

Modifications aux PCT R 300.1 - .15 valables dès le 1^{er} juillet 2024 (cycle de modifications A2024), version française

➔ Les textes des prescriptions font foi

R/chiffre	ancien	nouveau
300.1 - 300.15		<i>La liste des modifications contient les chiffres qui subissent une modification matérielle et/ou une renumérotation structurelle ou qui sont supprimés par rapport à la version actuelle 2020. Les chiffres qui subissent uniquement une adaptation linguistique en raison des nouvelles abréviations introduites pour les fonctions ou d'une formulation plus respectueuse de l'égalité des sexes ne sont pas mentionnés dans la liste des modifications.</i>

300.1			
300.1	Généralités	Principes de base	
1	<p>1 Remarques préliminaires</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> les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT). Ces prescriptions, leurs compléments et annexes entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2020.</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"> – les prescriptions suisses de circulation des trains du 2 novembre 2015 (entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2016). <p>Les chemins de fer abrogent leurs propres actes normatifs lors de l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution adaptées.</p> <p>4 novembre 2019</p> <p style="text-align: right;">Office fédéral des transports</p> <p style="text-align: right;">Le directeur : Dr. Peter Füglistaler</p>	<p>1 Remarques préliminaires</p> <p>nouveau chiffre 1.1</p>	

1.1	nouveau chiffre	<p>1.1 Promulgation</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^{er} juillet 2024.</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"> – les prescriptions suisses de circulation des trains du 4 novembre 2019 (entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2020). <p>Les chemins de fer abrogent leurs propres actes normatifs lors de l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution adaptées.</p> <p style="text-align: right;">Office fédéral des transports</p> <p style="text-align: right;">Le directeur : Dr Peter Füglistaler</p>
1.2	anciennement chiffre 2.1.1 adaptations linguistiques exclusivement structurelles et neutres du point de vue du genre	<p>1.2 Champ d'application</p> <p>Les présentes prescriptions sont applicables pour tous les chemins de fer suisses, ainsi que pour toutes les compagnies utilisant les infrastructures des chemins de fer suisses. LOFT détermine les entreprises, les lignes et les tronçons pour lesquels des allègements peuvent être concédées, en vertu de l'article 5 de l'ordonnance fédérale sur les chemins de fer.</p>

1.2.1	nouveau chiffre	<p>1.2.1 Applicabilité des directives selon les champs d'application partiels</p> <p>Les directives des PCT sont associées à différents champs d'application partiels.</p> <p>Dans les prescriptions d'exploitation des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport ferroviaire, le personnel doit pouvoir identifier clairement quel(s) champ(s) d'application partiel(s) s'applique(nt).</p> <p>La description des champs d'application partiels figure dans l'annexe 1 du R 300.1. Les attributions concrètes des directives des PCT aux champs d'application partiels sont présentées au complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT).</p>
1.2.2	nouveau chiffre	<p>1.2.2 Applicabilité des directives selon les fonctions</p> <p>Les différentes directives des PCT sont associées aux différentes fonctions qui exercent ces activités et simultanément aux fonctions qui ont besoin de ces directives pour parvenir à une compréhension globale.</p> <p>Si la fonction ne ressort pas clairement de l'activité, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire doivent régler dans les prescriptions d'exploitation quelles fonctions doivent être assumées par qui. Ceci dans le but d'assurer la sensibilisation du personnel concerné.</p> <p>Les fonctions mentionnées dans les PCT sont définies dans l'explication des termes et assorties d'une abréviation. L'attribution des directives des PCT aux fonctions figure dans le complément 3 de la Dir. PE-PCT.</p>
1.2.3	nouveau chiffre	<p>1.2.3 Répercussion du droit européen</p> <p>En raison du droit européen qui s'applique (cf. annexe 7 OCF), les PCT comprennent des dispositions que les entreprises de chemin de fer du réseau principal interopérable (IOP) selon l'annexe 6 de l'OCF et du réseau complémentaire interopérable selon le chapitre D de la Directive Exigences IOP imposées aux tronçons du réseau complémentaire (Dir. IOP) doivent impérativement appliquer ou non. L'objectif est que le personnel directement concerné puisse identifier plus facilement les aspects liés sur le plan matériel.</p> <p>L'affectation concrète des directives des PCT figurent à l'annexe 2 du R 300.1.</p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire doivent définir, dans le cadre des prescriptions d'exploitation, l'applicabilité des dispositions à caractère non contraignant. En l'absence de spécification, il convient de les appliquer.</p>

1.2.4	anciennement chiffre 4.9	<p>1.2.4 Application des PCT sur les voies de raccordement</p> <p>Les PCT doivent être appliquées sur les voies de raccordement. Les dispositions pour les gares sont déterminantes pour circuler sur les voies de raccordement.</p> <p>Sur une voie de raccordement, le gestionnaire de voie de raccordement est responsable des aspects liés au gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>L'entreprise de transport ferroviaire est en règle générale responsable des aspects liés au transport. Lorsque le raccordé conduit lui-même les convois, cette responsabilité lui en incombe.</p>
1.3	nouveau chiffre	<p>1.3 Arrangement des prescriptions en fonction de l'utilisateur</p> <p>Les entreprises de chemin de fer mettent à la disposition du personnel les dispositions des PCT et des prescriptions d'exploitation nécessaires à l'exercice de ses tâches sur papier ou sous forme électronique adapté aux utilisateurs.</p>
1.4	anciennement chiffre 6	<p>1.4 Autorisation d'accès pour l'autorité de surveillance</p> <p>L'accès aux équipements, aux installations et aux véhicules (y compris les cabines de conduite) des entreprises de transport ainsi que la circulation gratuite doivent être garantis au personnel de l'OFT dans le cadre d'activités de surveillance. Le personnel de l'OFT doit se légitimer.</p>
1.5	<p>anciennement chiffre 2.1.2</p> <p>2.1.2 Désignation des personnes</p> <p>Dans les prescriptions de circulation des trains, toutes les désignations de personnes sont faites à la forme masculine et elles se rapportent à la personne exerçant la fonction, sans distinction de sexe.</p>	<p>1.5 Désignation des personnes</p> <p>Dans les PCT, les désignations sont parfois à une forme correspondant à un genre particulier. Elles se rapportent à la personne exerçant la fonction, quelle que soit son identité de genre.</p> <p>Les abréviations utilisées pour les fonctions sont celles qui sont associées aux définitions correspondantes. La signification de l'abréviation en ce qui concerne le singulier et le pluriel est évidente en raison du contexte.</p>

2	nouveau chiffre	2	Dispositions fondamentales																																																						
2.1	anciennement chiffre 2.1.9 inchangé sur le plan matériel	2.1	Respect des prescriptions																																																						
2.2	anciennement chiffre 2.1.8 inchangé sur le plan matériel	2.2	Comportement lors de situations non prévues ou qui ne sont pas réglées																																																						
2.3	nouveau chiffre	2.3	<p>Liste des abréviations</p> <p>Dans les prescriptions de circulation des trains, les abréviations indiquées ci-après sont utilisées. Elles sont incluses et définies dans l'explication des termes.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Termes</th> <th></th> <th>Begriffe</th> <th></th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AT</td> <td>Accompagnateur / accompagnatrice de train</td> <td>ZBE</td> <td>Zugbegleiter / Zugbegleiterin</td> <td>ACCT</td> <td>Accompagnatore / accompagnatrice del treno</td> </tr> <tr> <td>CC</td> <td>Chef-circulation / cheffe-circulation</td> <td>FDL</td> <td>Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin</td> <td>CMOV</td> <td>Capomovimento</td> </tr> <tr> <td>CL-C</td> <td>Check-list circulation</td> <td>CL-F</td> <td>Checkliste Fahrdienst</td> <td>CL-C</td> <td>Checklist circolazione</td> </tr> <tr> <td>CMAN</td> <td>Chef / cheffe de manœuvre</td> <td>RL</td> <td>Rangierleiter / Rangierleiterin</td> <td>CMAN</td> <td>Capomanovra</td> </tr> <tr> <td>COC</td> <td>Coordinateur / Coordinatrice de chantier</td> <td>AKO</td> <td>Arbeitsstellen-Koordinator / Koordinatorin</td> <td>COAL</td> <td>Coordinator / coordinatrice delle aree dei lavori</td> </tr> <tr> <td>CS</td> <td>Chef / cheffe de la sécurité</td> <td>SC</td> <td>Sicherheitschef / Sicherheitschefin</td> <td>CS</td> <td>Capo / capa della sicurezza</td> </tr> <tr> <td>DISPO</td> <td>Dispositif de sécurité</td> <td>SIDI</td> <td>Sicherheitsdispositiv</td> <td>DISPO</td> <td>Dispositivo di sicurezza</td> </tr> <tr> <td>DSEC</td> <td>Direction de la sécurité</td> <td>SL</td> <td>Sicherheitsleitung</td> <td>DS</td> <td>Direzione responsabile della sicurezza</td> </tr> </tbody> </table>		Termes		Begriffe		Termini	AT	Accompagnateur / accompagnatrice de train	ZBE	Zugbegleiter / Zugbegleiterin	ACCT	Accompagnatore / accompagnatrice del treno	CC	Chef-circulation / cheffe-circulation	FDL	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin	CMOV	Capomovimento	CL-C	Check-list circulation	CL-F	Checkliste Fahrdienst	CL-C	Checklist circolazione	CMAN	Chef / cheffe de manœuvre	RL	Rangierleiter / Rangierleiterin	CMAN	Capomanovra	COC	Coordinateur / Coordinatrice de chantier	AKO	Arbeitsstellen-Koordinator / Koordinatorin	COAL	Coordinator / coordinatrice delle aree dei lavori	CS	Chef / cheffe de la sécurité	SC	Sicherheitschef / Sicherheitschefin	CS	Capo / capa della sicurezza	DISPO	Dispositif de sécurité	SIDI	Sicherheitsdispositiv	DISPO	Dispositivo di sicurezza	DSEC	Direction de la sécurité	SL	Sicherheitsleitung	DS	Direzione responsabile della sicurezza
	Termes		Begriffe		Termini																																																				
AT	Accompagnateur / accompagnatrice de train	ZBE	Zugbegleiter / Zugbegleiterin	ACCT	Accompagnatore / accompagnatrice del treno																																																				
CC	Chef-circulation / cheffe-circulation	FDL	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin	CMOV	Capomovimento																																																				
CL-C	Check-list circulation	CL-F	Checkliste Fahrdienst	CL-C	Checklist circolazione																																																				
CMAN	Chef / cheffe de manœuvre	RL	Rangierleiter / Rangierleiterin	CMAN	Capomanovra																																																				
COC	Coordinateur / Coordinatrice de chantier	AKO	Arbeitsstellen-Koordinator / Koordinatorin	COAL	Coordinator / coordinatrice delle aree dei lavori																																																				
CS	Chef / cheffe de la sécurité	SC	Sicherheitschef / Sicherheitschefin	CS	Capo / capa della sicurezza																																																				
DISPO	Dispositif de sécurité	SIDI	Sicherheitsdispositiv	DISPO	Dispositivo di sicurezza																																																				
DSEC	Direction de la sécurité	SL	Sicherheitsleitung	DS	Direzione responsabile della sicurezza																																																				

		DMI	Driver Machine Interface	DMI	Driver Machine Interface	DMI	Driver Machine Interface
		ECF	Entreprise de chemin de fer	EBU	Eisenbahnunternehmen	IF	Impresa ferroviaria
		EMAN	Employé / employée de manœuvre	RA	Rangierer / Rangiererin	MAN	Manovratore
		ELV	Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie	GFM	Gleisfreimeldeinrichtung	ABL	Dispositivo d'annuncio di binario libero
		EOA	Fin de l'autorisation de circuler CAB	EOA	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	EOA	Fine dell'autorizzazione al movimento CAB
		ETCS	European Train Control System	ETCS	European Train Control System	ETCS	European Train Control System
		ETF	Entreprise de transport ferroviaire	EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ITF	Impresa di trasporto ferroviaria
		GI	Gestionnaire de l'infrastructure	ISB	Infrastrukturbetreiberin	GI	Gestore dell'infrastruttura
		MEC	Mécanicien / mécanicienne de locomotive	LF	Lokführer / Lokführerin	MAC	Macchinista
		PECIE	Personne compétente pour les installations électriques	SPEA	Sachverständige Person für elektrische Anlagen	PESIE	Persona esperta per impianti elettrici
		PIIE	Personne instruite pour les installations électriques	IPEA	Instruierte Person für elektrische Anlagen	PIIE	Persona istruita per impianti elettrici
		PROT	Protecteur / protectrice	SIWÄ	Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin	GS	Guardiano / guardiana di sicurezza

						<table> <tr> <td>PRT</td> <td>Préparateur / préparatrice de train</td> <td>ZVB</td> <td>Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin</td> <td>PRT</td> <td>Preparatore / preparatrice del treno</td> </tr> <tr> <td>RBC</td> <td>Centrale de gestion (Radio Block Center)</td> <td>RBC</td> <td>Streckenzentrale (Radio Block Center)</td> <td>RBC</td> <td>Centrale di tratta (Radio Block Center)</td> </tr> <tr> <td>SCab</td> <td>Signalisation en cabine</td> <td>FSS</td> <td>Führerstandschilderung</td> <td>SCab</td> <td>Segnalazione in cabina di guida</td> </tr> <tr> <td>SENT</td> <td>Sentinelle</td> <td>VW</td> <td>Vorwarner / Vorwarnerin</td> <td>SENT</td> <td>Sentinella</td> </tr> </table>	PRT	Préparateur / préparatrice de train	ZVB	Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin	PRT	Preparatore / preparatrice del treno	RBC	Centrale de gestion (Radio Block Center)	RBC	Streckenzentrale (Radio Block Center)	RBC	Centrale di tratta (Radio Block Center)	SCab	Signalisation en cabine	FSS	Führerstandschilderung	SCab	Segnalazione in cabina di guida	SENT	Sentinelle	VW	Vorwarner / Vorwarnerin	SENT	Sentinella
PRT	Préparateur / préparatrice de train	ZVB	Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin	PRT	Preparatore / preparatrice del treno																									
RBC	Centrale de gestion (Radio Block Center)	RBC	Streckenzentrale (Radio Block Center)	RBC	Centrale di tratta (Radio Block Center)																									
SCab	Signalisation en cabine	FSS	Führerstandschilderung	SCab	Segnalazione in cabina di guida																									
SENT	Sentinelle	VW	Vorwarner / Vorwarnerin	SENT	Sentinella																									
2.4	<p>2.1.3 Règlements</p> <p>Les prescriptions de circulation des trains englobent les règles de sécurité pour tous les déplacements de véhicules sur rails. Les éléments des prescriptions mentionnés ci-après constituent un tout. Cela est également valable lorsqu'une partie d'une prescription comporte des dispositions complémentaires. Les dispositions ad hoc doivent être appliquées en fonction de chaque situation d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Généralités R 300.1 - Signaux R 300.2 <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 1 signaux SIM - Annexe 2 sémaphores - Annexe 3 signaux de manœuvre - Mouvements de manœuvre R 300.4 <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 1 dispositifs d'attelage à vis, modèle UIC - Annexe 2 dispositifs d'attelage à tampon central - Préparation des trains R 300.5 <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 1 dispositions complémentaires pour le frein à vide - Circulation des trains R 300.6 - Contrôle de la marche des trains R 300.7 <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 1 ETCS - Sécurité au travail R 300.8 - Dérangements R 300.9 - Formulaires R 300.10 - Enclenchement, déclenchement et mise à la terre des lignes de contact R 300.11 	2.4	<p>Règlements</p> <p>Les PCT englobent les règles de sécurité pour tous les déplacements de véhicules sur rails. Les éléments des prescriptions mentionnés ci-après constituent un tout. Cela est également valable lorsqu'une partie d'une prescription comporte des dispositions complémentaires. Des annexes (qui font partie du règlement sur le plan formel et contiennent des précisions matérielles) et des compléments (exemples explicatifs, tableaux, aides) peuvent également venir enrichir les règlements. Les dispositions ad hoc doivent être appliquées en fonction de chaque situation d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principes de base R 300.1 - Signaux R 300.2 - Communication, annonces et transmissions R 300.3 - Mouvements de manœuvre R 300.4 - Préparation des trains R 300.5 - Circulation des trains R 300.6 - Contrôle de la marche des trains R 300.7 - Sécurité au travail R 300.8 - Dérangements R 300.9 - Formulaires R 300.10 - Enclenchement, déclenchement et mise à la terre des lignes de contact R 300.11 - Travaux sur et aux abords des voies R 300.12 - Mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC) R 300.13 - Freins R 300.14 - Formes particulières d'exploitation R 300.15 																											

	<ul style="list-style-type: none"> – Travaux sur et aux abords des voies R 300.12 – Mécanicien de locomotive R 300.13 – Annexe 1 dispositions complémentaires pour la traction à vapeur – Freins R 300.14 – Formes particulières d'exploitation R 300.15 																																																																																											
2.5	anciennement chiffre 3	2.5 Terminologie																																																																																										
2.5.1	anciennement chiffre 3.1, cette liste de termes ne contient que les termes matériellement modifiés	cette liste de termes ne contient que les termes matériellement modifiés																																																																																										
	<p>3.1 Liste des termes</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Termes</th> <th>Begriffe</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>abords des voies</td> <td>Gleisbereich</td> <td>zona dei binari</td> </tr> <tr> <td>accompagnateur de train</td> <td>Zugbegleiter</td> <td>accompagnatore del treno</td> </tr> <tr> <td>aide-mécanicien</td> <td>Führergehilfe</td> <td>aiuto macchinista</td> </tr> <tr> <td>aiguille d'entrée</td> <td>Einfahrweiche</td> <td>scambio d'entrata</td> </tr> <tr> <td>aiguille de protection</td> <td>Schutzweiche</td> <td>scambio di protezione</td> </tr> <tr> <td>aiguille de sortie</td> <td>Ausfahrweiche</td> <td>scambio d'uscita</td> </tr> <tr> <td>aiguille talonnable</td> <td>Weiche auffahren</td> <td>scambio tallonabile</td> </tr> <tr> <td>annoncer une voie / une aiguille praticable</td> <td>Fahrbar melden (Gleis / Weiche)</td> <td>annunciare la percorribilità (binario / scambio)</td> </tr> <tr> <td>appareil d'enclenchement</td> <td>Stellwerk</td> <td>apparecchio centrale</td> </tr> <tr> <td>appareil portable</td> <td>Handgerät</td> <td>apparecchio mobile</td> </tr> <tr> <td>arrêt</td> <td>Halt</td> <td>fermata</td> </tr> <tr> <td>– arrêt prescrit</td> <td>– vorgeschriebener Halt</td> <td>– fermata prescritta</td> </tr> <tr> <td>– arrêt ordinaire</td> <td>– ordentlicher Halt</td> <td>– fermata ordinaria</td> </tr> <tr> <td>– arrêt exceptionnel</td> <td>– ausserordentlicher Halt</td> <td>– fermata straordinaria</td> </tr> <tr> <td>– arrêt non prescrit</td> <td>– nicht vorgeschriebener Halt</td> <td>– fermata non prescritta</td> </tr> <tr> <td>attelage de manœuvre</td> <td>Rangierkupplung</td> <td>accoppiamento di manovra</td> </tr> </tbody> </table>	Termes	Begriffe	Termini	abords des voies	Gleisbereich	zona dei binari	accompagnateur de train	Zugbegleiter	accompagnatore del treno	aide-mécanicien	Führergehilfe	aiuto macchinista	aiguille d'entrée	Einfahrweiche	scambio d'entrata	aiguille de protection	Schutzweiche	scambio di protezione	aiguille de sortie	Ausfahrweiche	scambio d'uscita	aiguille talonnable	Weiche auffahren	scambio tallonabile	annoncer une voie / une aiguille praticable	Fahrbar melden (Gleis / Weiche)	annunciare la percorribilità (binario / scambio)	appareil d'enclenchement	Stellwerk	apparecchio centrale	appareil portable	Handgerät	apparecchio mobile	arrêt	Halt	fermata	– arrêt prescrit	– vorgeschriebener Halt	– fermata prescritta	– arrêt ordinaire	– ordentlicher Halt	– fermata ordinaria	– arrêt exceptionnel	– ausserordentlicher Halt	– fermata straordinaria	– arrêt non prescrit	– nicht vorgeschriebener Halt	– fermata non prescritta	attelage de manœuvre	Rangierkupplung	accoppiamento di manovra	<p>2.5.1 Liste des termes</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Termes</th> <th>Begriffe</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>appareil portable</td> <td>Handgerät</td> <td>apparecchio mobile</td> </tr> <tr> <td>centrale de gestion (Radio Block Center, RBC)</td> <td>Streckenzentrale (Radio Block Center, RBC)</td> <td>centrale di tratta (Radio Block Center, RBC)</td> </tr> <tr> <td>check-list circulation (CL-C)</td> <td>Checkliste Fahrdienst (CL-F)</td> <td>checklist circolazione (CL-C)</td> </tr> <tr> <td>chef / cheffe de la sécurité (CS)</td> <td>Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC)</td> <td>capo / capa della sicurezza (CS)</td> </tr> <tr> <td>chef / cheffe de manœuvre (CMAN)</td> <td>Rangierleiter / Rangierleiterin (RL)</td> <td>capomanovra (CMAN)</td> </tr> <tr> <td>chef-circulation / cheffe-circulation (CC)</td> <td>Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)</td> <td>capomovimento (CMOV)</td> </tr> <tr> <td>convoi</td> <td>Fahrt</td> <td>corsa</td> </tr> <tr> <td>– circulations facultatives</td> <td>– Fakultative Fahrten</td> <td>– corse facoltative</td> </tr> <tr> <td>– circulations ordinaires</td> <td>– Fahrplanmässige Fahrten</td> <td>– corse ordinarie</td> </tr> <tr> <td>– circulations régulières</td> <td>– Regelmässige Fahrten</td> <td>– corse regolari</td> </tr> <tr> <td>– circulations spéciales</td> <td>– Extrafahrten</td> <td>– corse speciali</td> </tr> <tr> <td>coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)</td> <td>Arbeitsstellen-Koordinator / - Koordinatorin (AKO)</td> <td>coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)</td> </tr> </tbody> </table>	Termes	Begriffe	Termini	appareil portable	Handgerät	apparecchio mobile	centrale de gestion (Radio Block Center, RBC)	Streckenzentrale (Radio Block Center, RBC)	centrale di tratta (Radio Block Center, RBC)	check-list circulation (CL-C)	Checkliste Fahrdienst (CL-F)	checklist circolazione (CL-C)	chef / cheffe de la sécurité (CS)	Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC)	capo / capa della sicurezza (CS)	chef / cheffe de manœuvre (CMAN)	Rangierleiter / Rangierleiterin (RL)	capomanovra (CMAN)	chef-circulation / cheffe-circulation (CC)	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	capomovimento (CMOV)	convoi	Fahrt	corsa	– circulations facultatives	– Fakultative Fahrten	– corse facoltative	– circulations ordinaires	– Fahrplanmässige Fahrten	– corse ordinarie	– circulations régulières	– Regelmässige Fahrten	– corse regolari	– circulations spéciales	– Extrafahrten	– corse speciali	coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)	Arbeitsstellen-Koordinator / - Koordinatorin (AKO)	coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)
Termes	Begriffe	Termini																																																																																										
abords des voies	Gleisbereich	zona dei binari																																																																																										
accompagnateur de train	Zugbegleiter	accompagnatore del treno																																																																																										
aide-mécanicien	Führergehilfe	aiuto macchinista																																																																																										
aiguille d'entrée	Einfahrweiche	scambio d'entrata																																																																																										
aiguille de protection	Schutzweiche	scambio di protezione																																																																																										
aiguille de sortie	Ausfahrweiche	scambio d'uscita																																																																																										
aiguille talonnable	Weiche auffahren	scambio tallonabile																																																																																										
annoncer une voie / une aiguille praticable	Fahrbar melden (Gleis / Weiche)	annunciare la percorribilità (binario / scambio)																																																																																										
appareil d'enclenchement	Stellwerk	apparecchio centrale																																																																																										
appareil portable	Handgerät	apparecchio mobile																																																																																										
arrêt	Halt	fermata																																																																																										
– arrêt prescrit	– vorgeschriebener Halt	– fermata prescritta																																																																																										
– arrêt ordinaire	– ordentlicher Halt	– fermata ordinaria																																																																																										
– arrêt exceptionnel	– ausserordentlicher Halt	– fermata straordinaria																																																																																										
– arrêt non prescrit	– nicht vorgeschriebener Halt	– fermata non prescritta																																																																																										
attelage de manœuvre	Rangierkupplung	accoppiamento di manovra																																																																																										
Termes	Begriffe	Termini																																																																																										
appareil portable	Handgerät	apparecchio mobile																																																																																										
centrale de gestion (Radio Block Center, RBC)	Streckenzentrale (Radio Block Center, RBC)	centrale di tratta (Radio Block Center, RBC)																																																																																										
check-list circulation (CL-C)	Checkliste Fahrdienst (CL-F)	checklist circolazione (CL-C)																																																																																										
chef / cheffe de la sécurité (CS)	Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC)	capo / capa della sicurezza (CS)																																																																																										
chef / cheffe de manœuvre (CMAN)	Rangierleiter / Rangierleiterin (RL)	capomanovra (CMAN)																																																																																										
chef-circulation / cheffe-circulation (CC)	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	capomovimento (CMOV)																																																																																										
convoi	Fahrt	corsa																																																																																										
– circulations facultatives	– Fakultative Fahrten	– corse facoltative																																																																																										
– circulations ordinaires	– Fahrplanmässige Fahrten	– corse ordinarie																																																																																										
– circulations régulières	– Regelmässige Fahrten	– corse regolari																																																																																										
– circulations spéciales	– Extrafahrten	– corse speciali																																																																																										
coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)	Arbeitsstellen-Koordinator / - Koordinatorin (AKO)	coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)																																																																																										

autorisation de circuler CAB	CAB-Fahrerlaubnis	autorizzazione al movimento CAB	direction de la sécurité (DSEC)	Sicherheitsleitung (SL)	direzione responsabile della sicurezza (DS)
balise	Balise	balisa	dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV)	Gleisfreimeldeinrichtung (GFM)	dispositivo d'annuncio di binario libero (ABL)
banalisation	Wechselbetrieb	esercizio banalizzato	dispositif de sécurité (DISPO)	Sicherheitsdispositiv (SIDI)	dispositivo di sicurezza (DISPO)
barrage	Absperrung	barriera protettiva	employé / employée de manœuvre (EMAN)	Rangierer / Rangiererin (RA)	manovratore / manovratrice (MAN)
block	Block	blocco	entreprise de chemin de fer (ECF)	Eisenbahnunternehmen (EBU)	impresa ferroviaria (IF)
calcul de freinage	Bremsrechnung	calcolo di frenatura	entreprise de transport ferroviaire (ETF)	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	impresa di trasporto ferroviaria (ITF)
canton de block	Blockabschnitt	sezione di blocco	European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)
catégorie de freinage	Bremsreihe	categoria di freno	fin de l'autorisation de circuler CAB (EOA)	Ende der CAB-Fahrerlaubnis (EOA)	fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)
catégorie de train	Zugreihe	categoria di treno	interface utilisateur (man machine interface)	Bedienoberfläche (man machine interface)	superficie di lavoro (man machine interface)
centrale de gestion	Streckenzentrale	centrale di tratta	mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC)	Lokführer / Lokführerin (LF)	macchinista (MAC)
chantier	Arbeitsstelle	aera dei lavori	personne compétente pour les installations électriques (PECIE)	Sachverständige Person für elektrische Anlagen (SPEA)	persona esperta per impianti elettrici (PESIE)
charge de pousse	Schiebelast	peso spinto	personne instruite pour les installations électriques (PIIE)	Instruierte Person für elektrische Anlagen (IPEA)	persona istruita per impianti elettrici (PIIE)
charge des attelages	Zughakenlast	peso al gancio di trazione	protecteur / protectrice (PROT)	Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin (SIWÄ)	guardiano / guardiana di sicurezza (GS)
charge normale	Normallast	peso norma	sentinelle (SENT)	Vorwarner / Vorwarnerin (VW)	sentinella (SENT)
charge remorquée	Anhängelast	peso rimorchiato	signalisation en cabine (SCab)	Führerstand-signalisation (FSS)	segnalazione in cabina di guida (Scab)
check-list circulation	Checkliste Fahrdienst	checkliste circolazione	zone pour les chemins de fer routiers	Strassenbahnbereich	zona tranvie
chef de manœuvre	Rangierleiter	capomanovra			
chef-circulation	Fahrdienstleiter	capomovimento			
chemin latéral	Gehweg	camminamento			
circulation de train	Zugfahrt	corsa treno			
commande de secours	Notbedienung	pulsante di soccorso			
conduire de manière directe	Führen direkt	guida diretta			
conduire de manière indirecte	Führen indirekt	guida indiretta			
contrôle de la marche des trains	Zugbeeinflussung	controllo della marcia dei treni			
convoi	Fahrt	corsa			
course de manœuvre	Rangierfahrt	corsa di manovra			
couvrir	Decken	proteggere			
croisement	Kreuzung	incrocio			
cul-de-sac de sécurité	Stumpengleis	binario tronco			
déclivité	Neigung	pendenza			
dégagement de sécurité	Fluchtraum	spazio di fuga			
dépassement	Überholung	sorpasso			
dernière aiguille	Letzte Weiche	ultimo scambio			
dispositif d'inversion	Umstellvorrichtung	dispositivo d'inversione			

distance de freinage	Bremsweg	distanza di frenatura
DMI	DMI	DMI
données des parcours	Streckendaten	dati di tratta
données du train	Zugdaten	dati del treno
écoute brève	Freihören	ascolto preliminare
effort de retenue	Festhaltekraft	forza di ritenuta
effort de retenue minimal	Mindestfesthaltekraft	forza di ritenuta minima
employé de manœuvre	Rangierer	manovratore
entreprise de chemin de fer	Eisenbahnunternehmen	impresa ferroviaria
entreprise de transport ferroviaire	Eisenbahnverkehrs-unternehmen	impresa di trasporto ferroviaria
équipement ETCS du véhicule	ETCS-Fahrzeugausrüstung	equipaggiamento ETCS del veicolo
équipement de travail ETCS	Arbeitsmittel ETCS	attrezzature di lavoro ETCS
fin de l'autorisation de circuler CAB	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	fine dell'autorizzazione al movimento CAB
formulaire	Formular	formulario
forte pente	Starkes Gefälle	forte discesa
frein à main	Handbremse	freno a mano
frein d'immobilisation	Feststellbremse	freno d'immobilizzazione
gare	Bahnhof	stazione
gare de référence	Zeitvergleichbahnhof	stazione di riferimento dell'orario
gare occupée	Bahnhof besetzt	stazione presenziata
gare voisine	Nachbarbahnhof	stazione vicina
gestionnaire de l'infrastructure	Infrastrukturbetreiberin	gestore dell'infrastruttura
gestionnaire de voie de raccordement	Anschlussgleisbetreiber	gestore del binario di raccordo
halte	Haltestelle	fermata
imbrication	Verschachtelung	concatenamento
infrastructure ferroviaire	Eisenbahninfrastruktur	infrastruttura ferroviaria
installation d'alarme	Warnanlage	impianto d'avvertimento
installation d'annonce	Ankündigungsanlage	impiato d'annuncio
installation de passage à niveau	Bahnübergangsanlage	impianto di passaggio a livello

	installation de régulation du trafic	Verkehrsregelungsanlage	impianto di regolazione del traffico
	installation de sécurité interdire	Sicherungsanlage Sperren	impianto di sicurezza sbarrare
	interface utilisateur	Bedienoberfläche	superficie di lavoro
	itinéraire	Fahrstrasse	percorso
	laisser-couler	Ablauf	lancio
	lancer	Abstossen	colpo
	marche à vue	Fahrt auf Sicht	corsa a vista
	marche	Fahrordnung	orario di marcia
	mécanicien de locomotive	Lokführer	macchinista
	mise à la terre	Erden	messa a terra
	mode d'exploitation	Betriebsart	regime d'esercizio
	mouvement de manœuvre	Rangierbewegung	movimento di manovra
	moyen d'alarme	Alarmmittel	dispositivo d'allarme
	nom d'appel	Rufname	nome di chiamata
	parcours	Fahrweg	itinerario
	personnel roulant	Fahrpersonal	personale viaggiante
	pleine voie	Strecke	tratta
	poids du train	Zuggewicht	peso treno
	poids par essieu	Radsatzlast	peso assiale
	poids par mètre courant	Meterlast	peso per metro
	poids total	Gesamtgewicht	peso totale
	poids-frein	Bremsgewicht	peso-freno
	point d'arrêt commercial	Kommerzieller Halteort	posto di fermata commerciale
	poste à diagonales d'échange	Spurwechselstelle	posto di cambio di binario
	première aiguille	Erste Weiche	primo scambio
	préparateur de train	Zugvorbereiter	preparatore del treno
	protéger	Sichern	assicurare
	rame automotrice	Triebzug	elettrotreno
	rapport de freinage	Bremsverhältnis	rapporto di frenatura
	rapport de freinage partiel	Teilbremsverhältnis	rapporto di frenatura minimo di parte
	rencontre de trains	Zugbegegnung	incontro di treni

secteur de maintenance	Erhaltungsbezirk	Settore di manutenzione
sectionnement	Streckentrennung	sezionamento di tratta
service de maintenance	Erhaltungsbetrieb	esercizio di manutenzione
seuil de vitesse	Geschwindigkeitschwelle	soglia della velocità
sifflet de locomotive	Lokpfeife	fischietto della loc
signal de block	Blocksignal	segnale di blocco
signal d'entrée	Einfahrsignal	segnale d'entrata
signal de groupe	Gruppensignal	segnale di gruppo
signal de manœuvre	Rangiersignal	segnale di manovra
signal de protection	Deckungssignal	segnale di protezione
signal de sortie	Ausfahrsignal	segnale d'uscita
signal de tronçon de voie	Gleisabschnittsignal	segnale di settore di binario
signal de voie	Gleissignal	segnale di binario
signal fixe	Ortsfestes Signal	segnale fisso
signal principal fictif ETCS	Fiktives ETCS Hauptsignal	segnale principale fittizio ETCS
signalisation en cabine	Führerstand-signalisierung	segnalazione in cabina di guida
son d'appel	Anrufton	suono di chiamata
son de contrôle	Kontrollton	suono di controllo
système d'avertissement	Warnsystem	sistema d'avvertimento
système d'avertissement automatique	Automatisches Warnsystem	sistema d'avvertimento automatico
système radio	Funksystem	sistema radio
tableau des parcours	Streckentabelle	tabella della tratta
tâches liées à la circulation des trains	Fahrdienstliche Tätigkeiten	attività legate alla circolazione dei treni
talonnage d'une aiguille	Weiche aufschneiden	scambio tallonato
tare	Eigengewicht	tara
train	Zug	treno
train-navette	Pendelzug	treno spola
train de locomotive	Lokzug	treno loc

	travaux sur et aux abords des voies	Arbeit im Gleisbereich	lavoro nella zona dei binari
	tronçon en dérangement	gestörter Abschnitt	sezione perturbata
	utilisateur du réseau	Netzbenutzerin	utente della rete
	véhicule menant	Zugführendes Fahrzeug	veicolo di testa
	véhicule moteur	Triebfahrzeug	veicolo motore
	voie contiguë	Nachbargleis	binario adiacente
	voie de droite	Rechtes Gleis	binario destro
	voie de gauche	Linkes Gleis	binario sinistro
	voie de la pleine voie	Streckengleis	binario di tratta
	voie de raccordement	Anschlussgleis	binario di raccordo
	voie en cul-de-sac	Kopfgleis	binario di testa
	voie en service	Betriebsgleis	binario d'esercizio
	voie en travaux	Arbeitsgleis	binario di lavoro
	voie occupée	Besetztes Gleis	binario occupato
	voie principale	Hauptgleis	binario principale
	voie secondaire	Nebengleis	binario secondario
	voiture, wagon	Wagen	vagone
	wagon de marchandises dangereuses	Gefahrgutwagen	carro con merci pericolose
	wagonnet	Kleinwagen	vagonetto
	zone de maintenance	Erhaltungsbereich	area di manutenzione
	zone de manœuvre	Rangierbereich	settore di manovra
	zone intermédiaire de sécurité	Sicherheits-Zwischenraum	spazio di sicurezza intermedio
	zone pour les tramways	Strassenbahnbereich	zona tranvie

<p>2.5.2</p>	<p>anciennement chiffre 3.2</p> <p>3.2 Explication des termes</p> <p><i>accompagnateur de train</i> le collaborateur responsable de l'accompagnement des trains pour des motifs de sécurité d'exploitation</p> <p><i>aide-mécanicien</i> le collaborateur qui soutient le mécanicien de locomotive dans la cabine de conduite pour les tâches liées à la circulation</p> <p><i>appareil portable</i> l'appareil radio ou téléphone portable</p> <p><i>check-list circulation</i> la marche à suivre obligatoire adaptée à l'installation de sécurité pour le traitement des dérangements et pour la protection</p> <p><i>chef de manœuvre</i> la personne responsable de diriger et exécuter le mouvement de manœuvre. Personne qui prend en charge la conduite indirecte</p> <p><i>convoi</i> le terme général pour les trains et les mouvements de manœuvre</p>	<p>Ci-dessous sont énumérées les termes qui sont nouvellement introduits, qui changent par rapport aux PCT 2020 ou qui sont supprimés.</p> <p>2.5.2 Explication des termes</p> <p><i>accompagnateur / accompagnatrice de train (AT)</i> le personnel qui accompagne les trains pour des motifs de sécurité d'exploitation</p> <p><i>aide-mécanicien</i> le collaborateur qui soutient le mécanicien de locomotive dans la cabine de conduite pour les tâches liées à la circulation</p> <p><i>appareil portable</i> l'appareil radio ou téléphone portable</p> <p><i>check-list circulation (CL-C)</i> la marche à suivre obligatoire adaptée à l'installation de sécurité pour le traitement des dérangements et pour la protection</p> <p><i>chef / cheffe de la sécurité (CS)</i> personnel responsable de l'application des mesures de sécurité sur le chantier</p> <p><i>chef / cheffe de manœuvre (CMAN)</i> la personne responsable de diriger et exécuter le mouvement de manœuvre. Elle prend en charge la conduite indirecte</p> <p><i>convoi</i> le terme général pour les trains ou les mouvements de manœuvre, avec la répartition suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - circulations ordinaires - circulations régulières, lorsqu'elles circulent chaque jour ou certains jours déterminés, sans être spécialement annoncées - circulations facultatives, lorsqu'elles circulent seulement en cas de besoin et sont spécialement annoncées - circulations spéciales circulations spécialement annoncées et qui circulent selon une marche établie spécialement <p><i>coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)</i> si plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites, un CS peut être engagé comme COC</p>
--------------	--	--

	<p><i>DMI (Driver Machine Interface)</i> le système de commande et d'affichage intégré à la cabine de conduite et destiné au mécanicien de locomotive</p> <p><i>employé de manœuvre</i> tous les collaborateurs préposés aux travaux de manœuvre</p> <p><i>entreprise de transport ferroviaire</i> l'entreprise de chemin de fer appelée à exercer une activité de transport, notamment en ce qui concerne la traction</p> <p><i>ETCS (European Train Control System)</i> le système européen de signalisation et de contrôle de la marche des trains normalisé</p> <p><i>fin de l'autorisation de circuler CAB (End of Authority; EOA)</i> le but qu'un véhicule menant, circulant dans une zone de signalisation en cabine, n'est pas autorisé à dépasser et où la vitesse au but est égale à zéro</p> <p><i>gare</i> l'installation comprise entre les signaux d'entrée, si ceux-ci manquent entre les aiguilles d'entrée, servant à régler la circulation des trains et des mouvements de manœuvre, la plupart du temps ouverte au trafic public</p> <p><i>gestionnaire de l'infrastructure</i> l'entreprise de chemin de fer qui exploite une infrastructure ferroviaire</p> <p><i>appareil d'enclenchement</i></p>	<p><i>direction de la sécurité (DSEC)</i> service qui prescrit et surveille, sous la responsabilité du GI, le DISPO comprenant les mesures de sécurité. Cela comprend également les adaptations nécessaires en fonction de l'avancement des travaux</p> <p><i>dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV)</i> dispositif technique qui sert à s'assurer de l'absence de véhicules ferroviaires sur les tronçons de voie</p> <p><i>dispositif de sécurité (DISPO)</i> définition des mesures de sécurité nécessaires pour un chantier et des indications prescrites par le GI dans ses dispositions d'exécution</p> <p><i>Driver Machine Interface (DMI)</i> le système de commande et d'affichage intégré à la cabine de conduite</p> <p><i>employé / employée de manœuvre (EMAN)</i> le personnel préposé aux travaux de manœuvre</p> <p><i>entreprise de transport ferroviaire (ETF)</i> l'ECF appelée à exercer une activité de transport, notamment en ce qui concerne la traction</p> <p><i>European Train Control System (ETCS)</i> le système européen de signalisation et de contrôle de la marche des trains normalisé</p> <p><i>fin de l'autorisation de circuler CAB (End of Authority; EOA)</i> le but qu'un véhicule menant, circulant dans une zone de SCab, n'est pas autorisé à dépasser et où la vitesse au but est égale à zéro</p> <p><i>gare</i> l'installation servant à régler la circulation des trains et des mouvements de manœuvre, le plus souvent ouverte au trafic public</p> <ul style="list-style-type: none"> - entre les signaux d'entrée ou - si ceux-ci manquent, entre les aiguilles d'entrée ou - lorsqu'ils existent, entre les indicateurs de début et de fin de gare <p><i>gestionnaire de l'infrastructure (GI)</i> l'ECF qui exploite une infrastructure ferroviaire</p>
--	--	---

	<p><i>signalisation en cabine</i></p> <p>la transmission directe d'informations concernant la circulation dans la cabine de conduite, en lieu et place de l'observation des signaux fixes. La signalisation en cabine transmet l'autorisation de circuler CAB aux trains. Les prescriptions peuvent parfois exiger du mécanicien de locomotive d'observer en plus des signaux fixes</p> <p><i>tronçon en dérangement</i></p> <p>le parcours influencé par un élément en dérangement de l'installation de sécurité ou sur lequel se trouve un élément de l'installation de sécurité remis en position normale à l'aide d'une commande de secours. Ce parcours correspond à l'itinéraire qui peut être établi en exploitation normale sans commande de secours et qui doit être déterminé par le chef-circulation pour chaque convoi</p> <p><i>zone pour les tramways</i></p> <p>les voies routières indiquées par des signaux et/ou décrites dans les tableaux des parcours. Utilisation commune de la surface de circulation par le rail et la route</p>	<p><i>sentinelle (SENT)</i></p> <p>personne responsable d'annoncer à temps les convois en approche sur un chantier. La SENT communique au PROT l'approche des convois avec les moyens de communication prévus dans le DISPO</p> <p><i>signalisation en cabine (SCab)</i></p> <p>la transmission directe d'informations concernant la circulation dans la cabine de conduite, en lieu et place de l'observation des signaux fixes. La SCab transmet l'autorisation de circuler CAB aux trains. Les prescriptions peuvent parfois exiger d'observer en plus des signaux fixes</p> <p><i>tronçon en dérangement</i></p> <p>le parcours influencé par un élément en dérangement de l'installation de sécurité ou sur lequel se trouve un élément de l'installation de sécurité remis en position normale à l'aide d'une commande de secours. Ce parcours correspond à l'itinéraire qui peut être établi en exploitation normale sans commande de secours. Il doit être déterminé par le CC pour chaque convoi</p> <p><i>véhicule à crémaillère</i></p> <p>véhicule qui transmet sa force de traction ou de freinage à une crémaillère. Sont également considérés comme véhicules à crémaillère, les véhicules dans lesquels la force de traction ou de freinage est transmise simultanément par la crémaillère et par adhérence, lorsque la transmission de la force par adhérence seule ne suffit pas</p> <p><i>zone pour les chemins de fer routiers</i></p> <p>les voies routières indiquées par des signaux et/ou décrites dans les tableaux des parcours. Utilisation commune de la surface de circulation par le rail et la route</p>
2.6	<p>anciennement chiffre 2.1.4</p> <p>2.1.4 Prescriptions d'exploitation</p> <p>Les dispositions d'exécution, dérogations, compléments et commentaires nécessaires aux présentes prescriptions font l'objet de prescriptions d'exploitation éditées par chaque entreprise de chemin de fer, afin d'assurer le déroulement fiable de l'exploitation ferroviaire, tant en situation normale que lors de perturbations. Ces prescriptions d'exploitation sont éditées conformément à la directive de l'OFT sur la promulgation des prescriptions d'exploitation et des prescriptions de circulation des trains.</p>	<p>2.6 Prescriptions d'exploitation</p> <p>Les dispositions d'exécution, dérogations, compléments et commentaires nécessaires aux présentes prescriptions font l'objet de prescriptions d'exploitation éditées par chaque ECF, afin d'assurer le déroulement fiable de l'exploitation ferroviaire, tant en situation normale que lors de perturbations. Ces prescriptions d'exploitation sont éditées conformément à la Dir PE-PCT.</p>

2.6.1	<p>anciennement chiffre 4.4</p> <p>4.4 Accompagnement des trains</p> <p>Les trains qui remplissent les conditions techniques circulent en règle générale sans accompagnateur de train. Les entreprises de transport ferroviaire mentionnent dans leurs dispositions d'exécution les trains qui sont accompagnés.</p>	<p>2.6.1 Accompagnement des trains</p> <p>Les trains qui remplissent les conditions techniques circulent en règle générale sans AT. Les ETF mentionnent dans leurs dispositions d'exécution les trains qui sont accompagnés.</p>
2.6.2	<p>anciennement chiffre 4.8</p> <p>4.8 Index de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau</p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure doivent établir un index actualisé de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau et de leurs passages à niveau. Cet index doit au moins être mis à la disposition du chef-circulation sous une forme appropriée</p>	<p>2.6.2 Index de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau</p> <p>Les GI doivent établir un index actualisé de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau et de leurs passages à niveau. Cet index doit au moins être mis à la disposition du CC sous une forme appropriée</p>
2.6.3	<p>anciennement chiffre 2.1.6</p> <p>2.1.6 Check-list circulation</p> <p>L'établissement et l'utilisation des check-lists circulation sont obligatoires</p> <ul style="list-style-type: none"> – lorsque des mouvements de manœuvre circulent en pleine voie ou, dans une zone de signalisation en cabine, lorsque des mouvements de manœuvre ne peuvent pas être protégés au moyen d'itinéraires de manœuvre à l'appareil d'enclenchement – pour lever les dérangements, excepté pour les itinéraires de train établis en mode d'exploitation « On Sight » dans une zone de signalisation en cabine ; ces itinéraires de train peuvent être établis par le chef-circulation sans annulation de l'élément en dérangement – pour l'introduction/la suppression de mesures de sécurité d'exploitation lors de travaux sur et aux abords des voies et – pour les autres cas prévus par l'entreprise de chemin de fer. <p>Les prescriptions de circulation des trains constituent la base pour l'établissement des check-lists circulation.</p>	<p>2.6.3 Check-list circulation (CL-C)</p> <p>L'établissement et l'utilisation des CL-C sont obligatoires</p> <ul style="list-style-type: none"> – lorsque des mouvements de manœuvre circulent en pleine voie ou, dans une zone de SCab, lorsque des mouvements de manœuvre ne peuvent pas être protégés au moyen d'itinéraires de manœuvre à l'appareil d'enclenchement – pour lever les dérangements, excepté pour les itinéraires de train établis en mode d'exploitation « On Sight » dans une zone de SCab ; ces itinéraires de train peuvent être établis par le chef-circulation sans annulation de l'élément en dérangement – pour l'introduction/la suppression de mesures de sécurité d'exploitation lors de travaux sur et aux abords des voies et – pour les autres cas prévus par l'ECF. <p>Les PCT constituent la base pour l'établissement des CL-C.</p>
2.6.4	<p>anciennement chiffre 4.7</p> <p>4.7 Efficacité énergétique</p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire soutiennent l'utilisation économique de l'énergie, dans la mesure où celle-ci ne porte pas préjudice à la sécurité. Ils édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires à cet effet.</p>	<p>2.6.4 Efficacité énergétique</p> <p>Les GI et les ETF soutiennent l'utilisation économique de l'énergie, dans la mesure où celle-ci ne porte pas préjudice à la sécurité. Ils édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires à cet effet.</p>

<p>2.7</p>	<p>anciennement chiffre 2.1.7</p> <p>2.1.7 Emploi et comportement du personnel</p> <p>Les tâches en relation avec la circulation ferroviaire ne peuvent être confiées qu'à du personnel spécialement formé et examiné. Lors d'activités déterminantes pour la sécurité, les collaborateurs ne se laisseront en aucun cas distraire.</p> <p>Lorsque, pour une fonction, des tâches liées à la circulation ferroviaire sont exercées par différents collaborateurs, les personnes impliquées doivent s'entendre sur la situation initiale, l'avancement des tâches et la procédure concrète à appliquer. Cela vaut en particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> – pour la séparation géographique ou fonctionnelle des responsabilités ou – pour l'échelonnement temporel. <p>Si les fonctions liées à la circulation sont partagées lors de la détermination de l'organisation de l'exploitation, les entreprises de chemin de fer règlent, le cas échéant, les responsabilités, les compétences et les processus.</p> <p>Le collaborateur terminant son service fournit les informations nécessaires à son successeur lors de la remise de service. Si elle n'est pas directe, les particularités doivent être transmises par écrit.</p>	<p>2.7 Emploi et comportement du personnel</p> <p>Les tâches en relation avec la circulation ferroviaire ne peuvent être confiées qu'à du personnel spécialement formé et examiné. Lors d'activités déterminantes pour la sécurité, les collaborateurs ne se laisseront en aucun cas distraire.</p> <p>Lorsque, pour une fonction, des tâches liées à la circulation ferroviaire sont exercées par différents collaborateurs, les personnes impliquées doivent s'entendre sur la situation initiale, l'avancement des tâches et la procédure concrète à appliquer. Cela vaut en particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> – – pour la séparation géographique ou fonctionnelle des responsabilités ou – – pour l'échelonnement temporel. <p>Si les fonctions liées à la circulation sont partagées lors de la détermination de l'organisation de l'exploitation, les ECF règlent, le cas échéant, les responsabilités, les compétences et les processus.</p> <p>Le collaborateur terminant son service fournit les informations nécessaires à son successeur lors de la remise de service. Si elle n'est pas directe, les particularités doivent être transmises par écrit.</p>
<p>2.7.1</p>	<p>anciennement chiffre 5.1 inchangé sur le plan matériel</p>	<p>2.7.1 Capacité réduite</p> <p>Nul n'assurera des tâches liées à la circulation des trains s'il se sent malade, s'il est surmené, sous l'influence de l'alcool, d'un médicament, d'une drogue ou pour d'autres raisons qui puissent l'entraver dans l'exercice de ses fonctions.</p> <p>Les personnes effectuant des tâches liées à la circulation des trains sont coresponsables du respect des normes juridiques sur la durée du travail et du repos.</p>

2.8	<p>anciennement chiffre 4.3.1</p> <p>4.3.1 Numérotation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie</p> <p>Chaque train et chaque mouvement de manœuvre en pleine voie est désigné par un numéro. Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie, on ajoute en plus la lettre « R ». Le tableau de numérotation figure dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure. L'utilisation des numéros sur les tronçons communs et dans les gares communes doit faire l'objet d'accords entre les gestionnaires des infrastructures concernées.</p>	<p>2.8 Numérotation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie</p> <p>Chaque train et chaque mouvement de manœuvre en pleine voie est désigné par un numéro. Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie, on ajoute en plus la lettre « R ». Le tableau de numérotation figure dans les dispositions d'exécution du GI. L'utilisation des numéros sur les tronçons communs et dans les gares communes doit faire l'objet d'accords entre les GI concernés.</p>
2.9	<p>anciennement chiffre 4.5</p> <p>4.5 Moyens de signalisation des véhicules, des gares et du personnel</p>	<p>2.9 Moyens de signalisation des véhicules, des gares et du personnel</p>
2.9.1	<p>anciennement chiffre 4.5.1 inchangé sur le plan matériel</p>	<p>2.9.1 Véhicules moteurs et véhicules de commande</p>
2.9.2	<p>anciennement chiffre 4.5.2</p> <p>4.5.2 Gares</p> <p>Dans les gares qui peuvent être occupées localement, il doit y avoir à disposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une lanterne à feu blanc et à feu rouge - un drapeau rouge - un signal d'arrêt. 	<p>2.9.2 Gares</p> <p>Dans les gares, pendant l'occupation locale, il doit y avoir à disposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une lanterne ou une lampe de poche à feu blanc et à feu rouge - un drapeau rouge - un signal d'arrêt.
2.9.3	<p>anciennement chiffre 4.5.3</p> <p>4.5.3 Personnel</p> <p>Le chef de manœuvre, l'employé de la manœuvre et le chef-circulation qui assurent des fonctions de surveillance doivent disposer d'un sifflet de poche. L'accompagnateur de train doit disposer d'un sifflet de poche, d'un sifflet à roulette et d'une lampe de poche.</p> <p>De nuit, l'employé de manœuvre qui n'est pas équipé de radio doit emporter une lanterne à feu blanc et à feu rouge.</p>	<p>2.9.3 Personnel</p> <p>Le CMAN, l'EMAN et le CC qui assurent des fonctions de surveillance doivent disposer d'un sifflet de poche. L'AT doit disposer d'un sifflet de poche et d'une lampe de poche.</p> <p>De nuit, l'EMAN qui n'est pas équipé d'un moyen de communication mobile adapté à la remise d'ordres doit emporter une lanterne à feu blanc et à feu rouge.</p>

2.10	<p>anciennement chiffre 4.6</p> <p>4.6 Délimitation entre signalisation extérieure et signalisation en cabine</p> <p>Les infrastructures ferroviaires avec des installations de sécurité centralisées sont équipées soit d'une signalisation extérieure soit de la signalisation en cabine.</p>	<p>2.10 Délimitation entre signalisation extérieure et SCab</p> <p>Les infrastructures ferroviaires avec des installations de sécurité centralisées sont équipées d'une signalisation extérieure ou de la SCab.</p>
2.10.1	<p>anciennement chiffre 4.6.1</p> <p>4.6.1 Limite des systèmes</p> <p>La limite des systèmes entre la signalisation extérieure et la signalisation en cabine se situe à la hauteur du panneau début CAB ou fin CAB.</p>	<p>2.10.1 Limite des systèmes</p> <p>La limite des systèmes entre la signalisation extérieure et la SCab se situe à la hauteur du panneau début CAB ou fin CAB.</p>
2.10.2	<p>anciennement chiffre 4.6.2</p> <p>4.6.2 Différence d'exploitation entre une gare et une pleine voie dans une zone de signalisation en cabine</p> <p>Dans une zone de signalisation en cabine, tous les tronçons d'itinéraires peuvent servir aussi bien comme voie de départ que comme voie de but pour les convois.</p> <p>La distinction des processus d'exploitation entre la gare et la pleine voie est inexistante dans une zone de signalisation en cabine. Des processus d'exploitation spécifiques sont prévus pour la conduite des trains et des mouvements de manœuvre. Les autres dispositions concernant les gares et la pleine voie (telles que l'implantation des signaux, marche, visite du train ou connaissances des lignes et des gares) restent applicables, pour autant qu'elles ne soient pas réglées spécifiquement pour la signalisation en cabine.</p>	<p>2.10.2 Différence d'exploitation entre une gare et une pleine voie dans une zone de SCab</p> <p>Dans une zone de SCab, tous les tronçons d'itinéraires peuvent servir aussi bien comme voie de départ que comme voie de but pour les convois.</p> <p>La distinction des processus d'exploitation entre la gare et la pleine voie est inexistante dans une zone de SCab. Des processus d'exploitation spécifiques sont prévus pour la conduite des trains et des mouvements de manœuvre. Les autres dispositions concernant les gares et la pleine voie (telles que l'implantation des signaux, marche, visite du train ou connaissances des lignes et des gares) restent applicables, pour autant qu'elles ne soient pas réglées spécifiquement pour la SCab.</p>
2.10.3	<p>anciennement chiffre 4.6.3</p> <p>4.6.3 Zones de vitesses dans une zone de signalisation en cabine</p> <p>Dans une zone de signalisation en cabine, on distingue entre</p> <ul style="list-style-type: none"> – zone de vitesse conventionnelle dont la vitesse maximale est limitée à 160 km/h et – zone de vitesse étendue dont la vitesse maximale est supérieure à 160 km/h jusqu'à 250 km/h. 	<p>2.10.3 Zones de vitesses dans une zone de SCab</p> <p>Dans une zone de SCab, on distingue entre</p> <ul style="list-style-type: none"> – zone de vitesse conventionnelle dont la vitesse maximale est limitée à 160 km/h et – zone de vitesse étendue dont la vitesse maximale est supérieure à 160 km/h jusqu'à 250 km/h.

2.10.4	<p>anciennement chiffre 4.6.4</p> <p>4.6.4 Principes sur une zone de vitesse étendue dans une zone de signalisation en cabine</p> <p>Les modes d'exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> – « Shunting » en-dehors du service maintenance, et – « Isolation » <p>sont interdits. La mise hors service de véhicules menant n'est autorisée qu'en cas de dérangement du véhicule ou en cas de rebroussement.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'entrée de trains commerciaux dans un secteur de maintenance ou dans une zone de maintenance enclenchés est interdite.</p> <p>En exploitation normale, le personnel roulant ne peut quitter le train qu'avec l'autorisation du chef-circulation. Sur les tronçons à deux voies ou plus, le chef-circulation ne peut autoriser le personnel roulant à quitter le véhicule que si :</p> <ul style="list-style-type: none"> – les voies contiguës sont protégées ou – les trains sur les voies contiguës circulent en mode « On Sight » ou – une vitesse maximale de 80 km/h est garantie sur les voies contiguës. <p>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.</p>	<p>2.10.4 Principes sur une zone de vitesse étendue dans une zone de SCab</p> <p>Les modes d'exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> – – « Shunting » en-dehors du service maintenance, et – – « Isolation » <p>sont interdits. La mise hors service de véhicules menant n'est autorisée qu'en cas de dérangement du véhicule ou en cas de rebroussement.</p> <p>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.</p> <p>Les conditions complémentaires pour l'introduction et la suppression du service de maintenance doivent être réglées dans les dispositions d'exécution du GI.</p> <p>L'entrée de trains commerciaux dans un secteur de maintenance ou dans une zone de maintenance enclenchés est interdite.</p> <p>En exploitation normale, le personnel roulant ne peut quitter le train qu'avec l'assentiment du CC. Sur les tronçons à deux voies ou plus, cet assentiment ne peut être transmis que lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> – les voies contiguës sont protégées ou – les trains sur les voies contiguës circulent en mode « On Sight » ou – une vitesse maximale de 80 km/h est garantie sur les voies contiguës. <p>Une fois de retour dans le véhicule, le personnel roulant transmet la confirmation au CC. Après avoir reçu la confirmation, le CC supprime les mesures de protection.</p>
4.3	<p>4.3 Désignation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie</p>	<p>4.3 Désignation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie</p>
		<p>Annexe 1 Champs d'application partiels et fonctions PCT</p>
		<p>Annexe 2 Répercussions du droit européen</p>

2.1.2 Signal de barrage pivotant

Des signaux de barrage de construction analogue à celle des lanternes d'aiguille sont utilisés en combinaison avec des sabots de déraillement ou d'arrêt basculants, ainsi que devant des aiguilles menant à un cul-de-sac de sécurité sans longueur utile.



Image *arrêt*
Signification arrêt devant le signal

Le signal ne présente aucune image lorsque le dispositif de déraillement ou le sabot d'arrêt est rabattu.

Le signal présente l'image correspondant à la position de l'aiguille lorsque l'aiguille ne mène pas au cul-de-sac de sécurité.

Signalisation de la position des sabots de déraillement, des sabots d'arrêt ou d'aiguilles menant à un cul-de-sac de sécurité

La signalisation des sabots de déraillement ou des sabots d'arrêt ainsi que des aiguilles menant à un cul-de-sac de sécurité sans longueur utile peut être de construction analogue à celle des lanternes d'aiguille ou être réalisée au moyen de signaux lumineux.

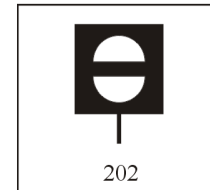
Lanterne d'aiguille pivotante

Image *arrêt*
Signification arrêt devant le signal

Le signal ne présente aucune image lorsque le dispositif de déraillement ou le sabot d'arrêt est rabattu.

Le signal présente l'image correspondant à la position de l'aiguille lorsque l'aiguille ne mène pas au cul-de-sac de sécurité.

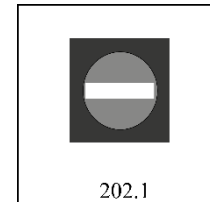
Signal lumineux

Image *arrêt*
Signification arrêt devant le signal

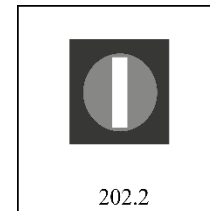


Image *sabot de déraillement ou d'arrêt pas sur la voie*
Signification sabot de déraillement ou d'arrêt correspondant rabattu

Le signal présente l'image correspondant à la position de l'aiguille lorsque l'aiguille ne mène pas au cul-de-sac de sécurité.

2.3.4

2.3.4 Signaux de ralentissement

Les lampes clignent la nuit. L'implantation des signaux fait l'objet du complément 1.

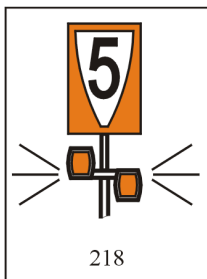


Image *signal avancé du tronçon de ralentissement*

Signification à partir du signal d'exécution correspondant, la vitesse en km/h ne doit pas dépasser la valeur indiquée par le nombre $\times 10$

En relation avec d'autres signaux ce signal est suivi d'un signal d'exécution.
Il peut être suivi d'un signal de suppression

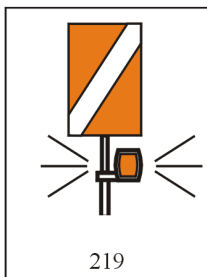


Image *signal d'exécution du tronçon de ralentissement*

Signification à partir de ce signal, la vitesse maximale indiquée par le signal avancé correspondant doit être respectée

En relation avec d'autres signaux le signal d'exécution est précédé d'un signal avancé et suivi d'un signal final ou d'un autre signal avancé

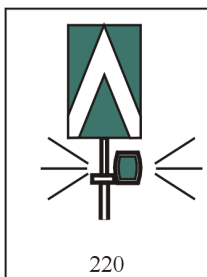


Image *signal final du tronçon de ralentissement*

Signification la vitesse réduite doit être respectée jusqu'à ce que le dernier véhicule du convoi ait franchi ce signal

En relation avec d'autres signaux ce signal est précédé d'un signal d'exécution

2.3.4 Signaux de ralentissement

Les lampes clignent la nuit. L'implantation des signaux fait l'objet du complément 1.

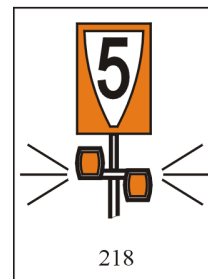


Image *signal avancé du tronçon de ralentissement*

Signification à partir du signal d'exécution correspondant, la vitesse en km/h ne doit pas dépasser la valeur indiquée par le nombre $\times 10$

En relation avec d'autres signaux ce signal est suivi d'un signal d'exécution.
Il peut être suivi d'un signal de suppression

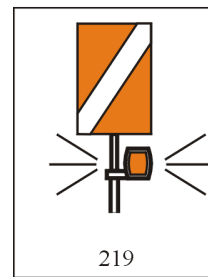


Image *signal d'exécution du tronçon de ralentissement*

Signification à partir de ce signal, la vitesse maximale indiquée par le signal avancé correspondant doit être respectée

En relation avec d'autres signaux le signal d'exécution est précédé d'un signal avancé et suivi d'un signal final ou d'un autre signal avancé

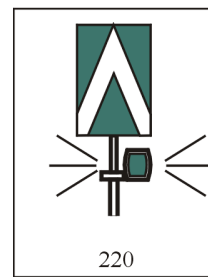
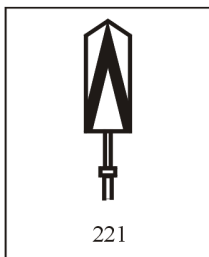


Image *signal final du tronçon de ralentissement*

Signification la vitesse réduite doit être respectée jusqu'à ce que le dernier véhicule du convoi ait franchi ce signal

En relation avec d'autres signaux ce signal est précédé d'un signal d'exécution

Lorsqu'une aiguille abordée par la pointe est située entre le signal avancé et le signal d'exécution et que la réduction de vitesse n'est applicable que sur certains des parcours possibles, la réduction de vitesse est supprimée par un signal de suppression.



Image

signal de suppression

Signification

à partir de ce signal, le convoi ne se trouve plus sur le tronçon de ralentissement précédemment signalé.

Lorsque le premier véhicule du convoi atteint ce signal, il est permis de reprendre la marche à la vitesse maximale prescrite

En relation avec d'autres signaux

ce signal est précédé en règle générale d'un signal avancé

Généralités

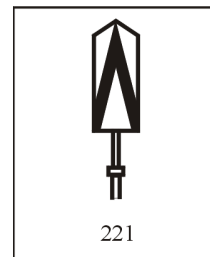
Lorsque, sur une voie, plusieurs tronçons de ralentissement se succèdent, il faut observer les points suivants au signal avancé indiquant une vitesse plus élevée :

- ce signal avancé sert de signal final pour le tronçon de ralentissement précédent qu'il faut franchir à une vitesse inférieure
- ce signal avancé n'est équipé que d'un seul feu clignotant orange et vaut comme signal d'exécution du deuxième tronçon de ralentissement à franchir à une vitesse supérieure
- ce signal avancé n'est pas équipé du contrôle de la marche des trains.

Lorsque, dans une gare ou dans une halte, le point d'arrêt usuel des trains se situe après le signal avancé, respectivement le signal d'exécution d'un tronçon de ralentissement et que le signal d'exécution, respectivement le signal final n'est pas visible depuis le point d'arrêt usuel, il y a lieu de poser un signal de répétition. Ce signal de répétition peut être :

- un deuxième signal avancé, mais sans contrôle de la marche des trains, lorsqu'il se situe avant le tronçon de ralentissement,
- un deuxième signal d'exécution lorsqu'il se situe dans le tronçon de ralentissement.

Lorsqu'une aiguille abordée par la pointe est située entre le signal avancé et le signal d'exécution et que la réduction de vitesse n'est applicable que sur certains des parcours possibles, la réduction de vitesse est supprimée par un signal de suppression.



Image

signal de suppression

Signification

à partir de ce signal, le convoi ne se trouve plus sur le tronçon de ralentissement précédemment signalé.

Lorsque le premier véhicule du convoi atteint ce signal, il est permis de reprendre la marche à la vitesse maximale prescrite

En relation avec d'autres signaux

ce signal est précédé en règle générale d'un signal avancé

Généralités

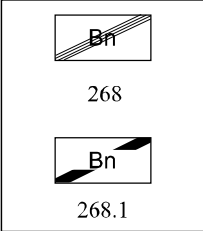
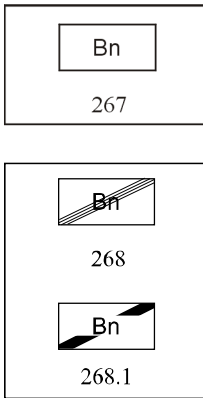

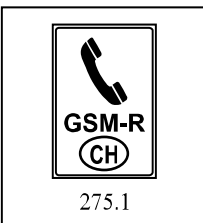
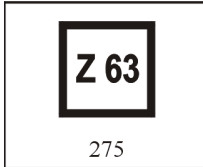
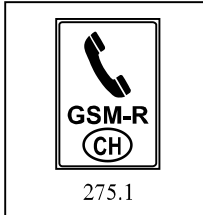
Lorsque, sur une voie, plusieurs tronçons de ralentissement se succèdent, il faut observer les points suivants au signal avancé indiquant une vitesse plus élevée :

- ce signal avancé sert de signal final pour le tronçon de ralentissement précédent qu'il faut franchir à une vitesse inférieure
- ce signal avancé n'est équipé que d'un seul feu clignotant orange et vaut comme signal d'exécution du deuxième tronçon de ralentissement à franchir à une vitesse supérieure
- ce signal avancé n'est pas équipé du contrôle de la marche des **trains à avertissement**.

Lorsque, dans une gare ou dans une halte, le point d'arrêt usuel des trains se situe après le signal avancé, respectivement le signal d'exécution d'un tronçon de ralentissement et que le signal d'exécution, respectivement le signal final n'est pas visible depuis le point d'arrêt usuel, il y a lieu de poser un signal de répétition. Ce signal de répétition peut être :

- un deuxième signal avancé, mais sans contrôle de la marche des **trains à avertissement**, lorsqu'il se situe avant le tronçon de ralentissement,
- un deuxième signal d'exécution lorsqu'il se situe dans le tronçon de ralentissement.

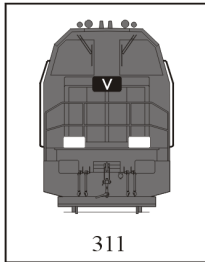
	<div data-bbox="389 199 600 502"> <p>222</p> </div> <div data-bbox="613 199 1099 347"> <p>Image panneau complémentaire Signification le tronçon de ralentissement signalé n'est valable que pour les voies indiquées sur le panneau complémentaire</p> </div> <div data-bbox="389 539 600 858"> <p>223</p> </div> <div data-bbox="638 539 851 858"> <p>224</p> </div> <div data-bbox="878 539 1088 858"> <p>225</p> </div> <div data-bbox="389 879 1099 991"> <p>Signification le panneau complémentaire, comportant une ou deux flèches, placé au-dessus de signaux de ralentissement situés entre deux voies, indique les voies auxquelles s'adresse le signal.</p> </div>	<div data-bbox="1323 199 1534 502"> <p>222</p> </div> <div data-bbox="1547 199 2033 347"> <p>Image panneau complémentaire Signification le tronçon de ralentissement signalé n'est valable que pour les voies indiquées sur le panneau complémentaire</p> </div> <div data-bbox="1323 539 1534 858"> <p>223</p> </div> <div data-bbox="1572 539 1785 858"> <p>224</p> </div> <div data-bbox="1812 539 2022 858"> <p>225</p> </div> <div data-bbox="1323 879 2033 991"> <p>Signification le panneau complémentaire, comportant une ou deux flèches, placé au-dessus de signaux de ralentissement situés entre deux voies, indique les voies auxquelles s'adresse le signal.</p> </div>
2.6.3	<p>2.6.3 Indicateurs de début et de fin de gare</p> <p>L'indicateur de début de gare est toujours présent avec le système de signaux principaux de type N; avec les signaux de type L, il n'est apposé qu'en cas de besoin.</p> <p>L'indicateur de fin de gare n'est apposé qu'en cas de besoin, indépendamment du système de signaux principaux. Il peut se trouver à droite s'il est apposé directement au dos du signal d'entrée.</p> <p>Les indicateurs de début et de fin de gare comportent l'abréviation officielle du nom de la gare concernée.</p> <div data-bbox="389 1316 600 1437"> <p>267</p> </div> <div data-bbox="645 1316 1176 1412"> <p>Image <i>début de la gare</i> Signification limite de manœuvre pleine voie-gare</p> </div>	<p>2.6.3 Indicateurs de début et de fin de gare</p> <p>L'indicateur de début de gare est toujours présent avec le système de signaux principaux de type N; avec les signaux de type L, il n'est apposé qu'en cas de besoin.</p> <p>L'indicateur de fin de gare n'est apposé qu'en cas de besoin, indépendamment du système de signaux principaux. Il peut se trouver à droite s'il est apposé directement au dos du signal d'entrée.</p> <p>Pour les gares dépourvues de signaux d'entrée, les indicateurs de début et de fin de gare sont apposés en cas de besoin. S'ils sont présents, ils sont apposés ensemble à chaque emplacement.</p> <p>Les indicateurs de début et de fin de gare comportent l'abréviation officielle du nom de la gare concernée.</p>

	 <p>Image Signification</p> <p><i>fin de la gare</i> limite de manœuvre gare-pleine voie</p>	 <p>Image Signification</p> <p><i>début de la gare</i> limite de manœuvre pleine voie-gare</p> <p>Image Signification</p> <p><i>fin de la gare</i> limite de manœuvre gare-pleine voie</p>
2.6.6	<p>2.6.6 Indicateurs de canal radio</p> <p>L'indicateur de canal radio informe le mécanicien de locomotive sur le canal de la radio à utiliser ou sur le moyen de communication mobile à appliquer.</p>   <p>Image Signification</p> <p><i>canal radio</i> dès cet indicateur, la radio doit être commutée sur le canal radio ou le moyen de communication mobile indiqué doit être utilisé</p>	<p>2.6.6 Indicateur de canal de communication</p> <p>L'indicateur de canal de communication informe le MEC sur le canal de la radio à utiliser ou sur le moyen de communication mobile à appliquer.</p>   <p>Image Signification</p> <p><i>canal de communication</i> dès cet indicateur, le moyen de communication mobile indiqué doit être utilisé, le cas échéant avec le canal correspondant</p>

3.2.1

3.2.1 Signalisation des véhicules moteurs durant la manœuvre en gare et dans les zones de manœuvre

Locomotive de manœuvre



De jour

- à l'avant (en avant) : au milieu, en haut : un «V» non éclairé
- à l'arrière (en arrière) : aucun signal

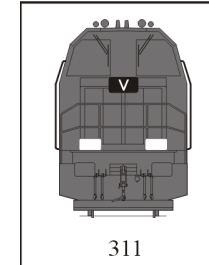
De nuit

- à l'avant (en avant) : au milieu, en haut : un «V» blanc illuminé et deux feux blancs
- à l'arrière (en arrière) : deux feux blancs

Dans les installations où plusieurs locomotives de manœuvre sont utilisées simultanément, le numéro de service est indiqué à l'avant et à l'arrière.

3.2 Signalisation des véhicules durant la manœuvre
3.2.1 Signalisation des véhicules moteurs en service durant la manœuvre en gare et dans les zones de manœuvre

Locomotive de manœuvre



Dans les installations où plusieurs locomotives de manœuvre sont utilisées simultanément, le numéro de service est indiqué à l'avant et à l'arrière.

5.7.2

5.7.2 Signalisation de la queue du train

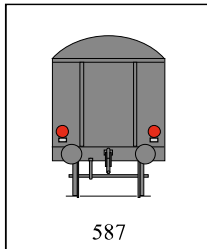


Image *signal de queue du train*

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 ou 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 #

5.7.2 Signalisation de la queue du train

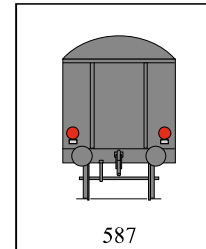


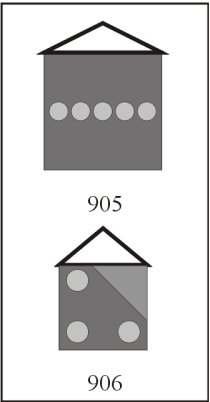
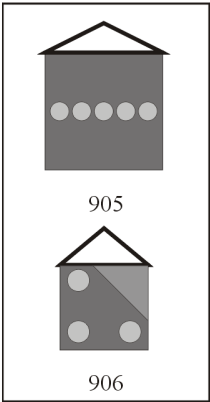
Image *signal de queue du train*

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 ou en tenant compte des exigences du GI, le dernier véhicule des trains voyageurs et des trains de marchandises peut porter **sur des lignes non interopérables** :

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

9.2	9.2 Signaux à validité temporaire	9.2 Signaux lumineux à validité temporaire
9.2.1	9.2.1 Signaux surmontés d'un triangle blanc Les signaux lumineux fixes à validité temporaire sont surmontés d'un panneau triangulaire blanc.  Signification lorsqu'il est éteint, le signal n'a aucune signification	9.2.1 Signaux lumineux surmontés d'un triangle blanc Les signaux lumineux fixes à validité temporaire sont surmontés d'un panneau triangulaire blanc.  Signification lorsqu'il est éteint, le signal n'a aucune signification
9.2.2	9.2.2 Signaux qui ne sont pas surmontés d'un triangle blanc Les signaux lumineux suivants n'ont aucune signification lorsqu'ils sont éteints : <ul style="list-style-type: none"> - signal de voie occupée du système L - signal pour entrées simultanées - signal indicateur de numéro de voie - signal indicateur de direction - signal pour arrêt facultatif - signal lumineux pour section de protection facultative - signal de protection des zones commutables - signal de changement de tension - signal auxiliaire du système L. 	9.2.2 Signaux lumineux qui ne sont pas surmontés d'un triangle blanc Les signaux lumineux suivants n'ont aucune signification lorsqu'ils sont éteints : <ul style="list-style-type: none"> - signal de voie occupée du système L - signal pour entrées simultanées - signal indicateur de numéro de voie - signal indicateur de direction - signal auxiliaire du système L - signal pour arrêt facultatif - signal pour section de protection facultative # - signal de protection des zones commutables # - signal de changement de tension #

300.3	Annonces et transmissions	Communication, annonces et transmissions																				
2.4	<p>2.4 Messages de tiers</p> <p>Le contenu de messages que l'on a reçu par erreur ou entendu par hasard doit rester secret.</p> <p>Dans la mesure du possible, les messages reçus par erreur sont renvoyés à l'expéditeur avec la remarque « reçu par erreur » ou on demandera à ce dernier des instructions pour les retransmettre à qui de droit.</p> <p>Si des conversations ou des transmissions de tiers occasionnent des dérangements aux équipements ferroviaires ou aux liaisons, il faut procéder comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> – vérifier la situation dans ses propres canaux de transmission (par ex. utilisation du bon canal, plan du réseau, fonctionnement technique) et aviser les autres personnes concernées – tenter d'entrer en contact avec l'expéditeur pour lever le dérangement. <p>De tels dérangements doivent être annoncés au service technique compétent.</p>	Chiffre supprimé																				
5.6.3	<p>5.6.3 Colonne pour la communication mobile</p> <table border="1" data-bbox="405 871 528 1142"> <thead> <tr> <th colspan="2">Canal ou no</th> </tr> <tr> <th>S</th> <th>GSM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td>1301</td> </tr> <tr> <td>21.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Système de communication mobile Canal radio ou numéro de sélection abrégé Cela permet d'atteindre le chef-circulation compétent</p> <p>La limite du système de communication mobile est indiquée à l'aide d'un trait horizontal</p>	Canal ou no		S	GSM	21	1301	21.2				<p>5.6.3 Colonne pour la communication mobile</p> <table border="1" data-bbox="1323 871 1447 1142"> <thead> <tr> <th colspan="2">Canal ou no</th> </tr> <tr> <th>S</th> <th>GSM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td>1301</td> </tr> <tr> <td>21.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Système de communication mobile Canal ou numéro de sélection abrégé Cela permet d'atteindre le CC compétent</p> <p>La limite du système de communication mobile est indiquée à l'aide d'un trait horizontal</p>	Canal ou no		S	GSM	21	1301	21.2			
Canal ou no																						
S	GSM																					
21	1301																					
21.2																						
Canal ou no																						
S	GSM																					
21	1301																					
21.2																						
8.3	<p>8.3 Comportement</p> <p>Le bon comportement des personnes participant à la communication contribue à éviter les malentendus et les accidents; elle revêt donc une extrême importance pour la sécurité.</p> <p>Si ses tâches de sécurité le permettent, le mécanicien de locomotive répondra au plus vite aux appels qu'il reçoit lorsqu'il roule.</p> <p>Le mécanicien de locomotive ne réceptionnera les messages qui doivent être écrits qu'à l'arrêt.</p>	<p>8.3 Comportement</p> <p>Le bon comportement des personnes impliquées à la communication contribue à éviter les malentendus et les accidents; elle revêt donc une extrême importance pour la sécurité.</p> <p>En principe, le convoi doit être à l'arrêt lorsqu'un ordre doit être donné par écrit par le personnel roulant. L'ETF peut procéder à une évaluation commune des risques avec le GI concerné afin de déterminer, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il est sûr de déroger à ce principe.</p>																				

9.1	<p>9.1 Remarques préliminaires</p> <p>Les prescriptions pour la communication de la manœuvre s'appliquent pour les transmissions en phonie des mouvements de manœuvre. Pour les trains conduits de manière indirecte, ces prescriptions doivent être appliquées par analogie pour la liaison entre le collaborateur assurant la conduite indirecte en tête du convoi et le mécanicien de locomotive.</p> <p>Les prescriptions ci-après, relatives à la radio de la manœuvre, s'appliquent tant aux applications numériques qu'aux applications analogiques.</p>	<p>9.1 Remarques préliminaires</p> <p>Les prescriptions pour la communication de la manœuvre s'appliquent pour les transmissions en phonie des mouvements de manœuvre. Pour les trains conduits de manière indirecte, ces prescriptions doivent être appliquées par analogie pour la liaison entre la personne assurant la conduite indirecte en tête du convoi et le MEC.</p>
9.2	<p>9.2 Structure du réseau</p> <p>Normalement, un canal radio de la manœuvre ou un appel de groupe pour la manœuvre n'est utilisé simultanément que par un seul groupe d'utilisateurs.</p>	<p>9.2 Structure du réseau avec un système de radio</p> <p>Normalement, un canal radio de la manœuvre ou un appel de groupe pour la manœuvre n'est utilisé simultanément que par un seul groupe d'utilisateurs.</p>
9.3	<p>9.3 Liaisons</p> <p>Les possibilités de liaisons des canaux radio de la manœuvre ou des appels de groupe pour la manœuvre figurent sur le plan de réseau ou de liaisons.</p>	<p>9.3 Liaisons avec un système de radio</p> <p>Les possibilités de liaisons des canaux radio de la manœuvre ou des appels de groupe pour la manœuvre figurent sur le plan de réseau ou de liaisons.</p>
9.4.4	<p>9.4.4 Transmissions des ordres</p> <p>Lors de la transmission d'ordres pour des mouvements de manœuvre par radio, les signaux optiques et acoustiques du personnel prévus par les prescriptions sur les signaux ne sont pas utilisés. L'obligation d'établir un lien visuel entre le chef de manœuvre et le mécanicien de locomotive est remplacée par la surveillance de liaison.</p> <p>Toutes les annonces et les ordres donnés doivent être répétés intégralement, ce qui équivaut à une quittance. La personne qui a donné les ordres en vérifiera l'exactitude.</p> <p>Il n'y a pas lieu de répéter :</p> <ul style="list-style-type: none"> – lors des indications de distances <p>Le mécanicien de locomotive ne répète que la première indication de distance, qui peut être transmise simultanément avec l'ordre de rouler. La première indication de distance doit être donnée assez tôt afin de permettre au mécanicien de locomotive de quitter avant que le chef de manœuvre donne la prochaine indication de distance</p>	<p>9.4.4 Transmissions des ordres</p> <p>Lors de la transmission d'ordres en phonie pour des mouvements de manœuvre, les signaux optiques et acoustiques du personnel prévus par les prescriptions sur les signaux ne sont pas utilisés. L'obligation d'établir un lien visuel entre le CMAN et le MEC est remplacée par la surveillance de liaison.</p> <p>Toutes les annonces et les ordres donnés doivent être répétés intégralement, ce qui équivaut à une quittance. La personne qui a donné les ordres en vérifiera l'exactitude.</p> <p>Il n'y a pas lieu de répéter :</p> <ul style="list-style-type: none"> – lors des indications de distances <p>Le MEC ne répète que la première indication de distance, qui peut être transmise simultanément avec l'ordre de rouler. La première indication de distance doit être donnée assez tôt afin de permettre au MEC de quitter avant que le CMAN donne la prochaine indication de distance</p>

	<ul style="list-style-type: none"> – lors d'un ordre d'arrêt <p>L'ordre d'arrêt doit être exécuté immédiatement et ne doit pas être quittancé.</p> <p>Si l'ordre n'est pas clair, le mécanicien de locomotive ne met pas en mouvement le véhicule moteur. Si la liaison radio est perturbée en cours de route et s'il est à craindre que l'on n'entendra pas une indication de distance ou un ordre d'arrêt, il faut immédiatement s'arrêter.</p> <p>Lorsqu'il est à portée de voix, le chef de manœuvre peut transmettre de vive voix les ordres s'il n'y a pas lieu d'aviser d'autres employés de manœuvre équipés de la radio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – lors d'un ordre d'arrêt <p>L'ordre d'arrêt doit être exécuté immédiatement et ne doit pas être quittancé.</p> <p>Si l'ordre n'est pas clair, le MEC ne met pas en mouvement le véhicule moteur. Si la liaison radio est perturbée en cours de route et s'il est à craindre que l'on n'entendra pas une indication de distance ou un ordre d'arrêt, il faut immédiatement s'arrêter.</p> <p>Lorsqu'il est à portée de voix, le CMAN peut transmettre de vive voix les ordres s'il n'y a pas lieu d'aviser d'autres EMAN équipés d'un moyen de communication mobile.</p>
9.4.5	<p>9.4.5 Surveillance de liaison</p> <p>La surveillance de liaison ne doit être transmise de manière simultanée que par un seul utilisateur. Lorsque la surveillance de liaison est active, on veillera à ne pas l'interrompre par des appels ou des conversations d'autre nature, excepté en cas d'urgence. La surveillance de liaison doit être appliquée pour les mouvements de manœuvre conduits de manière indirecte et pour les trains conduits de manière indirecte, excepté</p> <ul style="list-style-type: none"> – après avoir transmis l'ordre <i>appuyer</i> – conformément aux prescriptions d'exploitation sur les bosses de débranchement, dans les installations de chargement, etc. <p>La surveillance de liaison est transmise par le chef de manœuvre. Elle ne doit être enclenchée que lorsque le mécanicien de locomotive a quittancé correctement l'ordre de rouler et que le chef de manœuvre a vérifié l'exactitude de l'ordre quittancé. Dans ce cas, il est possible de renoncer à la formule de conversation « juste ».</p> <p>Le mécanicien de locomotive ne roulera que lorsque la surveillance de liaison aura été activée. Si celle-ci s'interrompt, tous les mécaniciens de locomotive et employés de manœuvre équipés d'appareils radio prennent les mesures qui s'imposent pour arrêter immédiatement le convoi.</p> <p>En transmettant l'ordre <i>arrêter</i>, on déclenchera simultanément la surveillance de liaison.</p> <p>Lorsqu'un dispositif de communication n'est pas doté de la surveillance de liaison, comme par ex. le son de contrôle, le chef de manœuvre répétera le mot « venir » ou « rouler » ou similaire toutes les 3 à 5 secondes.</p>	<p>9.4.5 Surveillance de liaison</p> <p>La surveillance de liaison ne doit être transmise de manière simultanée que par un seul utilisateur. Lorsque la surveillance de liaison est active, on veillera à ne pas l'interrompre par des appels ou des conversations d'autre nature, excepté en cas d'urgence. La surveillance de liaison doit être appliquée pour les mouvements de manœuvre conduits de manière indirecte et pour les trains conduits de manière indirecte, excepté</p> <ul style="list-style-type: none"> – après avoir transmis l'ordre <i>appuyer</i> – conformément aux prescriptions d'exploitation sur les bosses de débranchement, dans les installations de chargement, etc. <p>La surveillance de liaison est transmise par le CMAN. Elle ne doit être enclenchée que lorsque le MEC a quittancé correctement l'ordre de rouler et que le CMAN a vérifié l'exactitude de l'ordre quittancé. Dans ce cas, il est possible de renoncer à la formule de conversation « juste ».</p> <p>Le MEC ne roulera que lorsque la surveillance de liaison aura été activée. Si celle-ci s'interrompt, le personnel impliqué prend les mesures qui s'imposent pour arrêter immédiatement le convoi.</p> <p>En transmettant l'ordre <i>arrêter</i>, on déclenchera simultanément la surveillance de liaison.</p> <p>Lorsqu'un dispositif de communication n'est pas doté de la surveillance de liaison, comme par ex. le son de contrôle, le CMAN répétera le mot « venir » ou « rouler » ou similaire toutes les 3 à 5 secondes.</p>

10.1	<p>10.1 Remarques préliminaires</p> <p>Les prescriptions pour la communication sur les chantiers s'appliquent pour les transmissions en phonie en cas de travaux sur et aux abords des voies.</p> <p>Les prescriptions ci-après, relatives à la radio des travaux, s'appliquent tant aux applications numériques qu'aux applications analogiques.</p>	<p>10.1 Remarques préliminaires</p> <p>Les prescriptions pour la communication sur les chantiers s'appliquent pour les transmissions en phonie en cas de travaux sur et aux abords des voies, à l'intérieur du chantier et selon les cas, pour l'établissement de liaisons entre un chantier et les gares ou sous-stations.</p> <p>Les moyens permettant d'établir la liaison et le type de liaison (par ex. numéro de téléphone, canal radio) pour la communication est définie sont définis par la DSEC, ou, à la rigueur, par le CS. Un plan d'organisation règle l'attribution correspondante. Ce plan contient également les mesures à prendre en cas d'interruption des liaisons de communication. Les moyens permettant d'établir la liaison et les types de liaison attribués ne peuvent pas être changés sans l'accord du CS.</p> <p>Les annonces de train doivent être formulées de manière simple. La SENT transmet directement le contenu du message en appelant le PROT et ce dernier quitte le message reçu.</p> <p>Pour les transmissions entre la SENT et le PROT, il faut pouvoir assurer la transmission à temps et de manière fiable des messages relatifs à l'annonce des trains.</p>
10.2	<p>10.2 Structure du réseau et liaisons</p> <p>La radio des travaux est utilisée pour</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'établissement de liaisons à l'intérieur du chantier et – selon les cas, pour l'établissement de liaisons entre un chantier et les gares ou les sous-stations. <p>La structure du réseau radio est définie par la direction de la sécurité, ou, à la rigueur, par le chef de la sécurité. Un plan d'organisation règle l'attribution des canaux. Ce plan contient également les mesures à prendre en cas d'interruption des liaisons radio.</p>	<p>10.2 Utilisation de systèmes de radio</p>
10.2.3	<p>anciennement chiffre 10.3</p> <p>10.3 Nom d'appel et indentification</p> <p>Après un appel, les utilisateurs doivent débiter chaque séquence de conversation en plus avec leur propre nom d'appel.</p>	<p>10.2.3 Nom d'appel et indentification</p> <p>Après un appel, les personnes impliquées doivent débiter chaque séquence de conversation en plus avec leur propre nom d'appel.</p>

10.2.4	<p>anciennement chiffre 10.4</p> <p>10.4 Liaisons radio entre la sentinelle et le protecteur</p> <p>Les transmissions entre la sentinelle et le protecteur se font par des canaux spécialement réservés à cet effet. Ces canaux ne peuvent pas être utilisés pour d'autres conversations.</p> <p>Lorsque plusieurs protecteurs doivent quittancer un message, il y a lieu de fixer préalablement un ordre de succession.</p> <p>Afin de pouvoir assurer la transmission à temps et de manière fiable des messages relatifs à l'annonce des trains, les mesures ci-après doivent toujours être appliquées entre la sentinelle et le protecteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> – en aucun cas le canal attribué ne peut être changé sans l'accord du chef de la sécurité – les annonces de trains doivent être formulées de manière simple. La sentinelle transmet directement le contenu du message en appelant le protecteur. Ce dernier quittance le message reçu en le faisant précéder de son nom d'appel. <p>L'utilisation du téléphone mobile pour les annonces de trains est interdite.</p>	<p>10.2.4 Liaisons radio entre la SENT et le PROT</p> <p>Lors de l'utilisation de la radio des travaux pour la liaison entre la SENT et le PROT, il convient d'appliquer les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – il faut prévoir des canaux spécialement réservés à cet effet – ces canaux ne peuvent pas être utilisés pour d'autres conversations – lorsque plusieurs PROT doivent quittancer un message, il y a lieu de fixer préalablement un ordre de succession.
Complément 1	<p>Exemples de conversations en phonie</p> <p><u>Abréviations :</u></p> <p>AT : accompagnateur de train apte à la conduite indirecte</p> <p>CC : chef-circulation</p> <p>CMan : chef de manœuvre</p> <p>CSéc : chef de la sécurité</p> <p>EMan : employé de manœuvre</p> <p>Méc : mécanicien de locomotive</p> <p>Prot : protecteur</p> <p>Sent : sentinelle</p>	
1	<p>1 Formulations logiques</p> <p>L'interlocuteur attend une réaction logique à son message et s'y prépare. Pour éviter tout malentendu, les messages seront formulés de manière à tenir compte de cette réaction.</p> <p>Exemple :</p> <p>EMan : <i>La ligne de train du train 15142 est-elle déclenchée ?</i></p> <p>Réponse exacte :</p> <p>Méc : <i>Oui, la ligne de train du train 15142 est déclenchée.</i></p>	<p>1 Formulations logiques</p> <p>L'interlocuteur attend une réaction logique à son message et s'y prépare. Pour éviter tout malentendu, les messages seront formulés de manière à tenir compte de cette réaction.</p> <p>Exemple :</p> <p>EMAN : <i>La ligne de train du train 1-5- 1-4-2 est-elle déclenchée ?</i></p> <p>Réponse exacte :</p> <p>MEC : <i>Oui, la ligne de train du train 1-5-1-4-2 est déclenchée.</i></p>

	<p>ou :</p> <p>Méc : <i>Non, la ligne de train est sous tension.</i></p> <p>Réponse erronée, si la ligne de train n'est pas encore déclenchée :</p> <p>Méc : <i>Oui, je déclenche la ligne de train.</i></p>	<p>ou :</p> <p>MEC : <i>Non, la ligne de train est sous tension.</i></p> <p>Réponse erronée, si la ligne de train n'est pas encore déclenchée :</p> <p>MEC : <i>Oui, je déclenche la ligne de train.</i></p>
2	<p>2 Formulations positives</p> <p>Juste : « Evacuez immédiatement la voie » « Loc 1821 attendez » « Voie 3 est occupée » « Ligne de contact est enclenchée »</p> <p>Faux : « <i>Ne pas occuper la voie</i> » « <i>Loc 1731 ne pas rouler</i> » « <i>La voie 15 n'est pas libre</i> » « <i>La ligne de contact n'est pas déclenchée</i> ».</p>	<p>2 Formulations positives</p> <p>Juste : « Evacuez immédiatement la voie » « Loc 1-8-2-1 attendez » « Voie 3 est occupée » « Ligne de contact est enclenchée »</p> <p>Faux : « <i>Ne pas occuper la voie</i> » « <i>Loc 1-7-3-1 ne pas rouler</i> » « <i>La voie 1-5 n'est pas libre</i> » « <i>La ligne de contact n'est pas déclenchée</i> ».</p>
4	<p>4 Transmission d'un ordre à quittancer</p> <p>CC : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>CC : <i>Mécanicien de locomotive train 1521 de poste directeur Yverdon, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Poste directeur Yverdon de mécanicien de locomotive train 1521 à Chavornay, compris, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, train 1521 doit le 14 mai 2020 s'arrêter exceptionnellement en gare de Concise pour laisser monter du personnel, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Compris, train 1521 doit le 14 mai 2020 s'arrêter exceptionnellement à Concise pour laisser monter du personnel, répondez</i></p> <p>CC : <i>Juste, terminé</i> Liaison terminée.</p>	<p>4 Transmission d'un ordre à quittancer</p> <p>CC : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>CC : <i>MEC train 1-5-2-1 de poste directeur Yverdon, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Poste directeur Yverdon de MEC train 1-5-2-1 à Chavornay, compris, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, train 1-5-2-1 doit le 1-4 mai 2-0-2-0 s'arrêter exceptionnellement en gare de Concise pour laisser monter du personnel, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Compris, train 1-5-2-1 doit le 1-4 mai 2-0-2-0 s'arrêter exceptionnellement à Concise pour laisser monter du personnel, répondez</i></p> <p>CC : <i>Juste, terminé</i> Liaison terminée.</p>

5	<p>5 Transmission d'un ordre à protocoler</p> <p>CC : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>CC : <i>Mécanicien de locomotive train 1525 de poste directeur Nyon, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Poste directeur Nyon de mécanicien de locomotive train 1525 à Gland, compris, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, j'ai un ordre 1, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Compris, je suis prêt, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, train 1525 (champ A), le 11 août 2020 (champ B), chef-circulation Nyon (champ C), train à Gland (champ D), franchissement à l'arrêt (cocher le champ 1) du signal de sortie CHARLIE 41 (champ 1.10) à Gilly-Bursinel (champ 1.11), signature chef-circulation Salomon (champ N), heure 18 :04 (champ O), répondez</i></p> <p>Méc : <i>Pas compris, répétez, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, je répète, train 1525, le 11 août 2020 , chef-circulation Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 41 à Gilly-Bursinel, signature chef-circulation Salomon, heure 18:04, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Compris, train 1525, le 11 août 2020, chef-circulation Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 43 à Gilly-Bursinel, signature chef-circulation Salomon, heure 18:04, confirmation mécanicien de locomotive Berset (champ M), répondez</i></p> <p>CC : <i>Faux, je répète, train 1525, le 11 août 2020, chef-circulation Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 41 à Gilly-Bursinel, signature chef-circulation Salomon, heure 18:04, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Compris, train 1525, le 11 août 2020, chef-circulation Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 41 à Gilly-Bursinel, signature chef-circulation Salomon, heure 18:04, confirmation mécanicien de locomotive Berset, répondez</i></p> <p>CC : <i>Juste, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p>	<p>5 Transmission d'un ordre à protocoler</p> <p>CC : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>CC : <i>MEC train 1-5-2-5 de poste directeur Nyon, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Poste directeur Nyon de MEC train 1-5-2-5 à Gland, compris, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, j'ai un ordre 1, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Compris, je suis prêt, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, train 1-5-2-5 (champ A), le 1-1 août 2-0-2-0 (champ B), CC Nyon (champ C), train à Gland (champ D), franchissement à l'arrêt (cocher le champ 1) du signal de sortie CHARLIE 4-1 (champ 1.1-0) à Gilly-Bursinel (champ 1.1-1), signature CC Salomon (champ N), heure 1-8:0-4 (champ O), répondez</i></p> <p>MEC : <i>Pas compris, répétez, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, je répète, train 1-5-2-5, le 1-1 août 2-0-2-0, CC Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 4-1 à Gilly-Bursinel, signature CC Salomon, heure 1-8:0-4, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Compris, train 1-5-2-5, le 1-1 août 2-0-2-0, CC Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 4-3 à Gilly-Bursinel, signature CC Salomon, heure 1-8:0-4, confirmation MEC Berset (champ M), répondez</i></p> <p>CC : <i>Faux, je répète, train 1-5-2-5, le 1-1 août 2-0-2-0, CC Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 4-1 à Gilly-Bursinel, signature CC Salomon, heure 1-8:0-4, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Compris, train 1-5-2-5, le 1-1 août 2-0-2-0, CC Nyon, train à Gland, franchissement à l'arrêt du signal de sortie CHARLIE 4-1 à Gilly-Bursinel, signature CC Salomon, heure 1-8:0-4, confirmation MEC Berset, répondez</i></p> <p>CC : <i>Juste, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p>
---	---	---

6	<p>6 Transmission d'une information (en mode interphone)</p> <p>Méc : Appel sélectif</p> <p>CC : <i>Poste directeur Sion, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Mécanicien de locomotive train 221 à Sion, compris, entre St-Léonard et Lens, juste avant le pont sur le Rhône, un sac de voyage se trouve sur les voies, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, entre St-Léonard et Lens, juste avant le pont sur le Rhône, un sac de voyage se trouve sur les voies, j'envoie quelqu'un, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Compris, tu envoies quelqu'un, merci, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p>	<p>6 Transmission d'une information (en mode interphone)</p> <p>MEC : Appel sélectif</p> <p>CC : <i>Poste directeur Sion, répondez</i></p> <p>MEC : <i>MEC train 2-2-1 à Sion, compris, entre St-Léonard et Lens, juste avant le pont sur le Rhône, un sac de voyage se trouve sur les voies, répondez</i></p> <p>CC : <i>Compris, entre St-Léonard et Lens, juste avant le pont sur le Rhône, un sac de voyage se trouve sur les voies, j'envoie quelqu'un, répondez</i></p> <p>MEC : <i>Compris, tu envoies quelqu'un, merci, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p>
7	<p>7 Radio de la manœuvre (en mode interphone)</p>	<p>7 Communication de la manœuvre (en mode interphone)</p>
7.1	<p>7.1 Procédure simplifiée</p> <p>CC : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>CC : <i>Chef de manœuvre une de poste directeur Lausanne, répondez</i></p> <p>CMan : <i>Chef de manœuvre une compris</i></p> <p>CC : <i>Le 91755 est parti de Sébeillon</i></p> <p>CMan : <i>Le train-poste 91755 est parti, merci</i></p> <p>CC : <i>Juste, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p> <p>CMan : Appel sélectif</p> <p>CC : <i>Poste directeur Lausanne, répondez</i></p> <p>CMan : <i>Chef de manœuvre une compris, où se trouve la charge à ajouter au train 91755 ?</i></p> <p>CC : <i>Sur Alpha 4, il y a 2 wagons pour l'adjonction</i></p> <p>CMan : <i>2 wagons sur Alpha 4, merci, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p> <p>Situation : le train 91755 est entré sur voie B3. L'employé de manœuvre (EMan) remet un appareil mobile au mécanicien de locomotive et l'informe que le train doit être manœuvré de la voie B3 à la voie D3. De la voie D3, en arrière sur la voie A4 et garer sur les wagons à ajouter. Les wagons devront être attelés au train et préparés pour le départ. L'installation est équipée de signaux nains. Appel ouvert.</p>	<p>7.1 Procédure simplifiée</p> <p>CC : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>CC : <i>Chef de manœuvre une de poste directeur Lausanne, répondez</i></p> <p>CMAN : <i>Chef de manœuvre une compris</i></p> <p>CC : <i>Le 9-1-7-5-5 est parti de Sébeillon</i></p> <p>CMAN : <i>Le train-poste 9-1-7-5-5 est parti, merci</i></p> <p>CC : <i>Juste, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p> <p>CMAN : Appel sélectif</p> <p>CC : <i>Poste directeur Lausanne, répondez</i></p> <p>CMAN : <i>Chef de manœuvre une compris, où se trouve la charge à ajouter au train 9-1-7-5-5 ?</i></p> <p>CC : <i>Sur Alpha 4, il y a 2 wagons pour l'adjonction</i></p> <p>CMAN : <i>2 wagons sur Alpha 4, merci, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p> <p>Situation : le train 9-1-7-5-5 est entré sur voie B3. L'EMAN remet un appareil mobile au MEC et l'informe que le train doit être manœuvré de la voie B3 à la voie D3. De la voie D3, en arrière sur la voie A4 et garer sur les wagons à ajouter. Les wagons devront être attelés au train et préparés pour le départ. L'installation est équipée de signaux nains. Appel ouvert.</p>

	<p>CMan : <i>Mécanicien de locomotive 91755 de chef de manœuvre - contrôle de fonctionnement, répondez</i></p> <p>Méc : <i>Mécanicien de locomotive 91755 compris, contrôle de fonctionnement</i></p> <p>CMan : <i>Juste, attendez</i> Liaison reste établie</p> <p>Variante pour les installations équipées de signaux fixes de manœuvre :</p> <p>CMan : CMan :</p> <p>CC : CC :</p> <p>CMan : <i>Chef de manœuvre 91755 compris, de Bravo 3 pour Alpha 4 par Delta 3</i></p> <p>CC : <i>De Bravo 3 pour Alpha 4 par Delta 3</i></p> <p>CMan : <i>Juste, terminé</i> Liaison manœuvre - poste directeur terminée</p> <p>CC : <i>Etablit l'itinéraire de manœuvre. L'assentiment est transmis par les signaux nains</i></p> <p>CMan : <i>Loc 91755 en avant Delta 3</i></p> <p>Méc : <i>Loc 91755 en avant Delta 3</i></p> <p>CMan : <i>Juste</i></p> <p>Méc : <i>Démarre</i></p> <p>CMan : <i>Arrive sur voie Delta 3; Loc 91755 arrêter</i></p> <p>Méc : <i>Arrête son véhicule</i></p> <p>CMan : <i>Attend sur l'assentiment du signal nain pour la deuxième partie de l'itinéraire</i></p> <p>EMan : <i>Loc 91755 en arrière garer Alpha 4</i></p> <p>Méc : <i>En arrière garer Alpha 4</i></p> <p>CMan : <i>Ev. : Juste; Enclenche le son de contrôle</i></p> <p>Méc : <i>Démarre</i></p> <p>CMan : <i>1 wagon</i></p> <p>Méc : <i>Ralentit; 1 wagon</i></p> <p>CMan : <i>Demi</i></p> <p>Méc : <i>Ralentit</i></p> <p>CMan/ <i>...</i></p> <p>Méc :</p>	<p>CMAN : <i>MEC 9-1-7-5-5 de chef de manœuvre - contrôle de fonctionnement, répondez</i></p> <p>MEC : <i>MEC 9-1-7-5-5 compris, contrôle de fonctionnement</i></p> <p>CMAN : <i>Juste, attendez</i> Liaison reste établie</p> <p>Variante pour les installations équipées de signaux fixes de manœuvre :</p> <p>CMAN : <i>Appel sélectif</i></p> <p>CC : <i>Poste directeur Lausanne, répondez</i></p> <p>CMAN : <i>Chef de manœuvre 9-1-7-5-5 compris, de Bravo 3 pour Alpha 4 par Delta 3</i></p> <p>CC : <i>De Bravo 3 pour Alpha 4 par Delta 3</i></p> <p>CMAN : <i>Juste, terminé</i> Liaison manœuvre - poste directeur terminée</p> <p>CC : <i>Etablit l'itinéraire de manœuvre. L'assentiment est transmis par les signaux nains</i></p> <p>CMAN : <i>Loc 9-1-7-5-5 en avant Delta 3</i></p> <p>MEC : <i>Loc 9-1-7-5-5 en avant Delta 3</i></p> <p>CMAN : <i>Juste</i></p> <p>MEC : <i>Démarre</i></p> <p>CMAN : <i>Arrive sur voie Delta 3; Loc 9-1-7-5-5 arrêter</i></p> <p>MEC : <i>Arrête son véhicule</i></p> <p>CMAN : <i>Attend sur l'assentiment du signal nain pour la deuxième partie de l'itinéraire</i></p> <p>EMan : <i>Loc 9-1-7-5-5 en arrière garer Alpha 4</i></p> <p>MEC : <i>En arrière garer Alpha 4</i></p> <p>CMAN : <i>Ev. : Juste; Enclenche le son de contrôle</i></p> <p>MEC : <i>Démarre</i></p> <p>CMAN : <i>1 wagon</i></p> <p>MEC : <i>Ralentit; 1 wagon</i></p> <p>CMAN : <i>Demi</i></p> <p>MEC : <i>Ralentit</i></p> <p>CMAN/ <i>...</i></p> <p>MEC :</p>
--	--	--

	<p>Variante pour les installations sans signaux fixes de manœuvre :</p> <p>CMan : Appel sélectif CC : <i>Poste directeur Lausanne, répondez</i> CMan : <i>Chef de manœuvre 91755 compris, de Bravo 3 pour Delta 3</i> CC : Établit le parcours CC : <i>De Bravo 3 pour Delta 3, parcours bon</i> CMan : <i>Juste, terminé.</i> Liaison manœuvre - poste directeur terminée</p> <p>CMan : <i>Loc 91755 en avant Delta 3</i> Méc : <i>En avant Delta 3</i> CMan : <i>Juste</i> Méc : Démarre.</p>	<p>Variante pour les installations sans signaux fixes de manœuvre :</p> <p>CMAN : Appel sélectif CC : <i>Poste directeur Lausanne, répondez</i> CMAN : <i>Chef de manœuvre 9-1-7-5-5 compris, de Bravo 3 pour Delta 3</i> CC : Établit le parcours CC : <i>De Bravo 3 pour Delta 3, parcours établi</i> CMAN : <i>Juste, terminé.</i> Liaison manœuvre - poste directeur terminée</p> <p>CMAN : <i>Loc 9-1-7-5-5 en avant Delta 3</i> MEC : <i>En avant Delta 3</i> CMAN : <i>Juste</i> MEC : Démarre.</p>
7.1.1	<p>7.1.1 Communication remplaçant la surveillance de liaison Variante sans la surveillance de liaison technique Après le contrôle de fonctionnement et l'orientation au téléphone (liaison dernier véhicule - loc) AT : <i>Mécanicien de locomotive 755 en arrière</i> Méc : <i>Loc 755 en arrière</i> AT : <i>Juste</i> AT : <i>Rouler, répète toutes les 3 à 5 secondes</i> AT : <i>Rouler</i> AT : <i>1 wagon</i> Méc : <i>Ralentit; 1 wagon</i> AT : <i>Rouler; répète toutes les 3 à 5 secondes</i> AT : <i>Rouler</i> AT : <i>Demi</i> Méc : <i>ralentit</i> Méc/AT : ...</p>	<p>7.1.1 Communication remplaçant la surveillance de liaison Variante sans la surveillance de liaison technique Après le contrôle de fonctionnement et l'orientation au téléphone (liaison dernier véhicule - loc) CMAN : <i>MEC 7-5-5 en arrière</i> MEC : <i>Loc 7-5-5 en arrière</i> CMAN : <i>Juste</i> CMAN : <i>Rouler, répète toutes les 3 à 5 secondes</i> CMAN : <i>Rouler</i> CMAN : <i>1 wagon</i> MEC : <i>Ralentit; 1 wagon</i> CMAN : <i>Rouler; répète toutes les 3 à 5 secondes</i> CMAN : <i>Rouler</i> CMAN : <i>Demi</i> MEC : <i>ralentit</i> MEC/CMAN ...</p>

7.2	<p>7.2 Sans procédure simplifiée</p> <p>Variante pour les installations sans signaux fixes de manœuvre :</p> <p>Méc (CMan) : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>Méc <i>Poste directeur Lausanne de mécanicien de locomotive 36813</i> (CMan) : <i>à Morges, répondez</i></p> <p>CC : <i>Mécanicien de locomotive à Morges de poste directeur Lausanne, compris, répondez</i></p> <p>Méc <i>Compris, en gare de Morges, de voie 22 pour voie 3, pousse</i> (CMan) : <i>non accompagnée, répondez</i></p> <p>CC : Etablit le parcours jusqu'à la voie de destination</p> <p>CC : <i>Compris, à Morges de voie 22 pour voie 3, parcours bon, répondez</i></p> <p>Méc (CMan) : <i>Juste, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p>	<p>7.2 Sans procédure simplifiée</p> <p>Variante pour les installations sans signaux fixes de manœuvre :</p> <p>MEC (CMAN) : Appel ouvert avec écoute brève</p> <p>MEC <i>Poste directeur Lausanne de MEC 3-6-8-1-3 à Morges, répondez</i> (CMAN) : <i>dez</i></p> <p>CC : <i>MEC 3-6-8-1-3 à Morges de poste directeur Lausanne, compris, répondez</i></p> <p>MEC <i>Compris, en gare de Morges, de voie 2-2 pour voie 3, pousse</i> (CMAN) : <i>non accompagnée, répondez</i></p> <p>CC : Etablit le parcours jusqu'à la voie de destination</p> <p>CC : <i>Compris, à Morges de voie 2-2 pour voie 3, parcours établi, répondez</i></p> <p>MEC (CMAN) : <i>Juste, terminé</i></p> <p>Liaison terminée.</p>
8	<p>8 Radio des travaux (en mode interphone)</p>	<p>8 Communication sur les chantiers (en mode interphone)</p>
8.3	<p>8.3 Annonce d'un train</p> <p>Situation du chantier : sentinelle Boschung (côté Lausanne) - protecteur Ducrest - sentinelle Pasquier (côté Lutry)</p> <p>Sent : Appel ouvert sur canal réservé</p> <p>Sent : <i>Ducrest de Boschung, un train de Lausanne sur voie 100, répondez</i></p> <p>Prot : <i>Ducrest, compris, un train de Lausanne sur voie 100, répondez</i></p> <p>Sent : <i>Boschung, juste terminé</i></p> <p>La sentinelle Pasquier ne quittance pas.</p>	<p>8.3 Annonce d'un train</p> <p>Situation du chantier : SENT Boschung (côté Lausanne) - PROT Ducrest - SENT Pasquier (côté Lutry)</p> <p>SENT : Appel ouvert sur canal réservé</p> <p>SENT : <i>Ducrest de Boschung, un train de Lausanne sur voie 1-0-0, répondez</i></p> <p>PROT <i>Ducrest, compris, un train de Lausanne sur voie 1-0-0, répondez</i></p> <p>SENT : <i>Boschung, juste terminé</i></p> <p>La SENT Pasquier ne quittance pas.</p>

300.4		
1.5	<p>1.5 Limite de manœuvre</p> <p>Les mouvements de manœuvre en gare ne peuvent être effectués que jusqu'à hauteur des signaux d'entrée ou des indicateurs de fin de gare. Sur les tronçons à deux voies non équipés pour la banalisation, cette limite est valable pour les deux voies. Si les signaux d'entrée manquent, il n'est possible de manœuvrer que jusqu'aux signaux limite de garage des aiguilles d'entrée.</p>	<p>1.5 Limite de manœuvre</p> <p>Les mouvements de manœuvre en gare ne peuvent être effectués que jusqu'à hauteur des signaux d'entrée ou des indicateurs de fin de gare. Sur les tronçons à deux voies non équipés pour la banalisation, cette limite est valable pour les deux voies. Si les signaux d'entrée manquent, il n'est possible de manœuvrer que jusqu'aux signaux limite de garage des aiguilles d'entrée. Si des indicateurs de début et de fin de gare sont apposés en l'absence de signaux d'entrée, il est possible de manœuvrer jusqu'à l'emplacement de l'indicateur de fin de gare.</p>
1.7.1	<p>1.7.1 Généralité</p> <p>Les véhicules en stationnement doivent être assurés contre la dérive. En principe, on utilise des moyens de freinage indépendant du frein à air.</p> <p>L'évaluation des moyens de freinage pour l'effort de retenue minimal se fait selon les dispositions « Assurer les trains immobilisés ».</p>	<p>1.7.1 Généralité</p> <p>Les véhicules en stationnement doivent être assurés contre la dérive. En principe, on utilise des moyens de freinage indépendant du frein à air.</p> <p>Il faut procéder comme dans le cas « Assurer les trains immobilisés ».</p>
1.7.2	<p>1.7.2 Assurer des véhicules</p> <p>Les moyens prévus pour assurer des véhicules garés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sabots d'arrêt - frein d'immobilisation. <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>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.</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>1.7.2 Assurer des véhicules</p> <p>Les moyens prévus pour assurer des véhicules garés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - - sabots d'arrêt - - frein d'immobilisation. <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>Un véhicule isolé en stationnement doit être systématiquement assuré à l'aide de moyens de freinage indépendants du frein à air.</p> <p>Les GI 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.</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>

1.11	nouveau chiffre	1.11 Cas spéciaux
1.11.1	nouveau chiffre	1.11.1 Courses d'essai et courses de déneigement Les dispositions relatives aux courses d'essai et aux courses de déneigement effectuées dans le cadre de la circulation des trains s'appliquent par analogie aux courses d'essai et aux courses de déneigement.
1.11.2	nouveau chiffre	1.11.2 Transports exceptionnels Le GI et l'ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation le traitement des transports exceptionnels.
1.11.3	nouveau chiffre	1.11.3 Restrictions pour certains véhicules Le GI et l'ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation le traitement des restrictions pour certains véhicules.
1.12	nouveau chiffre	1.12 Systèmes de freinage des véhicules à crémaillère Les ETF doivent définir les directives supplémentaires requises pour le freinage de courses de manœuvre en tenant compte des conditions d'utilisation fixées dans les homologations de véhicules. Les moyens de freinage prescrits doivent être contrôlés avant le début de la course de manœuvre.
3.6.4	<p>3.6.4 Vitesses maximales en pleine voie</p> <p>Le seuil de vitesse pour les mouvements de manœuvre qui se rendent ou qui reviennent de la pleine voie se trouve à hauteur du signal d'entrée, ou si celui-ci manque, à hauteur de l'aiguille d'entrée.</p> <p>En principe, la vitesse dépend du calcul de freinage et des tableaux des parcours, mais elle est au maximum de :</p> <ul style="list-style-type: none"> 60 km/h – vitesse maximale générale 40 km/h – lorsque le mouvement de manœuvre comporte des wagons sans appareils de choc et de traction normaux <ul style="list-style-type: none"> – sur les aiguilles 30 km/h – pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte, lorsqu'il n'y a pas de liaison radio entre le mécanicien de locomotive et le chef de manœuvre <ul style="list-style-type: none"> – pour une pousse non accompagnée. 	<p>3.6.4 Vitesses maximales en pleine voie</p> <p>Le seuil de vitesse pour les mouvements de manœuvre qui se rendent ou qui reviennent de la pleine voie se trouve à hauteur du signal d'entrée, ou si celui-ci manque, à hauteur de l'aiguille d'entrée.</p> <p>En principe, la vitesse dépend du calcul de freinage et des tableaux des parcours, mais elle est au maximum de :</p> <ul style="list-style-type: none"> 60 km/h – vitesse maximale générale 40 km/h – lorsque le mouvement de manœuvre comporte des wagons sans appareils de choc et de traction normaux <ul style="list-style-type: none"> – sur les aiguilles 30 km/h – pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte, lorsqu'il n'y a pas de liaison en phonie entre le MEC et le CMAN <ul style="list-style-type: none"> – pour une pousse non accompagnée.

4.3.2	<p>4.3.2 Buts du parcours</p> <p>Fait office de but :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un signal principal - un signal principal de la direction opposée - un panneau de début CAB - un signal de barrage ou un signal nain - une voie de raccordement - la voie de but en gare - l'aiguille d'entrée pour les gares sans signaux d'entrée. <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>4.3.2 Buts du parcours</p> <p>Fait office de but :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un signal principal - un signal principal de la direction opposée - un panneau de début CAB - un signal de barrage ou un signal nain - une voie de raccordement - la voie de but en gare - l'aiguille d'entrée pour les gares sans signaux d'entrée ou, lorsqu'il est posé, l'indicateur de début de gare. <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>
-------	---	--

300.5		
1.2	1.2 Conduite de trains	1.2 Conduite de trains Pour les trains conduits de manière directe et indirecte, le premier véhicule doit être équipé d'un récepteur actif du système de contrôle de la marche des trains. Exception : Les GI peuvent définir, dans les prescriptions d'exploitation ou dans les conditions d'accès au réseau, une distance maximale entre la tête du train (tampon, attelage) et le récepteur du système de contrôle de la marche des trains. Les ETF doivent inscrire ladite exigence dans leurs prescriptions d'exploitation. S'il n'est pas possible de répondre à cette exigence, le système de contrôle de la marche des trains doit être considéré comme insuffisant.
1.2.	1.2.1 Conduite directe des trains Les trains peuvent être conduits de manière directe lorsque <ul style="list-style-type: none"> – le mécanicien de locomotive dispose en permanence d'une vue bien dégagée sur le parcours et les signaux et – le mécanicien de locomotive dessert le frein automatique et – le mécanicien de locomotive a la possibilité de donner des signaux d'avertissement et – les moyens de signalisation prescrits sont à proximité immédiate du mécanicien de locomotive et – le premier véhicule est équipé du récepteur actif du système de contrôle de la marche des trains. Exception : les gestionnaires de l'infrastructure peuvent définir, dans les prescriptions d'exploitation ou dans les dispositions sur l'accès au réseau, une distance maximale entre la tête du train (tampon, attelage) et le récepteur du système de contrôle de la marche des trains. En pareil cas, les entreprises de transport ferroviaire doivent inscrire ladite exigence dans leurs prescriptions d'exploitation. Les trains ne sont conduits de manière directe que d'un endroit.	1.2.1 Conduite directe des trains Les trains peuvent être conduits de manière directe lorsque <ul style="list-style-type: none"> – le MEC dispose en permanence d'une vue bien dégagée sur le parcours et les signaux et – le MEC dessert le frein automatique et – le MEC a la possibilité de donner des signaux d'avertissement et – les moyens de signalisation prescrits sont à proximité immédiate du mécanicien de locomotive. Les trains ne sont conduits de manière directe que d'un endroit.
1.3.1	1.3.1 Généralité En règle générale, les véhicules moteurs sont placés en tête des trains, sauf lorsqu'ils sont télécommandés. Les véhicules moteurs directement attelés les uns aux autres et circulant en commande multiple sont considérés comme un seul véhicule moteur.	1.3.1 Généralité En règle générale, les véhicules moteurs sont placés en tête des trains, sauf lorsqu'ils sont télécommandés. Les véhicules moteurs directement attelés les uns aux autres et circulant en commande multiple sont considérés comme un seul véhicule moteur.

	Dans une zone de signalisation en cabine, la cabine de conduite desservie dans le véhicule menant doit être dotée de l'équipement correspondant.	Dans une zone de SCab, la cabine de conduite desservie dans le véhicule menant doit être dotée de l'équipement correspondant. Les ETF doivent définir les directives relatives au classement de véhicules moteurs à crémaillère en tenant compte des conditions d'utilisation des homologations de véhicules.																																																				
2.1	2.1 Assurer contre la dérive Les trains ou parties de train immobilisés doivent être assurés contre la dérive.	2.1 Assurer contre la dérive Les trains ou parties de train immobilisés doivent être assurés contre la dérive. Pour les tronçons à adhérence, les règles relatives à l'effort de retenue sont déterminantes. Sur les lignes ou tronçons à crémaillère, les prescriptions d'exploitation correspondantes des ETF s'appliquent.																																																				
3	3 Prescriptions de freinage	3 Prescriptions de freinage Les prescriptions de freinage des ETF s'appliquent également aux véhicules à crémaillère. Il faut les définir en tenant compte des conditions d'utilisation fixées dans les homologations de véhicules.																																																				
3.7.2	3.7.2 Vitesses maximales et longueur de train admissible Les vitesses maximales autorisées et les longueurs de train admissibles pour chaque catégorie de train et de freinage sont les suivantes :	3.7.2 Vitesses maximales et longueur de train admissible (UIC) En cas de d'application de l'évaluation des freins selon la fiche UIC 544-1, les vitesses maximales autorisées et les longueurs de train admissibles pour chaque catégorie de train et de freinage sont les suivantes :																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Catégorie de train</th> <th>Catégorie de freinage (%)</th> <th>v_{max} (km/h)</th> <th>Remarques / longueur maximale admissible du train</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>pour les trains avec dispositif d'inclinaison, jusqu'à 500 mètres</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>pour les trains avec compensation du roulis, jusqu'à 500 mètres</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">R</td> <td>180 - 135</td> <td>250</td> <td rowspan="2">pour les trains avec vitesse de courbe élevée, jusqu'à 500 mètres</td> </tr> <tr> <td>125 - 105</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>115 - 50</td> <td>120</td> <td>jusqu'à 750 m</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>115 - 50</td> <td>100</td> <td>pour une charge par essieu supérieure à 20 tonnes jusqu'au maximum 22,5 tonnes, jusqu'à 750 m</td> </tr> </tbody> </table>	Catégorie de train	Catégorie de freinage (%)	v _{max} (km/h)	Remarques / longueur maximale admissible du train	N	180 - 150	250	pour les trains avec dispositif d'inclinaison, jusqu'à 500 mètres	W	180 - 150	250	pour les trains avec compensation du roulis, jusqu'à 500 mètres	R	180 - 135	250	pour les trains avec vitesse de courbe élevée, jusqu'à 500 mètres	125 - 105	160	A	115 - 50	120	jusqu'à 750 m	D	115 - 50	100	pour une charge par essieu supérieure à 20 tonnes jusqu'au maximum 22,5 tonnes, jusqu'à 750 m	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Catégorie de train</th> <th>Catégorie de freinage (%)</th> <th>v_{max} (km/h)</th> <th>Remarques / longueur maximale admissible du train</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>pour les trains avec dispositif d'inclinaison, jusqu'à 500 mètres</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>pour les trains avec compensation du roulis, jusqu'à 500 mètres</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">R</td> <td>180 - 135</td> <td>250</td> <td rowspan="2">pour les trains avec vitesse de courbe élevée, jusqu'à 500 mètres</td> </tr> <tr> <td>125 - 105</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>115 - 50</td> <td>120</td> <td>jusqu'à 750 m</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>115 - 50</td> <td>100</td> <td>pour une charge par essieu supérieure à 20 tonnes jusqu'au maximum 22,5 tonnes, jusqu'à 750 m</td> </tr> </tbody> </table>	Catégorie de train	Catégorie de freinage (%)	v _{max} (km/h)	Remarques / longueur maximale admissible du train	N	180 - 150	250	pour les trains avec dispositif d'inclinaison, jusqu'à 500 mètres	W	180 - 150	250	pour les trains avec compensation du roulis, jusqu'à 500 mètres	R	180 - 135	250	pour les trains avec vitesse de courbe élevée, jusqu'à 500 mètres	125 - 105	160	A	115 - 50	120	jusqu'à 750 m	D	115 - 50	100	pour une charge par essieu supérieure à 20 tonnes jusqu'au maximum 22,5 tonnes, jusqu'à 750 m
Catégorie de train	Catégorie de freinage (%)	v _{max} (km/h)	Remarques / longueur maximale admissible du train																																																			
N	180 - 150	250	pour les trains avec dispositif d'inclinaison, jusqu'à 500 mètres																																																			
W	180 - 150	250	pour les trains avec compensation du roulis, jusqu'à 500 mètres																																																			
R	180 - 135	250	pour les trains avec vitesse de courbe élevée, jusqu'à 500 mètres																																																			
	125 - 105	160																																																				
A	115 - 50	120	jusqu'à 750 m																																																			
D	115 - 50	100	pour une charge par essieu supérieure à 20 tonnes jusqu'au maximum 22,5 tonnes, jusqu'à 750 m																																																			
Catégorie de train	Catégorie de freinage (%)	v _{max} (km/h)	Remarques / longueur maximale admissible du train																																																			
N	180 - 150	250	pour les trains avec dispositif d'inclinaison, jusqu'à 500 mètres																																																			
W	180 - 150	250	pour les trains avec compensation du roulis, jusqu'à 500 mètres																																																			
R	180 - 135	250	pour les trains avec vitesse de courbe élevée, jusqu'à 500 mètres																																																			
	125 - 105	160																																																				
A	115 - 50	120	jusqu'à 750 m																																																			
D	115 - 50	100	pour une charge par essieu supérieure à 20 tonnes jusqu'au maximum 22,5 tonnes, jusqu'à 750 m																																																			

	<p>Les entreprises de transport ferroviaire règlent dans leurs prescriptions d'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la charge remorquée minimale pour les vitesses supérieures à 160 km/h – les catégories de train correspondant aux véhicules mis en circulation par leurs soins, conformément aux instructions du gestionnaire de l'infrastructure. <p>Pour les trains de plus de 750 mètres de long, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent édicter des prescriptions d'exploitation conformes aux STI.</p>	<p>Les ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la charge remorquée minimale pour les vitesses supérieures à 160 km/h – les catégories de train correspondant aux véhicules mis en circulation par leurs soins, conformément aux instructions du GI. <p>Pour les trains de plus de 750 mètres de long, les GI peuvent édicter des prescriptions d'exploitation conformes aux STI.</p>
3.7.3	<p>nouveau chiffre</p>	<p>3.7.3 Vitesses maximales et longueurs de trains maximales (DE-OCF)</p> <p>Les GI fixent les vitesses maximales et les longueurs de trains maximales pour chaque catégorie de train et de freinage en cas d'application de l'évaluation des freins selon les Dispositions d'exécution de l'Ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11), ad art. 52.</p> <p>Les ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation les catégories de train correspondant aux véhicules mis en circulation par leurs soins, conformément aux instructions du GI.</p>
3.7.4	<p>anciennement chiffre 3.7.3</p> <p>3.7.3 Restrictions supplémentaires</p> <p>Des réductions de vitesses sont en outre à observer, en particulier pour les transports exceptionnels, selon les conditions du plan de transport.</p> <p>La vitesse maximale pour les trains en conduite indirecte est de 30 km/h. Lorsque le collaborateur qui conduit indirectement le véhicule en tête du train et le mécanicien de locomotive sont en liaison radio, la vitesse maximale est de 60 km/h.</p>	<p>3.7.4 Restrictions supplémentaires</p> <p>Des réductions de vitesses sont en outre à observer, en particulier pour les transports exceptionnels, selon les conditions du plan de transport.</p> <p>La vitesse maximale pour les trains en conduite indirecte est de 30 km/h. Lorsque la personne qui conduit indirectement le véhicule en tête du train et le MEC sont en liaison en phonie, la vitesse maximale est de 60 km/h.</p>
3.7.5	<p>anciennement chiffre 3.7.4</p>	<p>3.7.5 Désignations et valeurs de référence pour la saisie des données de train au niveau interopérable</p> <p>... (inchangé)...</p>

4.2	<p>4.2 Etendue de la visite</p> <p>Visite technique du train :</p> <p>Le préparateur de train doit s'assurer que</p> <ul style="list-style-type: none"> - la capacité au roulement et la sécurité de l'exploitation sont garanties - les portes latérales et autres dispositifs de verrouillage des véhicules et des conteneurs sont bien fermés et assurés - les wagons de marchandises sont chargés conformément aux prescriptions, le chargement et les conteneurs sont assurés. <p>La visite technique du train doit être effectuée pour chaque véhicule au moins une fois par jour; pour les wagons marchandises, une visite technique est de plus requise en cas de modification du chargement.</p> <p>Visite opérationnelle du train :</p> <p>Le préparateur de train doit s'assurer que</p> <ul style="list-style-type: none"> - la formation du train a été effectuée dans le respect des prescriptions - les véhicules sont correctement attelés - les freins en service sont correctement répartis en nombre suffisant et les dispositifs d'inversion sont en bonne position - les moyens de freinage indépendants du frein automatique permettent de disposer de l'effort de retenue minimal requis - où cela est possible, la fermeture automatique des portes fonctionne correctement - le train est muni des objets d'équipement et de signalisation réglementaires - l'essai du frein a été effectué. <p>La visite opérationnelle du train doit être effectuée au moins une fois par jour, ainsi que pour tout train nouvellement formé et en cas de modification en cours de route</p>	<p>4.2 Etendue de la visite</p> <p>Visite technique du train :</p> <p>Le PRT doit s'assurer que</p> <ul style="list-style-type: none"> - la capacité au roulement et la sécurité de l'exploitation sont garanties - les portes latérales et autres dispositifs de verrouillage des véhicules et des conteneurs sont bien fermés et assurés - les wagons de marchandises sont chargés conformément aux prescriptions, le chargement et les conteneurs sont assurés. <p>La visite technique du train doit être effectuée pour chaque véhicule au moins une fois par jour; pour les wagons marchandises, une visite technique est de plus requise en cas de modification du chargement.</p> <p>Visite opérationnelle du train :</p> <p>Le PRT doit s'assurer que</p> <ul style="list-style-type: none"> - la formation du train a été effectuée dans le respect des prescriptions - les véhicules sont correctement attelés - les freins en service sont correctement répartis en nombre suffisant et les dispositifs d'inversion sont en bonne position - les moyens de freinage indépendants du frein automatique permettent de disposer de l'effort de retenue minimal requis - pour les véhicules à crémaillère, les moyens de freinage non épuisables sont suffisants pour assurer les véhicules immobilisés - où cela est possible, la fermeture automatique des portes fonctionne correctement - le train est muni des objets d'équipement et de signalisation réglementaires - l'essai du frein a été effectué. <p>La visite opérationnelle du train doit être effectuée au moins une fois par jour, ainsi que pour tout train nouvellement formé et en cas de modification en cours de route.</p>
-----	--	--

4.3	<p>4.3 Essai du frein</p> <p>Un essai du frein doit être exécuté à la gare de formation avant le départ, en cas de modification de la composition, suite à un changement de direction ou après la mise en service d'un train qui était garé. Cet essai du frein doit être effectué depuis la même cabine de conduite d'où le frein sera desservi en cours de route.</p> <p>L'essai du frein consiste à s'assurer du bon fonctionnement des systèmes de freinage, dont les poids-frein seront pris en compte lors du calcul de la catégorie de freinage et du rapport de freinage partiel.</p>	<p>4.3 Essai du frein</p> <p>Un essai du frein doit être exécuté à la gare de formation avant le départ, en cas de modification de la composition, suite à un changement de direction ou après la mise en service d'un train qui était garé. Cet essai du frein doit être effectué depuis la même cabine de conduite d'où le frein sera desservi en cours de route.</p> <p>L'essai du frein consiste à s'assurer du bon fonctionnement des systèmes de freinage, dont les poids-frein seront pris en compte lors du calcul de la catégorie de freinage et du rapport de freinage partiel.</p> <p>Pour les véhicules à crémaillère, il faut s'assurer du bon fonctionnement des systèmes de freinage selon les directives des ETF.</p>
4.3.1	<p>4.3.1 Exécution de l'essai du frein</p> <p>Avant le début de l'essai du frein</p> <ul style="list-style-type: none"> – les appareils de freins doivent être prêts à fonctionner – le frein à air doit être lâché. Cela doit être vérifié sur un véhicule quelconque – les freins d'immobilisation doivent être lâchés. Font exception les freins d'immobilisation qui sont nécessaires pour assurer les véhicules contre la dérive – l'étanchéité des appareils de frein doit être vérifiée. <p>L'essai du frein doit être exécuté pour tous les véhicules où cela est prescrit dans l'ordre suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> – effectuer un serrage ordinaire – vérifier que tous les véhicules à contrôler soient freinés – lâcher les freins – vérifier que les freins de tous les véhicules à contrôler soient desserrés. <p>Le contrôle doit être effectué</p> <ul style="list-style-type: none"> – aux véhicules mêmes (semelles de frein de tous les essieux, témoins de frein) ou – au manomètre du cylindre de frein des véhicules moteurs et voitures de commande desservis (par ex. lors de l'attelage d'une locomotive de renfort ou du jumelage de trains-navettes). <p>Si la valve de décharge doit être actionnée pour lâcher pendant l'essai du frein, l'essai du frein doit être répété sur le véhicule en question.</p> <p>Si, pendant l'essai du frein, des incidents qui pourraient amener à des irrégularités sont constatés, il faut répéter l'essai du frein.</p>	<p>4.3.1 Exécution de l'essai du frein</p> <p>Avant le début de l'essai du frein</p> <ul style="list-style-type: none"> – les appareils de freins doivent être prêts à fonctionner – le frein à air doit être lâché. Cela doit être vérifié sur un véhicule quelconque – les freins d'immobilisation doivent être lâchés. Font exception les freins d'immobilisation qui sont nécessaires pour assurer les véhicules contre la dérive – l'étanchéité des appareils de frein doit être vérifiée. <p>L'essai du frein doit être exécuté pour tous les véhicules où cela est prescrit dans l'ordre suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> – effectuer un serrage ordinaire – vérifier que tous les véhicules à contrôler soient freinés – lâcher les freins – vérifier que les freins de tous les véhicules à contrôler soient desserrés. <p>Le contrôle doit être effectué</p> <ul style="list-style-type: none"> – aux véhicules mêmes (semelles de frein de tous les essieux, indicateur de l'état du frein) ou – au manomètre du cylindre de frein des véhicules moteurs et voitures de commande desservis (par ex. lors de l'attelage d'une locomotive de renfort ou du jumelage de trains-navettes). <p>Si la valve de décharge doit être actionnée pour lâcher pendant l'essai du frein, l'essai du frein doit être répété sur le véhicule en question.</p>

	<p>Sur le matériel roulant mentionné dans les dispositions d'exécution de l'entreprise de transport ferroviaire, l'essai du frein peut être effectué depuis la cabine de conduite. Dans ce cas, tous les véhicules doivent être équipés des dispositifs d'annonce adéquats.</p> <p>Pour des véhicules équipés du frein à vide, il faut également tenir compte des dispositions de l'annexe 1.</p>	<p>Si, pendant l'essai du frein, des incidents qui pourraient amener à des irrégularités sont constatés, il faut répéter l'essai du frein.</p> <p>Sur le matériel roulant mentionné dans les dispositions d'exécution de l'ETF, l'essai du frein peut être effectué depuis la cabine de conduite. Dans ce cas, tous les véhicules doivent être équipés des dispositifs d'annonce adéquats.</p> <p>Pour des véhicules équipés du frein à vide, il faut également tenir compte des dispositions de l'annexe 1.</p>
Annexe 1 2.2	<p>2.2 Essai du frein partiel</p> <p>Après avoir déplacé le dispositif vide / chargé, le frein doit être vérifié auprès du véhicule concerné.</p> <p>Il faut respecter la chronologie suivante pour procéder à l'essai du frein partiel à tous les véhicules à contrôler :</p> <ul style="list-style-type: none"> - effectuer un serrage rapide - vérifier que tous les véhicules à contrôler soient freinés - desserrer les freins - s'il faut vérifier le dernier véhicule, on ouvrira brièvement un boyau de frein et on contrôlera si de l'air est aspiré - contrôler si les freins sont desserrés à tous les véhicules. 	<p>2.2 Essai du frein partiel</p> <p>Après avoir déplacé le dispositif vide / chargé, le frein doit être vérifié auprès du véhicule concerné.</p> <p>Il faut respecter la chronologie suivante pour procéder à l'essai du frein partiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - effectuer un serrage rapide - vérifier que tous les véhicules à contrôler soient freinés - desserrer les freins - s'il faut vérifier le dernier véhicule, on ouvrira brièvement un boyau de frein et on contrôlera si de l'air est aspiré - vérifier si les freins sont desserrés à tous les véhicules à contrôler.

300.6		
1.3.4	nouveau chiffre	<p>1.3.4 Assentiment pour circuler sur les tronçons dépourvus de signaux principaux</p> <p>L'assentiment pour circuler est transmis au MEC comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au moyen de l'horaire ou - au moyen d'une marche ou - au moyen d'un ordre de croisement et de dépassement ou - au moyen d'un ordre à quittancer du CC de vive voix ou en phonie. <p>Les GI règlent dans leurs prescriptions d'exploitation la procédure de transmission de l'assentiment pour circuler, la validité et les conditions requises pour la reprise de l'assentiment pour circuler compte tenu des directives en vigueur concernant le point d'arrêt limite.</p>
2.4.2	<p>2.4.2 Seuil de vitesse à l'intérieur d'une zone de signalisation en cabine</p> <p>La vitesse affichée et surveillée par le système de la signalisation en cabine est applicable.</p> <p>En cas d'augmentation de la vitesse en mode d'exploitation « Full Supervision », le système tient compte de la queue du train.</p> <p>En cas de changement</p> <ul style="list-style-type: none"> - du mode d'exploitation « Staff Responsable » ou « On Sight » en mode « Full Supervision », - du mode d'exploitation « Staff Responsable » en mode « On Sight », lorsque la vitesse précédemment autorisée est inférieure à 40 km/h, <p>le mécanicien de locomotive n'est autorisé à accélérer à la vitesse maximale indiquée sur le DMI que lorsque la queue du train a franchi le signal d'arrêt ETCS ou de position ETCS.</p>	<p>2.4.2 Seuil de vitesse à l'intérieur d'une zone de SCab</p> <p>La vitesse affichée et surveillée par la SCab est applicable.</p> <p>En cas de passage au mode d'exploitation « On Sight » ou « Full Supervision », le MEC est tenu de respecter la vitesse autorisée jusque-là pour la queue du train lorsqu'un message texte signalant l'information (par ex. « passage en mode Full Supervision », « entrée en OS », « Entering FS ») s'affiche sur le DMI.</p>

300.7		
Annexe 1 3.2	<p>3.2 Circulation des trains en surveillance partielle</p> <p>En fonction du mode d'exploitation avec surveillance partielle appliqué,</p> <ul style="list-style-type: none"> – le respect de la vitesse maximale correspondante – la distance surveillée – la fin de l'autorisation de circuler CAB <p>ou des éléments isolés de ceux-ci, sont calculés et surveillés par l'équipement ETCS du véhicule et affichés sur le DMI.</p>	<p>3.2 Circulation en surveillance partielle</p> <p>En fonction du mode d'exploitation avec surveillance partielle appliqué,</p> <ul style="list-style-type: none"> – le respect de la vitesse maximale correspondante – la distance surveillée – l'EOA <p>ou des éléments isolés de ceux-ci, sont calculés et surveillés par l'équipement ETCS du véhicule et affichés sur le DMI.</p>
5.1	<p>5.1 Mise en service de l'équipement ETCS du véhicule</p> <p>Lorsque l'équipement ETCS de son véhicule l'y invite, le mécanicien de locomotive doit soit introduire, réintroduire ou confirmer son numéro d'identification, le Level utilisé, l'identification du réseau radio et l'identification de la centrale de ligne.</p>	<p>5.1 Mise en service de l'équipement ETCS du véhicule</p> <p>Lorsque l'équipement ETCS de son véhicule l'y invite, le MEC doit soit introduire, réintroduire ou confirmer sur le DMI son numéro d'identification, le Level utilisé, l'identification du réseau de données radio et l'identification de la RBC.</p>

300.9		
2.4.1	<p>2.4.1 Assentiment pour les trains</p> <p>L'assentiment est transmis comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> – en mettant à voie libre le signal principal ou – en mettant à voie libre le signal principal au moyen d'une commande de secours ou – au moyen du signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement ou – au moyen du signal auxiliaire ou – au moyen de l'<i>ordre 1, 2 ou 7</i> à protocoler ou – dans une zone de signalisation en cabine, au moyen du mode d'exploitation correspondant. 	<p>2.4.1 Assentiment pour les trains</p> <p>L'assentiment est transmis comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> – en mettant à voie libre le signal principal ou – en mettant à voie libre le signal principal au moyen d'une commande de secours ou – au moyen du signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement ou – au moyen du signal auxiliaire ou – au moyen de l'<i>ordre 1, 2 ou 7</i> à protocoler ou – dans une zone de SCab, au moyen du mode d'exploitation correspondant – sur les tronçons dépourvus de signaux principaux, le GI doit définir la procédure à suivre.
3.6	<p>3.6 Image douteuse à un signal nain</p> <p>Lorsque le mécanicien de locomotive ou le chef de manœuvre constate dans un itinéraire qu'un signal nain est éteint ou dont seule une des deux lampes inférieures est allumée et qu'il n'a pas été avisé, il doit arrêter le train ou le mouvement de manœuvre et prendre contact avec le chef-circulation compétent.</p> <p>Celui-ci protège le parcours autant que possible et transmet au mécanicien de locomotive ou au chef de manœuvre, par un avis contre quittance, l'assentiment pour la poursuite de la marche.</p> <p>Si seule la lampe supérieure est allumée, il faut considérer que le signal nain présente l'image <i>avancer prudemment</i>.</p> <p>Si le chef-circulation peut déterminer quel signal nain est en dérangement, il doit aviser contre quittance le mécanicien de locomotive ou le chef de manœuvre.</p>	<p>3.6 Image douteuse à un signal nain</p> <p>Lorsque le MEC ou le CMAN constate dans un itinéraire qu'un signal nain est éteint ou dont seule une des deux lampes inférieures est allumée et que le MEC n'a pas été avisé, le MEC doit arrêter le train ou le mouvement de manœuvre et prendre contact avec le CC compétent.</p> <p>Le MEC transmet au MEC ou au CMAN, par un avis contre quittance, l'assentiment pour la poursuite de la marche.</p> <p>Si seule la lampe supérieure est allumée, il faut considérer que le signal nain présente l'image <i>avancer prudemment</i>.</p> <p>Si le CC peut déterminer quel signal nain est en dérangement, le CC doit aviser contre quittance le MEC ou le CMAN.</p>
3.9	<p>3.9 Image douteuse à un signal de manœuvre ETCS</p> <p>Lorsque le mécanicien de locomotive d'une course de manœuvre ou le chef de manœuvre constate un signal de manœuvre ETCS éteint ou dont une seule des deux lampes du bas est allumé 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 au mécanicien de locomotive ou au chef de manœuvre pour la poursuite de la marche.</p>	<p>3.9 Image douteuse à un signal de manœuvre ETCS</p> <p>Lorsque le CMAN ou le MEC d'une course de manœuvre constate un signal de manœuvre ETCS éteint ou dont une seule des deux lampes du bas est allumé et qu'il n'y a eu aucun avis à ce sujet, le mouvement de manœuvre doit être arrêté. Le CMAN doit prendre contact avec le CC compétent.</p> <p>Le CC transmet un assentiment à quittance au MEC ou au CMAN pour la poursuite de la marche.</p>

	<p>Si seule la lampe du haut d'un signal de manœuvre ETCS est allumée, l'image du signal à considérer est <i>avancer prudemment</i>.</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>	<p>Si seule la lampe du haut d'un signal de manœuvre ETCS est allumée, l'image du signal à considérer est <i>avancer prudemment</i>.</p> <p>Si le CC peut constater quel signal de manœuvre ETCS est en dérangement, le CC doit aviser contre quittance le CMAN.</p>
4.6.2	<p>4.6.2 Aiguille talonnée</p> <p>Lorsqu'une aiguille a été talonnée, il faut arrêter immédiatement tous les mouvements qui courent un danger et aviser de suite tous les intéressés. Il y a lieu ensuite de protéger l'aiguille talonnée, de la libérer du talon en direction de la pointe puis de la contrôler mécaniquement.</p>	<p>4.6.2 Aiguille talonnée</p> <p>Lorsqu'une aiguille a été talonnée, il faut arrêter immédiatement tous les mouvements qui courent un danger et aviser de suite tous les intéressés. Il y a lieu ensuite de protéger l'aiguille talonnée, de la libérer du talon en direction de la pointe puis de la contrôler mécaniquement.</p> <p>Lorsqu'une aiguille de voie à crémaillère a été talonnée, il faut s'arrêter immédiatement et protéger l'aiguille. On procédera ensuite selon les indications du service technique compétent.</p>
5.3	<p>5.3 Franchissement de la fin de l'autorisation de circuler CAB</p> <p>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] ».</p>	<p>5.3 Franchissement de l'EOA</p> <p>En l'absence d'une autorisation de circuler CAB, le franchissement de l'EOA est soumis aux dispositions exposées ci-après.</p>
5.4	<p>5.4.1 Poursuite de la marche comme train</p> <p>Le mécanicien de locomotive doit presser la touche « Start ».</p> <p>S'il n'existe aucune autorisation de circuler CAB, il faut procéder selon les dispositions « Trains partants dans une zone de 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 2 à protocoler.</p>	<p>5.4.1 Poursuite de la marche comme train</p> <p>Le CC doit, en plus de l'itinéraire train jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS, établir un autre itinéraire train au moins jusqu'au deuxième signal d'arrêt ETCS ou jusqu'au premier signal principal. Le CC transmet ensuite au MEC, au moyen de l'ordre 2 à protocoler, l'assentiment pour la poursuite de la marche après le mode d'exploitation « Post Trip ».</p> <p>Le MEC doit presser la touche « Start ». En l'absence d'autorisation de circuler CAB, l'assentiment pour la poursuite de la marche est valable jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS ou jusqu'au premier signal principal après le passage de l'équipement ETCS du véhicule en mode d'exploitation « Staff Responsable ».</p> <p>S'il n'existe aucune autorisation de circuler CAB au prochain signal d'arrêt ETCS, il faut procéder selon les dispositions « Franchissement de l'EOA ».</p>

10.3	<p>10.3 Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête</p> <p>Sur un chemin de fer à adhérence, si le contrôle de la marche des trains du véhicule de tête tombe en panne, le mécanicien de locomotive doit exiger, à la première occasion, la présence d'un mécanicien de locomotive supplémentaire dans la cabine de conduite.</p> <p>Aussi longtemps qu'aucun mécanicien de locomotive supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de 80 km/h.</p> <p>Les installations de passage à niveau surveillées uniquement par un contrôle de la marche des trains sont à considérer comme étant en dérangement.</p> <p>Le véhicule peut circuler comme véhicule de tête au maximum 12 heures avec un contrôle de la marche des trains défectueux.</p>	<p>10.3 Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête sur les tronçons à adhérence</p> <p>Dans la mesure où cela ne s'avère pas nécessaire, les véhicules présentant des dérangements au contrôle de la marche des trains ne doivent pas circuler comme véhicules de tête. Il est interdit de faire circuler des véhicules présentant des dérangements au contrôle de la marche des trains qui sortent de l'installation de maintenance.</p> <p>Si le contrôle de la marche des trains du véhicule de tête tombe en panne, le MEC doit exiger, à la première occasion, la présence d'un MEC supplémentaire ou de personnel examiné en conséquence dans la cabine de conduite.</p> <p>Avec un MEC supplémentaire ou du personnel examiné en conséquence, il est possible de circuler à la vitesse maximale de 80 km/h.</p> <p>Aussi longtemps qu'aucun MEC supplémentaire ou personnel examiné en conséquence n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de 40 km/h.</p> <p>Les installations de passage à niveau surveillées uniquement par un contrôle de la marche des trains sont à considérer comme étant en dérangement.</p> <p>À partir du moment où le dérangement survient, le véhicule peut être en service comme véhicule de tête au maximum 6 heures avec un contrôle de la marche des trains défectueux. Les courses directes vers l'installation de maintenance sont également autorisées après 6 heures, à condition qu'elles soient effectuées avec un MEC supplémentaire ou du personnel examiné en conséquence et à la vitesse maximale de 80 km/h.</p>
10.4	<p>10.4 Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête</p> <p>Sur un chemin de fer à adhérence, si le dispositif de sécurité du véhicule de tête tombe en panne, le mécanicien de locomotive doit exiger, à la première occasion, la présence d'un collaborateur supplémentaire dans la cabine de conduite. Il instruit le collaborateur sur la manière d'arrêter le train en cas d'urgence. Aussi longtemps qu'aucun collaborateur supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de 60 km/h avec un dispositif de sécurité défectueux.</p> <p>Le véhicule peut circuler comme véhicule de tête au maximum 12 heures avec un dispositif de sécurité défectueux.</p>	<p>10.4 Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête sur les tronçons à adhérence</p> <p>Dans la mesure où cela ne s'avère pas nécessaire, les véhicules présentant des dérangements au dispositif de sécurité ne doivent pas circuler comme véhicules de tête. Aucun véhicule sortant de l'installation de maintenance avec des dérangements au dispositif de sécurité ne peut être utilisé.</p> <p>Si le dispositif de sécurité du véhicule de tête tombe en panne, le MEC doit exiger, à la première occasion, la présence d'une personne supplémentaire d'une ECF dans la cabine de conduite. Le MEC instruit cette personne sur la manière d'arrêter le train en cas d'urgence. Aussi longtemps qu'aucune personne instruite supplémentaire d'une ECF n'est présente dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de 60 km/h avec un dispositif de sécurité défectueux.</p>

		<p>Le véhicule peut circuler au maximum 6 heures à partir du moment où le dérangement survient comme véhicule de tête avec un dispositif de sécurité défectueux. Les courses directes vers l'installation de maintenance sont également autorisées après 6 heures, à condition qu'une personne instruite d'une ECF soit présente en plus dans la cabine de conduite pouvant arrêter le train en cas d'urgence.</p>
10.5	<p>10.5 Panne d'un équipement de sécurité sur un chemin de fer à crémaillère</p> <p>Sur un chemin de fer à crémaillère, si un équipement de sécurité tombe en panne, il faut, le cas échéant, s'arrêter de suite et procéder conformément aux instructions de l'entreprise de transport ferroviaire.</p>	<p>10.5 Panne d'un équipement de sécurité sur un chemin de fer à crémaillère</p> <p>Sur un chemin de fer à crémaillère, si un équipement de sécurité tombe en panne, le MEC doit, le cas échéant, s'arrêter de suite et vérifier s'il est possible de lever le dérangement. Si l'équipement de sécurité fonctionne à nouveau, il est possible de poursuivre l'exploitation.</p> <p>Si l'équipement de sécurité reste en panne et qu'il n'est pas possible de lever le dérangement, le MEC peut poursuivre la marche à la moitié de la vitesse admise pour son convoi et le tronçon concerné. Les voyageurs doivent être évacués à l'endroit approprié le plus proche. Il est possible de poursuivre la marche avec l'équipement de sécurité en panne tout au plus jusqu'au prochain endroit où le service technique peut examiner le véhicule ou le réparer.</p> <p>Si, dans le cas de systèmes redondants, une partie d'un équipement de sécurité continue de fonctionner, le MEC peut poursuivre la marche à la vitesse normale jusqu'au prochain endroit où le service technique peut examiner le véhicule ou le réparer.</p> <p>On procédera ensuite conformément aux directives de l'ETF.</p>
11.3.4	<p>11.3.4 Lampes frontales en panne</p> <p>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.</p> <p>De nuit, sur un parcours comportant des tunnels ou lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises, s'il n'y a pas au minimum une lampe allumée, il n'est pas permis de continuer à circuler. Après information au chef-circulation, le tronçon peut être libéré.</p>	<p>11.3.4 Défaillance totale des feux avant</p> <p>Si le MEC ne peut allumer aucun des feux avant, les dispositions suivantes s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lorsque la visibilité est bonne <p>Le MEC annonce au CC de la défaillance des feux. Le train continue d'avancer à la vitesse maximale autorisée jusqu'à l'endroit le plus proche où les feux avant peuvent être réparés ou remplacés, ou bien où le véhicule concerné peut être remplacé. Alors qu'il poursuit sa route, le MEC utilise le sifflet de locomotive si cela est nécessaire ou sur instruction du CC.</p> - Dans l'obscurité ou lorsque la visibilité est mauvaise <p>Le MEC avise le CC de la défaillance des feux. Tant que l'avant du train est équipé d'un feu portatif diffusant une lumière blanche, le train continue d'avancer jusqu'à l'endroit le plus proche où les</p>

		feux avant peuvent être réparés ou remplacés, ou bien où le véhicule concerné peut être remplacé. Si le train est difficilement identifiable, il faut, si nécessaire, réduire la vitesse en fonction des conditions de visibilité. Si le train n'est pas muni d'un feu portatif à l'avant, il ne poursuit pas sa route, à moins que le CC ne donne l'instruction formelle de continuer jusqu'à l'endroit approprié le plus proche où la voie peut être libérée. Alors qu'il poursuit sa route, le MEC utilise le dispositif d'avertissement sonore si cela est nécessaire ou sur instruction du CC.
11.3.5	<p>11.3.5 Sifflet de locomotive inutilisable</p> <p>Si le sifflet de locomotive est inutilisable, le mécanicien de locomotive doit circuler en <i>marche à vue</i>.</p>	<p>11.3.5 Défaillance du sifflet de locomotive</p> <p>Si le sifflet de locomotive est défaillant, le MEC en informe le CC. Le train ne dépasse pas la vitesse autorisée en cas de défaillance du sifflet de locomotive et s'achemine jusqu'à l'endroit le plus proche où le sifflet de locomotive peut être réparé ou le véhicule concerné remplacé. Le MEC doit être prêt à s'arrêter avant de franchir un passage à niveau où le sifflet de locomotive doit être actionné et ne franchir le passage à niveau que lorsqu'il est sans danger de le faire. Dans le cas où un dispositif d'avertissement à sons multiples est défaillant mais au moins l'un des sons fonctionne, le train peut poursuivre sa route normalement.</p>
11.3.6	<p>11.3.6 Signalisation erronée de la queue du train</p> <p>En l'absence du signal de queue, il faut constater l'intégralité du train et aviser contre quittance les gares suivantes en décrivant précisément le dernier véhicule ou groupe de véhicules et, ce, jusqu'à ce que le signal soit remplacé.</p> <p>Lorsque, de nuit et sur des tronçons nécessitant un déblocage manuel ou sur des lignes sans block, on constate qu'un signal de queue est éteint, le chef-circulation doit aviser contre quittance les gares suivantes.</p>	<p>11.3.6 Défaillance totale du signal de queue du train</p> <p>Si le CC constate la défaillance totale du signal de queue du train, il prend les mesures qui s'imposent pour faire stopper le train dans un endroit approprié et en informer le MEC.</p> <p>Le MEC vérifie alors si le train est complet et procède si nécessaire à la réparation ou au remplacement du signal de queue du train.</p> <p>Le MEC informe le CC que le train est prêt à poursuivre sa route. Dans le cas contraire, si la réparation n'est pas possible, le train ne peut repartir, sauf si le CC et le MEC conviennent de dispositions particulières.</p> <p>Lorsque, de nuit et sur des tronçons nécessitant un déblocage manuel ou sur des lignes sans block, on constate qu'un signal de queue est éteint, le CC doit aviser contre quittance les gares suivantes.</p>
12.3.6	nouveau chiffre	<p>12.3.6 Véhicules à crémaillère</p> <p>Pour la poursuite de la marche à la suite d'un dérangement, les prescriptions de l'ETF s'appliquent aux véhicules à crémaillère.</p>

14.7	<p>14.7 Mesures pour préserver la situation de l'accident</p> <p>Les mesures de sécurité et de sauvetage nécessaires doivent être prises immédiatement. Pour le reste, le lieu du sinistre ne doit pas être modifié. Le cas échéant, toute modification doit être signalée. La situation initiale des victimes, des véhicules et des objets doit être marquée avec soin.</p> <p>Les corps ne peuvent être déplacés qu'avec l'autorisation de l'autorité de poursuite pénale compétente.</p> <p>Les responsables des entreprises concernées doivent immédiatement mettre en sûreté et conserver pendant au moins six mois les données (par ex. bande tachygraphique, ordres à protocoler), les conversations (par ex. enregistrement radio) et l'état des dispositifs de protection à l'intention des organes chargés de l'enquête, lorsque cela pourrait permettre d'éclaircir les causes et les circonstances de l'événement.</p> <p>Les noms et adresses des personnes, qui pourraient fournir des indices sur le déroulement de l'événement, doivent être conservés.</p> <p>Dès que les autorités chargées de l'enquête arrivent sur le lieu de l'événement, elles décident de la façon et de l'ampleur des mesures de sécurité et de la surveillance du lieu.</p>	<p>14.7 Mesures pour préserver la situation de l'accident</p> <p>Les mesures de sécurité et de sauvetage nécessaires doivent être prises immédiatement. Pour le reste, le lieu du sinistre ne doit pas être modifié. Le cas échéant, toute modification doit être signalée. La situation initiale des victimes, des véhicules et des objets doit être marquée avec soin.</p> <p>Les corps ne peuvent être déplacés qu'avec l'autorisation de l'autorité de poursuite pénale compétente.</p> <p>Les responsables des entreprises concernées doivent immédiatement mettre en sûreté et conserver pendant au moins six mois les données (par ex. bande tachygraphique, enregistrements de conversations, ordres à protocoler) et l'état des dispositifs de protection à l'intention des organes chargés de l'enquête, lorsque cela pourrait permettre d'éclaircir les causes et les circonstances de l'événement.</p> <p>Les noms et adresses des personnes, qui pourraient fournir des indices sur le déroulement de l'événement, doivent être conservés.</p> <p>Dès que les autorités chargées de l'enquête arrivent sur le lieu de l'événement, elles décident de la façon et de l'ampleur des mesures de sécurité et de la surveillance du lieu.</p>
------	--	---

300.10

3.2

Schweizerische Eisenbahnen
Chemins de fer suisses
Ferrovie svizzere**Fahrordnung für Rangierbewegungen auf die Strecke**
Marche pour mouvements de manœuvre en pleine voie
Orario di marcia per movimenti di manovra sulla trattaDatum
Date
Dataverkehrt Rangierbewegung
circule mouvement de manœuvre
circola movimento di manovra

R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%		
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	V. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t

mit
comprenant
conAndere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta ja / oui / si
 nein / non / no

R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%		
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	V. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t

mit
comprenant
conAndere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta ja / oui / si
 nein / non / no

Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni

Weitere Anordnungen
Autres dispositions
Altre disposizioniFunkkanal
Canal radio
Canale radio

GSM/GSM-R

Bemerkungen
Observations
Osservazioni Zutreffendes ankreuzen / Marquer d'une croix ce qui convient / Crociare ciò che necessitaBahnhof
Gare
StazioneDatum
Date
DataFahrdienstleiter
Chef-circulation
CapomovimentoLokführer
Mécanicien
MacchinistaSchweizerische Eisenbahnen
Chemins de fer suisses
Ferrovie svizzere**Fahrordnung für Rangierbewegungen auf die Strecke**
Marche pour mouvements de manœuvre en pleine voie
Orario di marcia per movimenti di manovra sulla trattaDatum
Date
Dataverkehrt Rangierbewegung
circule mouvement de manœuvre
circola movimento di manovra

R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%		
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	v max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t

mit
comprenant
conAndere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta ja / oui / si
 nein / non / no

R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%		
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	v max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t

mit
comprenant
conAndere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta ja / oui / si
 nein / non / no

Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni

Weitere Anordnungen
Autres dispositions
Altre disposizioniKommunikationskanal
Canal de communication
Canale di comunicazione

GSM/GSM-R

Bemerkungen
Observations
Osservazioni Zutreffendes ankreuzen / Marquer d'une croix ce qui convient / Crociare ciò che necessitaBahnhof
Gare
StazioneDatum
Date
DataFahrdienstleiter
Chef-circulation
CapomovimentoLokführer
Mécanicien
Macchinista

Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere		Anzeige einer Gleissperrung Annonce d'une interdiction de voie Avviso di uno sbarramento di binario				Nr	Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere		Anzeige einer Gleissperrung Annonce d'une interdiction de voie Avviso di uno sbarramento di binario				Nr		
		No					No							No	
		No					No							No	
Strecke * Tronçon Tratta		Nr** No No	km					Strecke * Tronçon Tratta		Nr** No No	km				
Bahnhof Gare Stazione		Gleis Voie Binario	km					Bahnhof Gare Stazione		Gleis Voie Binario	km				
wird gesperrt sera interdit sarà sbarrato	Am Le Il					Nacht Nuit Notte	wird gesperrt sera interdit sarà sbarrato		Am Le Il					Nacht Nuit Notte	
zwischen Zügen entre les trains fra i treni	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore	zwischen Zügen entre les trains fra i treni	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		
	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		
	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		
	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		
* Bei mehrspuriger Strecke Tronçon à plusieurs voies Tratta a più binari		Gleisabschnitt und km in Fahrrichtung der Züge angeben Indiquer le tronçon et km dans le sens de la marche des trains Indicare la sezione tratta e km nel senso di marcia dei treni													
** Wechselbetrieb Tronçons banalisés Tratta banalizzata		Hunderter-Basisnummer angeben (100, 200 usw) Indiquer la centaine du No de la voie (100, 200 etc.) Indicare il No di binario centinaia (100, 200 ecc.)													
Grund Motif Motivo															
Funkkanal Canal radio Canale radio		GSM/GSM-R													
Ort, Datum Lieu, date Luogo, data		Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza			Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento			Ort, Datum Lieu, date Luogo, data		Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza			Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento		
Bewilligung der Gleissperrung / Autorisation de l'interdiction de voie / Autorizzazione allo sbarramento di binario															
Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No		ist bewilligt est autorisée è autorizzato													
Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No		ist mit den folgenden Änderungen bewilligt est autorisée avec les modifications suivantes è autorizzato con le seguenti modifiche													
Änderungen Modifications Modifiche															
Ort, Datum Lieu, date Luogo, data		Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento			Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza			Ort, Datum Lieu, date Luogo, data		Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento			Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza		

3.3	Signaux de block et diagonales d'échanges, signaux « siffler », etc.				kilométrage de voie km	Pente Rampe déterminante		Canal radio	R				
	km	Nom	Désignation	‰		‰	S		Rapport de freinage en %				
									135	105			
				99,4	5	0	36	Altavile	125	120			
				96,8	3	10		Wiler					
				95,8	0	10		▬ Bernville	105	100			
				90,2	0	9		▬ Filishofen	80	80			
				88,0	3	6		▬ Grenzdorf	110	100			
				85,3	10	0	31	△ Bergdorf					
				82,9	10	0		▽ Schönweiler					
				80,7	3	0	52	◇ Oberhofen					
				77,6	0	8		Frankwil	140	135			
				74,6	0	8		⊥ B 1-3 Dietikofen					
				73,8	6	4	31	Falkenhof	80				
				70,4	0	5		Thermoville					
				67,6	1	0		Burgweiler	140	130	120		
					0	2		★ B km 62.6	80	80			
				58,6	0	5		Niederwald	80-90	125	120		
					12	2		Aiguille km 56.0	80				
	47.2 Prangins	81 R/S		53,3	9	0	57	Dornbach	110	100			
	45.1 Block	85 R/S		46,2				C 100 Musterdorf	100	95			
	43.3 Signal de protection	29 D			12	0		C 95-85					
	40.2 Murat ▲	87 R/S		36,8				↯ Montedato	80	XX			
	34.9 Aiguille				14	3				XX			
				32,0			36	⊥ Fusio	25	XX	XX		

3.3	Signaux de block et diagonales d'échanges, signaux « siffler », etc.				kilométrage de voie km	Pente Rampe déterminante		Canal de communication	R				
	km	Nom	Désignation	‰		‰	S		Rapport de freinage en %				
									135	105			
				99,4	5	0	36	Altavile	125	120			
				96,8	3	10		Wiler					
				95,8	0	10		▬ Bernville	105	100			
				90,2	0	9		▬ Filishofen	80	80			
				88,0	3	6		▬ Grenzdorf	110	100			
				85,3	10	0	31	△ Bergdorf					
				82,9	10	0		▽ Schönweiler					
				80,7	3	0	52	◇ Oberhofen					
				77,6	0	8		Frankwil	140	135			
				74,6	0	8		⊥ B 1-3 Dietikofen					
				73,8	6	4	31	Falkenhof	80				
				70,4	0	5		Thermoville					
				67,6	1	0		Burgweiler	140	130	120		
					0	2		★ B km 62.6	80	80			
				58,6	0	5		Niederwald	80-90	125	120		
					12	2		Aiguille km 56.0	80				
	47.2 Prangins	81 R/S		53,3	9	0	57	Dornbach	110	100			
	45.1 Block	85 R/S		46,2				C 100 Musterdorf	100	95			
	43.3 Signal de protection	29 D			12	0		C 95-85					
	40.2 Murat ▲	87 R/S		36,8				↯ Montedato	80	XX			
	34.9 Aiguille				14	3				XX			
				32,0			36	⊥ Fusio	25	XX	XX		

300.11		
1.2	<p>1.2 Personne compétente ou instruite</p> <p>Les termes suivants sont utilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Personne compétente Personne au bénéfice d'une formation de base en électrotechnique (apprentissage en électrotechnique, formation équivalente en entreprise ou cursus dans le domaine de l'électrotechnique), ayant de l'expérience dans le maniement des installations de ligne de contact et connaissant les conditions locales ainsi que les mesures de sécurité à prendre. – Personne instruite Personne sans formation de base en électrotechnique ayant suivi une instruction lui permettant d'effectuer des activités clairement définies sur des installations de ligne de contact et connaissant les conditions locales ainsi que les mesures de sécurité à prendre. 	Chiffre supprimé, nouvellement réglé dans le R 300.1.

300.13			
2.5.2	<p>2.5.2 Connaissances de lignes et des gares</p> <p>Le mécanicien de locomotive est autorisé à circuler sur les lignes et dans les gares pour lesquelles il a acquis les connaissances nécessaires. L'acquisition de ces connaissances consiste à parcourir quatre fois les tronçons concernés, dans les deux sens et si possible une fois de nuit. Lorsqu'un mécanicien de locomotive n'a plus parcouru une ligne ou une gare pendant trois ans consécutivement, ses connaissances sont à considérer comme insuffisantes et doivent être rafraîchies. Le mécanicien de locomotive est coresponsable de la garantie de son niveau de connaissance. Pour rafraîchir ses connaissances, il doit parcourir la ligne concernée au moins une fois dans chaque sens.</p> <p>L'acquisition des connaissances de lignes et des gares avec une exploitation simplifiée ou avec des conditions spéciales peut être effectuée, d'entente avec le personnel, moins de quatre fois dans les deux sens ou par d'autres moyens. Ces dérogations doivent être demandées à l'OFT.</p> <p>Le mécanicien de locomotive est autorisé à parcourir les lignes et les gares qui ne lui sont pas familières sans disposer des connaissances requises s'il se fait piloter par un mécanicien de locomotive connaissant les lignes en question.</p> <p>Lors de perturbation d'exploitation, le mécanicien de locomotive a le droit de parcourir sous sa propre responsabilité des lignes et des gares qui ne lui sont pas familières. Il doit toutefois disposer des tableaux des parcours nécessaires. En outre, il doit connaître les dispositions d'exécution relatives aux lignes et gares parcourues et être en mesure de les appliquer. La manière de conduire doit être adaptée à la situation. Les entreprises de transport ferroviaire communiquent les lignes et les gares où il n'est pas permis de circuler sans disposer des connaissances suffisantes.</p>	<p>2.5.2 Connaissances de lignes et des gares</p> <p>Le MEC est autorisé à circuler sur les lignes et dans les gares pour lesquelles le MEC a acquis les connaissances nécessaires. L'acquisition de ces connaissances consiste à parcourir quatre fois les tronçons concernés, dans les deux sens et si possible une fois de nuit. Lorsqu'un MEC n'a plus parcouru une ligne ou une gare pendant trois ans consécutivement, ses connaissances sont à considérer comme insuffisantes et doivent être rafraîchies. Le MEC est coresponsable de la garantie du niveau de connaissance. Pour rafraîchir ses connaissances, il doit parcourir la ligne concernée au moins une fois dans chaque sens. En guise de méthode de formation alternative, il est également possible d'utiliser entre autres des vidéos qui montrent la ligne ou la gare avec la perspective du MEC.</p> <p>L'acquisition des connaissances de lignes et des gares avec une exploitation simplifiée ou avec des conditions spéciales peut être effectuée, d'entente avec le personnel, moins de quatre fois dans les deux sens ou par d'autres moyens. Ces dérogations doivent être demandées à l'OFT.</p> <p>Le MEC est autorisé à parcourir les lignes et les gares qui ne sont pas familières sans disposer des connaissances requises lorsque le MEC est piloté par un MEC connaissant les lignes en question.</p> <p>Lors de perturbation d'exploitation, le MEC a le droit de parcourir sous sa propre responsabilité des lignes et des gares qui ne lui sont pas familières. Le MEC doit toutefois disposer des tableaux des parcours nécessaires et connaître les dispositions d'exécution relatives aux lignes et gares parcourues et être en mesure de les appliquer. La manière de conduire doit être adaptée à la situation. Les ETF communiquent les lignes et les gares où il n'est pas permis de circuler sans disposer des connaissances suffisantes.</p>	

300.14		
1	<p>1 Généralités</p> <p>Les entreprises de transport ferroviaire règlent les compléments nécessaires à ces prescriptions dans les prescriptions d'exploitation. En particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'utilisation des freins pour des cas particuliers – la description technique des équipements de freins – les prescriptions sur leur entretien – les spécificités des équipements de freins des véhicules historiques, en particulier des freins non graduables au desserrage. <p>Dans ce règlement, les freins moteurs comme les freins hydrodynamiques ou les freins à courants de Foucault sont assimilés aux freins électriques.</p> <p>L'utilisation des freins à courants de Foucault agissant sur le rail n'est pas admise.</p>	<p>1 Généralités</p> <p>Les ETF règlent les compléments nécessaires à ces prescriptions dans les prescriptions d'exploitation. En particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'utilisation des freins pour des cas particuliers – la description technique des équipements de freins – les prescriptions sur leur entretien – les spécificités des équipements de freins des véhicules historiques, en particulier des freins non graduables au desserrage – les spécificités des équipements de freins des véhicules à crémaillère. <p>Dans ce règlement, les freins moteurs comme les freins hydrodynamiques ou les freins à courants de Foucault sont assimilés aux freins électriques.</p> <p>L'utilisation des freins à courants de Foucault agissant sur le rail n'est pas admise.</p>
2.7.3	<p>2.7.3 Point d'arrêt immédiatement avant un obstacle ou arrêt immédiatement devant un signal présentant l'image arrêt</p> <p>Pour circuler</p> <ul style="list-style-type: none"> – en direction d'un signal présentant l'image <i>arrêt</i> – sur une voie en cul-de-sac – sur une voie occupée ou à utilisation restreinte – en direction de barrières ouvertes, <p>il faut freiner modérément et suffisamment tôt pour réduire la vitesse afin de pouvoir renforcer le freinage pour l'arrêt ou en cas de danger.</p> <p>Le frein électrique ne doit être utilisé, pour l'entrée sur une voie en cul-de-sac, que si son efficacité est automatiquement compensée par d'autres moyens de freinage en cas d'absence de tension à la ligne de contact.</p> <p>Pour les rames automotrices, les prescriptions d'exploitation correspondantes des entreprises de transport ferroviaire sont applicables.</p>	<p>2.7.3 Point d'arrêt immédiatement avant un obstacle ou arrêt immédiatement devant un signal présentant l'image arrêt</p> <p>Pour circuler</p> <ul style="list-style-type: none"> – en direction d'un signal présentant l'image <i>arrêt</i> – sur une voie en cul-de-sac – sur une voie occupée ou à utilisation restreinte – en direction de barrières ouvertes, <p>il faut freiner modérément et suffisamment tôt pour réduire la vitesse afin de pouvoir renforcer le freinage pour l'arrêt ou en cas de danger.</p> <p>Le frein électrique ne doit être utilisé, pour l'entrée sur une voie en cul-de-sac, que si son efficacité est compensée de façon équivalente et automatique par d'autres moyens de freinage en cas de défaillance quelconque.</p> <p>Pour les rames automotrices, les prescriptions d'exploitation correspondantes de l'ETF sont applicables.</p>

300.15		
1.7.2	<p>1.7.2 Mouvement de manœuvre en pleine voie</p> <p>Le chef-circulation ne peut autoriser un mouvement de manœuvre au-delà de l'aiguille d'entrée que lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la voie de pleine voie est interdite ou couverte et lorsque tout autre mouvement de manœuvre ait été avisé ou – tous les convois circulent d'une manière générale en <i>marche à vue</i> et <ul style="list-style-type: none"> - qu'aucun convoi de sens inverse n'est attendu dans les dix minutes ou - si un convoi de sens inverse est attendu dans les dix minutes, que la marche à demi distance de vue a été prescrite par un ordre à protocoler, tant pour le mouvement de manœuvre lui-même que pour le convoi de sens inverse. 	<p>1.7.2 Mouvement de manœuvre en pleine voie</p> <p>Le CC ne peut autoriser un mouvement de manœuvre au-delà de l'aiguille d'entrée ou, le cas échéant, au-delà de l'indicateur de fin de gare que lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la voie de pleine voie est interdite ou couverte et lorsque tout autre mouvement de manœuvre ait été avisé ou – tous les convois circulent d'une manière générale en <i>marche à vue</i> et <ul style="list-style-type: none"> - qu'aucun convoi de sens inverse n'est attendu dans les dix minutes ou - si un convoi de sens inverse est attendu dans les dix minutes, que la marche à demi distance de vue a été prescrite par un ordre à protocoler, tant pour le mouvement de manœuvre lui-même que pour le convoi de sens inverse.
1.7.4	<p>1.7.4 Poursuite de la marche en plusieurs parties après une rupture d'attelage, lorsque le signal d'entrée manque</p> <p>Si toute communication s'avère impossible sur place, la première partie du train peut circuler jusqu'au prochain téléphone, mais tout au plus jusqu'à la prochaine aiguille d'entrée.</p>	<p>1.7.4 Poursuite de la marche en plusieurs parties après une rupture d'attelage, lorsque le signal d'entrée manque</p> <p>Si toute communication s'avère impossible sur place, la première partie du train peut circuler jusqu'au prochain téléphone, mais tout au plus jusqu'à la prochaine aiguille d'entrée ou, le cas échéant, tout au plus jusqu'à l'indicateur de début de gare.</p>
2.6	<p>2.6 Signalisation des parties de train</p> <p>Sur les lignes sans block, les parties de train d'un groupe de train doivent signaler que des parties de train suivent au moyen d'une cible verte et blanche ou, de nuit, par un feu vert situé de manière uniforme soit à l'avant soit à l'arrière. Par conséquent, la dernière partie de train est dépourvue de cette signalisation.</p>	<p>2.6 Signalisation des parties de train</p> <p>Sur les lignes sans block, les parties de train d'un groupe de train doivent signaler que des parties de train suivent au moyen d'une cible verte et blanche ou par un feu vert, de nuit par un feu vert situé de manière uniforme soit à l'avant soit à l'arrière. Par conséquent, la dernière partie de train est dépourvue de cette signalisation.</p>