

Landquart, le 6 janvier 2023

Gestion du système ZBMS

Règles de projet

Contrôle de la marche des trains

pour les entreprises ferroviaires qui emploient un
contrôle de la marche des trains conforme au stan-
dard ZBMS

Version	N° 4.0
Entrée en vigueur:	01 février 2023
Numéro de document:	21187

Rhätische Bahn		
Etabli:	Contrôlé / vérifié	Mise en vigueur:
Pierre-Yves Kalbfuss P-PE-VZ	Rico Zanchetti chef du service I-EA-SR	Christian Florin chef du département de l'infrastructure

Informations sur le document

Version	Date	Rédacteur	Indications sur les modifications
1.0	11.10.2016	Pierre-Yves Kalbfuss (RhB) Rico Zanchetti (RhB) Samuel Keller (RhB) Stefan Sidler (Siemens) Hansueli Reich (AB)	première édition
1.1	01.05.2017	Pierre-Yves Kalbfuss (RhB)	adaptation du titre
2.0	12.01.2018	Pierre-Yves Kalbfuss (RhB) Rico Zanchetti (RhB) Samuel Keller (RhB) Stefan Sidler (Siemens) Hansueli Reich (AB)	poursuite du développement
3.0	01.12.2020	Pierre-Yves Kalbfuss (RhB)	poursuite du développement
4.0	01.02.2023	Pierre-Yves Kalbfuss (RhB)	poursuite du développement

Modifications par rapport à l'édition précédente

Les modifications matérielles et les compléments par rapport à la version 3.0 du 01.12.2020 sont indiquées dans cette liste. Les adaptations purement formelles ne sont pas reprises.

4.4.2 Installation des composants Euroloop

- Il est recommandé de poser le câble de jonction le long du pied du rail sur une longueur d'au minimum 3 m.
- Les règles de pose du câble rayonnant ont été complétées par une indication afin de prévenir des lacunes de réception. La disposition dans une voie à trois rails est aussi indiquée.

5.8 Sorties

- Les règles d'utilisation des sorties digitales supplémentaires du calculateur de véhicule ont été complétées en fonctions des expériences pratiques. Il convient de veiller à la compatibilité entre les différentes applications de ces sorties. Ceci est particulièrement important lorsqu'un véhicule est engagé sur les réseaux de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure.

6.5.3 Simplification du profil des déclivités en raison des propriétés du système

- Le processus est précisé.

6.5.4 Simplification du profil des déclivités en fonction des courbes de freinage

- L'effet de variations de la déclivité dans la zone d'une courbe de freinage est expliqué.

6.6.2 Libération par Euroloop

- Des mesures sont indiquées afin d'éviter des lacunes de réception à proximité de résistances de terminaison de câbles rayonnants.
- La configuration du contrôle de la marche des trains dans une gare équipée d'aiguilles talonnables est décrite.

6.6.4 Signal répétiteur avec séparation de la voie

- Ce nouveau chapitre décrit l'application des exigences prévues dans les DE-OCF et le compendium installations de sécurité. Cette configuration dispendieuse du contrôle de la marche des trains n'est nécessaire que si une différenciation de la signalisation au signal répétiteur est exigée dans les prescriptions d'ordre supérieur.

6.12.5 Adaptation de la signalisation

- Le graphisme de l'indicateur du but de la courbe de freinage doit désormais inclure des triangles.

6.12.6 Effets de l'intervalle de confiance sur le profil de vitesse

- Il est conseillé d'examiner la nécessité de groupes de balises d'étalonnage à partir d'une distance de 800 m entre deux groupes de balises.

6.14 Mesures en cas de difficultés d'adhérence

- Nouveau chapitre

6.16.1 Mesures en cas de distance réduite des signaux avancés, principe

- Les critères de calcul des distances de signaux avancés sont cités.

6.16.2 Distance du signal avancé réduite

- La visibilité du signal avancé ainsi que celle du signal principal doivent être vérifiées lorsqu'une longue Euroloop est prévue.

7.2.4 Procédure d'approbation des plans

- L'exigence en relation avec l'utilisation d'indicateurs du but de la courbe de freinage est précisée.

7.2.5 7.2.5 Documentation de l'installation

- Nouvel article

7.4.3 Serrage par le système

- Nouvel article

7.6.2 Paramètres du véhicule

- L'identification nationale ETCS pour le contrôle de la marche des trains ZSI 127 (NID_C) comprend désormais aussi le n° 452 parce que l'attribution sous 453 et 454 est entièrement utilisée.
- La distance de recul et de dérive doit être projetée ≤ 2 m en raison de l'empêchement du départ au moyen d'une Euroloop.
- Le paramètre de l'activation du serrage par le système en cas d'empêchement du départ au moyen d'une Euroloop figure dans la liste.
- Les paramètres introduits avec le release 5.4 en relation avec le maintien de la validité des données du parcours sont cités dans la liste.

Table des matières

1	Généralités	9
1.1	Buts du document	9
1.2	Champ d'application	9
1.3	Application du standard ZBMS	9
1.4	Actualisation	10
2	Bases	11
2.1	Dispositions d'ordre supérieur	11
2.2	Réglementations RTE	11
2.3	Système de signalisation.....	11
3	Abréviations et définitions	13
3.1	Abréviations.....	13
3.2	Définitions.....	14
4	Equipement de voie	17
4.1	Composants du système.....	17
4.2	Pose des Eurobalises.....	18
4.3	Câblage de l'unité électronique d'équipement de voie	23
4.4	Installation des composants Euroloop.....	24
5	Equipement des véhicules	27
5.1	Calculateur de véhicule	27
5.2	Système de commande et d'affichage	27
5.3	Touche de quittance externe	27
5.4	Interrupteur de pontage.....	27
5.5	Antenne ETCS	28
5.6	Récepteurs magnétiques.....	30
5.7	Générateurs d'impulsions	30
5.8	Sorties	30
6	Conception du système	33
6.1	Mode de surveillance.....	33
6.2	Changement du mode de surveillance	33
6.3	Autorisation de circuler (MA)	36
6.4	Profil de vitesse statique (SSP).....	40
6.5	Profil des déclivités.....	43
6.6	Libération.....	45
6.7	Annonce des Euroloops	52
6.8	Vitesse maximale en surveillance réduite	54
6.9	Manœuvre	56
6.10	Linking	56
6.11	Intervalle de confiance / fenêtre d'attente.....	57
6.12	But de l'autorisation de circuler	59
6.13	Distances de glissement.....	67
6.14	Mesures en cas de difficultés d'adhérence	68
6.15	Images de signal restrictives	72
6.16	Mesure en cas de distance réduite des signaux avancés	73
6.17	Absence de signal avancé.....	75
6.18	Entrée sur voie occupée.....	75
6.19	Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais	77

6.20	Images de signaux en cas de dérangement.....	77
6.21	Installation de passage à niveau en dérangement.....	78
6.22	Signal auxiliaire	79
6.23	Zone pour les tramways	81
6.24	Ralentissements temporaires.....	81
6.25	Surveillance ponctuelle au moyen d'Eurobalises	82
6.26	Véhicules garés.....	82
6.27	Commutation du mode de service au moyen d'un groupe de balises.....	83
6.28	Commutation du mode de service au moyen d'aimants.....	84
6.29	Surveillance de la vitesse sur les tronçons à crémaillère	85
6.30	Télégrammes de défaut et de dérangement	86
6.31	Empêchement du départ pour les trains à voie normale.....	86
7	Intégration du système chez l'exploitant	87
7.1	Conditions préalables.....	87
7.2	Projet de l'équipement de l'infrastructure	87
7.3	Montage, mise en service.....	90
7.4	Projet de l'équipement des véhicules	90
7.5	Modèles de freinage.....	92
7.6	Détermination des paramètres du véhicule	96
7.7	Prescriptions d'exploitation.....	98
7.8	Formation	99

Répertoire des illustrations

Figure 1:	Configuration possible de l'équipement de voie.....	17
Figure 2:	Installation en maintenant les aimants en service.....	18
Figure 3:	Exemple de montage avec contre-rail.....	19
Figure 4:	Exemple de montage avec crémaillère.....	20
Figure 5:	Disposition voie-véhicule en crémaillère.....	20
Figure 6:	Exemple de dimensions d'une Eurobalise (Siemens S21).....	21
Figure 7:	Exemple des espacements.....	22
Figure 8:	Exemple de montage traverses en Y / balise masquée par une tôle de blindage ...	22
Figure 9:	Support pour installation sur les tronçons à crémaillère.....	23
Figure 10:	Balise noyée dans le corps de la route.....	23
Figure 11:	Disposition des LEU.....	24
Figure 12:	Exemple de montage du système de commande et d'affichage.....	27
Figure 13:	Espacement libre d'objets métalliques sous le véhicule.....	29
Figure 14:	Commutation en cas d'équipement double de la ligne.....	34
Figure 15:	Commutation en cas d'équipement alterné de la ligne.....	35
Figure 16:	Commutation en cas d'équipement double de la ligne.....	35
Figure 17:	Commutation en cas d'équipement alterné de la ligne.....	36
Figure 18:	Autorisation de circuler au signal de sortie.....	38
Figure 19:	Autorisation de circuler au passage ainsi que lorsqu'un signal avancé manque..	38
Figure 20:	Autorisation de circuler avec l'itinéraire court.....	39
Figure 21:	Seuil de vitesse.....	41
Figure 22:	Exemple de SSP.....	42
Figure 23:	Pente moyenne.....	44
Figure 24:	Libération par une Euroloop.....	47
Figure 25:	Disposition dans une gare avec branchements talonnables.....	47
Figure 26:	Projet de la libération manuelle.....	49
Figure 27:	Equipement d'un signal répétiteur avec séparation de la voie.....	50
Figure 28:	Avancer à la fin de l'autorisation de circuler.....	51
Figure 29:	Annonce des Euroloops.....	53
Figure 30:	Liaisons entre deux voies sans signaux principaux.....	54
Figure 31:	Circulation sans données du tronçon.....	55
Figure 32:	Comparaison odométrie - mensuration.....	57
Figure 33:	Groupe de balises lu à l'intérieur de la fenêtre d'attente.....	58
Figure 34:	Groupe de balises à l'extérieur de la fenêtre d'attente.....	58
Figure 35:	Calcul du but.....	60
Figure 36:	But dans la distance de glissement.....	60
Figure 37:	Distance de glissement insuffisante.....	61
Figure 38:	Balise d'étalonnage avant le heurtoir.....	62
Figure 39:	Vitesse d'approche devant le heurtoir.....	62
Figure 40:	But au-delà du heurtoir.....	63
Figure 41:	Emplacement de l'indicateur de point d'arrêt pour signal de groupe.....	63
Figure 42:	Tableau indicateur du but d'une courbe de freinage.....	64
Figure 43:	Installation de l'indicateur du but d'une courbe de freinage.....	64
Figure 44:	Projet de limitations de vitesse.....	65

Figure 45:	Projet à la pointe d'un branchement	66
Figure 46:	Conséquences de difficultés d'adhérence	68
Figure 47:	Elaboration du projet en cas de difficultés d'adhérence	70
Figure 48:	Image de signal restrictive	72
Figure 49:	Conséquence d'un intervalle de confiance élevé.....	74
Figure 50:	mesures en cas d'intervalle de confiance élevé	75
Figure 51:	Entrée sur voie occupée	76
Figure 52:	Signal auxiliaire.....	80
Figure 53:	Situations de garage.....	82
Figure 54:	Serrage imposé avec un train uniforme.....	94
Figure 55:	Serrage imposé train non-uniforme	95

1 Généralités

1.1 Buts du document

Les règles de projet du contrôle de la marche des trains voie métrique (ZBMS) sont définies dans le présent document. Ces règles sont définies sur la base du standard national "contrôle de la marche des trains pour les chemins de fer qui ne migrent pas vers l'ETCS" publié par l'office fédéral des transports en date du 24 juin 2013. Ces règles de projet ont pour but de permettre une application optimale des fonctionnalités en surveillance continue définies dans le standard.

Ces règles de projet s'adressent aux chefs de projet des entreprises ferroviaires et des preneurs de licence. Une connaissance préalable du standard ZBMS et du système à installer sont des conditions essentielles à un bon dimensionnement du projet.

1.2 Champ d'application

Ces règles de projet doivent être employées lors du dimensionnement de l'équipement de l'infrastructure et des véhicules, qui doivent correspondre au standard ZBMS.

Le fournisseur des équipements doit en outre observer les directives d'application du fabricant du système lors de la réalisation du projet.

L'équipement de l'infrastructure et les fonctions de surveillance du système sont définis en détail dans le standard. Leur application est réglée de manière approfondie dans ce document.

Les indications concernant l'équipement des véhicules se limitent selon le standard ZBMS à des caractéristiques générales.

La surveillance ponctuelle au moyen d'aimants n'est pas traitée dans ces règles de projet. Les règles de projet du système existant doivent être observées le cas échéant. Seul le passage d'un mode de surveillance à l'autre nécessaire durant la migration est traité.

1.3 Application du standard ZBMS

Les indications du système d'affichage en cabine sont représentées dans différentes figures. Cette représentation est basée sur le concept d'affichage actuel selon le standard ZBMS, lequel doit être utilisé pour les nouvelles applications. Quelques entreprises de chemin de fer emploient encore le concept initial.

La surveillance de la longueur du train est généralement exigée dans les règles de projet. Quelques entreprises de chemin de fer ne surveillent toujours pas la longueur du train, en raison du développement du système qui n'assurait initialement pas cette fonction.

1.4 Actualisation

Les présentes bases de projet sont adaptées périodiquement en fonction du développement des connaissances et de la révision des prescriptions d'ordre supérieur. Les projets réalisés sur la base d'une version antérieure peuvent, en règle générale, être maintenus en l'état sans limite temporelle. Une réévaluation du projet ne devrait être nécessaire qu'après découverte d'une éventuelle lacune de la sécurité et devrait être ordonnée spécifiquement.

2 Bases

2.1 Dispositions d'ordre supérieur

Les dispositions d'ordre supérieur suivantes doivent spécialement être observées:

- ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, SR 742.141.1)
- dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, SR 742.141.11)
- prescriptions suisses de circulation des trains (PCT, SR 742.173.001)
- standard national: contrôle de la marche des trains pour les chemins de fer qui ne migrent pas vers l'ETCS (Standard ZBMS).

2.2 Réglementations RTE

Le compendium installations de sécurité R RTE 25000 bis 25064 sert de base, spécialement:

- R RTE 25036 contrôle de la marche des trains.

2.3 Système de signalisation

Les systèmes de signalisation L et N sont employés en Suisse. Les signaux du système N ne sont cependant installés en voie métrique uniquement dans quelques gares communes. Les exemples cités dans les présentes bases de projet sont en conséquence basés sur le système de signalisation L généralement employé. Ils sont cependant par principe applicables indépendamment du système de signalisation. Le système de signalisation correspondant n'est cité que si des dispositions spécifiques sont nécessaires.

3 Abréviations et définitions

3.1 Abréviations

BG	Balise Group	groupe d'Eurobalises
DMI	Driver Machine Interface	Système de commande et d'affichage
ELM	Euroloop-Modem	modem Euroloop
ETCS	European Train Control System	système européen de signalisation et d'arrêt automatique des trains
FS	Full Supervision	mode d'exploitation "surveillance intégrale"
GP	Gradient Profile	profil des déclivités de la ligne
IS	Isolation	mode d'exploitation "isolé"
LEU	Lineside Electronic Unit	unité électronique d'équipement de voie ETCS
MA	Movement Authority	autorisation de circuler
NL	Non Leading	mode d'exploitation "non titulaire"
ODM	Odometry	Odométrie, mesure de la distance parcourue
OFT		office fédéral des transports
SH	Shunting	mode d'exploitation "manœuvre"
SL	Sleeping	mode d'exploitation "véhicule télécommandé"
SR	Staff Responsible	mode d'exploitation "surveillance réduite"
SSP	Static Speed Profile	profil de vitesse statique
TSR	Temporary Speed Restriction	ralentissement temporaire
UN	Unfitted	mode d'exploitation "surveillance ponctuelle" avec aimants ou groupe d'Eurobalises
ZBMS	Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur	contrôle de la marche des trains écartement métrique et spécial

3.2 Définitions

Aimants	Pour la surveillance ponctuelle, différents systèmes de contrôle de la marche des trains existants sont en fonction avec des aimants permanents ou des électro-aimants. L'information est transmise aux véhicules au moyen de combinaison de pôles nord et sud d'aimants.
Autorisation de circuler	L'autorisation de circuler (MA) est la partie des données du télégramme émis par un groupe d'Eurobalises qui autorise à parcourir un tronçon de voie. L'autorisation de circuler indique à l'équipement du véhicule la distance que le train a le droit de parcourir. L'autorisation de circuler générée par le système correspond en règle générale à l'assentiment pour circuler indiqué par le signal pour les trains jusqu'au prochain signal principal.
Infill	Désignation d'un groupe d'Eurobalises pour la transmission d'une autorisation de circuler qui libère le train de la courbe de freinage du tronçon avant le signal principal.
Intervalle de confiance	Tolérance en fonction du chemin parcouru par rapport à la position exacte du véhicule à cause des inexactitudes de l'odométrie.
Isolé	En mode d'exploitation "isolé" (IS), le contrôle de la marche des trains n'est plus relié vers l'extérieur et les fonctions de freinage du contrôle de la marche des trains sont désactivées.
Linking	Lien logique raccordant les groupes d'Eurobalises entre eux
Manœuvre	<p>Le mode d'exploitation "manœuvre" (SH) est utilisé pour les mouvements de manœuvre effectués dans les gares et en pleine voie.</p> <p>Le tronçon autorisé peut être prescrit par le contrôle de la marche des trains. Le véhicule est surveillé par le contrôle de la marche des trains par rapport à la vitesse maximale admissible pour les mouvements de manœuvre.</p>
Non titulaire	En mode d'exploitation "non titulaire" (NL), un mécanicien de locomotive occupe le véhicule moteur, ou la voiture de commande, placé ailleurs qu'en tête du train.
Repositionnement	<p>Détermination exacte de la position du véhicule afin de :</p> <ul style="list-style-type: none">– corriger l'autorisation de circuler en fonction du parcours lorsque les buts ont un éloignement différent– réinitialiser l'intervalle de confiance au long de l'autorisation de circuler. <p>La courbe de freinage dynamique à la fin de l'autorisation de circuler, respectivement devant un seuil de vitesse, est recalculée en fonction du but nouvellement défini par le repositionnement.</p>

Surveillance continue	Transmission ponctuelle ou continue d'informations au véhicule avec surveillance continue de conditions qui peuvent changer selon l'emplacement du véhicule. Le contrôle de la marche des trains réagit dès que ces conditions ne sont pas respectées.
Surveillance intégrale	En mode d'exploitation "surveillance intégrale" (FS), la fin de l'autorisation de circuler et le respect de la vitesse maximale admissible sur le tronçon sont surveillés en permanence à l'aide des données du parcours et des données du train saisies. Au début de la marche, la surveillance intégrale ne peut s'appliquer au plus tôt qu'après le franchissement du premier groupe d'Eurobalises.
Surveillance ponctuelle	Transmission ponctuelle d'informations au véhicule avec réaction immédiate du contrôle de la marche des trains à l'information venant d'être transmise.
Surveillance réduite	Le mode d'exploitation "surveillance réduite" (SR) correspond à une surveillance partielle. Le mode d'exploitation "surveillance réduite" s'applique lorsqu'aucune autorisation de circuler n'a été transmise par un équipement de voie ou lorsqu'après un changement du sens de marche, une réévaluation est effectuée par une Euroloop. Dans le dernier cas, les données du parcours disponibles ne sont pas encore complètes. Le véhicule est surveillé par le contrôle de la marche des trains par rapport à une vitesse définie. La position du véhicule et donc la longueur de l'autorisation de circuler ne sont pas surveillées.
Télécommandé	En mode d'exploitation "véhicule télécommandé" (SL), aucun mécanicien de locomotive n'occupe le véhicule moteur, ou la voiture de commande, placé ailleurs qu'en tête du train.
Télégramme	Un télégramme comprend un bloc de données de tête (header) et un ensemble identifié et contigu de paquets de données. Les paquets de données comprennent plusieurs variables réunies en un seul bloc avec une structure interne prédéfinie. Une balise transmet une information au véhicule la franchissant, laquelle est composée d'un ou de plusieurs télégrammes.

4 Equipement de voie

4.1 Composants du système

L'équipement de voie comprend les composants illustrés ci-dessous.

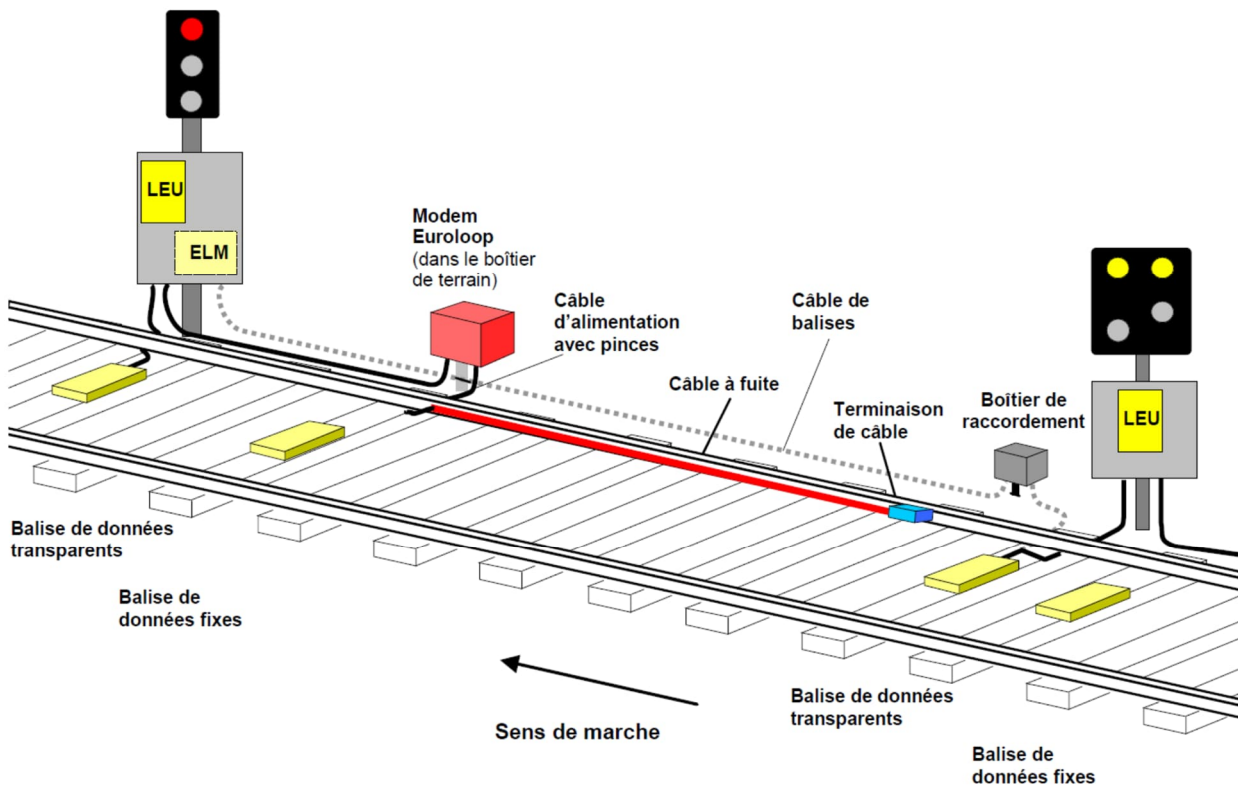


Figure 1: Configuration possible de l'équipement de voie

Un ou plusieurs LEUs sont installés en cas normal avec le modem Euroloop dans un boîtier à relais au pied du signal principal. Le groupe d'Eurobalises du signal avancé est en règle générale commandé par le LEU au signal principal. L'avantage est de pouvoir transmettre au véhicule des images de signal particulières, qui ne peuvent pas être présentées par le signal avancé (par exemple l'entrée sur voie occupée), déjà lors du franchissement du signal avancé. Un câble doit relier à cet effet le signal avancé au signal principal. La figure présente les deux variantes d'intégration du signal avancé de même que les deux possibilités usuelles de montage du modem Euroloop.

Si des itinéraires différents sont signalés avec la même image de signal, une différenciation du parcours peut être nécessaire. Les critères doivent être saisis dans ce cas à l'enclenchement et être transmis au signal correspondant. Une surveillance de la longueur du train ou un seuil de vitesse exact ne peuvent être programmés qu'ainsi.

4.2 Pose des Eurobalises

4.2.1 Cas normal

Un groupe de balises comprend au minimum deux Eurobalises. Les applications purement ZBMS requièrent toujours deux Eurobalises. Contrairement à cette règle, l'odométrie peut être étalonnée avec une seule balise de données fixes.

La première Eurobalise dans le sens de circulation est une balise de données fixes. Elle n'a pas besoin d'être câblée. La seconde Eurobalise est une balise de données transparentes qui est raccordée à l'unité électronique d'équipement de voie.

Un groupe de balises peut aussi comprendre deux balises de données fixes, sans LEU. De tels groupes de balises peuvent transmettre des informations dépendantes du sens de marche au véhicule mais qui sont indépendantes de l'enclenchement. Ce sont par exemple la localisation pour le repositionnement, des ralentissements temporaires, l'annonces d'Euroloops, etc.

Un groupe de balise par voie est installé avant le point d'arrêt limite devant un signal de groupe.

Les Eurobalises rectangulaires sont installées dans l'axe de la voie et disposées transversalement sur les chemins de fer à adhérence.

L'espacement entre deux Eurobalises du même groupe de balises est dans le sens de marche:

- en règle générale 3 m
- minimum 2.3 m
- maximum 6 m.

La dernière Eurobalise du groupe est installée normalement 1-2 m avant le signal fixe correspondant. Le respect des espacements minimaux par rapport à des liaisons électriques ainsi qu'à des obstacles dans la voie, par exemple des aiguillages, requiert selon les cas des dérogation élevées.



Figure 2: Installation en maintenant les aimants en service

L'espacement minimal entre des Eurobalises appartenant à des groupes de balises successifs différents est indépendamment du sens de circulation:

- en règle générale 8 m (vitesse maximale jusqu'à 120 km/h)
- une distance inférieure entre deux groupes de balises est possible en cas de manque de place et avec une vitesse maximale réduite. Il faut dans tous les cas respecter:

$$s_{\min} = 2.6 + 0.03 \cdot v$$

s_{\min} espacement minimal [m]

v vitesse maximale [km/h]

4.2.2 Voie à trois ou à quatre rails

Sur un tronçon à trois ou à quatre rails, les données de l'équipement fixe des systèmes différents ZBMS, ETCS L1LS, Euro-ZUB et Euro-Signum peuvent être transmises par un même groupe d'Eurobalises. En général, le volume de données à transmettre ne peut pas être transmis par une seule balise de données transparentes. Le groupe de balises sera alors constitué de deux balises de données transparentes afin de pouvoir transmettre les paquets de données P44 différents des applications ZBMS, Euro-ZUB et Euro-Signum.

4.2.3 Crémaillère et obstacles dans la voie

Les Eurobalises sont par principe installées dans l'axe de la voie. Il est nécessaire de les déplacer latéralement si des obstacles tels qu'une crémaillère ou un contre-rail l'imposent. Il est nécessaire dans ce cas de contrôler le désaxement par rapport à l'antenne de véhicule de même que l'espace par rapport aux objets métalliques.

Les Eurobalises sont en règle générale disposées perpendiculairement à l'axe de la voie. Le montage longitudinalement par rapport à l'axe de la voie est possible en cas de manque de place.



Figure 3: Exemple de montage avec contre-rail

Le déplacement latéral impliqué par une crémaillère impose de d'installer l'antenne de véhicule avec un déplacement latéral par rapport à l'axe du véhicule. Ce montage asymétrique empêche de tourner les véhicules.

Sur les tronçons à crémaillère, il faut obligatoirement disposer les Eurobalises longitudinalement par rapport à l'axe de la voie.

Les Eurobalises des tronçons à adhérence seront en principe désaxées en conséquence.

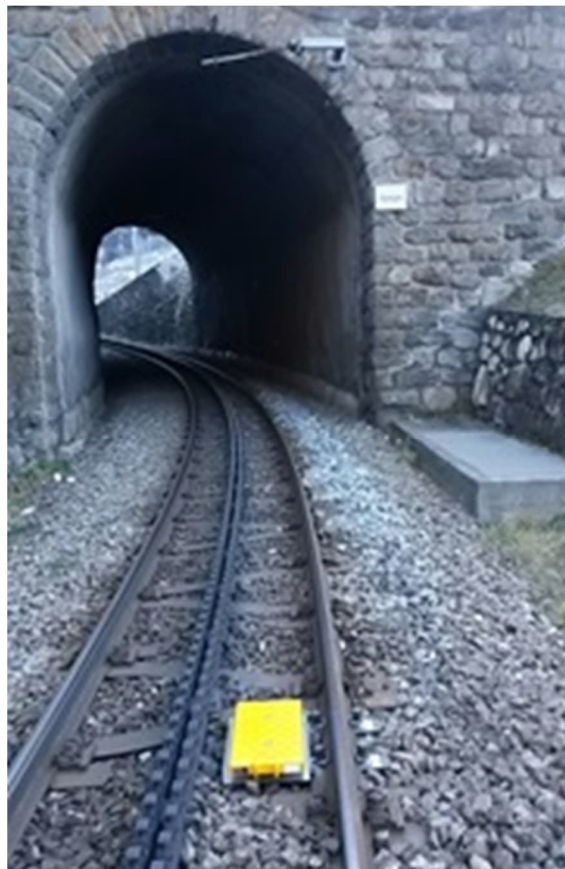


Figure 4: Exemple de montage avec crémaillère

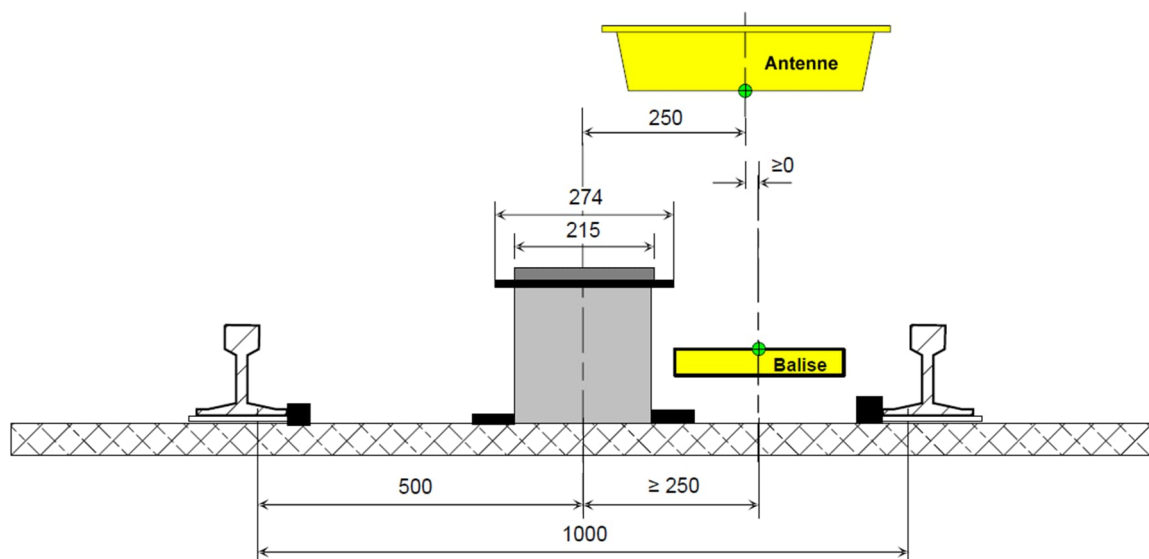


Figure 5: Disposition voie-véhicule en crémaillère

Sur les tronçons à crémaillère, les Eurobalises sont, si possible, désaxées de 250 mm par rapport à l'axe de la voie. Ce décalage doit être augmenté en présence d'une crémaillère à échelons très large système Riggerbach. Des indications détaillées, spécialement la hauteur de montage, doivent être tirées des règles d'installation du fabricant.

4.2.4 Dimensions

Il convient dans le cadre du projet de respecter les espacements minimaux entre une Eurobalise et des éléments ferromagnétiques de même que par rapport à des conducteurs électriques. Les distances par rapport aux traversées de conducteurs électriques dans la superstructure ou sous la voie sont spécialement à prendre en compte.

Les dimensions d'une Eurobalise et les espacements minimaux à respecter peuvent différer d'un constructeur à l'autre. Les données des Eurobalises Siemens S21 sont mentionnées dans ce chapitre à titre d'exemple.

La figure ci-dessous montre les cotes principales d'une Eurobalise (exemple Eurobalise Siemens S21).

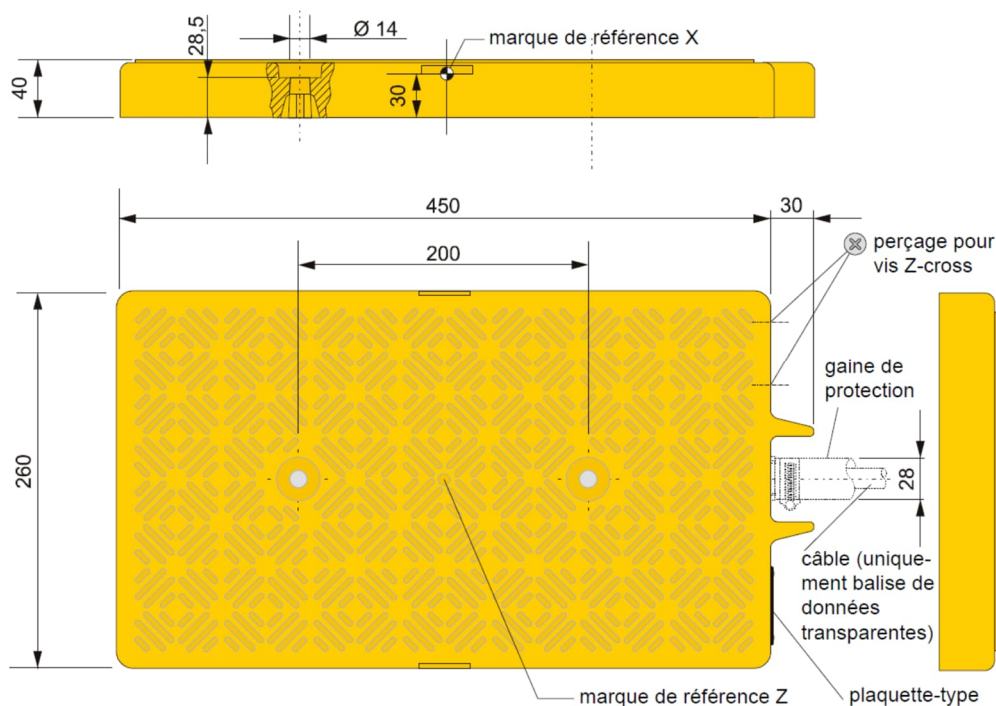


Figure 6: Exemple de dimensions d'une Eurobalise (Siemens S21)

Un espacement doit être respecté par rapport à l'Eurobalise:

- afin de pouvoir poser l'appareil de programmation au-dessus de l'Eurobalise
- à cause des influences électromagnétiques de matériaux ferreux et de conducteurs électriques. L'espace correspondant doit être libre d'éléments en matériaux ferreux et de conducteurs électriques
 - il convient de faire particulièrement attention aux espacements à proximité de joints isolés en raison des traversées de conducteurs électriques
 - un espacement minimal spécifique doit être respecté par rapport de grosses constructions en acier. Il est par exemple impossible d'installer une balise sur un pont métallique
 - un espacement vertical minimal est à respecter lors du montage sur des traverses métalliques ou des supports ferromagnétique. Cet espacement est de 60 mm mesuré depuis la marque de référence X pour une Eurobalise Siemens.

Il convient de se référer aux règles d'installation des Eurobalises du fabricant concerné pour obtenir des données plus détaillées.

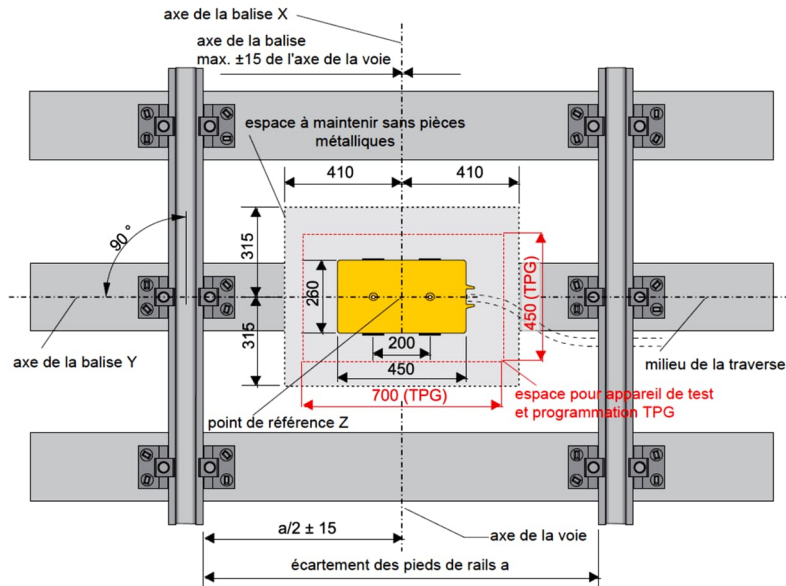


Figure 7: Exemple des espacements

4.2.5 Modes de fixation

Les éléments de montage prescrits par le fabricant de la balise sont à utiliser en raison des influences magnétiques. Les modes de fixations cités se basent sur l'exemple des Eurobalises Siemens.

Les Eurobalises sont montées en règle générale sur un support VORTOK, lequel est utilisables en liaison avec les systèmes de fixation de rail Ae, Aei ou Aek, Aeki.

Un support VORTOK est aussi disponible pour les tronçons équipés de traverses en Y. Il est fixé d'un côté au pied du rail. De l'autre côté, le support est fixé normalement aux attaches de la voie.



Figure 8: Exemple de montage traverses en Y / balise masquée par une tôle de blindage

Sur des tronçons à crémaillère ainsi que parallèlement à des contre-rails, les Eurobalises seront vissées entre deux traverses avec une plaque d'espacement.

Le décalage latéral par rapport à l'axe de la voie est déterminé par le type de crémaillère. La hauteur par rapport au champignon du rail est dépendante du profil de rail et de la plaque d'espacement employée.



Figure 9: Support pour installation sur les tronçons à crémaillère

Un cadre en béton polymère avec couvercle du même matériau est employé dans une zone pour les tramways, afin d'installer une balise noyée dans le corps de la route.



Figure 10: Balise noyée dans le corps de la route

Des indications détaillées doivent être tirées des règles d'installation du fabricant des Eurobalises.

Les Eurobalises sont masquées par une tôle de blindage dès leur installation et jusqu'à leur mise en service. Lors du montage d'une Eurobalise sur une plaque, il faut que ses dimensions n'empêchent pas l'accrochage du couvercle sous l'Eurobalise.

4.3 Câblage de l'unité électronique d'équipement de voie

4.3.1 Distance d'alimentation

L'alimentation de l'unité électronique d'équipement de la voie ETCS (LEU) peut s'effectuer sur de grandes distances à partir de l'enclenchement. Dans ce cas, il convient de contrôler la chute de tension sur la ligne et sa protection contre un court-circuit en bout de ligne.

4.3.2 Cascade

Le LEU est équipé de sorties standardisées pour Eurobalises et modem Euroloop. Le LEU master peut être relié en cascade à des unités supplémentaires si des sorties supplémentaires sont nécessaires.

4.3.3 Liaison avec l'enclenchement

Le LEU est installé à proximité directe du signal. Les entrées sont couplées en série aux circuits des lampes de signal correspondantes. Seule la tension d'alimentation est fournie de l'enclenchement vers chaque signal équipé.

Les télégrammes sont générés en fonction des lampes de signal activées. Un télégramme est généré pour chaque image de signal.

Il est recommandé de raccorder le groupe de balises d'un signal avancé au LEU du signal principal correspondant. Un signal avancé placé isolément et qui correspond à plusieurs signaux principaux doit cependant être équipé de son propre LEU.

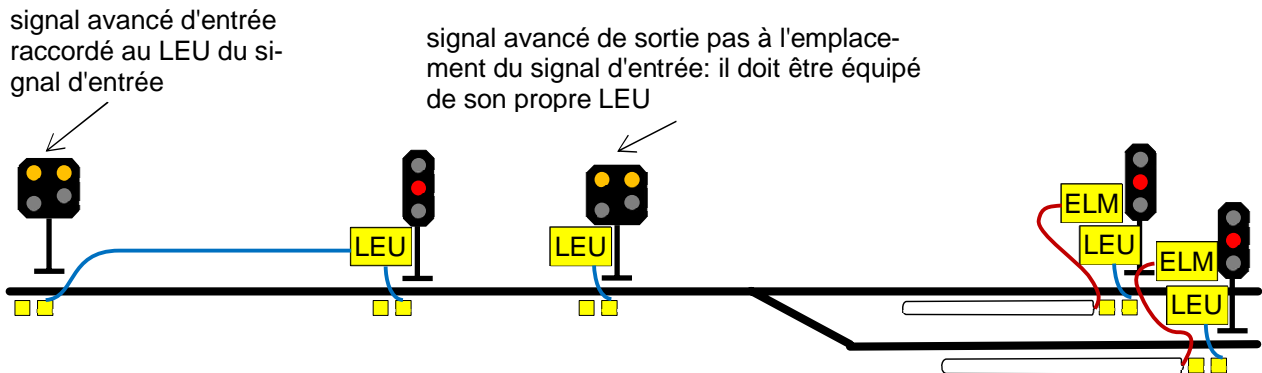


Figure 11: Disposition des LEU

Lorsqu'une Euroloop est installée, celle-ci doit être reliée à un modem Euroloop (ELM).

4.3.4 Liaison avec un enclenchement électronique

La transmission des données de l'enclenchement électronique à chaque signal (module décentralisé) s'effectue partiellement selon le mode sériel. Un raccordement direct de la balise de données transparentes à la transmission de données, respectivement au module de signal décentralisé, est avantageux.

4.4 Installation des composants Euroloop

4.4.1 Composants

Les composants Euroloop comprennent essentiellement:

- modem Euroloop (ELM)
- câble de jonction (liaison de l'ELM à l'Euroloop)
- câble rayonnant (Euroloop)
- terminaison de câble rayonnant (LKA).

La longueur de l' Euroloop peut être fixée librement jusqu'à la longueur maximale de 800 m.

4.4.2 Installation

Le câble rayonnant est normalement fixé au pied du rail avec des brides de pied de rail.

Un tube en matière plastique est utilisé lorsque la fixation au pied du rail est rendue impossible, par exemple lorsque la voie est incorporée dans un revêtement routier. Le matériau du tube doit être isolant et amagnétique. La pose dans un tube est la solution standard pour les passages à niveau.

Les points généraux suivants sont à observer lors de l'installation des composants Euroloop:

- boîtier de signal:
 - le câblage de la terre de protection au LEU et à l'ELM doit être le plus court possible
 - installer une bobine (self) articulée autour du câble d'interconnexion
 - placer cette bobine le plus près possible du passage à câbles de l'armoire
 - relier la prise du câble d'interconnexion avec le boîtier de signal (ne pas isoler la traversée!)
- câble de jonction:
 - le câble de jonction doit avoir une longueur d'au minimum 3 m et être posé le long du pied du rail. Cette mesure facilite l'élimination des perturbations éventuelles de radio-amateurs
 - ne pas laisser de longueur superflue du câble de jonction (réserve) à proximité des rails
 - le câble de jonction ne doit pas former de boucle
 - le rayon minimal de courbure du câble de jonction doit être respecté
 - le câble de jonction est conduit perpendiculairement à la voie
- traversée de voie:
 - éviter autant que possible les traversées de voie
 - le câble de traversée est placé de chaque côté au minimum 3 m le long du pied du rail
- contournement d'obstacles:
 - un câble de contournement est utilisé pour contourner les obstacles importants tels que des aiguillages, croisements de voies, etc.

- câble rayonnant:
 - le câble rayonnant ne doit pas former de boucle
 - la longueur du câble est tendanciellement à arrondir vers le bas
 - lors du tirage d'un câble rayonnant en deux parties, il convient de partir du point de raccordement au milieu du câble
 - en règle générale, le câble rayonnant est installé au long du pied de rail, dans la gorge extérieure. Il peut être disposé librement au côté droit ou gauche de la voie, lequel sera déterminé en fonction des obstacles éventuels au long de la voie (branchements, croisements, traversées)
 - si, dans une voie, les Euroloops des deux directions se chevauchent, on posera généralement un câble rayonnant le long de chaque rail
 - Le câble rayonnant de l'Euroloop concernée peut être introduit dans un tube flexible fendu, en un point où des lacunes de réception sont constatées régulièrement. Le niveau du signal de l'Euroloop est ainsi amplifié et la qualité de la réception améliorée en conséquence.
 - le câble rayonnant ne doit pas être écrasé (pas de contrainte mécanique). La pose doit s'effectuer avec l'attention nécessaire
 - le jeu nécessaire à la reprise des variations de la longueur du câble rayonnant en fonction de la température doit être prévu lors de la pose
 - des précautions particulières doivent être observées si l'installation est effectuée par des températures entre -10° et $+5^{\circ}\text{C}$
 - le câble rayonnant ne devrait pas être tiré par des températures inférieures à -10°C
 - Dans une voie à trois rails, le câble rayonnant est posé au long du rail commun aux deux écartements
 - Il convient de poser le second câble rayonnant dans la gorge intérieure du rail commun, lorsque deux Euroloops se juxtaposent et qu'elles doivent être reçues par les véhicules des deux écartements
 - Un câble rayonnant posé le long du rail de la voie à écartement métrique permet une bonne réception, au moins pour les véhicules à voie métrique. L'expérience manque pour juger des conditions avec les véhicules à voie normale
 - Un câble rayonnant posé dans la gorge extérieure du rail de la voie normale ne permet pas une réception fiable.

4.4.3 Entretien de la voie

Le câble rayonnant doit être protégé contre des détériorations. Cela signifie qu'il doit être enlevé préalablement lors de travaux d'entretien de la voie (déchargement de ballast, bourrage, meulage, etc.).

5 Equipement des véhicules

5.1 Calculateur de véhicule

Le calculateur de véhicule doit être installé dans une armoire à appareils où il sera protégé de la poussière et de l'humidité. Il convient de prévoir une aération suffisante, le cas échéant une ventilation forcée devra être installée. Il convient de veiller à un accès aisé pour la lecture des données et la maintenance.

La face frontale du calculateur de véhicule comprend diverses diodes lumineuses, qui sont allumées ou clignotent en service. Il faut veiller à ce qu'elles ne se réfléchissent pas contre la vitre frontale du véhicule et ainsi puissent irriter le mécanicien de locomotive.

L'armoire à appareils devra être équipée d'une serrure de sécurité si elle se trouve dans un espace destiné aux voyageurs.

Des rames automotrices de grande longueur devront être équipées de deux calculateurs de véhicule en raison de la longueur maximale des câbles d'antenne.

5.2 Système de commande et d'affichage

Le système de commande et d'affichage doit être installé dans le champ de vision du mécanicien de locomotive, si possible à proximité de l'indicateur de vitesse. Les deux éléments peuvent être disposés l'un au-dessus ou l'un à côté de l'autre. Ils doivent être bien visibles en position assise et les manipulations doivent pouvoir être effectuées sans obstacle. La main ne devrait pas masquer le système d'affichage lors d'une manipulation.



Figure 12: Exemple de montage du système de commande et d'affichage

5.3 Touche de quittance externe

La touche de quittance externe est à maintenir durant la phase de migration de la surveillance ponctuelle à la surveillance continue. La quittance directement au système de commande est possible.

5.4 Interrupteur de pontage

L'interrupteur de pontage externe pontage les contacts du serrage imposé et du serrage de système, par exemple en cas de défectuosité du hardware. Cet interrupteur est en règle générale plombé. Les mesures à prendre en cas de pontage sont fixées dans les prescriptions de circulation.

L'interrupteur de pontage ne doit pas pouvoir être manipulé par le mécanicien de locomotive durant la marche. Il sera installé en règle générale dans une armoire à appareils.

L'interrupteur de pontage doit comprendre au minimum quatre contacts séparés indépendants (trois contacts d'ouverture et un contact de fermeture).

Il n'est pas nécessaire de prévoir deux interrupteurs de pontage dans les véhicules à deux cabines de conduite.

L'interrupteur de pontage doit comme le calculateur du véhicule être inaccessible pour les voyageurs.

5.5 Antenne ETCS

5.5.1 Disposition

L'antenne ETCS sera fixée autant que possible à la caisse du véhicule. Une ou deux antennes sont nécessaires en fonction de la géométrie du véhicule. Un véhicule à caisse unique possèdera en général une seule antenne. Deux antennes sont nécessaires pour un véhicule articulé. La distance minimale de la tête du véhicule à l'antenne ETCS est de 2 m. La distance maximale entre le premier essieu du véhicule et l'antenne ETCS est de 12.5 m.

Il convient de veiller à un déplacement latéral minimal dans les courbes. Pour ceci l'antenne sera idéalement fixée sous la caisse du véhicule, immédiatement avant ou après un bogie. Le déplacement latéral est minimalisé lors du montage au bogie. Le câblage est cependant plus compliqué.

Les règles de montage du fabricant concernant la hauteur de montage de l'antenne, le désaxement latéral, les autres tolérances de montage et l'espacement par rapport aux éléments en matériaux ferreux doivent être respectées.

5.5.2 Espacement libre d'objets métalliques

L'espacement libre d'objets métalliques autour de l'antenne de véhicule ETCS est défini de manière contraignante dans la documentation UNISIG. Aucun objet métallique ne doit se trouver dans cette zone ou y pénétrer.

Les espacements à respecter sont:

- espacement vertical minimal dZ_a entre la face supérieure de l'antenne et les éléments situés au-dessus de l'antenne; les éléments du support de l'antenne sont exceptés
- espacement minimal dX_m entre le milieu de l'antenne et les éléments situés au-dessous de l'antenne dans le sens longitudinal. Les objets métalliques en-dehors de l'espacement dX_m ne doivent pas se trouver au-dessous de la ligne à 45°
- espacement minimal dY_m entre le milieu de l'antenne et les objets situés au-dessous de l'antenne dans le sens transversal. Les objets métalliques en-dehors de l'espacement dY_m ne doivent pas se trouver au-dessous de la ligne à 45°

Les valeurs nominales des espacements minimaux doivent être tirées des instructions du fabricant.

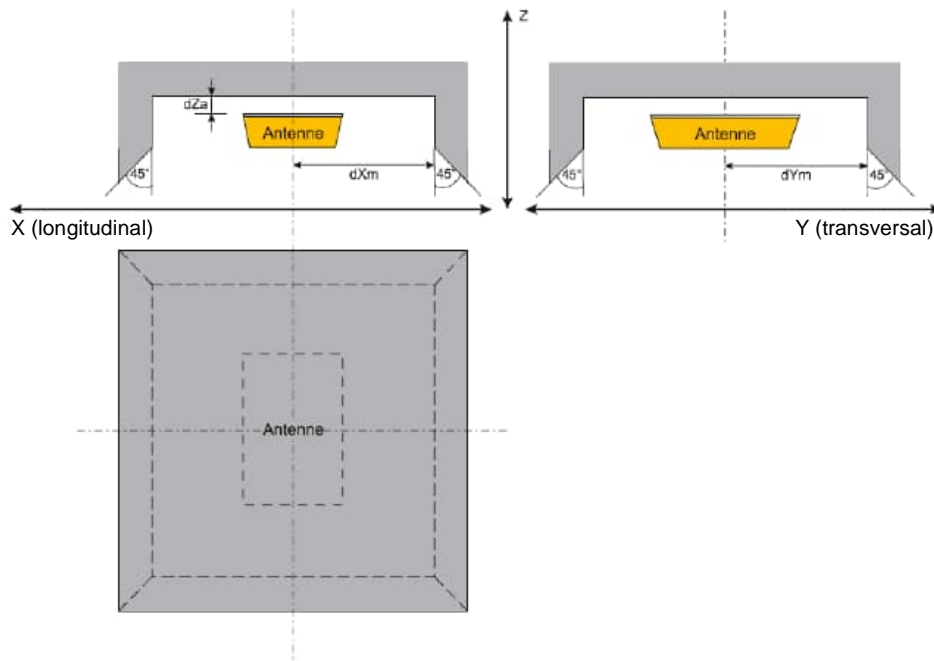


Figure 13: *Espacement libre d'objets métalliques sous le véhicule*

La fonction du système reste possible dans de nombreux cas où les espacements effectifs sont réduits par rapport aux valeurs limites. Une analyse détaillée des conditions d'installation devra être exécutée par le fournisseur du système.

5.5.3 Disposition pour les véhicules à crémaillère

L'antenne ETCS des véhicules à crémaillère doit être en règle générale installée en dehors de l'axe du véhicule afin de minimiser le décalage par rapport aux Eurobalises décentrées des tronçons à crémaillère. En règle générale, elle sera en général décalée de 250 mm par rapport à l'axe du véhicule. Le sens de montage de l'antenne ETCS sera optimisé en fonction des Eurobalises disposées longitudinalement par rapport à l'axe de la voie.

L'antenne ETCS doit être installée dans l'axe du véhicule lorsque les véhicules doivent pouvoir être tournés. Cette situation est à prendre en compte lorsque l'orientation des véhicules change après avoir parcouru des voies en triangle ou en boucle. Il est aussi possible de tourner des véhicules sur une plaque tournante. L'installation d'Eurobalises au long des tronçons à crémaillère est impossible dans ce cas. Seule une surveillance ponctuelle au moyen d'aimants est possible dans les tronçons à crémaillère.

5.5.4 Décalage latéral tolérable entre une Eurobalise et l'antenne

Un décalage latéral entre une Eurobalise installée dans la voie et l'antenne d'un véhicule la franchissant survient en particulier dans les courbes. Le décalage maximal est défini par le fabricant de l'antenne de véhicule. Ce paramètre important pour la disposition de l'antenne de véhicule doit être tiré des instructions du fabricant.

Lors de l'établissement du projet, il faut tenir compte de l'addition du décalage statique et du décalage dynamique provoqué par les mouvements de la suspension.

5.5.5 Antenne ETCS coulissante

Les véhicules qui doivent pouvoir circuler sur plusieurs réseaux d'infrastructures avec une disposition différentes des Eurobalises peuvent être équipés d'une antenne ETCS montée sur un support permettant un déplacement latéral.

L'antenne ETCS doit être positionnée et verrouillée dans la position requise aussitôt après le transfert d'un réseau à l'autre. Une annonce de la position effective de l'antenne ETCS doit être prévue dans la cabine de conduite. Le contrôle du positionnement correct doit être effectué de manière adéquate avant le premier engagement et fixé dans la prescription d'utilisation du véhicule.

5.5.6 Câble d'antenne

La longueur du câble d'antenne doit être de 4.47 m ou l'un de ses multiples, mais au maximum 35.76 m. La raison est liée aux réflexions induites par la longueur d'onde ($\lambda/2 = 4.47$ m) de la fréquence porteuse. Un câble d'antenne flexible spécial doit être utilisé lors de montage au bogie, sa résistance aux endommagements est moindre.

5.6 Récepteurs magnétiques

Les récepteurs magnétiques sont maintenus en fonction de l'application. Des récepteurs magnétiques sont nécessaires au minimum durant la phase de migration vers le nouveau système de contrôle de la marche des trains.

La compatibilité des récepteurs magnétiques existants avec le nouveau calculateur est à contrôler avec le fabricant. L'alimentation des récepteurs magnétiques est entre autres différente selon les modèles.

L'espace minimal entre les récepteurs magnétiques et l'antenne ETCS est de 50 cm. Les règles de montage du système précédent doivent aussi être observées.

5.7 Générateurs d'impulsions

Des générateurs d'impulsions sont nécessaires sur deux essieux indépendants l'un de l'autre. Chaque générateur d'impulsions doit comprendre deux canaux décalés de 90° et séparés galvaniquement du reste du véhicule. L'utilisation de ces signaux pour d'autres systèmes n'est pas admise.

Il convient autant que possible d'utiliser des essieux porteurs. Si des essieux moteurs doivent être utilisés, il convient d'éviter les premiers essieux du véhicule.

Les générateurs d'impulsions doivent être admis par le fabricant pour cette application.

5.8 Sorties

Le calculateur du véhicule possède, en plus des sorties sécurisées pour le serrage imposé et pour le serrage de service, deux sorties pour des fonctions spécifiques à l'entreprise ferroviaire. La sécurité ne doit pas dépendre uniquement de la fonction des sorties. Les applications connues sont énumérées dans le document de la gestion du système "répertoire des conditions propres à chaque réseau".

L'utilisation de ces sorties et les interfaces avec la commande du véhicule doivent être analysés globalement lors de la conception du projet. La compatibilité entre les utilisations dans le véhicule et leur activation par les installations fixes locales doit être prise

en compte en cas d'engagement d'un véhicule sur les réseaux de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure.

6 Conception du système

6.1 Mode de surveillance

Le standard ZBMS prévoit deux modes de surveillance qui peuvent être, au sens technique, choisis librement:

- surveillance continue avec Eurobalises et Euroloops
- surveillance ponctuelle avec aimants ou Eurobalises.

Le système permet de changer le mode de surveillance plusieurs fois sur le parcours d'une ligne.

La surveillance nécessaire est déterminée dans le cadre des dispositions des DE-OCF, DE 39.3.c. Le gestionnaire de l'infrastructure établit une analyse de risques pour tous les points de conflit potentiels sur la base de ces dispositions. Celle-ci sert de base au concept du contrôle de la marche des trains. Les points du réseau nécessitant une surveillance continue sont fixés dans ce concept.

Exemples de concepts:

- surveillance continue dans le domaine des gares et surveillance ponctuelle en pleine voie
- équipement de voie double avec aimants et Eurobalises pour chaque point durant la phase de migration, jusqu'à ce que tous les véhicules moteurs et voitures de commande soient transformés
- surveillance continue de l'ensemble des gares et des tronçons de pleine voie
- surveillance ponctuelle complétée par un contrôle de la vitesse en des points présentant un danger potentiel élevé, par exemple:
 - contrôles ponctuels de la vitesse
 - surveillance continue de la courbe de freinage devant des signaux déterminés
 - surveillance continue de la vitesse sur des fortes pentes en complément au dispositif de sécurité
 - surveillance continue de la vitesse sur des tronçons en courbe sélectionnés.

Il convient lors de la planification de veiller à la systématique, afin que les mécaniciens puissent conserver une vue d'ensemble. Le nombre de changements entre équipement initial et réalisation du concept doit être limité autant que possible durant la phase de migration. Le gestionnaire de l'infrastructure fixe dans les prescriptions de service le mode de surveillance à sélectionner lors de la mise en service du calculateur du véhicule en fonction de sa localisation.

6.2 Changement du mode de surveillance

6.2.1 Généralités

Seuls les principes généraux de la commutation sont présentés dans ce document. Les conditions détaillées du processus de commutation doivent être tirées de la documentation du fabricant.

Les distances minimales entre les éléments fixes de chaque système doivent être observées lors du changement de mode de surveillance. Ces espacements sont

déterminés par le temps de commutation du calculateur de véhicule et par la distance entre les récepteurs magnétiques et l'antenne ETCS sous le véhicule.

L'espacement minimal dans le sens de circulation correspondant entre des aimants et un groupe de balises lors du passage d'un tronçon équipé d'aimants à un tronçon équipé d'Euro-balises est de 50 m pour une vitesse de ligne maximale de 90 km/h. Un espacement plus court est possible en cas de manque de place, si la vitesse maximale est réduite. Cette situation doit être contrôlée et jugée de cas en cas.

Lorsque les points de l'équipement de voie sont équipés en parallèle d'aimants et d'Euro-balises, un groupe de balises de données fixes doit être prévu pour la commutation de la surveillance ponctuelle à la surveillance continue ou réciproquement.

Il est possible d'installer des Eurobalises en lieu et place d'aimants au sein de tronçons surveillés ponctuellement. Celles-ci reprennent les mêmes fonctions que les aimants. Cette variante peut être appliquée par exemple:

- si l'espacement minimal entre une Eurobalise et un aimant ne peut pas être respecté
- en tant qu'investissement préliminaire lors de transformations, afin de ne pas installer d'aimants pour une courte période.

La condition est que tous les véhicules soient équipés pour la réception des informations des Eurobalises.

6.2.2 Commutation de la surveillance ponctuelle à la surveillance continue

Lorsque le calculateur du véhicule est en mode de surveillance ponctuelle, il réceptionne et traite les informations des aimants et des Eurobalises. Le franchissement du premier groupe de balises d'un signal avancé ou principal provoque la commutation en mode de surveillance continue. Les informations de groupes d'aimants ne seront que réceptionnées mais plus traitées par le calculateur du véhicule à partir de ce point.

La quittance d'un "avertissement" transmise par des aimants doit être effectuée, avant que la commutation en surveillance continue soit opérée. Le délai maximal pour la quittance de l'avertissement peut être projeté. Il est en règle générale de 5 secondes, ce qui correspond par exemple à un parcours de 125 m à la vitesse de 90 km/h. Cette restriction ne concerne pas les chemins de fer qui n'utilisent pas la fonction "avertissement".

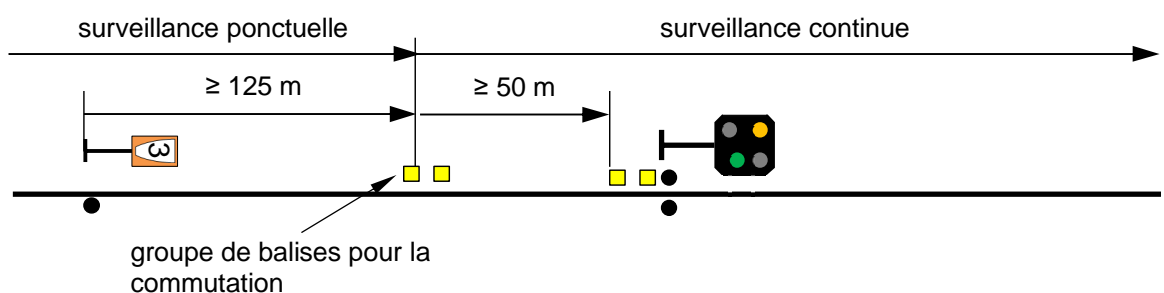


Figure 14: Commutation en cas d'équipement double de la ligne

Dans cet exemple, les aimants du système de surveillance ponctuelle existant sont maintenus dans le tronçon équipé pour la surveillance continue. La commutation ne peut pas être réalisée au groupe de balises du signal avancé en raison de la présence des aimants au même emplacement. Pour cette raison un groupe de balises de

données fixes supplémentaire doit être installé au minimum 50 m avant le signal avancé pour assurer la commutation. La distance minimale depuis le dernier groupe d'aimants pouvant transmettre l'avertissement jusqu'au premier groupe de balises est de 125 m si le délai de quittance est de 5 s et à une vitesse de 90 km/h. Un exemple typique de cette situation peut se produire avec un ralentissement temporaire.

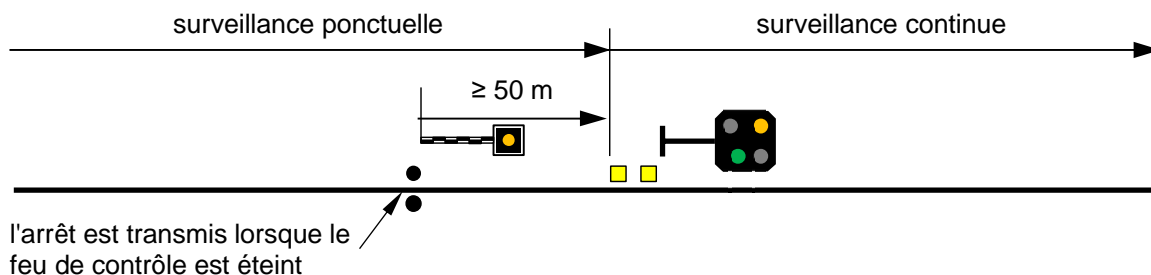


Figure 15: Commutation en cas d'équipement alterné de la ligne

Lorsque tous les véhicules sont équipés pour la surveillance continue, les équipements de voie seront équipés soit avec des aimants, soit avec des Eurobalises. La commutation de la surveillance peut dans ce cas être effectuée par le premier groupe de balises du tronçon équipé de la surveillance continue.

6.2.3 Commutation de la surveillance continue à la surveillance ponctuelle

Le processus de commutation du calculateur de véhicule de la surveillance continue à la surveillance ponctuelle doit être terminé avant de franchir le groupe d'aimants suivant. Une distance de 50 m doit être au minimum prévue pour cela.

Les informations des aimants sont réceptionnées mais pas traitées en surveillance continue. La commutation de la surveillance continue à la surveillance ponctuelle est programmée dans le télégramme de données du groupe de balises correspondant. Aucune information d'aimants ne doit être réceptionnée durant la commutation. Ce point doit être spécialement observé en cas d'équipement double de la ligne.

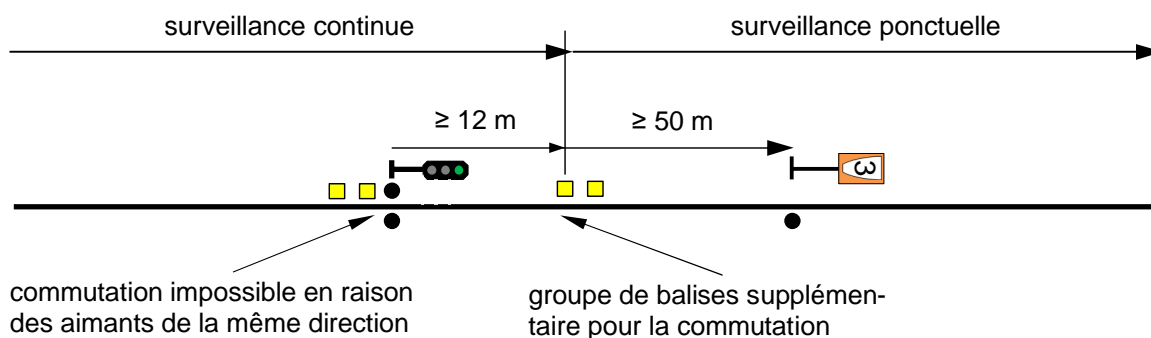


Figure 16: Commutation en cas d'équipement double de la ligne

La distance minimale du dernier groupe d'aimants au groupe de balises assurant la commutation doit être supérieure à l'espacement maximal entre les récepteurs magnétiques et l'antenne ETCS de tous les véhicules. Comme l'antenne ETCS peut être installée jusqu'à 12.5 m depuis l'avant du véhicule, l'espacement entre l'antenne ETCS et les récepteurs magnétiques est dans tous les cas inférieur à 12 m.

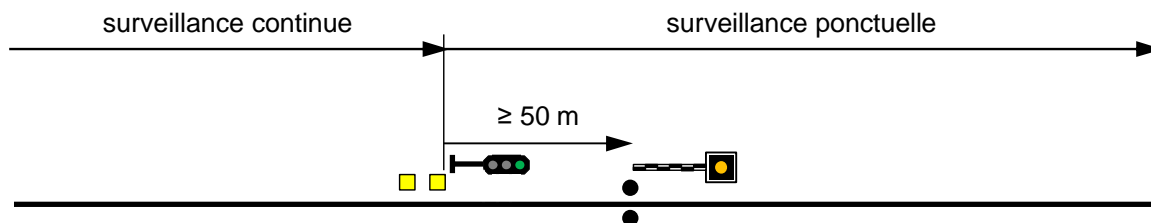


Figure 17: Commutation en cas d'équipement alterné de la ligne

L'équipement de voie est composé soit d'Eurobalises, soit d'aimants lorsque tous les véhicules sont équipés pour la surveillance continue. La commutation du mode de surveillance peut dans ce cas être initialisée par le dernier groupe de balises du tronçon surveillé continuellement.

6.3 Autorisation de circuler (MA)

6.3.1 Validité de l'autorisation de circuler

Le tronçon pouvant être parcouru est projeté dans chaque télégramme de données transmettant une autorisation de circuler. Cette autorisation de circuler correspond en général à la distance jusqu'au signal principal suivant.

Le groupe de balise suivant doit être saisi avant la fin de l'autorisation de circuler. Celui-ci transmet l'autorisation de circuler sur le tronçon suivant. L'extrémité de l'autorisation de circuler peut aussi être déterminée par le point d'arrêt limite devant un signal principal présentant l'arrêt ou un heurtoir.

Une installation de passage à niveau protégée au moyen d'un feu de contrôle n'a aucune fonction pour la protection de l'itinéraire (par ex. bloc). Il convient par conséquent d'accorder l'autorisation de circuler jusqu'au prochain signal principal, aussi lorsqu'un feu de contrôle est franchi sur le tronçon.

La fin de l'autorisation de circuler est projetée selon les cas en tant que EOA (end of authority) ou comme LOA (limit of authority). Cette différenciation influence le mode de libération possible à la fin du tronçon de même que l'affichage sur le DMI.

- Tous les modes de libération peuvent être projetés dans le cas d'une EOA.
La vitesse au but est 0 km/h.
Affichage au DMI:
- Avancer à la fin du tronçon de même que la libération manuelle ne peuvent pas être projetés dans le cas d'une LOA.
La vitesse au but peut avoir n'importe quelle valeur.
Affichage au DMI:



6.3.2 Vitesse au but à la fin de l'autorisation de circuler

La vitesse au but à la fin de l'autorisation de circuler de même que le mode de terminaison de l'autorisation de circuler sont projetés selon les critères suivants:

- 0 km/h, EOA, dans le cas d'un
 - signal avancé présentant l'*avertissement*, également lorsqu'un signal principal et un signal avancé sont installés au même emplacement
 - signal principal présentant l'image *itinéraire court*
 - signal de voie occupée
 - signal avancé éteint
 - signal auxiliaire
 - signal principal sans signal avancé au même emplacement, pour toutes les images de voie libre, lorsque le signal suivant est un signal principal pouvant présenter l'*arrêt*
par ex. dans le cas d'un signal de sortie lorsque un signal avancé manque avant le signal d'entrée de la prochaine gare
 - d'un itinéraire se terminant devant un heurtoir
- 0 km/h, LOA, dans le cas d'un
 - signal principal sans signal avancé au même emplacement pour toutes les images de voie libre. Le signal suivant doit être un signal avancé
- La vitesse maximale signalée, le cas échéant la vitesse maximale de l'installation dans le cas d'un
 - signal avancé
 - signal principal et avancé au même emplacement, lorsque le signal avancé présente une *annonce de voie libre* ou une *annonce de vitesse*
 - signal principal présentant *voie libre* ou une *exécution de vitesse*. Le signal suivant doit présenter simultanément une image de voie libre.

Exemples:

L'autorisation de circuler jusqu'au prochain signal principal est transmise au franchissement d'un signal principal. Elle se termine par une LOA avec vitesse au but 0 km/h. Un signal avancé est installé à la distance de freinage du signal principal suivant.

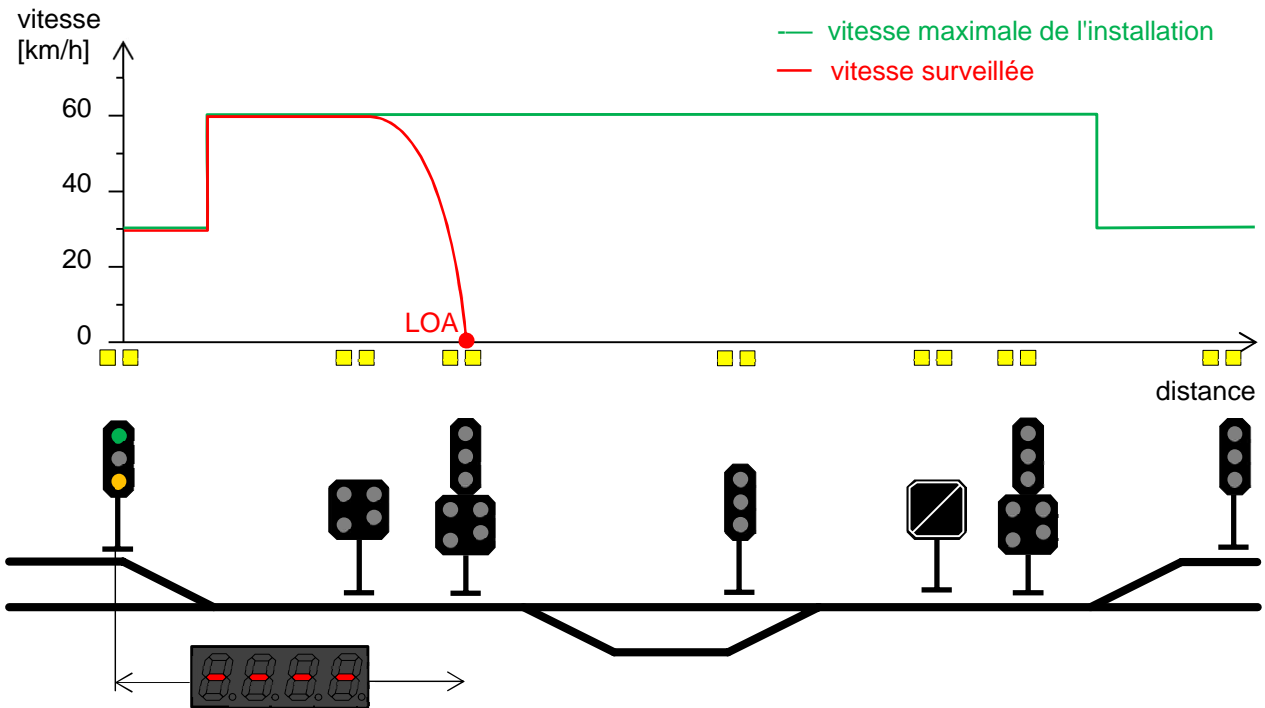


Figure 18: Autorisation de circuler au signal de sortie

Une autorisation de circuler jusqu'au signal suivant est transmise lors du passage dans une gare, au signal avancé d'entrée puis au signal d'entrée. Elle se termine par une LOA avec la vitesse maximale correspondante. Une autorisation de circuler jusqu'au signal principal suivant est transmise au franchissement du signal de sortie. Elle se termine dans ce cas par une EOA. Un signal avancé manque avant le signal principal suivant.

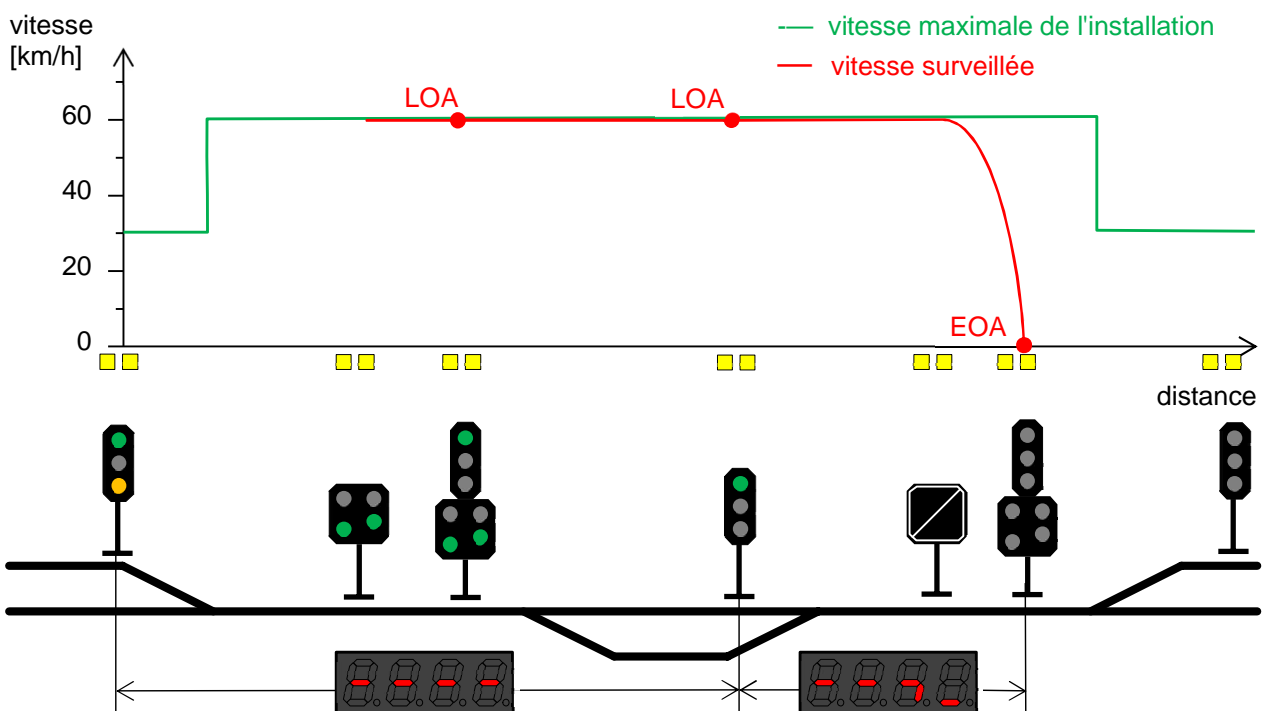


Figure 19: Autorisation de circuler au passage ainsi que lorsqu'un signal avancé manque

La libération s'effectue dans cet exemple sans signal avancé au moyen d'un groupe de balises infil. L'autorisation de circuler se termine avec l'image *itinéraire court* par une EOA au signal principal présentant l'arrêt.

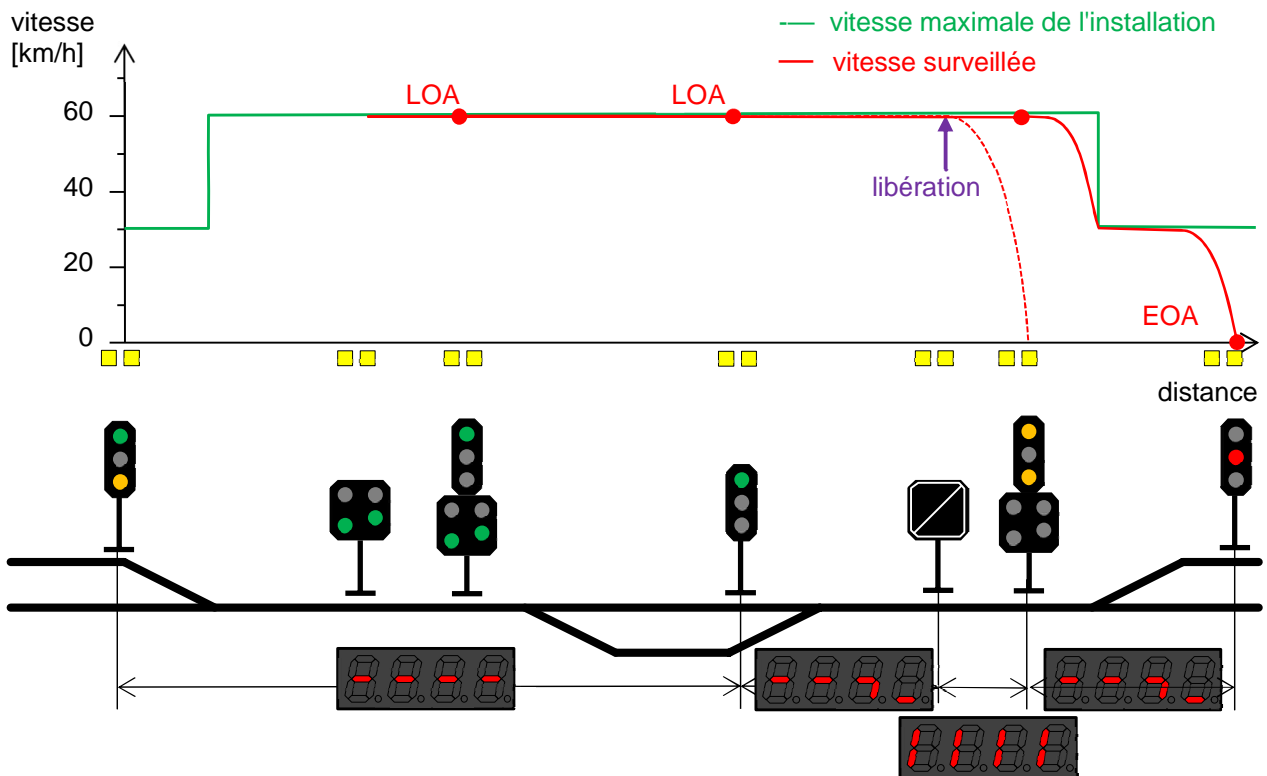


Figure 20: Autorisation de circuler avec l'itinéraire court

6.3.3 Avancer à la fin de l'autorisation de circuler

Le but de l'autorisation de circuler (MA) est fixé au point d'arrêt limite de l'itinéraire de train. Le but peut être fixé dans la distance de glissement au-delà du point d'arrêt limite, afin de compenser les effets des tolérances de la mesure de la distance parcourue.

Avancer avec la vitesse d'approche à la fin de l'autorisation de circuler sera projeté lorsque:

- aucune Euroloop n'est installée au but
- un heurtoir se trouve au but, afin qu'il soit possible d'avancer jusqu'au heurtoir malgré les tolérances de mesure de la distance parcourue.

6.3.4 Pas d'autorisation de circuler

Un arrêt absolu est projeté dans le télégramme dans les cas:

- d'un signal principal présentant l'arrêt
- d'un signal principal éteint.

6.3.5 Plusieurs buts

Lorsque plusieurs parcours sont possibles avec la même image de signal, mais des buts situés à des distances différentes, la distance la plus courte sera prise en compte dans le télégramme de données. La distance sera corrigée pour les buts plus éloignés par des Eurobalises au long du parcours.

Une différenciation du parcours doit être prévue lorsque plusieurs itinéraires sont signalés avec la même image de signal:

- tous les parcours peuvent être couverts par le même télégramme lorsque les vitesses et seuils de vitesses sont identiques pour tous les parcours. Une correction de la distance par des Eurobalises installées au long du parcours est suffisante si les buts sont situés à une distance différente.
- un critère supplémentaire doit être utilisé si des vitesses différentes doivent être surveillées. Cette fonction doit être prise en compte dans le câblage, car elle doit être reliée à l'unité électronique d'équipement de voie installé au signal. On utilisera par exemple un des critères suivants:
 - l'image d'un indicateur de numéro de voie ou d'un indicateur de direction
 - l'image d'*avancer* d'un signal nain spécifique
 - la position d'une aiguille
- Les enclenchements électroniques peuvent communiquer la différenciation du parcours par la transmission de données. Les données de projets de l'enclenchement doivent être adaptées spécifiquement.

6.4 Profil de vitesse statique (SSP)

6.4.1 Vitesse surveillée

Le système est applicable jusqu'à la vitesse de 160 km/h.

Les vitesses à surveiller sont transmises dans le télégramme de données. Le profil de vitesse statique, désigné par static speed profile (SSP), est projeté. Il comprend:

- la vitesse maximale générale jusqu'à la fin de l'autorisation de circuler
- la vitesse au but à la fin de l'autorisation de circuler
- par télégramme de données jusqu'à quatre tronçons avec une vitesse réduite, lesquels peuvent se recouvrir. Si ces quatre tronçons ne suffisent pas, des groupes de balises supplémentaires peuvent être installés pour transmettre des profils de vitesse statiques successifs.

Tous les genres de limitation de la vitesse par rapport à la vitesse maximale générale sont indifféremment désignés comme vitesse réduite:

- réduction de vitesse signalée dans des courbes
- vitesse d'entrée ou de sortie d'une gare selon les tableaux de parcours
- vitesses signalées en correspondance avec les images des signaux.

Les vitesses réduites peuvent se poursuivre sur les tronçons suivants. Même leur commencement peut être projeté dans le tronçon suivant.

Les ralentissements temporaires ne sont en règle générale pas programmés dans le paquet 44, mais dans les données ETCS du paquet 65.

La vitesse surveillée statiquement ne doit d'une manière générale pas être plus restrictive que la vitesse admise par les prescriptions de circulation des trains. Ceci doit être particulièrement pris en compte pour les seuils de vitesse. La vitesse surveillée n'est pas indiquée au mécanicien de locomotive et il n'a pas la possibilité de s'adapter à une surveillance plus restrictive.

La surveillance d'une vitesse réduite sera autant que possible limitée au tronçon influençant la sécurité. Il n'est pas nécessaire de surveiller un seuil de vitesse défini dans les prescriptions de circulation, si le point de danger effectif est moins restrictif.

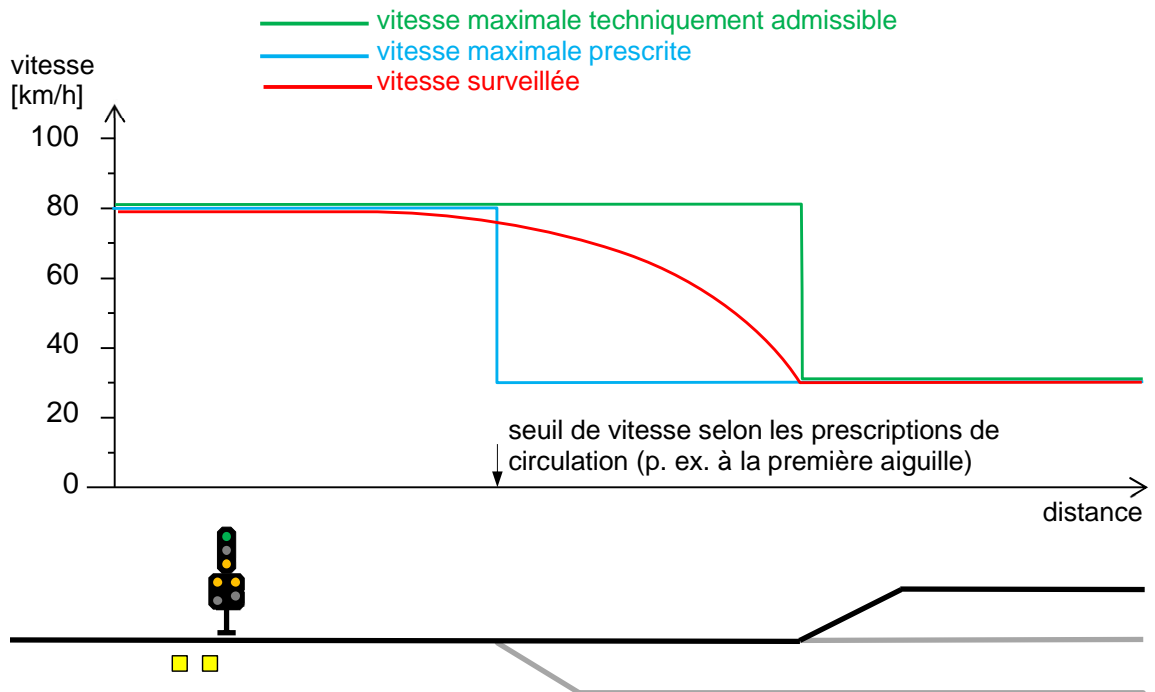


Figure 21: Seuil de vitesse

Si la courbe de freinage dynamique avant une vitesse réduite d'un tronçon commence avant le début de ce tronçon, il faut projeter cette vitesse réduite dans le tronçon précédent. Il est possible comme alternative de projeter une vitesse au but, à la fin du tronçon, qui garantisse le freinage avant le seuil de vitesse suivant.

6.4.2 Surveillance de la longueur du train

La longueur du train est par principe surveillée lors d'une augmentation de la vitesse.

On renonce sciemment à la surveillance de la longueur du train:

- lorsque la vitesse réduite est liée à une image de signal maintenue restrictive. Lorsqu'une image de signal plus restrictive est signalée en raison d'entrées simultanées ou de distance de freinage réduite sur le tronçon suivant, le train doit pouvoir accélérer immédiatement après commutation du signal à une image supérieure
- lors de la surveillance d'une installation de passage à niveau
- à la fin d'un tronçon avec marche à vue
 - à la fin d'une zone pour les tramways, pour autant que la vitesse ne soit pas en plus limitée en fonction de la géométrie de la voie
 - aux abords des quais dans une gare sans accès dénivelé aux quais
 - lors d'une entrée sur voie occupée. Le départ du train lorsque le signal de sortie montre la voie libre doit être possible sans restriction
 - lors de l'utilisation du signal auxiliaire. Le départ du train lorsque le signal de sortie montre la voie libre doit être possible sans restriction.

6.4.3 Exemple

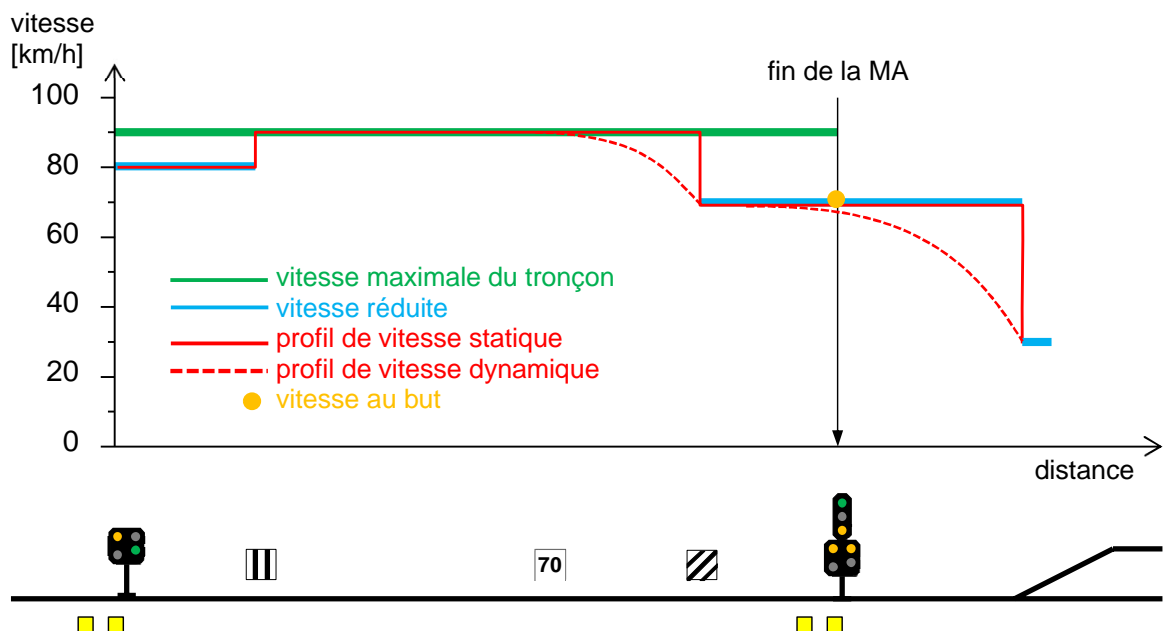


Figure 22: Exemple de SSP

La vitesse maximale générale du tronçon considéré est de 90 km/h. L'autorisation de circuler (MA) transmise par le groupe de balises du signal avancé est valable jusqu'au signal principal. La vitesse au but à la fin de la MA est de 70 km/h. Trois vitesses réduites sont programmées:

- la première vitesse réduite de 80 km/h commence immédiatement et se termine sur le tronçon
- la seconde vitesse réduite de 70 km/h commence sur le tronçon et se termine après la fin du tronçon
- la troisième vitesse réduite de 30 km/h commence après la fin du tronçon. Elle est programmée afin que la courbe de freinage dynamique commence à temps avant la fin du tronçon.

Le groupe de balises du signal principal transmet l'autorisation de circuler sur le tronçon suivant ainsi que le SSP correspondant. Ces nouvelles données remplacent les données encore valables transmises par le groupe de balises du signal avancé.

6.5 Profil des déclivités

6.5.1 Constitution du profil des déclivités

Le profil des déclivités (ou profil en long GP) doit être projeté pour chaque tronçon. Le profil des déclivités doit couvrir l'ensemble du tronçon jusqu'à la fin de l'autorisation de circuler.

Si le profil de vitesse statique doit être projeté au-delà de la fin de l'autorisation de circuler, le profil des déclivités sera projeté au minimum jusqu'à la fin du profil de vitesse statique. Ceci est nécessaire pour un calcul correct des courbes de freinage dynamiques.

Les rampes sont saisies en tant que déclivités positives. Les pentes sont traitées comme des déclivités négatives. Il est possible d'attribuer une à trois déclivités par groupe de balises et image de signal.

Le profil des déclivités sera calculé et les valeurs arrondies de la même manière que décrit dans les prescriptions de circulations des trains. Les changements de déclivité inférieurs à 2 ‰ seront ignorés. Il convient autant que possible d'éviter de simplifier le profil des déclivités au-delà de ce principe.

6.5.2 Prise en compte par le calculateur du véhicule

Le calculateur du véhicule détermine la courbe de freinage en fonction de la plus forte pente, respectivement de la plus faible rampe au long de la distance de freinage. Les déclivités qui se trouvent déjà en retrait de la position minimale atteinte, admise par la queue du train, ne sont plus prises en compte.

6.5.3 Simplification du profil des déclivités en raison des propriétés du système

On calculera et projettera un profil en long simplifié équivalent si le profil en long est composé en plus de trois déclivités. La plus forte pente, respectivement la plus faible rampe du tronçon est prise en compte pour une simplification sans compromis du profil des déclivités. Des dérogations à ce principe sont nécessaires selon les situations:

- dans une zone où aucune courbe de freinage avant un seuil de vitesse n'est calculée, la déclivité introduite dans le système n'a pas d'influence. Cette déclivité peut être ignorée. La déclivité dans la zone de la courbe de freinage précédente ou suivante peut être prise en compte
- si la déclivité doit être recalculée dans une zone où une courbe de freinage est générée, on peut calculer la rampe ou la pente moyenne de cette zone. Le domaine d'une courbe de freinage correspond à la distance de freinage ou à la distance du signal avancé additionnée de la longueur des plus longs trains
- la plus forte pente, respectivement la plus faible rampe dans les derniers 100 m avant un signal principal ne doit pas être ignorée
- le profil des déclivités peut être calculé séparément pour chaque direction.

6.5.4 Simplification du profil des déclivités en fonction des courbes de freinage

La courbe de freinage sera initialisée en conséquence plus tôt ou plus tard en cas de profil en long irrégulier. Cette influence sera particulièrement prononcée lorsqu'une courte pente prononcée est incluse dans un chemin de freinage de plus faible déclivité. La courte forte pente influence le calcul de la courbe de freinage de manière tellement restrictive que deux situations inopportunes peuvent apparaître:

- la courbe de freinage débute avant même le signal avancé
- l'approche du but ne peut se faire qu'à une vitesse très réduite.

Il est conseillé dans ce cas de calculer une déclivité moyenne et de simplifier en conséquence le profil en long.

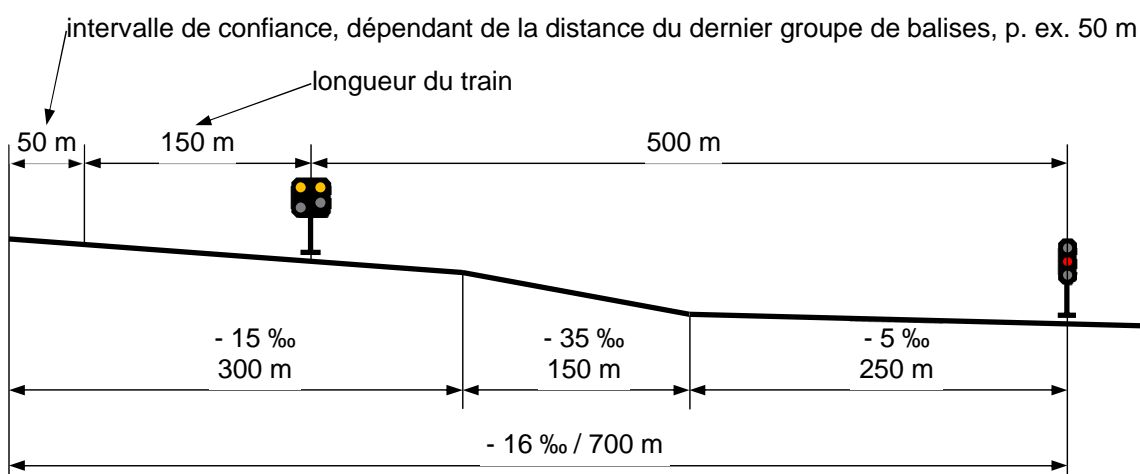


Figure 23: Pente moyenne

Dans cet exemple, si toutes les déclivités effectives étaient projetées, le système calculerait la courbe de freinage avant le signal en fonction d'une pente de 35 ‰. La pente de 5 ‰ n'est prise en compte seulement après que la position minimale admise de la queue du train l'a atteinte. La courbe de freinage serait ainsi engagée plus tôt que nécessaire. Une courbe de freinage optimale sera calculée si la pente moyenne du chemin de freinage est prise en compte dans le projet.

6.6 Libération

6.6.1 Principes

Le mode de libération d'une courbe de freinage doit être projeté pour chaque but de l'autorisation de circuler. La libération peut être effectuée par:

- une Euroloop
- la libération manuelle
- avancer avec la vitesse d'approche à la fin de l'autorisation de circuler
- un groupe de balises dans le chemin de freinage.

Le mode de libération adéquat dépend des conditions locales et des besoins de l'exploitation.

Un empêchement du départ ne peut être réalisé qu'au moyen d'une Euroloop.

Avancer à la fin de l'autorisation de circuler et la libération manuelle sont exclus lorsqu'une Euroloop est installée.

6.6.2 Libération par Euroloop

Une Euroloop doit obligatoirement être projetée lorsqu'un empêchement du départ doit être réalisé:

- devant un signal de voie
 - d'une manière générale lorsqu'un point d'arrêt d'exploitation (quai) se trouve devant le signal de voie.
La sécurité est assurée avec la libération manuelle si la distance de glissement jusqu'au point de danger est suffisante pour garantir l'arrêt à partir de la vitesse de libération. Cette condition n'est remplie qu'en peu de cas. De fréquents serrages imposés en raison d'oubli de la libération par le mécanicien de locomotive sont à craindre, si la libération manuelle n'est que rarement projetée. Il est recommandé d'installer une Euroloop pour une libération automatique sans manipulation par le mécanicien de locomotive.
- devant un signal de groupe
 - pour chaque voie en cas d'utilisation libre des voies
 - pour la voie de la direction correspondante en cas d'utilisation d'une voie prescrite.

La nécessité d'installer une Euroloop est déterminée pour les autres signaux en fonction de plusieurs critères:

- les critères d'exploitation seront déterminants si la libération manuelle est admissible
 - une Euroloop évite une augmentation du temps de parcours en raison du respect de la vitesse de libération
- une Euroloop sera en général installée si la libération manuelle n'est pas admissible. Il est possible d'en déroger s'il est supportable pour l'exploitation d'avancer avec la vitesse d'approche pour le franchissement du signal.

La longueur maximale d'une Euroloop est déterminée en fonction des critères suivants:

- le signal doit être visible depuis le début de l'Euroloop, dans des conditions normales (de jour, pas de brouillard)
- l'attribution sans équivoque du signal par le mécanicien de locomotive doit en outre être assurée dans les installations à plusieurs voies
- le début de l'Euroloop peut être projeté en vue d'un signal répétiteur ou d'un indicateur de voie libre qui est installé avant le signal principal.
- la longueur technique maximale d'une Euroloop est de 800 m.

La longueur minimale d'une Euroloop est déterminée en fonction des critères suivants:

- le début de l'Euroloop doit être situé avant le point d'arrêt usuel des trains les plus courts afin que l'empêchement du départ agisse
- le début de l'Euroloop doit être situé avant le point d'arrêt de trains de service courts, si le but de la courbe de freinage est projeté au-delà du point de danger. Le début de l'Euroloop peut ainsi devoir se trouver bien avant le début du quai.

La longueur optimale d'une Euroloop est déterminée, en respectant sa longueur minimale et sa longueur maximale, en fonction des critères suivants:

- la longueur minimale sera projetée si aucun train ne doit passer sans arrêt
- la longueur optimale de l'Euroloop sera déterminée en fonction de la vitesse des trains passant sans arrêt. Le mécanicien de locomotive ne devrait pas devoir continuer à freiner lorsque le signal principal commute de l'*arrêt* à *voie libre* alors que le train s'en approche
- comme le chevauchement provoque souvent des lacunes de réception, il est recommandé d'éviter autant que possible dans une voie le chevauchement des Euroloops des deux directions
- il convient d'éviter que la résistance de terminaison de câble d'une Euroloop de la direction opposée, de même que le long du rail proche d'une voie adjacente, ne se trouve à la hauteur du point d'arrêt des trains (+ / - 20 m). Il convient d'examiner si l'Euroloop concernée peut être raccourcie ou si elle doit être rallongée. La résistance de terminaison de câble émet avec un niveau plus élevé que le câble rayonnant. Le signal de l'Euroloop de la direction opposée ou de la voie adjacente peut, à la hauteur de sa résistance de terminaison de câble, masquer le signal de l'Euroloop de la propre direction.

La vitesse au but du tronçon est supprimée par le télégramme de l'Euroloop pour être remplacée par la vitesse valable au-delà du signal sur le tronçon suivant. Des vitesses réduites inférieures éventuellement projetées dans le profil de vitesse statique restent actives.

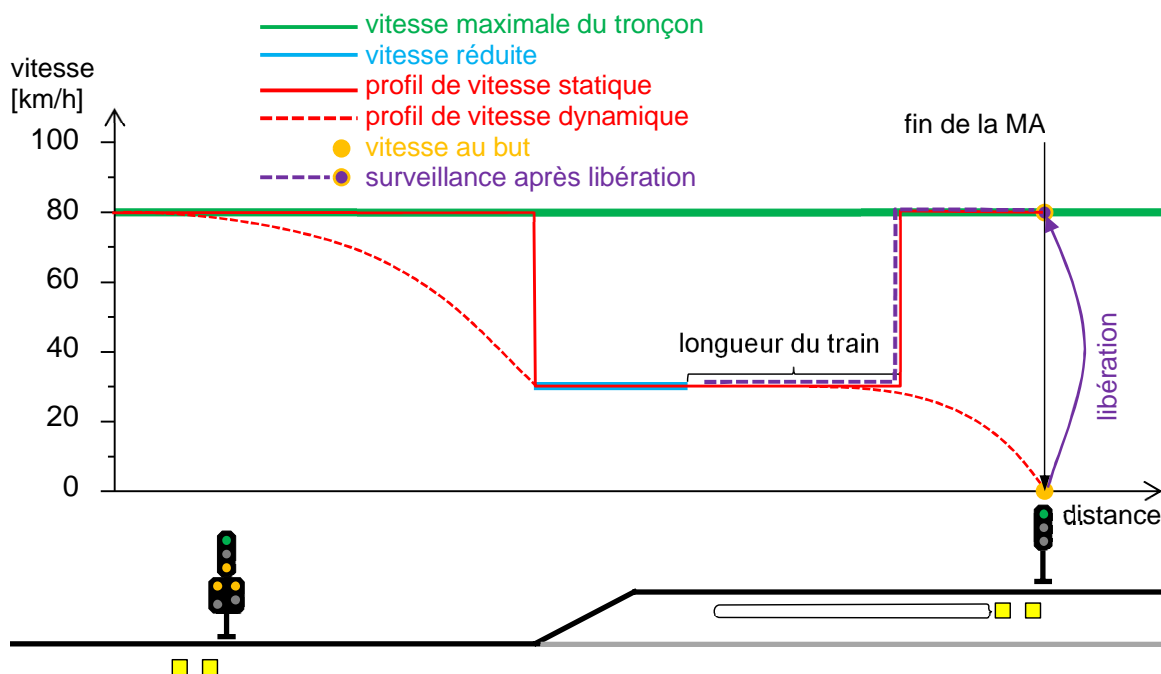


Figure 24: Libération par une Euroloop

La vitesse au but décrite dans l'exemple passe de 0 à 80 km/h lorsque le signal commute de l'arrêt à voie libre. La surveillance de vitesse à 30 km/h au passage de l'aiguillage reste active jusqu'à ce que la queue du train l'ait franchie.

Il est impossible de réaliser une activation sélective par voie des Eurobalises et des Euroloops des signaux de sortie dans une gare avec utilisation prescrite de la voie et branchements talonnables. La disposition des éléments doit être projetée en fonction de l'attribution des voies.

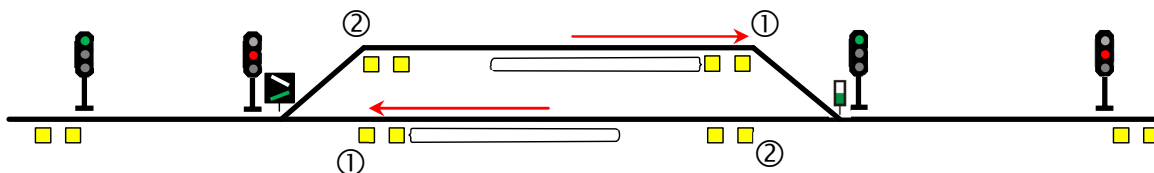


Figure 25: Disposition dans une gare avec branchements talonnables

Un empêchement du départ ne peut pas être réalisé dans cette installation pour la "contre-voie". Un train au départ de cette voie pourra cependant être surveillé à la vitesse de 10 km/h à l'approche du groupe de balise ②.

La sortie ne sera normalement rendue possible, que depuis la voie prescrite aux trains entrant en gare:

- ① groupe de balises de données transparentes et Euroloop
 - les données transmises en direction de la pleine voie sont définies en fonction de l'image présentée par le signal de sortie
 - une correction de la distance est transmise dans la direction opposée
- ② groupe de balises de données fixes
 - l'arrêt est toujours transmis en direction de la pleine voie
 - une correction de la distance et l'annonce de l'Euroloop sont transmises dans la direction opposée.

Des groupes de balises de données transparentes devront être installés dans la voie normale de la direction opposée, si une sortie doit être possible depuis chacune des deux voies. Un cas d'application est lorsque des trains doivent changer de direction dans cette gare. Il convient de prévoir:

- le télégramme de données transmis au signal d'entrée présentant une image de voie libre comprendra "avancer à la fin de l'autorisation de circuler"
- ① groupe de balises de données transparentes et Euroloop
 - les données transmises en direction de la pleine voie sont définies en fonction de l'image présentée par le signal de sortie
 - une correction de la distance est transmise dans la direction opposée
 - ② groupe de balises de données transparentes
 - les données transmises en direction de la pleine voie sont définies en fonction de l'image présentée par le signal de sortie
 - une correction de la distance et l'annonce de l'Euroloop seront transmises dans la direction opposée. "Avancer à la fin de l'autorisation de circuler" sera ainsi annulé.

6.6.3 Libération manuelle

La libération manuelle sera autorisée là où l'on n'installe pas d'Euroloop. La condition nécessaire est une distance de glissement suffisante du signal principal au point de danger. Le point de danger est constitué spécialement par:

- le signal de limite de garage d'une aiguille
- la pointe d'une aiguille
- une installation de passage à niveau
- le point où se situe la queue d'un train précédent lors d'un arrêt régulier, par exemple le début d'un quai.

La distance de glissement nécessaire pour admettre la libération manuelle est définie de manière différenciée:

- Pour autant qu'il n'y ait pas de point d'arrêt de l'exploitation entre le signal avancé et le signal principal, la distance de glissement doit correspondre aux conditions fixées dans les DE-OCF, DE 39.3.a, chiffre 4.3.2, mais atteindre au minimum 40 m.
- Dans les autres cas, le chemin de freinage depuis l'activation du serrage imposé jusqu'au point de danger doit suffire à garantir l'arrêt depuis la vitesse de libération pour les catégories de freinage usuelles. Une exception est possible après analyse des risques locaux effectifs et doit être déclarée dans la procédure d'approbation des plans.

Pour la pointe d'une aiguille, le risque doit être évalué si l'aiguille en mouvement peut être franchie par un train dépassant éventuellement le signal principal.

Si ces conditions ne sont pas remplies, il faudra soit installer une Euroloop, soit le franchissement du but ne pourra qu'être effectué en avançant à la vitesse d'approche.

La distance à l'approche du signal à partir de laquelle la libération manuelle sera autorisée, doit être fixée pour chaque signal. La libération manuelle ne doit être autorisée que lorsque le signal est visible dans des conditions normales (de jour, pas de brouillard). L'attribution correcte du signal à la voie par le mécanicien de locomotive doit en outre assurée dans les installations à plusieurs voies.

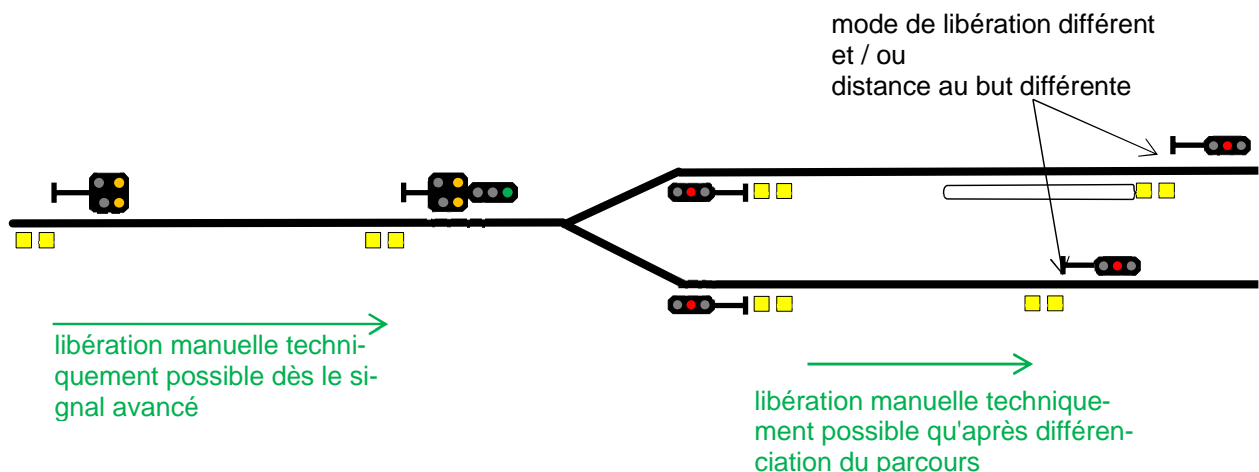


Figure 26: *Projet de la libération manuelle*

Le système permet d'autoriser la libération manuelle dès le signal avancé. Une restriction subsiste cependant lorsque plusieurs parcours de train avec des buts différents peuvent être établis depuis un signal avancé avec la même image de signal. La libération manuelle ne sera possible dans ce cas qu'après que le but du parcours ait été défini.

Il convient de fixer la vitesse de libération uniformément pour tout le réseau. Les critères suivants sont à observer:

- valeur maximale 40 km/h
- la vitesse de libération doit en règle générale garantir l'arrêt avant l'aiguille d'entrée en cas de franchissement d'un signal d'entrée à l'arrêt
- il est le plus souvent opportun de reprendre la vitesse attribuée à l'image 2.

6.6.4 Signal répéteur avec séparation de la voie

La prescription de séparer les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie et de différencier la signalisation aux signaux répéteurs est fixée dans les DE-OCF, DE 39.3.a, chiffre 2.7 ainsi que dans le compendium installations de sécurité R RTE 25026, chiffre 3. Lorsqu'une telle séparation est exigée, le signal répéteur ne doit présenter une image valable de voie libre que si le dernier tronçon de contrôle de l'état libre de la voie n'est pas occupé et que le signal principal présente une image de voie libre. Le contrôle de la marche des trains sera conçu en fonction de la disposition de l'installation de sécurité.

Un groupe de balises de données transparentes et une seconde Euroloop doivent être projetés près du signal répéteur. Ce groupe de balises et l'Euroloop correspondante seront activés en fonction de l'image présentée par le signal répéteur.

Le raccordement du groupe de balises et du modem Euroloop près du signal répéteur peut être prévu à choix:

- raccordement au LEU, respectivement LEU slave du signal de voie avec un modem Euroloop supplémentaire
 - le critère supplémentaire nécessaire de la signalisation au signal répéteur doit être tiré de l'enclenchement et être relié au signal
- installer un LEU supplémentaire raccordé au signal répéteur
 - l'image de signal présentée par le signal répéteur doit être saisie.

Lors du franchissement du signal répéteur, celui-ci ne doit retomber à l'avertissement que lorsque le mécanicien d'un véhicule moteur avec un avant-corps (par. ex. locomotive de manœuvre) ne peut plus voir le signal répéteur. Sinon le mécanicien devrait attendre l'arrêt au signal principal, alors que celui-ci présente une image de voie libre valable. De même l'antenne ETCS, disposée jusqu'à 12 m derrière le premier essieu, doit avoir franchi le groupe de balises correspondant au signal répéteur, avant que celui-ci ne retombe à l'avertissement.

Pour ces raisons, le dispositif de contrôle de l'état libre de la voie doit être disposé au minimum 15 m au-delà du groupe de balises.

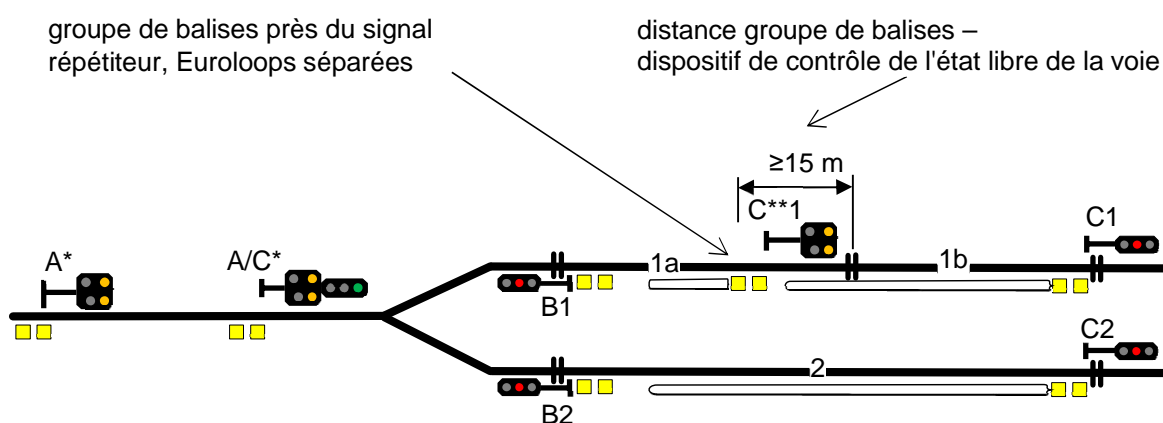


Figure 27: Equipement d'un signal répéteur avec séparation de la voie

La signalisation et le projet du contrôle de la marche des trains sont dépendants de l'état du tronçon de contrôle de l'état libre de la voie au-delà du signal répéteur.

voie 1b	signal répéteur C**1			signal principal C1		
	image	gr. de balises	Euroloop	image	gr. de balises	Euroloop
libre ou occupée	avertissement	arrêt au C1	arrêt	arrêt	arrêt	arrêt
libre	voie libre	selon l'image de signal	libération	voie libre	selon l'image de signal	libération
occupée	avertissement	arrêt au C1	arrêt	voie libre	selon l'image de signal	libération

6.6.5 Avancer à la fin de l'autorisation de circuler

Il convient de projeter une vitesse d'approche maximale de 10 km/h lorsque le train doit avancer à la fin de l'autorisation de circuler. Les marges de dépassement sont réduites dans le cas de la vitesse d'approche. Cela signifie que l'avertissement sera émis dès que la vitesse d'approche est atteinte.

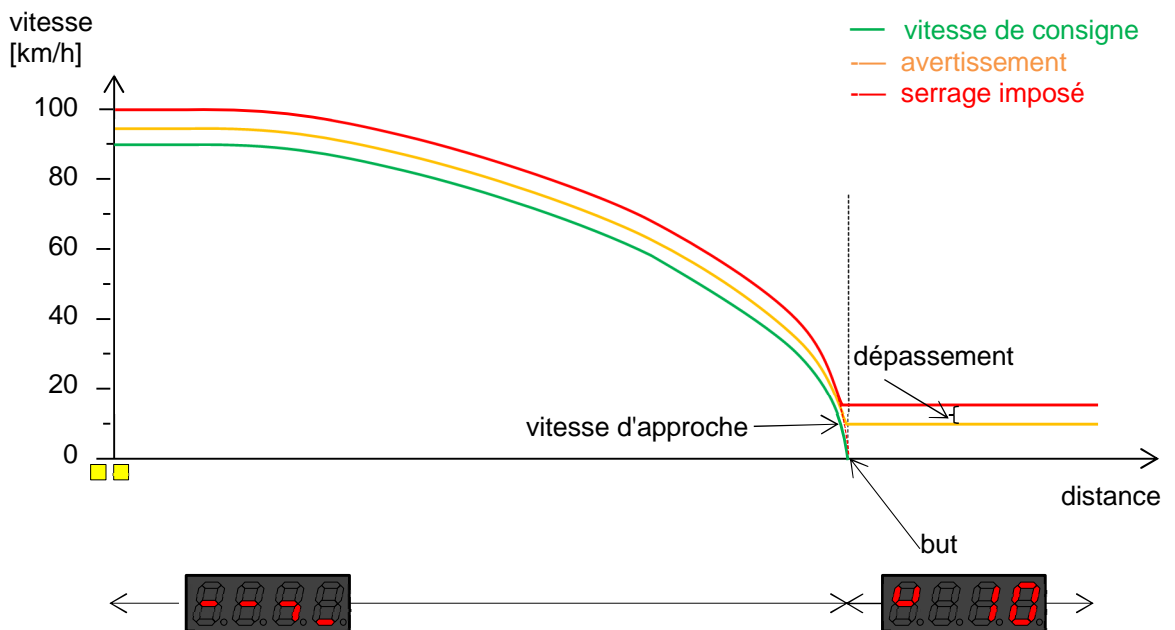


Figure 28: Avancer à la fin de l'autorisation de circuler

Avancer à la fin de l'autorisation de circuler sera projeté:

- quand la libération manuelle est projetée à un signal principal
- à un signal principal ou ni la libération manuelle n'est autorisée ni une Euroloop n'est installée
- en cas d'entrée sur une voie en cul de sac, afin que le train puisse avancer jusqu'au heurtoir malgré les tolérances de l'odométrie.

Avancer à la fin de l'autorisation de circuler et une Euroloop ne sont pas admis au même endroit.

6.6.6 Libération au moyen d'une Eurobalise dans le chemin de freinage

Un groupe de balise installé dans le chemin de freinage permet la libération à la vitesse du tronçon suivant comme avec une Euroloop. Un groupe de balises infill est combinable avec toutes les possibilités de libération, elle n'a cependant aucune utilité si une Euroloop est installée.

Exemples typiques d'utilisation:

- libération automatique à un signal répétiteur suivie de la libération manuelle à l'approche du signal principal
- libération automatique en un point spécifique à l'approche du signal principal ainsi que libération manuelle lorsque le signal n'est mis à voie libre qu'après franchissement du groupe de balises
- libération automatique en un point spécifique à l'approche du signal principal ainsi qu'avancer avec la vitesse d'approche à la fin de l'autorisation de circuler, lorsque le signal n'est mis à voie libre qu'après franchissement du groupe de balises
- libération automatique après une halte située entre le signal avancé et le signal principal, lorsque celui-ci est mis systématiquement à voie libre pour les trains avec arrêt qu'après franchissement du signal avancé
- lorsque la libération manuelle ne peut pas être admise.

6.7 Annonce des Euroloops

6.7.1 Annonce d'une Euroloop

Seule une Euroloop annoncée sera traitée par l'équipement embarqué du véhicule. L'annonce de l'Euroloop comprend la clé de l'Euroloop ainsi que le sens de marche correspondant. Lors de l'attribution des clés, il faut veiller à ce que deux Euroloop ayant une clé identique ne puissent en aucun cas être reçues simultanément. Sur une voie en gare, les Euroloops des deux directions seront annoncées. En pleine voie, seules les Euroloops de la propre direction seront en général annoncées, le changement de direction d'un train circulant avec usage des signaux principaux étant généralement exclu.

L'annonce de l'Euroloop est transmise dans le télégramme de données du dernier groupe de balises franchi avant l'Euroloop.

La distance d'exécution pour le propre sens de marche est transmise conjointement au mode de libération. Celle-ci correspond à la distance jusqu'au point à partir duquel la libération est rendue possible.

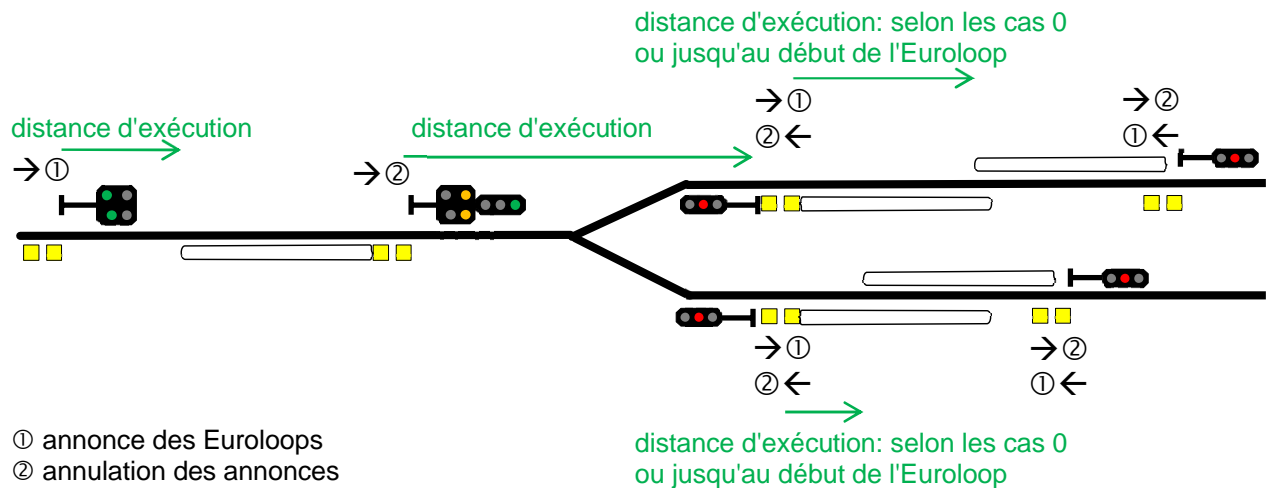


Figure 29: Annonce des Euroloops

Il est avantageux de projeter la distance d'exécution 0 si une Euroloop devait être prolongée ultérieurement. Cette extension peut être réalisée sans intervenir dans la programmation des groupes de balises. Cependant, le départ d'un train qui se serait arrêté avant le début de l'Euroloop s'effectue, comme dans le cas d'un dérangement à l'Euroloop, avec limitation à 10 km/h.

Il convient de projeter la distance d'exécution 0 lorsque le but de la courbe de freinage est situé au-delà du point de danger. Si un train s'arrête avant le début de l'Euroloop et redémarre sans assentiment, alors que le signal présente toujours *l'arrêt*, sa vitesse sera limitée à 10 km/h. Un serrage imposé sera ensuite immédiatement provoqué, dès la réception du télégramme de l'Euroloop. Le franchissement du point de danger est ainsi exclu.

6.7.2 Désannonce des Euroloops

La désannonce de toutes les Euroloops est projetée dans le télégramme de données du groupe de balises du signal principal à la fin de l'Euroloop.

Dès qu'une nouvelle Euroloop est annoncée, les Euroloops annoncées précédemment sont immédiatement désannoncées par le logiciel de l'équipement embarqué.

6.7.3 Voies reliées entre-elles par des aiguillages, sans signaux principaux

Lorsque deux voies principales sont reliées entre-elles, il faut contrôler que l'annulation des annonces précédentes de même que l'annonce des Euroloops soient assurées correctement au passage de la liaison. Des groupes de balises supplémentaires doivent être installés à cet effet, lorsqu'aucun groupe de balises d'un signal principal n'est franchi sur le parcours. Cette situation se rencontre typiquement:

- dans une gare en cul-de-sac, lorsqu'un changement de voie est possible côté extrémité de la ligne
- lorsqu'une diagonale d'échange relie deux voies principales en leur milieu.

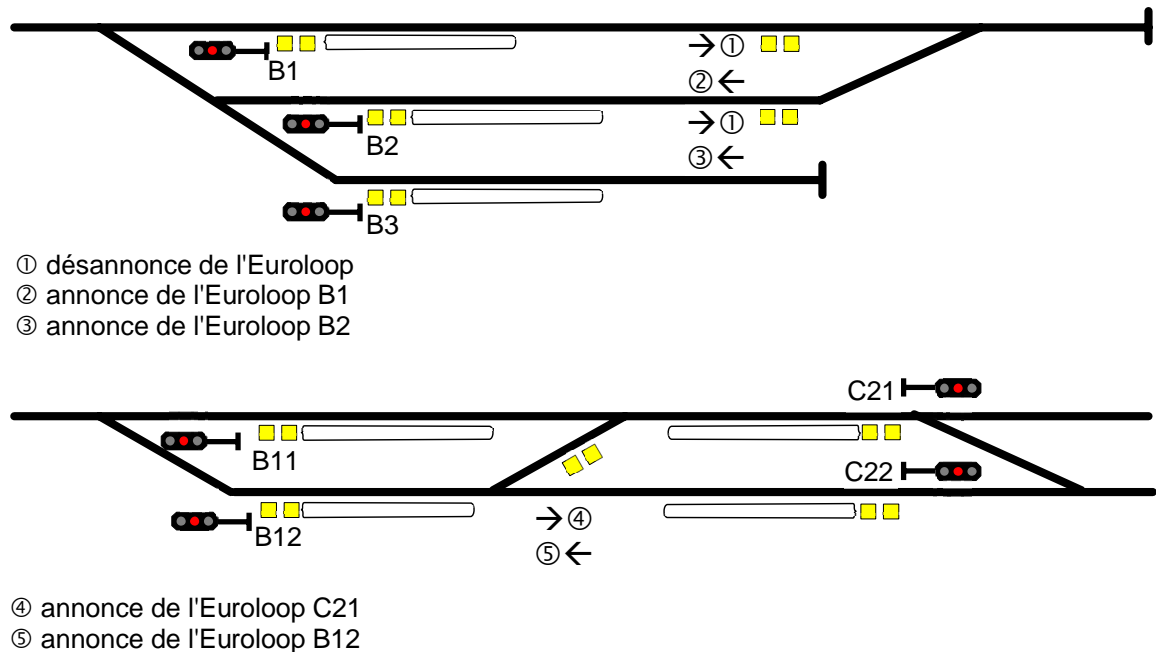


Figure 30: Liaisons entre deux voies sans signaux principaux

Ces groupes de balises supplémentaires sont constitués de deux balises de données fixes. Il faut aussi tenir compte de cette situation lorsque les liaisons entre voies concernées ne peuvent être parcourues que par des mouvements de manœuvre.

6.8 Vitesse maximale en surveillance réduite

6.8.1 Vitesse réduite

La vitesse réduite est toujours en vigueur lorsque le calculateur du véhicule ne dispose ni de données du tronçon ni de Loopkey:

- après l'occupation de la cabine de conduite et la confirmation des données de train
- après avoir quitté le mode de manœuvre.

La vitesse réduite correspond au mode d'exploitation "Staff Responsible (SR)" selon ETCS. Elle est à fixer restrictivement à 10 km/h.

6.8.2 Circulation sans données du tronçon

Les conditions d'emploi de la fonction "circulation sans données du tronçon" doivent être fixées en tant que dispositions d'exécution des prescriptions de circulation des trains par le gestionnaire de l'infrastructure. Cette fonction est par principe employée pour:

- les mouvements de manœuvre en pleine voie
- les mouvements de manœuvre sur des voies de la pleine voie interdites
- la poursuite de la marche après le franchissement d'un signal de sortie ou de bloc à l'arrêt
- la poursuite de la marche après un serrage imposé en pleine voie
- la poursuite de la marche après la mise en service du véhicule ou la nouvelle occupation de la cabine de conduite en pleine voie
- la poursuite de la marche après avoir refoulé en pleine voie.

La "circulation sans données du tronçon" ne doit pas être employée après le franchissement d'un signal d'entrée ou de tronçon de voie.

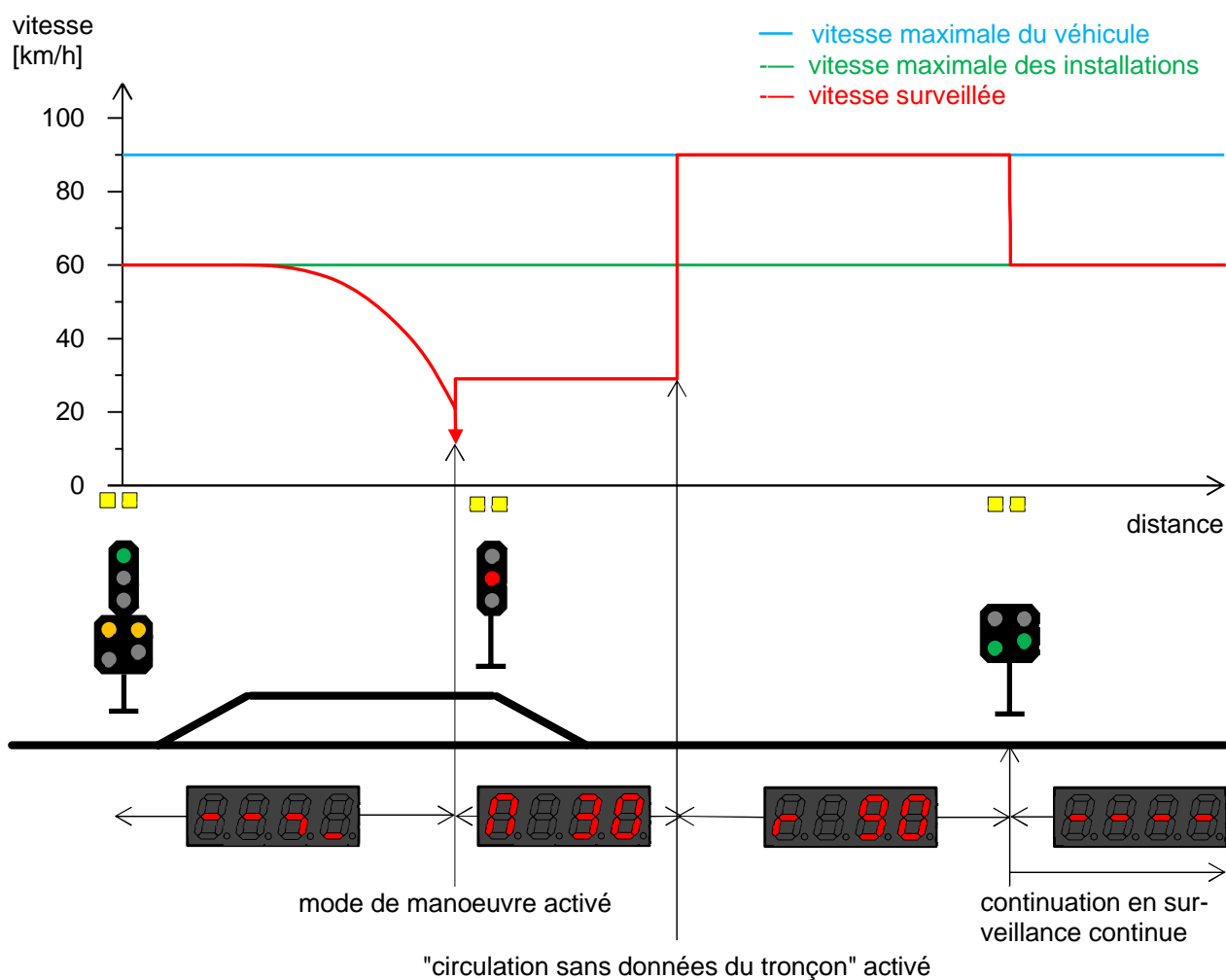


Figure 31: Circulation sans données du tronçon

La vitesse maximale du véhicule est surveillée en mode "circulation sans données du tronçon" jusqu'au franchissement du groupe de balises suivant. Les groupes d'aimants transmettant l'arrêt sont également traités.

6.9 Manœuvre

Deux vitesses maximales en mode de manœuvre différentes peuvent être fixées dans les paramètres du véhicule:

- En mode de manœuvre pour les mouvements de manœuvre en gare, la vitesse maximale doit être fixée à la valeur de la vitesse maximale pour les mouvements de manœuvre en gare selon les prescriptions de circulation des trains, respectivement leurs dispositions d'exécution.
- En mode de manœuvre pour les mouvements de manœuvre en pleine voie, la vitesse maximale doit être fixée à la valeur de la vitesse maximale pour les mouvements de manœuvre en pleine voie selon les prescriptions de circulation des trains, respectivement leurs dispositions d'exécution.

Les paramètres de la vitesse lors de l'activation ainsi que de la désactivation du mode de manœuvre doivent également être fixés.

Le franchissement en mode de manœuvre peut être autorisé pour chaque télégramme d'un groupe de balises en fonction de l'image de signal. Un serrage imposé sera immédiatement activé si le franchissement en manœuvre n'est pas autorisé.

Le franchissement en mode de manœuvre sera autorisé pour:

- un signal de sortie, de tronçon de voie ou de block:
 - par tous les télégrammes d'arrêt, de dérangement et de défaut
- un signal d'entrée:
 - par tous les télégrammes d'arrêt, de dérangement et de défaut
 - pour les images de signal, pour autant que l'assentiment pour l'entrée puisse être transmis par la mise à voie libre du signal selon les dispositions d'application des prescriptions de circulation des trains
- un signal de protection:
 - par tous les télégrammes d'arrêt, de dérangement et de défaut
 - pour les images de signal, pour autant que le signal puisse selon l'installation présenter une image de voie libre au passage d'un mouvement de manœuvre. Ceci en est généralement le cas pour une installation de passage à niveau après une commande manuelle
- un feu de contrôle pour installation de passage à niveau
 - pour tous les télégrammes
- un signal avancé ou répétiteur
 - pour tous les télégrammes.

Le franchissement d'un signal présentant l'*arrêt* ne peut s'effectuer qu'en mode de manœuvre. Si le mode de manœuvre est encore actif lors du départ d'un train, un serrage imposé sera activé au passage du signal de sortie présentant *voie libre*.

6.10 Linking

Le but du linking est principalement qu'un groupe de balises manquant ou défectueux soit détecté. Un défaut de l'odométrie sera aussi mis en évidence par le linking. Sans cela de tels dérangements pourraient ne pas toujours être détectés.

Les Eurobalises sont en général chaînées à l'intérieur d'un domaine avec surveillance continue. On ne devrait pas renoncer au linking:

- entre un signal avancé et un signal principal
- entre les signaux principaux à l'intérieur d'une gare
- le linking est obligatoire lorsqu'une Euroloop est annoncée sur le tronçon
- le groupe de balises d'un feu de contrôle pour installation de passage à niveau doit obligatoirement être chaîné dans le sens de circulation correspondant.

Le patinage perturbe la mesure de la distance parcourue, ceci particulièrement durant les longs tronçons en rampe. Des mesures doivent être envisagées pour cette raison sur les tronçons où de longs patinages répétés se produisent, par exemple au moyen de:

- balises d'étalonnages supplémentaires
- augmentation de l'intervalle de confiance
- interruption du linking (seulement en pleine voie).

Un plus long intervalle de confiance provoque que la courbe de freinage avant un seuil de vitesse ainsi qu'avant la fin de l'autorisation de circuler soit engagée très tôt dans le cas où la mesure de vitesse est exacte.

6.11 Intervalle de confiance / fenêtre d'attente

La distance parcourue par le véhicule est mesurée par l'odométrie. Des imprécisions sont causées par l'usure des surfaces de roulement ainsi que le patinage et l'enrayage des roues. L'exactitude du positionnement des Eurobalises est dépendante de la mensuration lors de l'établissement du projet. Ces facteurs peuvent provoquer que la distance parcourue mesurée soit différente de l'espacement effectif entre deux groupes de balises.

Exemple dans le cas idéal:

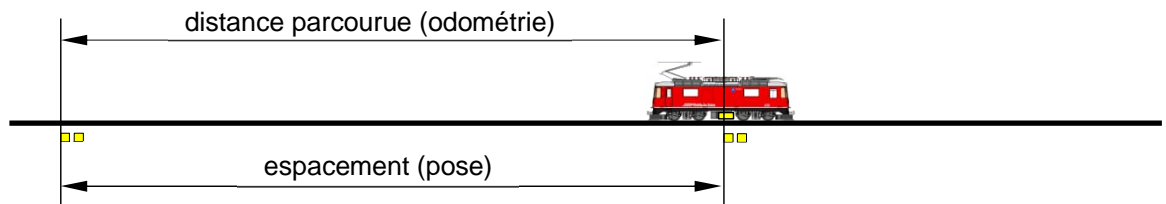


Figure 32: Comparaison odométrie - mensuration

L'intervalle de confiance est calculé en fonction de la tolérance admissible de l'odométrie. Le système calcule en permanence l'intervalle de confiance de la manière suivante:

- fondamentalement $5 \text{ m} + 2\%$ de la distance parcourue depuis le dernier groupe de balises
- la constante peut selon les cas être fixée à une valeur supérieure, maximum $63 \text{ m} + 2\%$ de la distance parcourue
- la tolérance est adaptée automatiquement par le calculateur du véhicule lorsqu'un patinage ou un enrayage est détecté

L'intervalle de confiance est volontairement réinitialisé à la tolérance effective de positionnement des groupes de balises après une balise d'étalonnage:

- 1 m + 2 % de la distance parcourue depuis la balise assurant l'étalonnage
- la valeur minimale de 1 m pour l'exactitude du positionnement est utilisée pour les balises d'étalonnage installées par exemple en gare dans la voie de réception.

L'inexactitude de l'odométrie peut provoquer un allongement ou un raccourcissement du parcours mesuré par rapport à l'espacement effectif entre deux groupes de balises (tolérance \pm). La fenêtre d'attente correspond ainsi au double de la longueur de l'intervalle de confiance.

Exemple de groupe de balises lu à l'intérieur de l'intervalle de confiance:

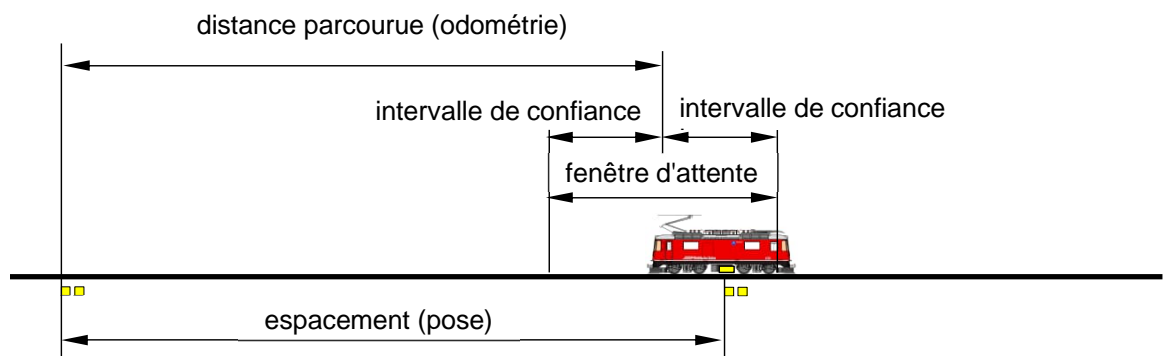


Figure 33: Groupe de balises lu à l'intérieur de la fenêtre d'attente

Un groupe de balises est également traité s'il a été lu à l'extérieur de la fenêtre d'attente (à partir du release 5.3 du logiciel du calculateur du véhicule). Ceci est valable lors d'un défaut du linking, pour autant qu'une réaction du système ne soit pas nécessaire en cet endroit.

Exemple d'un groupe de balises lu à l'extérieur de la fenêtre d'attente:

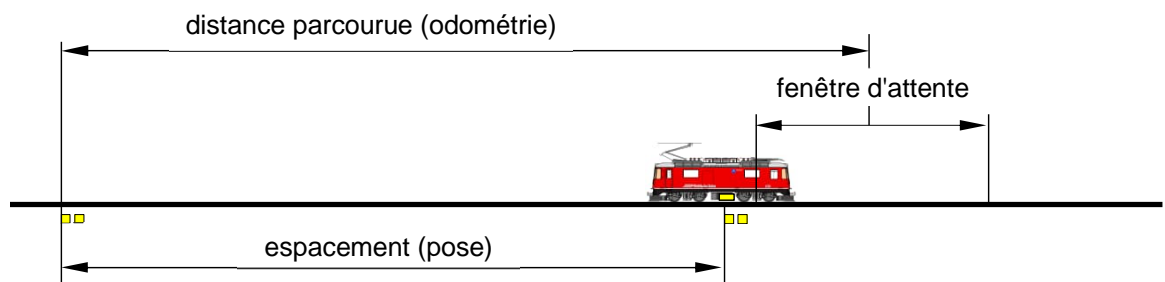


Figure 34: Groupe de balises à l'extérieur de la fenêtre d'attente

La réaction du système sera fixée de manière différenciée, lorsqu'un groupe de balises est reçu en dehors de la fenêtre d'attente:

- Aucune réaction du système n'est nécessaire dans le cas d'un groupe de balises servant uniquement au repositionnement.
Un positionnement exact est exécuté, l'intervalle de confiance est réinitialisé
- Aucune réaction du système n'est nécessaire dans le cas du groupe de balises d'un signal avancé
Un positionnement exact est exécuté, l'intervalle de confiance est réinitialisé. les données du parcours sont actualisées
- Un serrage imposé est déclenché dans le cas du groupe de balises d'un signal principal
- Un serrage imposé est déclenché dans le cas du groupe de balises d'un feu de contrôle pour installation de passage à niveau
- Un serrage imposé est déclenché dans le cas d'un groupe de balises pour la commutation du mode de service.

Une erreur est détectée par le système si aucune Eurobalise n'est lue. La réaction du système sera différenciée:

- Aucune réaction du système n'est nécessaire dans le cas d'un groupe de balises ne servant qu'à l'étalonnage de la distance parcourue.
L'intervalle de confiance n'est pas réinitialisé
- Aucune réaction du système n'est nécessaire dans le cas du groupe de balises d'un signal avancé.
La fin de l'autorisation de circuler restera inchangée. L'arrêt sera ainsi imposé avant le signal principal suivant.
- Un serrage imposé sera activé lorsque le groupe de balises attendu est celui d'un signal principal.
- Un serrage imposé sera activé lorsque le groupe de balises attendu est celui d'un feu de contrôle pour installation de passage à niveau
- Un serrage imposé sera activé lorsque le groupe de balises attendu surveille la commutation du mode de service.

6.12 But de l'autorisation de circuler

6.12.1 Calcul du but

L'exactitude de la courbe de freinage calculée par le calculateur du véhicule est déterminée par l'exactitude de l'odométrie. La courbe de freinage est fixée en fonction du point le plus éloigné de l'intervalle de confiance, soit à la position maximale admise de la tête du véhicule, afin de garantir dans tous les cas l'arrêt avant le but projeté. Par conséquent le but effectif de la courbe de freinage sera toujours plus proche que le but projeté et à l'intérieur de l'intervalle de confiance.

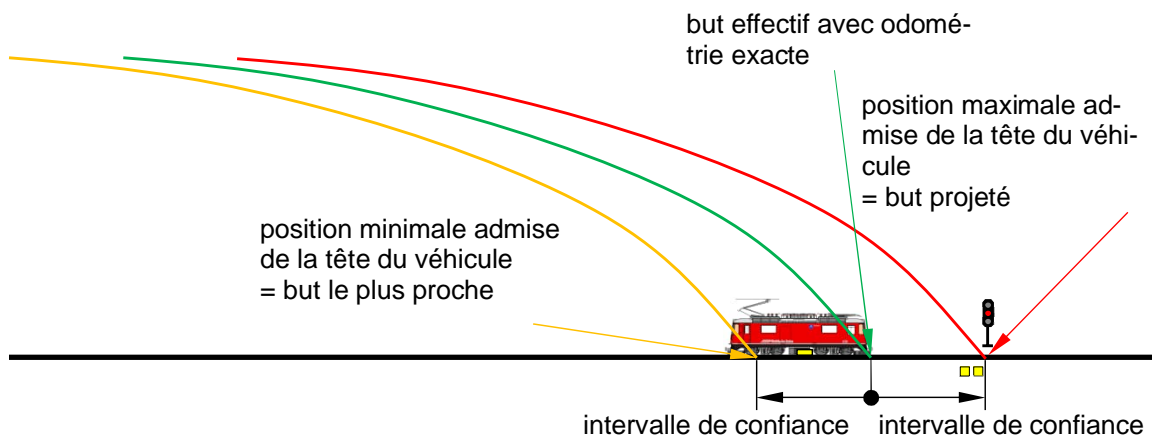


Figure 35: Calcul du but

Le but est projeté en cas normal au point d'arrêt limite de l'itinéraire de train (signal principal, signal limite de garage pour un signal de groupe). Le projet au-delà du point d'arrêt limite n'est souhaitable que si ce point doit pour des raisons d'exploitation pouvoir être exactement atteint. Cette situation se rencontre souvent à un signal de sortie.

6.12.2 Utilisation de la distance de glissement

Le projet peut si nécessaire être adapté afin que le train puisse avancer autant que possible sans encombre jusqu'au point d'arrêt limite fixé dans les prescriptions de circulation des trains. Ceci n'est possible qu'en utilisant la distance de glissement existante dans ce but, tant qu'avancer à la fin de l'autorisation de circuler n'est pas autorisé.

Le but peut être déplacé au-delà du point d'arrêt limite dans la distance de glissement pour autant que la position maximale admise de la tête du véhicule ne dépasse pas le point de danger. Ceci permet que le train puisse toujours atteindre le point d'arrêt limite.

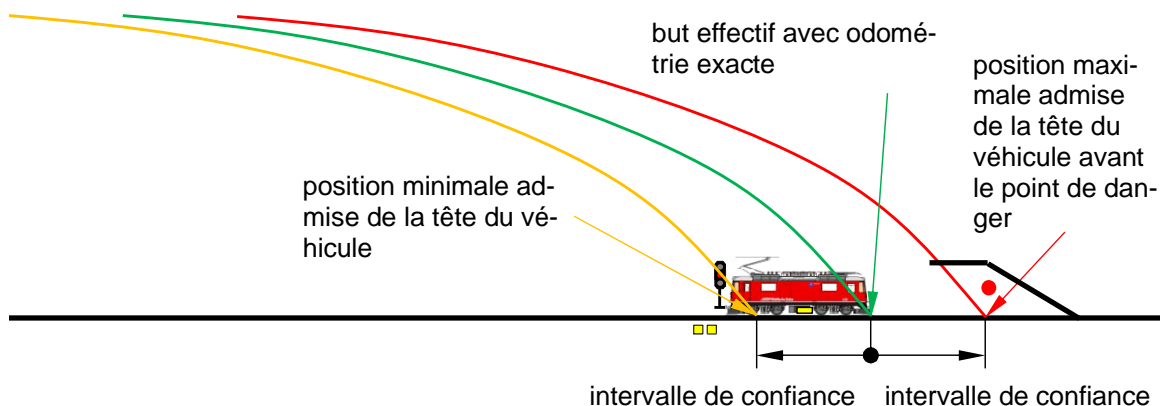


Figure 36: But dans la distance de glissement

Le but doit être projeté au plus tard avant le point de danger. Est spécialement considéré comme point de danger:

- le signal de limite de garage d'une aiguille
- la pointe d'une aiguille
- une installation de passage à niveau
- l'endroit où se situe la queue d'un train précédent lors d'un arrêt normal, par exemple le début d'un quai.

Chaque groupe de balises reliées par le linking réinitialise l'intervalle de confiance. Il est possible d'installer une balise supplémentaire pour le repositionnement environ 35 m avant le point d'arrêt limite si la distance de glissement est insuffisante. Cette mesure permet de minimiser l'intervalle de confiance. Une seule balise de données fixes suffit pour assurer le repositionnement.

Le point d'arrêt doit être adapté ou le but doit être projeté au-delà du point de danger dans le cas où la distance de glissement est insuffisante.

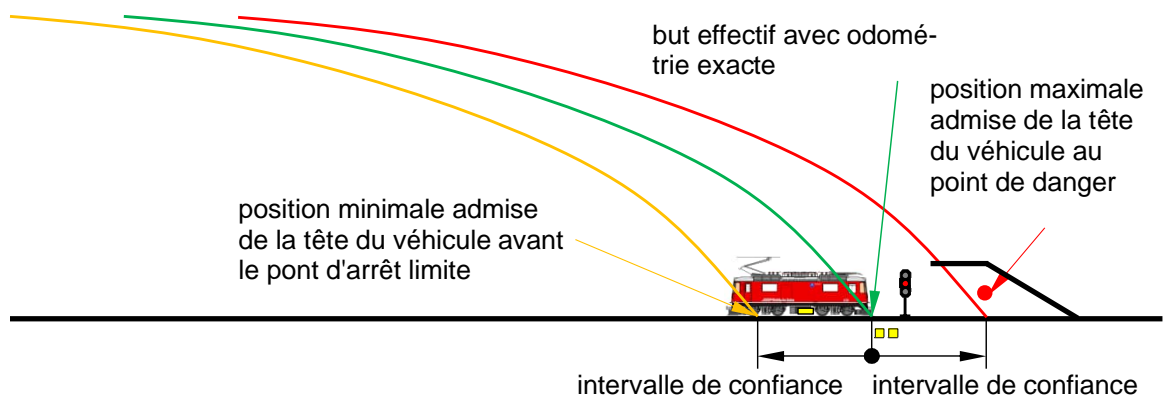


Figure 37: Distance de glissement insuffisante

6.12.3 But au-delà du point de danger

Le but peut dans certaines situations être projeté au-delà du point de danger lorsque la distance de glissement est insuffisante. L'application typique concerne les signaux de sortie. Les conditions suivantes doivent être remplies dans ce cas:

- le point de danger est représenté par le signal limite de garage d'une aiguille
- les entrées simultanées sont exclues
- la temporisation jusqu'à ce qu'un second itinéraire puisse être établi doit suffire pour que l'arrêt du premier train entré soit assuré. La temporisation doit être définie selon R RTE 25054
- le chef-circulation ne doit annuler cette temporisation qu'après avoir constaté l'arrêt du train
- un empêchement du départ au moyen d'une Euroloop est obligatoire. Il doit aussi agir pour des trains de service qui se seraient arrêtés tôt. Par conséquent et suivant les cas, le début de l'Euroloop doit être projeté bien avant le début du quai

Cette situation doit être déclarée lors de la procédure d'approbation des plans.

L'installation d'une balise de repositionnement environ 35 m avant le but doit être préférée au projet au-delà de celui-ci.

6.12.4 Heurtoir au but

Il faut assurer que le train entrant dans une voie en cul-de-sac puisse avancer dans tous les cas jusqu'au heurtoir. L'intervalle de confiance détermine le but effectif de la courbe de freinage laquelle se terminera avant le heurtoir. La pose d'une balise de repositionnement avant le heurtoir est conseillée pour limiter cet effet. Si le dernier groupe de balises est installé 150 m avant le heurtoir, le but effectif le plus proche sera situé 16 m avant le heurtoir. Une balise d'étalonnage 30 m avant le heurtoir permet de réduire cette distance à environ 3.5 m. Un groupe de balises de repositionnement peut aussi être projeté plus loin du heurtoir, pour pouvoir aussi les utiliser dans la direction opposée, lors du départ d'un véhicule précédemment garé. L'intervalle de confiance ne sera pas autant réduit dans ce cas

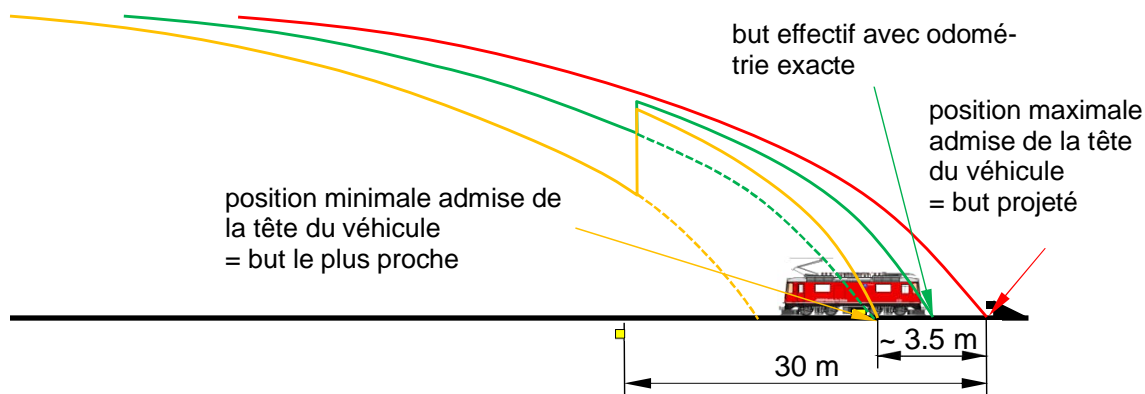


Figure 38: Balise d'étalonnage avant le heurtoir

On projettera en général d'avancer à la fin de l'autorisation de circuler pour permettre d'atteindre le heurtoir.

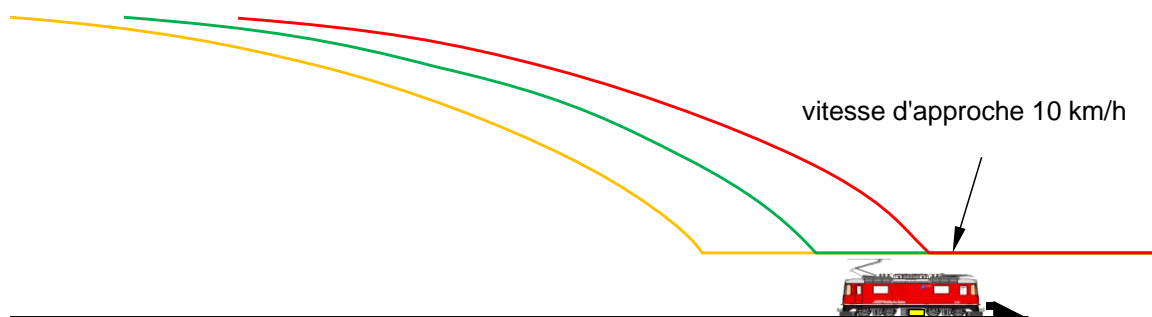


Figure 39: Vitesse d'approche devant le heurtoir

Avancer avec la vitesse d'approche, même sur une distance réduite de 20 m avant le heurtoir, retarde l'arrêt du train. Cette perte de temps peut être considérée comme exagérée.

Une approche rapide du heurtoir est possible si le but est projeté au-delà du heurtoir. Un accostage brutal ne peut plus être exclu par le système. Pour cette raison, il est recommandé de combiner le projet du but au-delà du point de danger avec l'installation d'une balise d'étalonnage.

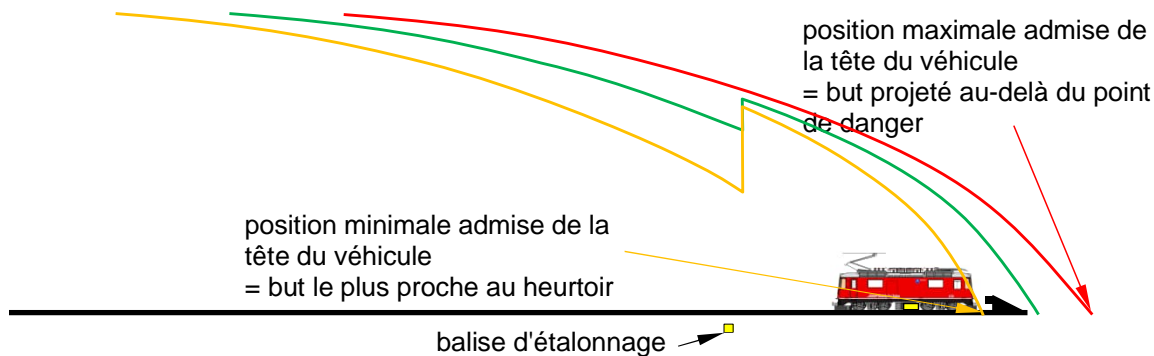


Figure 40: But au-delà du heurtoir

Un but projeté au-delà du heurtoir doit être déclaré dans la procédure d'approbation des plans. Les différentes possibilités de projet peuvent être combinées pour obtenir l'optimum.

6.12.5 Adaptation de la signalisation

Lorsque le but calculé le plus proche se situe, pour un signal de sortie ou de tronçon de voie, avant le point d'arrêt limite, il convient de signaler ce point. Le mécanicien de locomotive pourra ainsi éviter un serrage imposé à l'approche du signal.

Cette situation peut être fondamentalement évitée par la création d'une distance de glissement suffisante:

- pour un signal de voie, il est possible de déplacer le signal pour obtenir une distance de glissement suffisante
- dans le cas d'un signal de groupe avec signalisation complémentaire au moyen de signaux nains, le déplacement des signaux nains est également possible
- le point d'arrêt limite devant un signal de groupe avec indicateur de numéro de voie est fixé avant le signal limite de garage de l'aiguille de sortie. Une distance de glissement ne peut être obtenue qu'en transformant fondamentalement l'installation, par exemple au moyen d'indicateurs de point d'arrêt pour signal de groupe combinés avec des signaux annonciateurs de voie libre
- pour un signal de groupe avec signalisation complémentaire au moyen d'indicateurs de point d'arrêt pour signal de groupe, on déplacera l'indicateur de chaque voie au but le plus proche. Les groupes de balises seront installés au nouvel emplacement des indicateurs de point d'arrêt pour signal de groupe.

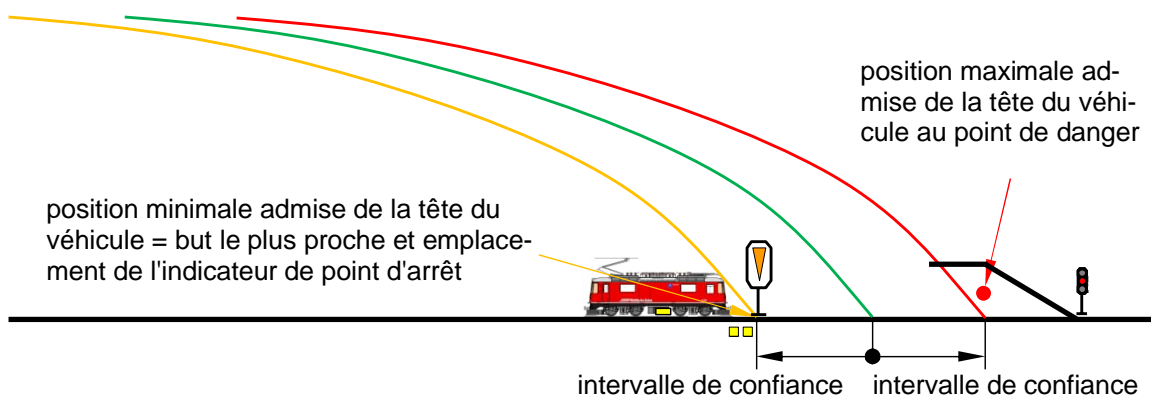


Figure 41: Emplacement de l'indicateur de point d'arrêt pour signal de groupe

La distance de glissement nécessaire peut être minimalisée au moyen de l'installation d'une balise d'étalonnage 30 m avant le groupe de balises du point d'arrêt limite.

On pourra en outre projeter le but au-delà du point de danger pour autant que cela soit admis et nécessaire.

Un tableau indicateur créé dans ce but pourra être installé au but calculé le plus proche, si le déplacement de signaux est une mesure exagérée, pour autant:

- qu'il s'agisse d'une installation de sécurité existante
- que l'on ne puisse pas projeter d'avancer à la fin de l'autorisation de circuler (par exemple en raison d'une Euroloop)
- que la pose d'une balise d'étalonnage ne suffise pas pour permettre de projeter le but le plus proche au point d'arrêt limite selon les prescriptions de circulation
- que le point d'arrêt ne puisse pas être projeté au-delà du point de danger (par exemple en raison d'entrées simultanées).



Figure 42:
Tableau indicateur du but d'une courbe de freinage

L'indicateur peut être placé verticalement en cas de manque de place.

L'installation de tableaux indicateurs doit être déclarée lors de la procédure d'approbation des plans. Le gestionnaire de l'infrastructure doit régler l'utilisation du tableau indicateur dans ses dispositions d'exécution des prescriptions de circulation des trains. Une demande de dérogation doit être adressée à l'OFT dans le cadre de la procédure correspondante pour l'emploi du tableau indicateur du but d'une courbe de freinage non-conforme aux prescriptions de base.

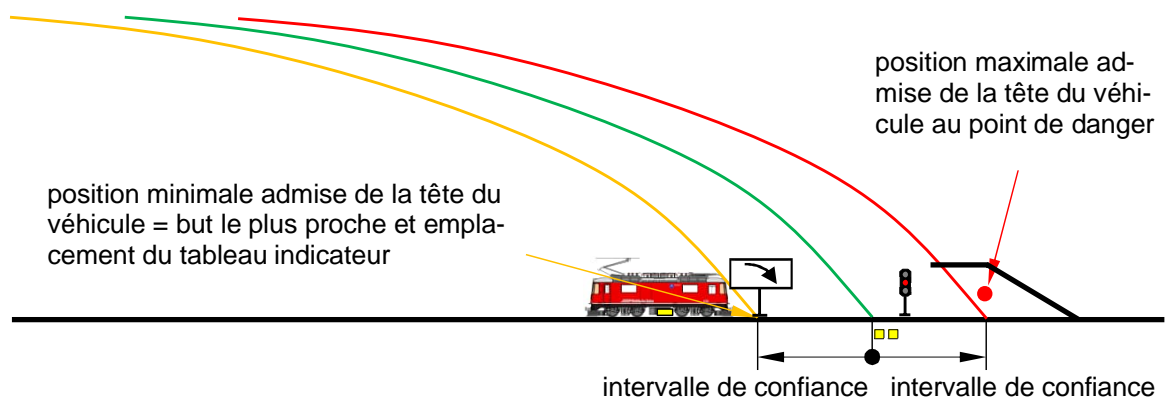


Figure 43: Installation de l'indicateur du but d'une courbe de freinage

On ne réalisera pas de signalisation doublée en posant l'un après l'autre un indicateur du but de la courbe de freinage et un indicateur de point d'arrêt pour signal de groupe.

6.12.6 Effets de l'intervalle de confiance sur le profil de vitesse

L'intervalle de confiance influence chaque courbe de freinage avant un seuil de vitesse, car elle sera calculée en fonction de la position maximale admise de la tête du véhicule. La position minimale admise de la queue du train sera déterminante lors d'une augmentation de vitesse avec contrôle de la longueur du train. Le mécanicien de locomotive n'a aucun moyen de savoir quelle surveillance est active, car la vitesse

surveillée n'est pas affichée. Le mécanicien de locomotive doit se référer aux seuils de vitesse prescrits dans les prescriptions de circulation des trains.

Aucune réaction du système ne devrait se produire lorsque les prescriptions sont respectées. Une optimisation est nécessaire pour ces raisons.

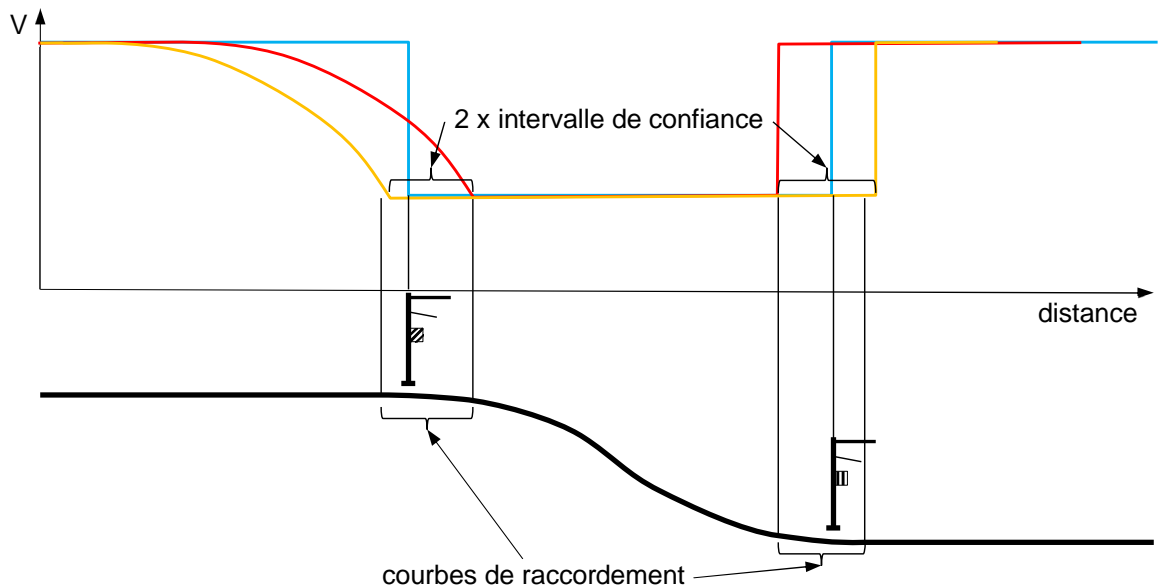


Figure 44: *Projet de limitations de vitesse*

Le seuil de vitesse est déterminé dans les données de l'installation par principe au début de la courbe de raccordement.

Les signaux de réduction de vitesse sont usuellement fixés aux mats de la ligne de contact. Un mat de la ligne de contact se trouve le plus souvent dans la courbe de raccordement. Le prochain mat côté vitesse supérieure est souvent distant de 60 m. Les signaux de réduction de vitesse sont ainsi le plus souvent installés pragmatiquement dans les courbes de raccordement.

Il est essentiel pour la sécurité que la vitesse réduite soit atteinte au plus tard au début du rayon.

Il est recommandé de projeter les seuils de vitesse au début, respectivement à la fin, du rayon de courbe constant et de contrôler l'influence de l'intervalle de confiance. La courbe de freinage effective ne doit pas être sensiblement plus restrictive que la signalisation. Il faut veiller à ce que l'intervalle de confiance change entre le début et la fin d'un tronçon à vitesse réduite.

Si le dernier groupe de balises est situé plus de 800 m avant le franchissement d'un seuil de vitesse, il est recommandé de prévoir un groupe de balises d'étalonnage supplémentaire environ 200 m avant le seuil de vitesse. La tolérance de l'odométrie sera ainsi corrigée et l'intervalle de confiance sera réinitialisé.

Lorsqu'un seuil de vitesse est projeté à la pointe d'un branchement, il est possible de le déplacer de la longueur double de l'intervalle de confiance en direction du cœur d'aiguillage. Cette mesure permet un freinage exact au niveau de la pointe du branchement. La condition à remplir est qu'en tenant compte des tolérances, un franchissement de la pointe du branchement avec un dépassement de vitesse dangereux soit exclu.

Un dépassement de 25 % de la vitesse maximale à la hauteur de la pointe du branchement peut être toléré, compte tenu de la position maximale admise de la tête du véhicule et du modèle de freinage comprenant la décélération la plus élevée.

Le déplacement admissible du seuil de vitesse peut être calculé de la manière suivante:

$$s = \frac{(v \times 1.25 / 3.6)^2 - (v / 3.6)^2}{2 \times a}$$

s déplacement admissible du seuil de vitesse [m]

a décélération maximale [m/s^2]

v vitesse maximale lors du franchissement du branchement [km/h]

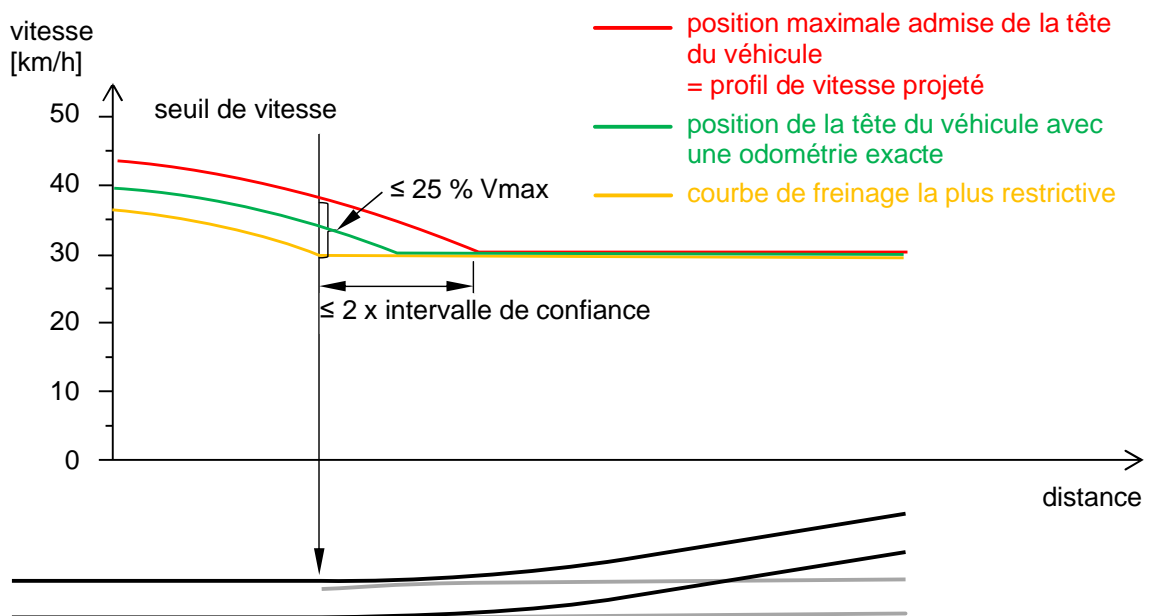


Figure 45: Projet à la pointe d'un branchement

La position maximale admise de la tête du véhicule correspond à la courbe de freinage la plus permissive. La courbe de freinage la plus restrictive est générée lorsque, par exemple, le diamètre des roues effectif est nettement inférieur à la valeur mémorisée dans le système. Avec une odométrie exacte, la courbe de freinage se trouve au milieu entre les deux courbes extrêmes représentées.

Lorsque ces mesures sont insuffisantes, il convient de prévoir des groupes de balises de données fixes supplémentaires afin de réétalonner le positionnement. Il est nécessaire de vérifier cette problématique systématiquement, lorsque la distance entre deux groupes de balises dépasse 800 m.

6.13 Distances de glissement

6.13.1 Principe

Les distances de glissements doivent être prévues pour des motifs différents. Ils doivent être impérativement considérés séparément. Les deux situations de départs ne doivent pas être confondues:

- la distance de glissement nécessitée par le système afin que le train puisse toujours atteindre le point d'arrêt limite, malgré la tolérance de l'odométrie
- la distance de glissement nécessaire pour des raisons de sécurité en cas d'entrées simultanées, afin de compenser le risque d'une insuffisance du freinage (DE OCF, DE 39.3a).

6.13.2 Distances de glissement nécessitées par le système

Une distance de glissement minimale est nécessaire dans tous les cas, afin que l'arrêt au point d'arrêt limite fixé dans les prescriptions de circulation soit rendu possible par le système. Il est nécessaire pour cela de projeter le but de l'autorisation de circuler au minimum au point de danger. Les conditions nécessaires sont remplies en fonction de la distance parcourue depuis le dernier groupe de balises:

- sans balise d'étalonnage
distance de glissement = distance dès le dernier groupe de balises • 0.04 + 12.6 m
- avec balise d'étalonnage
distance de glissement = distance dès la balise d'étalonnage • 0.04 + 4.6 m.

La distance de glissement nécessitée par le système représente la somme des facteurs suivants:

- tolérance de l'odométrie dépendante de la distance parcourue
- tolérance de positionnement des groupes de balises
- vitesse surveillée minimale 3-4 km/h au point d'arrêt limite, selon le modèle de freinage

Cette distance de glissement minimale est aussi nécessaire lorsque des entrées simultanées ne sont pas possibles. Il sera ainsi possible, malgré l'intervalle de confiance, d'avancer jusqu'au point d'arrêt limite, sans devoir projeter le but au-delà du point de danger.

6.13.3 Planification des distances de glissement en cas d'entrées simultanées

La surveillance continue garantit que le train soit immobilisé dans tous les cas, à la fin de l'itinéraire de train, avant le but projeté. Le véhicule sera immobilisé avant le point de danger, pour autant que le but soit projeté avant celui-ci. Il est ainsi envisageable de projeter des distances de glissement réduites par rapport aux valeurs minimales fixées dans les DE-OCF, De 39.3.a, chiffre 4.3.3. Ces distances de glissement doivent être basées sur une analyse de la sécurité.

Des distances de glissement réduites ne peuvent être projetées que lorsque:

- tous les véhicules en service sont équipés pour la surveillance continue. La migration des équipements de véhicules doit être terminée
- une Euroloop doit être installée avant le signal au but de l'itinéraire afin d'empêcher un départ intempestif.

6.14 Mesures en cas de difficultés d'adhérence

6.14.1 Comportement du véhicule moteur en cas de difficultés d'adhérence

Les véhicules moteurs équipés de transmetteurs d'impulsions fixés aux essieux moteurs sont fréquemment l'objet d'erreurs de la mesure de distance en cas de mauvaises conditions d'adhérence (patinage). Des dépassements non-souhaités de la vitesse lors de la montée de tronçons en rampe peuvent très facilement se produire. Les groupes de balises peuvent aussi être atteints en dehors de leur fenêtre d'attente, ce qui déclenche la réaction du système correspondante. Des serrages de système, voire des serrages imposés non-désirés en sont la conséquence.

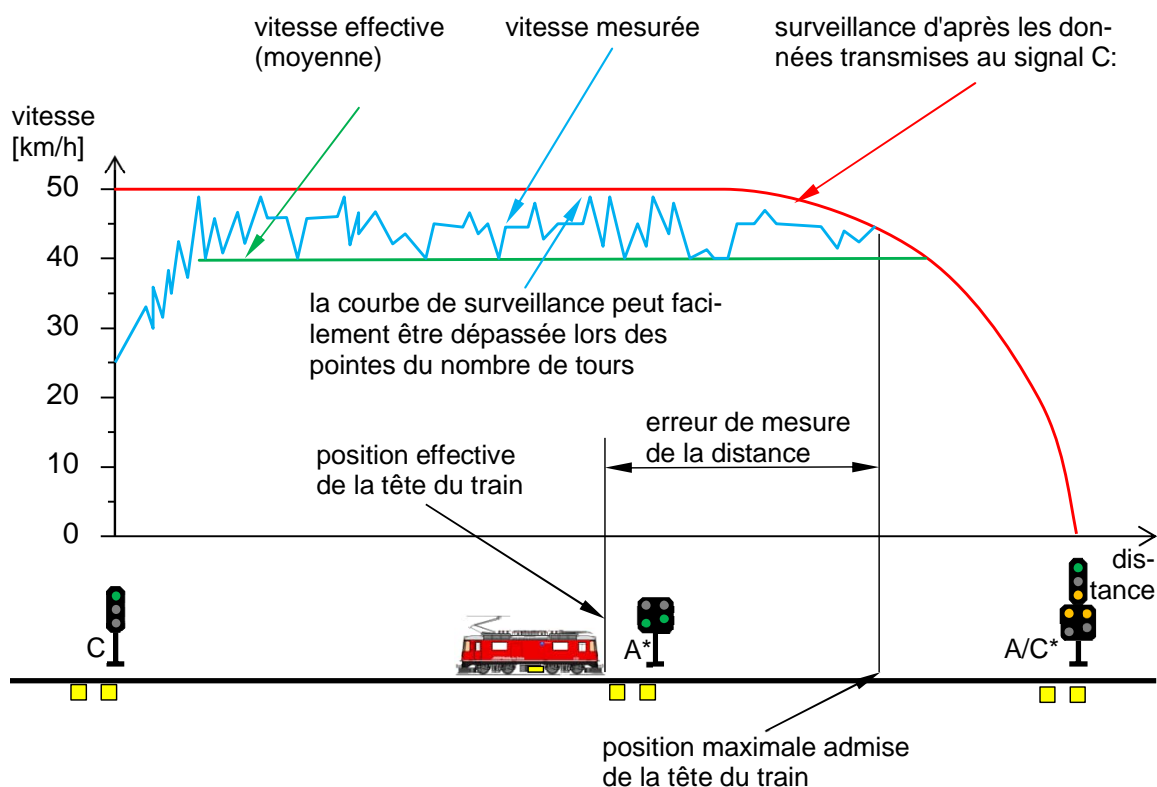


Figure 46: Conséquences de difficultés d'adhérence

Un glissement de l'ordre de 5% entre les essieux moteurs et le rail apparaît lors de l'utilisation maximale de l'adhérence restante en cas de mauvaises conditions. Des pointes momentanées du nombre de tours sont inévitables et elles ne peuvent être que partiellement inhibées par le système anti-patinage. La vitesse mesurée est en conséquence supérieure à la vitesse effective du train. Le chemin mesuré par le calculateur du véhicule est supérieur à la distance effectivement parcourue.

Dans cet exemple la courbe de freinage avant la fin de l'autorisation de circuler transmise au signal C est déjà dépassée avant que le groupe de balises du signal A* ait été atteint. La marche du train est influencée par le contrôle de la marche des trains, bien que les signaux signalent *voie libre*. Si le niveau de vitesse correspondant est dépassé en cas de patinage, un serrage imposé est déclenché, même si la vitesse réelle est constante et reste dans le domaine autorisé.

Des imprécisions importantes de la mesure de distance apparaissent:

- au départ d'une gare ou halte, lors de l'accélération à une vitesse élevée
- au cours de longues rampes.

6.14.2 But

Il convient de veiller spécialement aux conséquences des difficultés d'adhérence lors de l'élaboration du projet, lorsque des véhicules moteurs équipés de transmetteurs d'impulsions fixés aux essieux moteurs circulent sur la ligne.

Par principe, une erreur de 10% de la mesure de la distance parcourue depuis le franchissement du dernier groupe de balises ne doit pas causer de serrage imposé.

6.14.3 Mesures

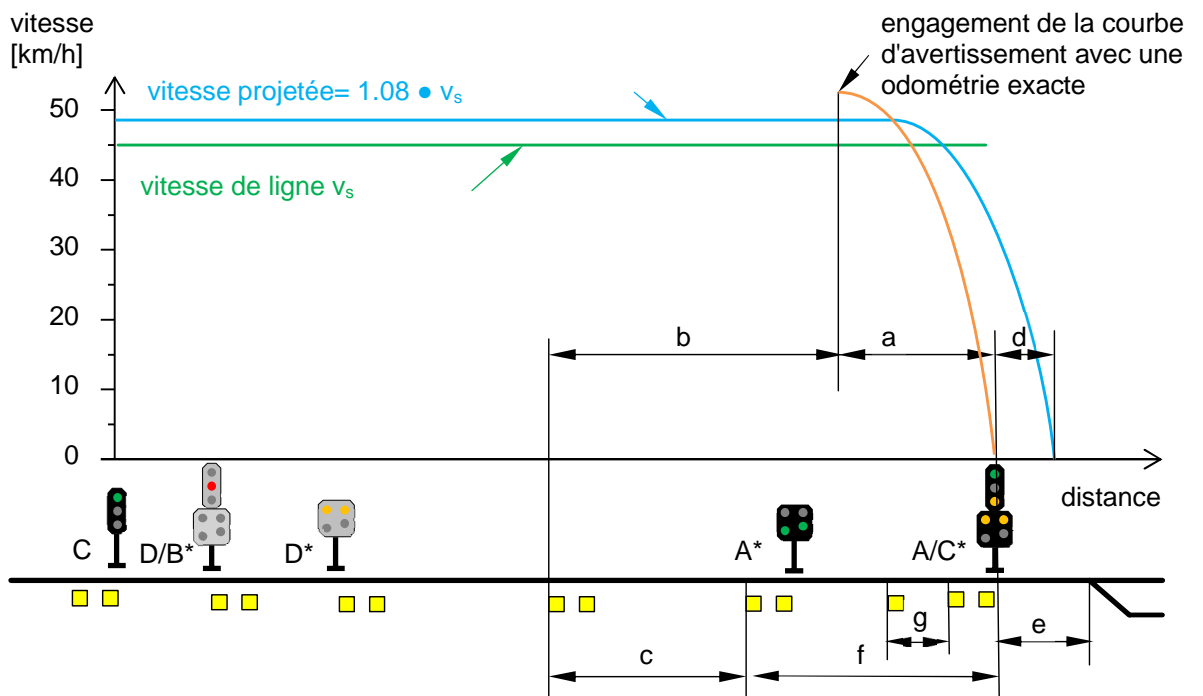
Les mesures suivantes prises lors de l'élaboration du projet permettent de compenser les effets de difficultés d'adhérence dans les tronçons en rampe:

- La précision du positionnement du groupe de balises d'un signal principal (signal d'entrée ou de bloc), annoncée au signal principal précédent de même qu'au signal avancé, peut être adaptée jusqu'à 63 m. L'intervalle de confiance est automatiquement augmenté en conséquence. Afin que le train puisse avancer avec une odométrie exacte (sans patinage) jusqu'au signal, le but de l'autorisation de circuler doit être projeté en conséquence dans la distance de glissement, pour autant que cela soit admissible.
- Des groupes de balises d'étalonnage supplémentaires corrigent une inexactitude de mesure de la distance provoquée par un patinage. L'intervalle de confiance est réinitialisé à chaque groupe de balises. Les erreurs de mesures de la distance sont égalisées. Il convient de planifier des groupes de balises d'étalonnage selon les besoins:
 - en cas de distance élevée entre deux groupes de balises
 - peu avant un groupe de balises provoquant un serrage imposé en cas d'erreur de chaînage (signal principal, feu de contrôle pour installation de passage à niveau)
- Une autre possibilité est d'interrompre le chaînage des groupes de balises en pleine voie. Le chaînage doit être à nouveau assuré à partir du signal d'entrée.

L'augmentation des temps de parcours peut être aussi compensée:

- Il est possible de projeter la surveillance de vitesse 8% au-dessus de la vitesse autorisée dans les longues rampes, afin que la vitesse de ligne puisse effectivement être atteinte malgré des pointes du nombre de tours et un léger patinage constant.

6.14.4 Exemple de réalisation



Dans cet exemple, la projection du signal C doit être adaptée selon les critères suivants :

- Le profil de vitesse peut être fixé à une valeur de 8% plus élevée que la vitesse de ligne autorisée
- Les inexactitudes de la mesure de distance à partir du franchissement du signal C sont réinitialisées par les groupes de balises des signaux D/B* et D* de même qu'en pleine voie par le groupe de balises de données fixes. Pour ces groupes de balises aucune réaction n'est programmée en cas d'erreur de chaînage. Ils sont aussi traités lorsque leurs données sont reçues en dehors de la fenêtre d'attente. Aucune mesure n'est nécessaire pour ces éléments fixes
- Le point de l'engagement de la courbe d'avertissement avant le but au signal A/C* est calculé avec une odométrie exacte et le modèle de freinage usuel (distance a)
- Il convient de contrôler si le point d'engagement de la courbe d'avertissement reste au-delà du groupe de balises du signal avancé A* en cas de patinage permanent
 - calculer la distance b
 - en cas de patinage permanent, la distance b ne doit avoir été parcourue qu'après franchissement du signal avancé A*. Un glissement de 10% est pris en compte. Il faut considérer:
 $b \geq 1.1 \bullet c$
- Une mesure peut être nécessaire pour remplir cette condition:
 - déplacer le but de l'autorisation de circuler au-delà du signal A/C*. La distance de glissement jusqu'au point de danger doit être suffisante. Il faut avoir:
 $d \leq e$
la distance b est ainsi augmentée
 - planifier un groupe de balises supplémentaire pour la correction de distance à l'approche du signal avancé A* ou déplacer le groupe de balises déjà prévu en direction du signal avancé A*
la distance c est ainsi réduite
- Un serrage imposé est projeté en cas d'erreur de chaînage au groupe de balises du signal A/C*. Celui-ci doit être reçu à l'intérieur de la fenêtre d'attente. Une mesure est nécessaire même avec une courte distance du signal avancé
 - le paramètre de l'exactitude de positionnement du groupe de balises est augmenté de 10% de la distance à partir du groupe de balises précédent
 - cette mesure induit que le but de l'autorisation de circuler transmise au signal avancé A* montrant l'*avertissement* est avancé de la même valeur. L'autorisation de circuler doit être allongée de la même valeur au-delà du signal afin que le train puisse avancer jusqu'à celui-ci. La distance de glissement jusqu'au point de danger doit être suffisante. Il faut avoir :
 $d \leq e$
 - cette mesure est inadaptée si un seuil de vitesse doit être respecté à la première aiguille ou, d'une manière générale, avant le prochain groupe de balises projeté à la tolérance de positionnement usuelle de 5 m. Le début du tronçon surveillé à une vitesse réduite serait avancé en conséquence
 - une balise d'étalonnage est installée à l'approche du signal. Il faut avoir :
 $0.1 \bullet f \leq g \leq 50 \text{ m}$
- Les mêmes mesures doivent être prévues si un groupe de balises provoquant un serrage imposé en cas d'erreur de chaînage se trouve en pleine voie, par exemple un feu de contrôle pour installation de passage à niveau.

6.15 Images de signal restrictives

L'influence sur la surveillance d'un train s'approchant du signal doit être examinée, lorsqu'un signal commute d'une image restrictive à une image supérieure à l'approche du train. Le mécanicien de locomotive n'a aucune possibilité de savoir qu'elle surveillance est en vigueur, car la vitesse surveillée n'est pas affichée. Le mécanicien de locomotive doit respecter les seuils de vitesse définis selon les prescriptions de circulation des trains. Il n'a aucune possibilité de reconnaître une surveillance plus restrictive du système.

Il faut prévoir des mesures empêchant que la marche du train soit gênée après la commutation d'un signal. Une Euroloop ou un groupe de balises supplémentaire est éventuellement nécessaire afin de transmettre un changement de la vitesse signalée au véhicule.

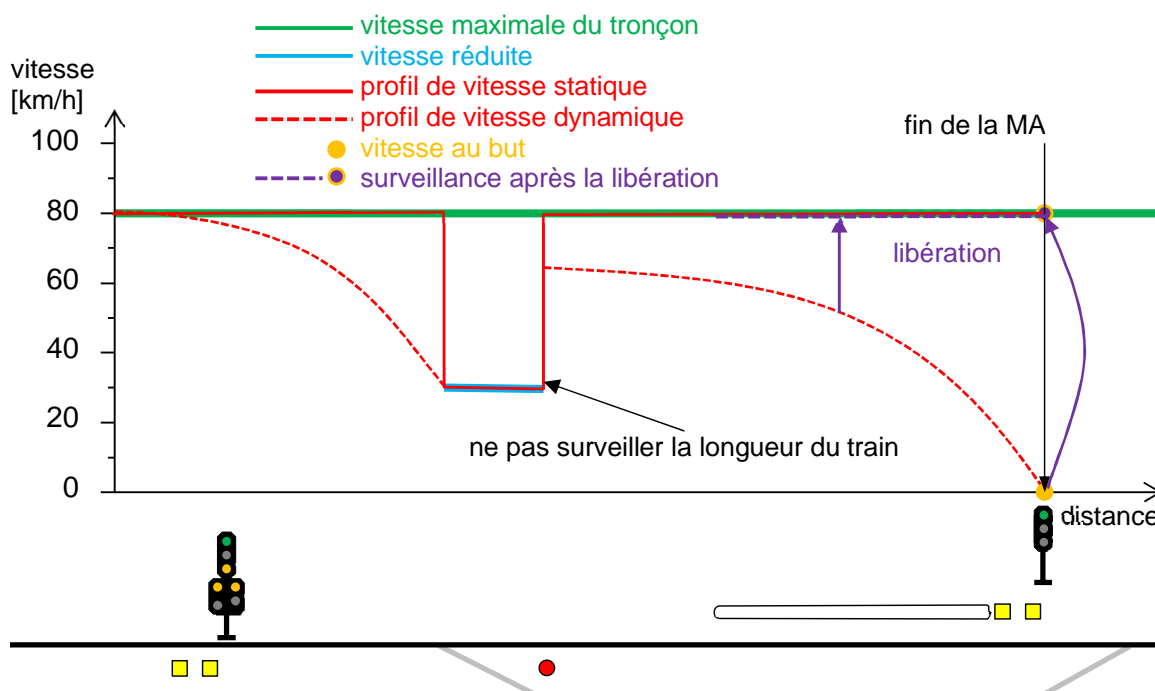


Figure 48: Image de signal restrictive

Dans l'exemple ci-dessus, l'image de signal 2 présentée au signal d'entrée est une image de signal restrictive. Un motif typique pour cette signalisation peut être la distance de glissement disponible en cas d'entrée simultanée. Aucun branchement n'est franchi en déviation. Le seuil de vitesse pour une vitesse signalée au signal d'entrée est fixé à la première aiguille. Lorsque le signal de sortie a commuté de *l'arrêt* à *voie libre*, le mécanicien a le droit d'accélérer selon les prescriptions suisses de circulation des trains lorsque:

- il a reconnu l'image complète du signal et son appartenance à la voie parcourue et
- la tête du train a franchi la dernière aiguille du tronçon et
- aucune vitesse inférieure n'est surveillée par un contrôle de la marche des trains.

Pour cette raison la vitesse signalée sera surveillée à partir de la pointe de l'aiguille d'entrée sur un court tronçon jusqu'à son signal limite de garage. Le respect de la vitesse signalée est ainsi contrôlé. La fin du tronçon à vitesse réduite est atteinte sans surveillance de la longueur du train déjà avant le début de l'Euroloop.

6.16 Mesure en cas de distance réduite des signaux avancés

6.16.1 Principe

La distance du signal avancé doit permettre un freinage à l'approche du signal principal, sans que la courbe d'avertissement ne soit dépassée.

La distance du signal avancé doit être basée sur un serrage ordinaire, dans tous les cas un serrage à fond avec un train complet. Une distance du signal avancé qui ne tient compte que du serrage rapide avec un véhicule isolé ("courbes Mani") ne suffit en aucun cas.

Il est nécessaire de calculer le point d'engagement des courbes d'avertissement et de freinage en fonction des modèles de freinages usuels et des paramètres locaux pour pouvoir juger d'un cas particulier.

La durée de la coupure de l'effort de traction, de même que le délai jusqu'à ce que l'effort de freinage commence à s'établir, définis restrictivement peuvent également provoquer un engagement anticipé de la courbe de freinage.

Pour garantir la sécurité, la distance calculée selon Kommentar 4 (Ergänzung a) zur AB-EBV Art. 52.2 (disponible uniquement en allemand) doit au minimum être respectée lors de la planification de la disposition des signaux.

Le calcul des distances de freinage doit être en outre vérifié au moyen de la formule ci-dessous pour éviter des effets handicapant l'exploitation. La distance la plus longue obtenue par chacune des deux méthodes de calcul doit être appliquée.

$$S = \frac{(V_{Strecke} + V_{\ddot{u}})}{3.6} * (t_r + t_v) + \frac{\left(\frac{(V_{Strecke} + V_{\ddot{u}})}{3.6}\right)^2}{2\left[a + 9.81\left(\frac{st}{1000}\right)\right]} + S_{\ddot{u}Max}$$

S	distance de freinage incl. porte à faux du véhicule [m]
st	déclivité de la ligne [‰]
a	décélération durant le freinage [m/s ²]
t_r	délai de réaction avant le freinage[s]
t_v	délai de propagation du freinage [s]
$V_{Strecke}$	vitesse maximale de la ligne [km/h]
$V_{\ddot{u}}$	espacement vitesse de consigne – courbe de freinage imposé [km/h]
$S_{\ddot{u}Max}$	porte à faux entre l'antenne ETCS et l'avant du véhicule [m]

6.16.2 Distance du signal avancé réduite

L'autorisation de circuler est généralement accordée jusqu'au signal principal suivant. L'autorisation de circuler accordée à un signal principal se termine par une courbe de freinage avant le signal principal suivant. Ces données sont remplacées au passage du signal avancé, en fonction de l'image de signal, par une nouvelle autorisation de circuler.

Une distance de signal avancé trop réduite conduit à ce que la courbe de freinage à la fin de l'autorisation de circuler débute déjà avant le franchissement du signal avancé. Même si, selon les situations, la courbe d'activation du serrage imposé n'est pas atteinte, il se peut que la courbe d'avertissement soit cependant dépassée.

Mesures envisageables:

- déplacer le signal avancé
- réduire la vitesse de ligne
Lorsque seuls certains modèles de freinage sont concernés, la vitesse maximale des catégories de train et de freinage concernées peut être réduite.
- installer un groupe de balises supplémentaire avant le signal avancé
Celui-ci doit se trouver en vue du signal avancé, après le point où le train se trouve lorsque le parcours est généralement établi.
- installer une longue Euroloop devant le signal principal de manière à ce que le début de l'Euroloop précède le signal avancé:
 - le début de l'Euroloop doit se trouver en vue du signal avancé
 - le signal principal doit déjà être en vue immédiatement après le franchissement du signal avancé
 - le groupe de balises du signal avancé n'est plus nécessaire.

Il n'est pas conseillé d'avancer le groupe de balises du signal avancé, car un changement d'image de signal immédiatement avant le franchissement du signal avancé, mais après franchissement du groupe de balises ne pourra pas être transmis.

6.16.3 Intervalle de confiance élevé à l'approche du signal avancé

La courbe de freinage peut être engagée déjà avant le signal avancé, même avec une distance de signal avancé théoriquement suffisante.

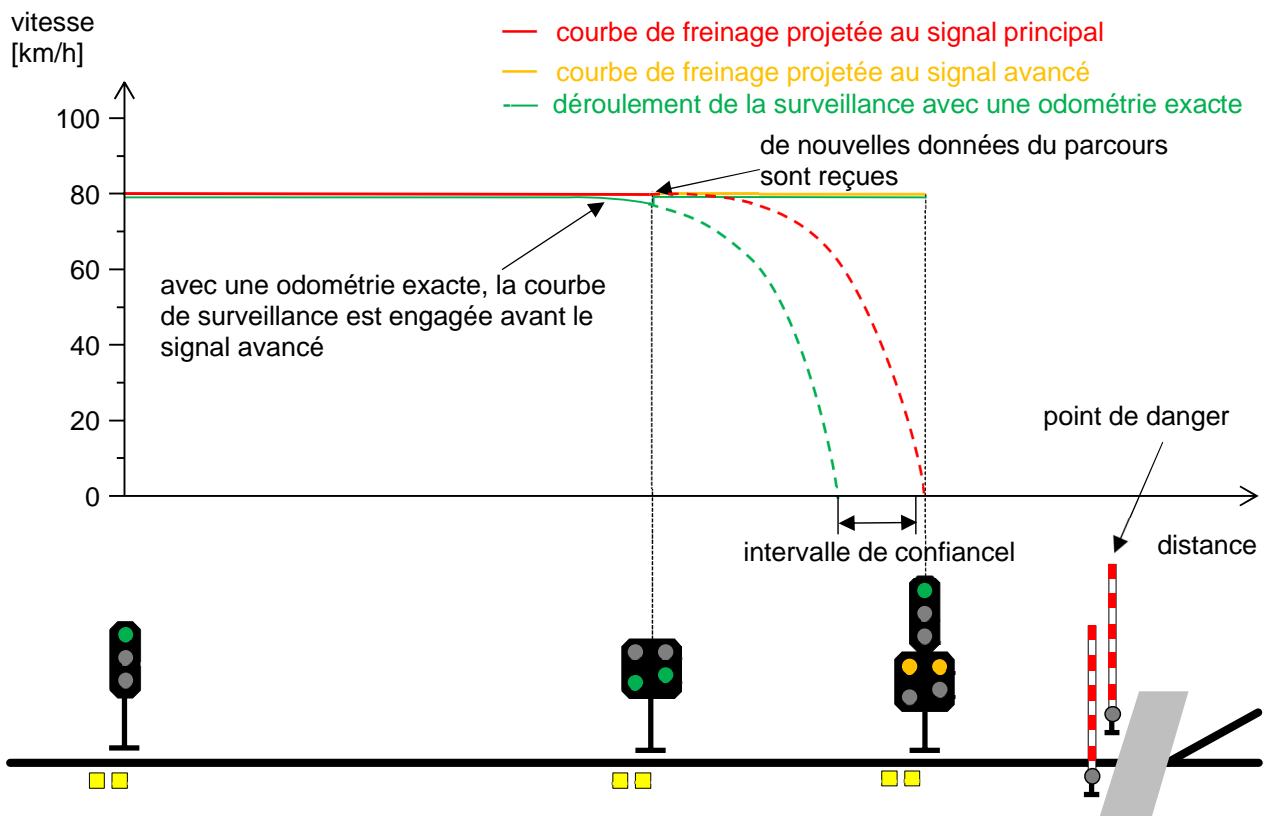


Figure 49: Conséquence d'un intervalle de confiance élevé

Il est permis de déplacer la fin de l'autorisation de circuler transmise à un signal principal (par exemple un signal de sortie) dans la distance de glissement entre le signal au

but et le point de danger, de la longueur de l'intervalle de confiance, afin de corriger un engagement anticipé de la courbe de freinage. L'arrêt avant le signal au but est garanti, avec une odométrie exacte, même si le groupe de balises du signal avancé est défectueux.

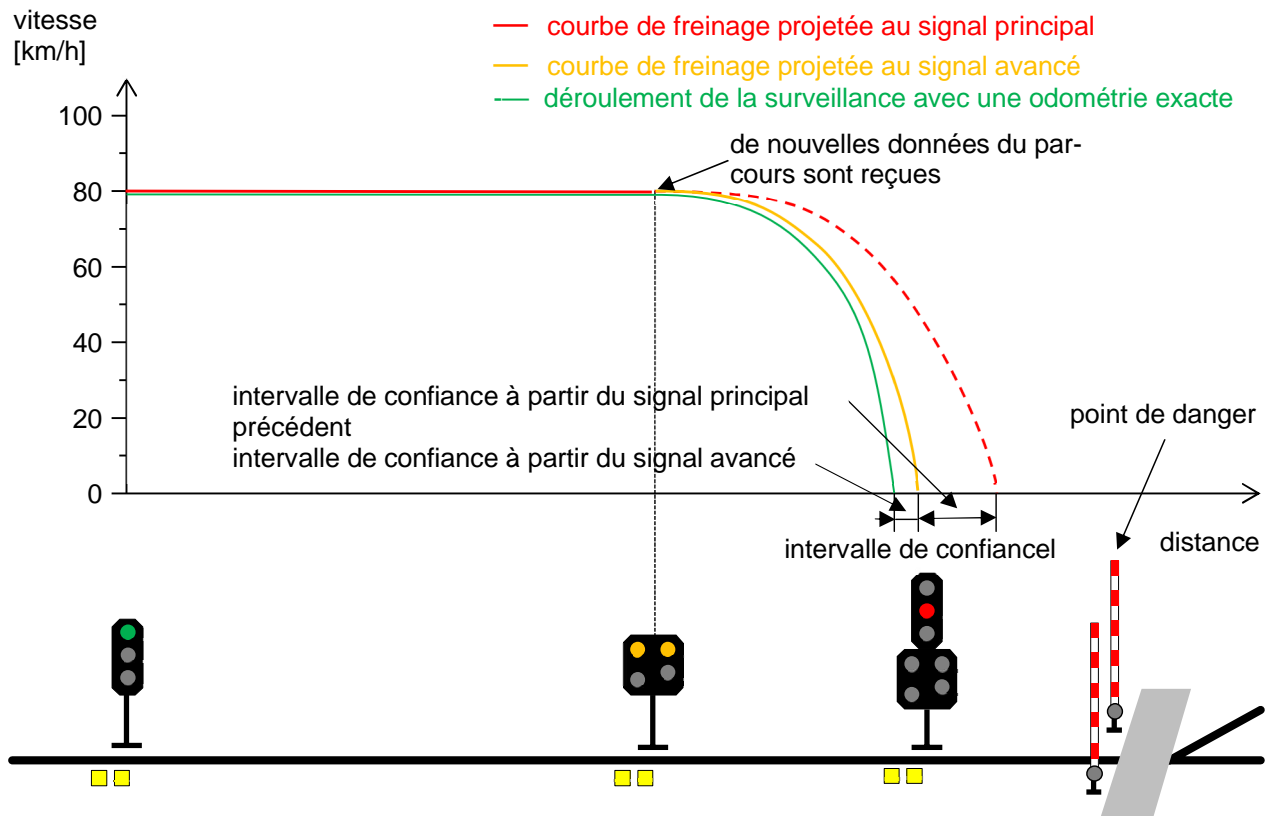


Figure 50: mesures en cas d'intervalle de confiance élevé

6.17 Absence de signal avancé

Lorsqu'un panneau pour annoncer l'absence de signal avancé d'entrée est posé, il convient d'installer un groupe de balises au niveau de ce panneau. Il sera raccordé au LEU du signal principal. Le projet est exécuté de la même manière qu'avec un signal avancé réel.

L'autorisation de circuler transmise au signal principal précédent se termine pour chaque signal principal sans signal avancé avant le signal principal. Une libération doit dans tous les cas être effectuée. Celle-ci peut être prévue par une Euroloop, un groupe de balises infill ou manuellement. Il est important de prévoir, dans le cas d'une longue distance entre signaux, une balise d'étalonnage à l'approche du signal principal pour réduire l'intervalle de confiance.

6.18 Entrée sur voie occupée

Une entrée sur voie occupée est projetée de la même manière qu'une image de signal normale:

- la vitesse paramétrée correspond à la vitesse maximale selon les prescriptions de circulation des trains
- le but est projeté au point d'arrêt limite.

Le parcours le plus court est par principe projeté lorsqu'une différenciation de l'itinéraire est nécessaire. La distance au but sera corrigée en fonction de la voie de réception au moyen du groupe de balises du signal de la direction opposée.

Il convient de veiller lors du projet à ce que, comme dans le cas d'une image restrictive, la poursuite de la marche après l'arrêt ne soit pas perturbée par une surveillance en relation avec l'entrée sur voie occupée. Le mécanicien ne peut pas détecter une telle surveillance et par conséquent il ne pourra pas en tenir compte. Cette situation se rencontre par exemple lorsque deux trains sont reçus l'un derrière l'autre sur la même voie.

Le profil de vitesse doit être établi en tenant compte de deux aspects indépendants l'un de l'autre:

- Les vitesses maximales et les seuils de vitesse en relation avec le parcours doivent tous être projetés. La longueur du train doit être surveillée en cas d'augmentation de la vitesse maximale
- Les restrictions de vitesse en relation avec l'entrée sur voie occupée ne doivent être projetées que jusqu'au début de l'Euroloop de la voie de réception et sans surveillance de la longueur du train. La poursuite de la marche sera ainsi possible sans restriction en fonction de l'image présentée par le signal suivant.

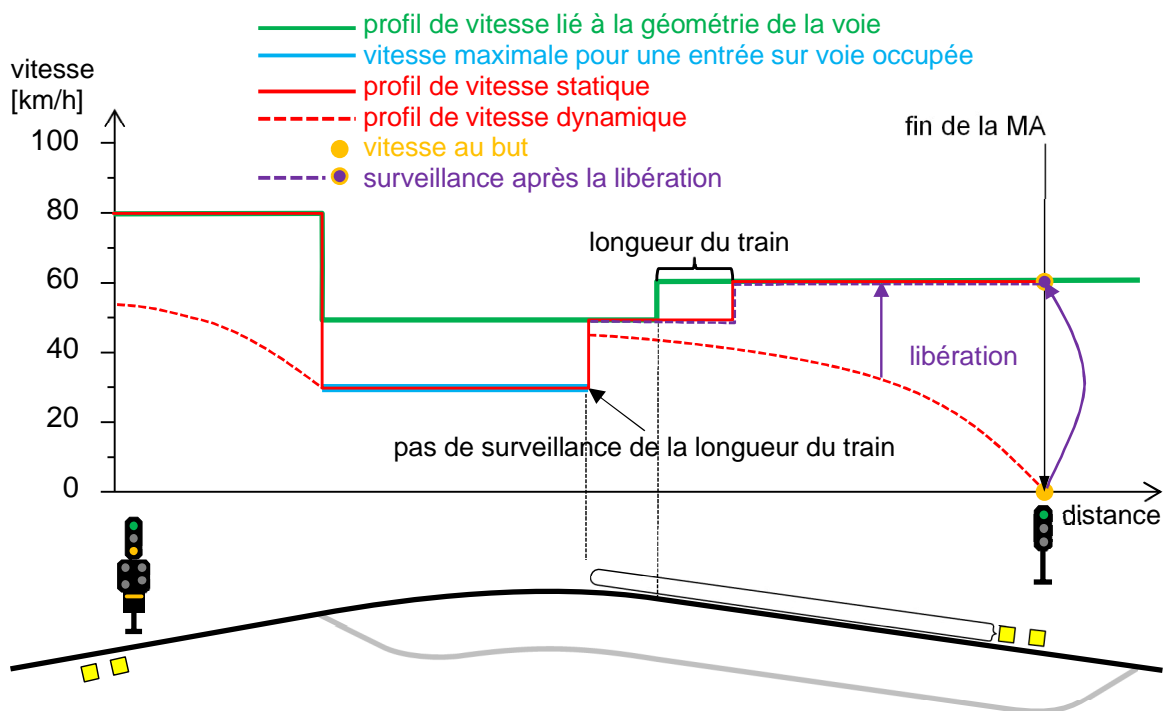


Figure 51: Entrée sur voie occupée

La représentation de la surveillance tant lors de l'entrée qu'après mise à voie libre du signal de sortie sont réunies dans l'exemple. En pratique l'entrée sur voie occupée avec signal de sortie à l'arrêt et la sortie s'effectuent séquentiellement. Il convient de prendre en compte:

- le seuil de vitesse pour une vitesse signalée au signal d'entrée est fixé dans l'exemple à la première aiguille
- la vitesse maximale est 50 km/h pour l'entrée en gare et 60 km/h pour la sortie. La surveillance de la vitesse est projetée comme dans les autres cas en fonction de la vitesse maximale sur le parcours concerné, avec surveillance de la longueur du train
- la vitesse maximale pour une entrée sur voie occupée est en outre surveillée jusqu'à ce que la tête du train atteigne le début de l'Euroloop.

6.19 Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais

Une limitation de la vitesse en cas d'entrée sur la voie la plus proche du bâtiment de la gare n'est projetée que dans le cas où elle est signalée:

- avec le signal pour entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais (R 300.2, chiffre 5.3.2) ou
- avec l'image de signal 6, si une disposition d'exécution des prescriptions de circulations des trains du gestionnaire de l'infrastructure prescrit l'entrée sur la voie la plus proche du bâtiment de la gare.

La vitesse maximale de 20 km/h sera surveillée:

- depuis le début du quai
- depuis le signal limite de garage de l'aiguille conduisant dans la voie, s'il n'y a pas de quai
- jusqu'au milieu de la gare, sans surveillance de la longueur du train. Ainsi le départ du train après un arrêt ne sera pas perturbé.

Cette limitation de vitesse ne sera pas surveillée, si elle n'est prescrite que par une indication dans les tableaux de parcours ou dans la marche de certains trains.

6.20 Images de signaux en cas de dérangement

Certains types d'enclenchements prévoient la signalisation d'une image de signal plus restrictive en cas de dérangement à une lampe de signal isolée. Le projet doit tenir compte de ces images de signal présentées en cas de dérangement. Si une image de signal est présentée à laquelle aucun télégramme de données ne correspond, le LEU provoquera l'émission du télégramme en cas de dérangement. Deux situations typiques doivent être différenciées:

- un autre itinéraire est signalé avec la même image que l'image en cas de dérangement. Il faut dans ce cas contrôler que les paramètres correspondent également au parcours signalé avec l'image en cas de dérangement.
- Les images de signaux correspondantes sont exclusivement signalées en cas de dérangement. Les paramètres correspondants doivent être projetés.

Il est autorisé de projeter permissivement dans le cas d'images en cas de dérangement. La vitesse au but, sauf si *l'avertissement* est signalé, de même que le profil de vitesse statique peuvent être fixés comme dans le cas de l'image de signal en cas normal.

6.21 Installation de passage à niveau en dérangement

6.21.1 Installation de passage à niveau surveillée au moyen d'un feu de contrôle

L'équipement de l'installation de passage à niveau au moyen d'un LEU centralisé dans la commande de l'installation peut être avantageuse en fonction de la disposition de la commande. Les groupes de balises installés auprès de chaque feu de contrôle sont raccordés à ce LEU. L'installation d'un LEU propre à chaque feu de contrôle est en général préférable lorsque la commande de l'installation est centralisée dans l'enclenchement.

L'autorisation de circuler transmise à un signal principal est par principe valable jusqu'au signal principal suivant. Cette règle reste valable lorsqu'une ou plusieurs installations de passage à niveau surveillées au moyen de feux de contrôles se trouvent sur le tronçon. Il convient par conséquent de ne pas transmettre une nouvelle autorisation de circuler à un feu de contrôle. L'exécution du projet est exécutée dans ce but selon les mêmes principes que pour un ralentissement temporaire.

Les groupes de balises des feux de contrôles doivent être chaînés. Ils transmettent:

- lorsque le feu de contrôle clignote, un positionnement (paquet de données ETCS 44)
- lorsque le feu de contrôle est éteint, la surveillance de vitesse requise sous la forme d'un TSR (paquet de données ETCS 65). Un positionnement est en outre transmis (paquet de données 44). Une annonce de dérangement à quittance (E150) peut également être transmise (paquet de données ETCS 44)
- un serrage imposé est déclenché en cas d'erreur de chaînage.

Il est techniquement aussi possible de concevoir un projet prévoyant la transmission d'une nouvelle autorisation de circuler à partir du feu de contrôle pour installation de passage à niveau. Dans ce cas le feu de contrôle est assimilé pour le système à un signal principal. Cette méthode n'est pas traitée ici de manière plus approfondie. Elle peut être employée dans des cas justifiés et elle doit être déclarée dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.

6.21.2 Installation de passage à niveau en dérangement

Le passage de la tête du train à la vitesse d'un homme au pas lors du franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement est surveillé.

Il sera projeté dans ce but:

- vitesse surveillée à 10 km/h, dès 5 m avant le début du passage à niveau
- vitesse surveillée à 10 km/h jusqu'au milieu du passage
- ensuite la vitesse maximale de l'installation, respectivement la vitesse signalée sera à nouveau surveillée
- pas de surveillance de la longueur du train.

Une courbe de freinage séparée sera définie pour chaque passage à niveau, lorsque plusieurs installations de passage à niveau sont contrôlées par le même signal principal ou le même feu de contrôle.

6.22 Signal auxiliaire

6.22.1 Signal auxiliaire au signal d'entrée

Le signal auxiliaire sera projeté comme une image de signal normale. Les points de danger qui peuvent être surveillés le seront autant que possible:

- la vitesse maximale en *marche à vue*, en règle générale 40 km/h, sera surveillée du signal d'entrée jusqu'à la première aiguille
- la vitesse signalée par l'image 2 sera surveillée dès la première aiguille, si le seuil de vitesse est fixé à la première aiguille
- la surveillance peut être fixée de manière permissive à 40 km/h sur de longs tronçons dès env. 300 m avec bonne visibilité et sans aiguillages
- les vitesses inférieures locales sont à prendre en considération
- le cas échéant, il faudra tenir compte d'une restriction supplémentaire de vitesse en cas d'entrée sur voie occupée
- le but sera déterminé par le parcours le plus court. La distance au but sera corrigée pour chaque voie au moyen du groupe de balises du signal de la direction opposée
- la vitesse réduite est surveillée jusqu'au début des Euroloops des signaux de sortie, sans surveillance de la longueur du train. Le départ après libération par l'Euroloop pourra ainsi s'effectuer en fonction de l'image de signal. Il ne sera pas perturbé par une surveillance de vitesse provoquée par l'entrée avec signal auxiliaire
- dans une installation sans signaux nains, les installations de passage à niveau seront considérées comme en dérangement et surveillées en conséquence
- les installations de passage à niveau d'une gare avec signaux nains ne seront pas surveillées, car le dernier signal nain avant le passage à niveau donne au mécanicien de locomotive une information valable sur l'état de l'installation. Il en est de même si l'état de l'installation de passage à niveau est signalé au moyen d'un feu de contrôle ou d'un signal de barrage
- la saisie de critères permettant de contrôler l'état d'une installation de passage à niveau uniquement pour optimiser la surveillance dans le cas du signal auxiliaire serait disproportionnée. Le signal auxiliaire n'est utilisé qu'en cas de dérangement. La *marche à vue* est en outre prescrite dans les rares cas de son utilisation.

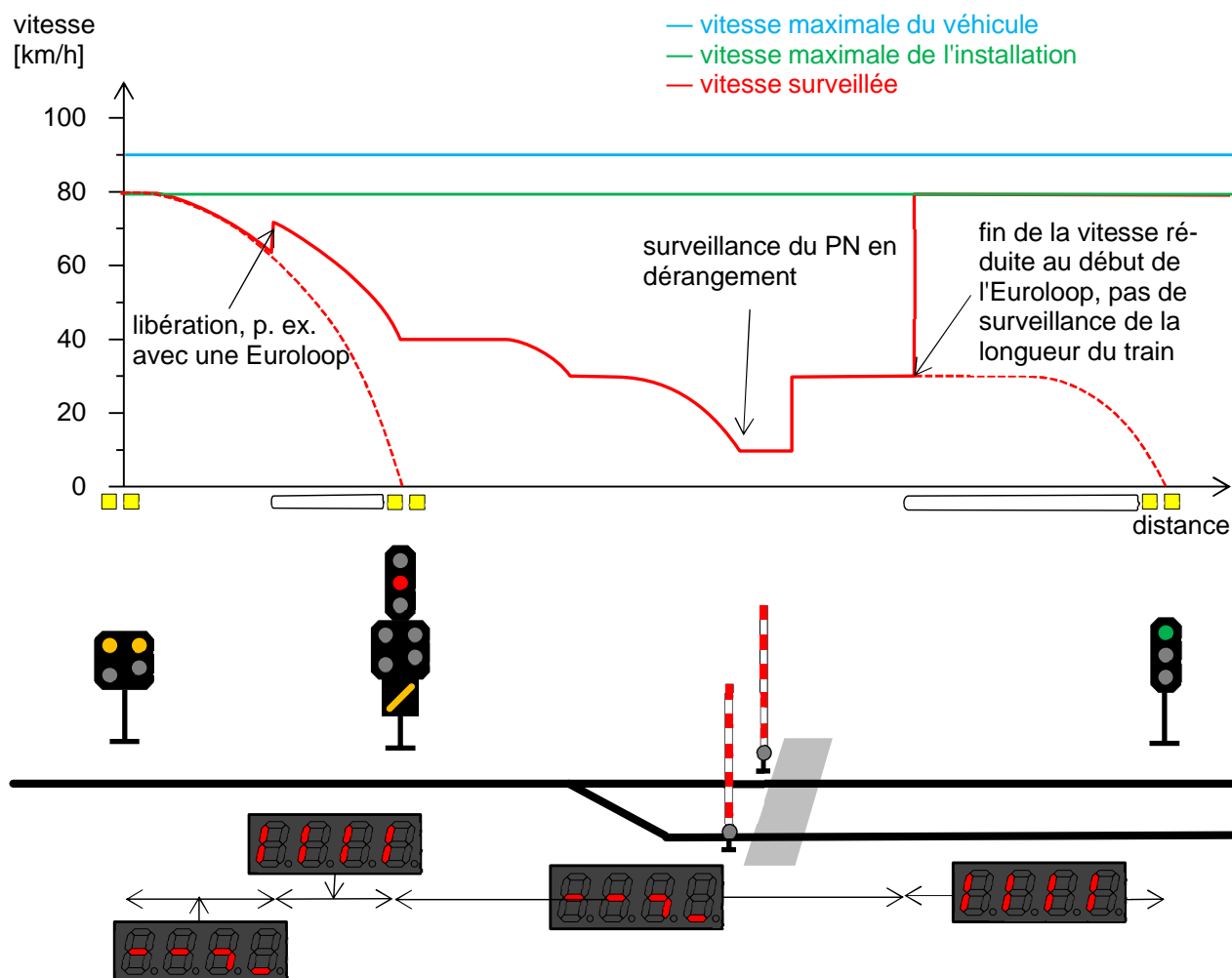


Figure 52: Signal auxiliaire

Avec cette méthode de projet le mécanicien de locomotive ne doit faire aucune manipulation supplémentaire liée au contrôle de la marche des trains.

6.22.2 Signal auxiliaire au signal de sortie

Le signal auxiliaire au signal de sortie est projeté comme une image de signal normale. Les points de danger qui peuvent être surveillés le seront autant que possible:

- la vitesse signalée au moyen de l'image 2 sera surveillée dans la zone des aiguilles
- dans une installation sans signaux nains, les installations de passage à niveau seront considérées comme en dérangement et surveillées en conséquence
- les installations de passage à niveau d'une gare avec signaux nains ne seront pas surveillées, car le dernier signal nain avant le passage à niveau donne au mécanicien de locomotive une information valable sur l'état de l'installation. Il en est de même si l'état de l'installation de passage à niveau est signalé au moyen d'un feu de contrôle ou d'un signal de barrage
- la vitesse de ligne sera surveillée au-delà de la dernière aiguille, comme lorsque le signal de sortie est à *voie libre*
- le but de l'autorisation de circuler est fixé au prochain signal principal.

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

Le signal auxiliaire au signal de sortie est projeté comme une image de signal normale. Les points de danger qui peuvent être surveillés le seront autant que possible:

- la vitesse signalée au moyen de l'image 2 sera surveillée dans la zone des aiguilles
- les installations de passage à niveau seront considérées comme en dérangement et surveillées en conséquence
- la vitesse de ligne sera surveillée au-delà de la dernière aiguille, comme lorsque le signal de sortie est à *voie libre*
- le but de l'autorisation de circuler est fixé au prochain signal principal.

6.23 Zone pour les tramways

Les signaux principaux et la vitesse de ligne sont surveillés dans les zones pour les tramways. Les signaux pour les tramways sans dépendance avec l'appareil d'enclenchement ne seront pas surveillés. Les vitesses réduites pour des tronçons en courbe ne peuvent en règle générale pas être surveillées.

L'influence de l'intervalle de surveillance et du patinage sur la surveillance doit particulièrement être observée. Les seuils de vitesse et les points d'arrêt sont tendanciellement visés avec précision dans une zone pour les tramways. L'adhérence est en outre massivement perturbée par le salage de la route.

6.24 Ralentissements temporaires

Lorsque des ralentissements temporaires doivent être surveillés, la surveillance peut être réalisée ponctuellement ou continuellement. Des balises temporaires indépendantes du linking peuvent être introduites dans le tronçon surveillé continuellement. On installera en cas normal un groupe de balises de données fixes à la hauteur du signal avancé de ralentissement:

- une surveillance ponctuelle est réalisée au moyen d'un "avertissement" paramétré dans le paquet de données 44. Le mécanicien de locomotive doit quittancer cet avertissement sur le DMI ou, si installée, au moyen d'une touche de quittance externe. Il convient de prévoir un délai maximal de quittance de 5 s dans les paramètres du véhicule
- une surveillance continue est réalisée au moyen du paquet de données ETCS 65. La vitesse surveillée peut être programmée par pas de 5 km/h. La distance maximale surveillée au moyen du paquet de données 65 est de 1360 m. Un second groupe de balises doit être posé à la fin de ce tronçon, si une distance supérieure doit être surveillée
- un groupe de balises doit également être installé en surveillance continue à la hauteur de chaque signal de suppression. La suppression du ralentissement est transmise au moyen du paquet de données ETCS 66
- les deux modes de surveillance peuvent être cumulés.

La surveillance ponctuelle est généralement employée pour des ralentissements posés à court terme. Des groupes de balises préprogrammés à cet effet peuvent être stockés avec les signaux de ralentissement auprès des services extérieurs. L'utilisation est similaire à celle des aimants de chantier du système précédent.

La surveillance continue sera projetée selon les cas. Les processus et les critères d'utilisation sont à fixer par le gestionnaire de l'infrastructure.

6.25 Surveillance ponctuelle au moyen d'Eurobalises

Dans une zone surveillée ponctuellement, les fonctions "avertissement", à quitter sur le DMI ou au moyen d'une touche externe, de même que "arrêt" et "voie libre" peuvent être transmises par des Eurobalises. La protection d'installations de passage à niveau peut être réalisée ponctuellement, de même que le remplacement d'aimants par des balises. Le projet demande moins de moyens que pour la réalisation d'une surveillance continue.

Une surveillance ponctuelle peut ainsi aussi être réalisée lorsque les véhicules ne sont pas (ou plus) équipés de récepteurs magnétiques. Cette solution peut être utilisée en cas d'équipement alterné de la ligne, si le manque de place empêche de réaliser un changement de mode de surveillance.

6.26 Véhicules garés

La remise en service des véhicules doit être considérée du point de vue conceptuel dans les gares où ceux-ci sont régulièrement garés, par exemple la nuit.

Le départ après la mise en service jusqu'au franchissement du premier groupe de balises s'effectue obligatoirement en surveillance réduite. Un empêchement du départ ne sera actif que si l'Euroloop aura été annoncée précédemment.

Différentes situations sont représentées graphiquement:

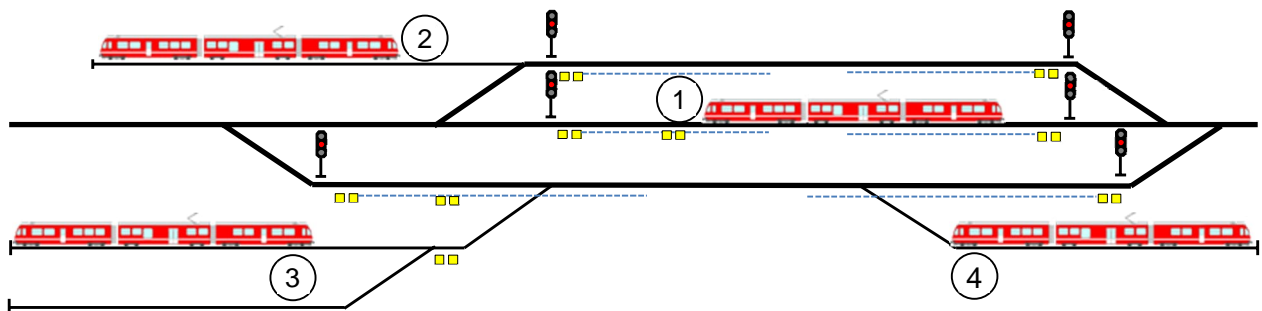


Figure 53: Situations de garage

- ① Le véhicule a été garé sur la voie de départ:
- si le véhicule a été garé en position de parc, l'annonce des Euroloops enregistrée lors de l'arrivée est encore mémorisée. L'empêchement du départ est actif dans les deux directions, aussi après un garage nocturne
 - si le véhicule a été mis hors service lors du garage, le départ s'effectue sous la responsabilité du personnel. La vitesse réduite, par principe 10 km/h, doit être respectée jusqu'au franchissement du premier groupe de balises:
 - dans le sens de marche vers la droite, la vitesse réduite doit être respectée jusqu'au signal de voie
 - dans le sens de marche vers la gauche, le passage de la vitesse réduite à la surveillance continue s'effectuera déjà lors du franchissement du groupe de balises supplémentaire avant le signal de voie. Ce groupe de balises doit comprendre une balise de données transparentes raccordée au signal de voie. Il transmettra une libération (infill), en sus de l'annonce de boucle, lorsque le signal présente une image de voie libre
- ② La mise en place depuis la voie de garage s'effectue en mode de manœuvre. Les Euroloops des deux directions seront annoncées au passage du groupe de balises du signal de voie de la direction opposée. L'empêchement du départ sera ainsi actif dans les deux directions. Le train sera surveillé dès son départ à la vitesse signalée
- ③ La mise en place depuis la voie de garage s'effectue en mode de manœuvre. Un groupe de balises de données fixes est installé sur le parcours. Elle sert à annoncer les Euroloops des deux directions. L'empêchement du départ sera ainsi actif dans les deux directions. Le train sera surveillé dès son départ à la vitesse signalée
- ④ La mise en place depuis la voie de garage s'effectue en mode de manœuvre. Aucun groupe de balises n'est franchi jusque sur la voie de départ. Le départ du train s'effectue sous la responsabilité du personnel. La vitesse réduite, par principe 10 km/h, doit être respectée jusqu'au franchissement du premier groupe de balises:
- dans le sens de marche vers la droite, la vitesse réduite doit être respectée jusqu'au signal de voie
 - dans le sens de marche vers la gauche, le passage de la vitesse réduite à la surveillance continue s'effectuera déjà lors du franchissement du groupe de balises supplémentaire avant le signal de voie. Ce groupe de balises doit comprendre une balise de données transparentes raccordée au signal de voie

Le système permet de réaliser toutes les possibilités citées ci-dessus.

Le chef de projet doit établir un concept de garage en tenant compte des aspects de la sécurité et des besoins de l'exploitation. Il doit englober toutes les installations où des véhicules sont régulièrement garés. Ce concept doit être joint au dossier de la procédure d'approbation des plans.

6.27 Commutation du mode de service au moyen d'un groupe de balises

6.27.1 Principe

La commutation du mode de service doit toujours être réalisée pour chaque direction au moyen d'un groupe de balises de données fixes installé immédiatement auprès de l'entrée en crémaillère, respectivement de la sortie.

Un groupe de balises pour la commutation du mode de service ne doit pas en outre provoquer un changement de la surveillance ponctuelle en surveillance continue. Le groupe de balises d'un signal pour les trains ne peut pas être utilisé en plus pour la commutation du mode de service.

Les informations suivantes sur le mode de service sont transmises dans le télégramme de l'Eurobalise pour activer les sorties digitales:

- mode de service
 - adhérence
 - crémaillère 1
 - crémaillère 2
 - crémaillère 3
- sens de la déclivité (montée/descente).

Les secteurs de la crémaillère 1, 2 et 3 sont fixés en fonction de la déclivité.

6.27.2 Influence sur la commande du véhicule

Le calculateur de véhicule du contrôle de la marche des trains ne sert, pour la commutation du mode de service au moyen d'Eurobalises, qu'à transmettre les informations. La commande du véhicule contrôle et mémorise le mode de service.

L'état fondamental adhérence/crémaillère est cependant repris et contrôlé. Un message d'erreur est affiché sur le DMI, si les deux états diffèrent après un délai défini dans le projet.

Le mode de service actuel est fixé dans le calculateur du véhicule lors de la mise en service selon l'état de l'entrée digitale servant à l'annonce en retour du mode de service actif du véhicule.

Le système ne prévoit pas de changement de direction en crémaillère. Le changement du sens de la déclivité s'effectue après lecture du premier groupe de balises transmettant l'information correspondante dans le paquet de données P44.

6.28 Commutation du mode de service au moyen d'aimants

6.28.1 Principe

Le changement du mode de service est réalisé au moyen d'une combinaison d'aimants disposés immédiatement à l'entrée en crémaillère ou à la sortie pour chaque direction.

Les états suivants peuvent être transmis:

- mode de service
 - adhérence
 - crémaillère 1
 - crémaillère 2
 - crémaillère 3
- sens de la déclivité (montée/descente)

Les secteurs de la crémaillère 1, 2 et 3 sont fixés en fonction de la déclivité.

6.28.2 Influence sur la commande du véhicule

Le calculateur de véhicule du contrôle de la marche des trains assure le contrôle du mode de service lorsque sa commutation est commandée par des aimants. Le système contrôle après le passage adhérence – crémaillère que le mécanicien ait effectué la commutation du mode de service dans le délai défini dans le projet. Un serrage imposé sera commandé dans le cas contraire. Celui-ci ne peut être annulé qu'à l'arrêt et dans le mode de service correct. Le passage en crémaillère 2 peut être optionnellement contrôlé avec une entrée séparée pour ce mode de service (MGB Schöllenen). Dans les autres cas, les passages s'effectuent automatiquement au long du tronçon à crémaillère.

Les états "crémaillère" et "sens de la déclivité" sont mémorisés de manière rémanente. Ceux-ci sont disponibles dès la mise en service du calculateur.

Le sens de la déclivité est actualisé immédiatement en cas de changement de direction en crémaillère.

Le mode de service reste mémorisé si le calculateur de véhicule est déclenché en crémaillère suite à un dérangement. Le mode de service peut être réinitialisé en adhérence au dépôt au moyen d'une entrée séparée.

6.29 Surveillance de la vitesse sur les tronçons à crémaillère

6.29.1 Entrée en crémaillère

Le projet doit être réalisé de manière à éviter autant que possible un serrage imposé dans le secteur de l'entrée en crémaillère. L'entrée en crémaillère avec des roues dentées freinées représente un risque nettement plus important que celui lié à un dépassement de la vitesse d'entrée.

La vitesse d'entrée n'est pas surveillée de manière générale. Elle sera fixée à 40 km/h dans le projet.

6.29.2 Montée

Il est théoriquement possible de définir la vitesse maximale sélectivement pour les secteurs de la crémaillère 1, 2 et 3 dans le calculateur de véhicule.

La vitesse maximale pour la montée sera retenue pour les données de projet.

6.29.3 Descente

Les secteurs de la crémaillère 1, 2 et 3 seront définis en fonction de la déclivité. Une vitesse maximale est fixée par secteur dans les données de projet du véhicule. Il est ainsi possible de surveiller le véhicule en permanence, sélectivement selon la vitesse maximale des catégories de vitesse 1, 2 ou 3 selon les DE-OCF, DE 76.1a, ch. 9. La surveillance peut être fixée dans le projet en fonction de la déclivité en trois niveaux de vitesse.

Un dépassement de ces vitesses surveillées provoque immédiatement un serrage imposé.

Un profil de vitesse statique (SSP) peut être projeté en sus avec les courbes usuelles d'avertissement, de serrage de système et de serrage imposé.

Le système Siemens ZSI 127 ne différencie pas la puissance de freinage en adhérence et en crémaillère. Les paramètres de projet doivent en conséquence être adaptés de manière à ce que les véhicules puissent fonctionner sur les tronçons à crémaillère avec les paramètres de freinage valables en adhérence. La déclivité est fixée en descente dans ce but à 0 ‰ dans les paramètres de projet.

6.29.4 Sortie de la crémaillère

Lors de la sortie de la crémaillère, la vitesse maximale du tronçon en crémaillère précédent sera surveillée jusqu'à la sortie de la crémaillère, sans surveillance de la longueur du train.

6.30 Télégrammes de défaut et de dérangement

L'unité électronique d'équipement de voie génère un télégramme de dérangement lorsqu'il détecte une erreur, soit une image de signal erronée ou non-projetée. Le télégramme de dérangement est également transmis par l'Euroloop.

La balise de données transparentes émet un télégramme de défaut lorsqu'elle ne reçoit pas le signal provenant de l'unité électronique d'équipement de voie. Le télégramme de défaut est mémorisé dans l'Eurobalise.

Les télégrammes de défaut ne peuvent être émis ni par les balises de données fixes ni par les Euroloops.

La réaction en cas de télégramme de défaut ou de dérangement peut être différemment projetée. Le télégramme le plus restrictif en exploitation normale sera par principe émis:

- signal avancé: autorisation de circuler jusqu'au prochain signal principal
- signal principal: arrêt
- feu de contrôle pour installation de passage à niveau: télégramme en cas de feu de contrôle éteint.

6.31 Empêchement du départ pour les trains à voie normale

Sur les tronçons à trois ou quatre rails, Il convient de tenir compte que l'empêchement du départ est inactif pour les trains à voie normale après un changement de direction ou la mise en service d'un poste de conduite. Toutes les annonces des Euroloops sont effacées. Le départ selon ETCS L1LS après un changement de direction ou la mise en service s'effectue en mode de responsabilité du personnel avec une vitesse surveillée à 40 km/h jusqu'au franchissement du premier groupe de balises. Avec Euro-ZUB, le départ après la mise en service ou un changement de direction n'est pas surveillé jusqu'au franchissement du premier groupe de balises. Il faut tenir compte lors d'une analyse des risques de la surveillance comparativement réduite des risques potentiels.

7 Intégration du système chez l'exploitant

7.1 Conditions préalables

Les projets de contrôle de la marche des trains sont des projets interdisciplinaires complexes. Les implications profondes dans les domaines concernés obligent à une coordination étroite des spécificités telles que:

- équipement de l'infrastructure, raccordement à l'infrastructure existante
- équipement des véhicules, intégration dans les véhicules existants ainsi que dans les nouveaux véhicules
- exploitation du système, processus d'exploitation, implications en arrière-plan en liaison avec les processus et les prescriptions de circulation.

L'exploitation du système occupe le premier plan lors de la conception du projet et de la stratégie de migration. Elle sert de base pour le dimensionnement du projet. Il convient en premier lieu de définir les exigences sécuritaires spécifiques à l'entreprise ferroviaire:

- que doit-on protéger
mode de surveillance, points à équiper
- le chemin à parcourir
stratégie de migration, réalisation en étapes
- possibilités
financement, capacités de l'engineering du projet, disponibilité des véhicules pour leur transformation, formation du personnel.

L'équipement de l'infrastructure et l'équipement des véhicules peuvent être réalisés en deux projets relativement indépendants l'un de l'autre. Il est cependant essentiel que la réalisation dans le temps soit coordonnée entre eux.

7.2 Projet de l'équipement de l'infrastructure

7.2.1 Saisie des données locales

Le premier pas du projet de l'infrastructure du chef de projet de l'entreprise ferroviaire est la saisie des données locales.

Les emplacements doivent être saisis avec une précision de +/- 1m:

- signaux principaux
- signaux avancés
- points d'arrêt limite, p. ex. indicateurs de point d'arrêt pour signal de groupe, heurtoirs
- points d'arrêt usuels particuliers
- aiguille, pointe et signal limite de garage
- seuils de vitesse en gare et en pleine-voie
- installations de passage à niveau
- sauts correctifs dans le kilométrage.

Doivent être saisis en outre:

- les déclivités (précision +/- 2 ‰) et les seuils de déclivité (emplacements des indicateurs de déclivité)
- les vitesses de ligne, y compris les vitesses réduites (courbes)
- les vitesses de gare.

Il faut relever pour chaque signal principal et avancé:

- toutes les images de signal, y compris les images en cas de dérangement
- tous les itinéraires possibles avec chaque image de signal ainsi que les vitesses à surveiller et les buts correspondants
- pour un signal principal en outre:
 - le mode de libération
 - la longueur de l'Euroloop ou
 - le domaine de libération manuelle
 - le point de danger
 - les surveillances à projeter en cas d'entrée sur voie occupée et de signal auxiliaire.

Il convient de veiller particulièrement aux images de signal plus restrictives et au déroulement lorsque le signal commute à une image supérieure à l'approche du train. Il convient spécialement dans ce cas de prendre en compte quand la longueur du train ne doit pas être surveillée. Tous les seuils de vitesse selon R 300.6, chapitre 2 doivent être surveillés. Il ne faut pas projeter de surveillance à une vitesse inférieure à celle autorisée par les prescriptions de circulation, car la vitesse surveillée n'est pas indiquée au mécanicien de locomotive. Celui-ci ne pourrait pas détecter une telle restriction et des freinages imposés en seraient la conséquence.

Ces données constituent la base pour le dimensionnement du système par le constructeur. Tous les composants fixes sont définis en premier lieu (coffrets à appareils, câblage, etc.) Les saisies des images de signal et des différenciations du parcours éventuelles sont fixées.

7.2.2 Reconnaissance sur le terrain

Les données saisies ainsi que les possibilités de montage sont systématiquement vérifiées lors d'une reconnaissance sur le terrain. Il faut particulièrement contrôler:

- l'exactitude de tous les emplacements saisis
- la possibilité de montage des coffrets à appareils prévus
- les tracés de câbles
- la longueur des Euroloops en respectant les critères de projet concernant leur longueur minimale et maximale
- la pose des câbles rayonnants au pied du rail, spécialement en cas d'obstacles tels que les aiguilles, les passages à niveau et de service, de même que lorsque la voie est enrobée dans un revêtement
- la distance à partir de laquelle le signal principal est visible en cas de libération manuelle.

Une préparation exacte et complète est une condition préalable à une reconnaissance efficace et couronnée de succès. Toutes les données du projet seront autant que possible saisies au préalable. La reconnaissance sur le terrain ne devrait plus servir qu'à vérifier le projet et à fixer des points de détail.

7.2.3 Plans d'exécution, dossiers de montage

Le fournisseur du système peut établir, après la visite sur le terrain, les plans d'exécution, les dossiers de montage et les schémas de raccordements définitifs ainsi que le dossier de procédure d'approbation des plans.

Ces documents doivent être contrôlés et approuvés par le commanditaire.

7.2.4 Procédure d'approbation des plans

La procédure d'approbation des plans doit être exécutée conformément à l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires (OPAPIF / SR 742.142.1). Les détails sont réglés dans la ligne directrice de l'OFT concernant l'article 3 de l'ordonnance. Le dossier de procédure d'approbation des plans doit contenir spécifiquement pour un projet de contrôle de la marche des trains en plus des éléments habituels:

- le concept de garage pour les gares où des véhicules moteurs sont régulièrement garés, de même que le mode de surveillance lors du premier départ après la mise en service (chiffre 6.27)
- lorsque le but est fixé après le point de danger (chiffre 6.12.3)
- lorsque le but est projeté après un heurtoir (chiffre 6.12.4)
- lorsque des tableaux indicateurs du but d'une courbe de freinage sont installés (chiffre 6.12.5)
- lorsque le projet de feux de contrôles pour installations de passages à niveau est exécuté selon la méthodique pour les signaux principaux (chiffre 6.20.1)
- toutes les dérogations à ces bases de projet avec une analyse des lacunes éventuelles de la surveillance et des risques qui leur seraient liés.

Les dérogations à ces bases de projet sont à traiter et juger dans le cadre de la procédure d'approbation des plans de la même manière que des dérogations aux RTE.

7.2.5 Documentation de l'installation

Le fournisseur du système établit la documentation de l'installation et la remet au gestionnaire de l'infrastructure. La documentation de l'installation comprend les documents et fichiers suivants:

- plan de situation / esquisse de situation (en format PDF)
- graphiques des profils de vitesse avec les déclivités (en format PDF)
- contenu des télégrammes / table des paquets de données (en format PDF)
- fichiers spécifiques au système pour le chargement dans les équipements fixes
- protocoles de programmation et de vérification (en format PDF).

Le fournisseur du système actualise, respectivement renouvelle, la documentation de l'installation lors de modifications de l'équipement.

7.3 Montage, mise en service

Le montage de l'équipement de voie peut être réalisé en grande partie sans influence sur les installations en service. Il convient de veiller à ce que:

- les Eurobalises doivent être blindées au moyen d'un couvercle en tôle jusqu'à leur mise en service afin qu'elles n'influencent pas les véhicules. Lors de courses d'essai, il faut empêcher que d'autres véhicules équipés ne franchissent le tronçon tant que les couvercles des Eurobalises ont été enlevés
- La voie doit être interdite pour exécuter le passage des câbles des lampes de signal au travers de l'unité électronique d'équipement de voie ETCS. Une vérification complète du signal doit être effectuée avant sa remise en service.

Après la programmation de l'unité électronique d'équipement de voie ETCS et des Eurobalises, il faut relire les télégrammes émis par les Eurobalises pour les contrôler. Le fonctionnement des deux appareils sera ainsi testé.

Une course d'essai doit être effectuée avant la mise en service en parcourant toutes les voies dans les deux directions. Elle permettra de vérifier spécialement:

- le linking de toutes les Eurobalises liées entre elles
- la réception des Euroloops.

Il n'est pas nécessaire de veiller à ce que des images de signal particulières soient rencontrées.

Une course d'essai supplémentaire peut être exécutée pour vérifier les buts (fin de l'autorisation de circuler) pour des signaux déterminés ou pour tous les signaux. Lors de cet essai, tous les signaux à contrôler doivent être laissés à l'arrêt jusque le train se soit arrêté. Il est opportun de reporter ces essais après la mise en service en raison du temps nécessaire à leur exécution.

7.4 Projet de l'équipement des véhicules

7.4.1 Concept

Les composants nécessaires sont définis en conséquence de la longueur du véhicule, de la position de l'antenne et de la longueur maximale du câble d'antenne:

- les véhicules isolés peuvent être équipés d'un calculateur et en général d'une antenne ETCS
- les rames à deux éléments peuvent le plus souvent être équipées d'un calculateur, mais obligatoirement de deux antennes ETCS
- les rames automotrices longues doivent être projetées avec deux équipements de véhicules séparés
- les voitures de commande doivent posséder leur propre équipement embarqué. Il est impossible de faire passer le câble d'antenne par un attelage pouvant être séparé en exploitation.

7.4.2 Paramètres du véhicule

Les paramètres du véhicule sont fixés pour chaque type de véhicules selon les bases du fabricant du système de contrôle de la marche des trains en collaboration avec l'entreprise de transport ferroviaire.

Les paramètres englobent entre-autres:

- entreprise de transport ferroviaire et dénomination ETCS
- différents critères de vitesse
- paramètres des courbes de freinage
- divers temps de réaction
- déclivité maximale de la ligne
- changements de modes de services et surveillances
- changement du type de surveillance.

7.4.3 Serrage par le système

Les fonctionnalités commandées par la sortie "serrage par le système" du calculateur du véhicule sont définies en fonction des caractéristiques du véhicule:

- la coupure de l'effort de traction est par principe projetée
 - le déclenchement de l'interrupteur principal n'est pas opportun, ceci entre autres à cause de l'empêchement du départ sur une Euroloop
 - le ralenti du moteur diesel est forcé dans le cas de véhicules thermiques. Selon les cas un effort de traction restant ne peut pas être éliminé
 - la coupure de l'effort de traction ne peut pas être réalisée de manière adaptée dans certains véhicules moteurs anciens, par exemple des véhicules moteurs électriques équipés de controllers directs. On renoncera à cette fonction
- le frein électrique doit rester actif, respectivement il doit pouvoir être enclenché et renforcé
- la pression de la conduite générale sera si possible abaissée durant la marche de 1.0 – 1.5 bar
 - cette fonction ne peut pas être réalisée sur tous les types de véhicules moteurs
 - l'abaissement ne devrait être effectué qu'à une vitesse > 0 km/h, de manière à ne pas imposer de serrage durant l'arrêt avec empêchement du départ sur une Euroloop. Ainsi par exemple l'essai des freins ne sera pas influencé par l'empêchement du départ.

7.4.4 Mise en service

Les fonctions principales des composants du système doivent être testées à l'arrêt lors de la mise en service. Il s'agit:

- de l'antenne au moyen d'une balise de test
- le cas échéant des récepteurs magnétiques au moyen d'aimants de contrôle
- du système de commande et d'affichage en contrôlant l'affichage correct
- des actions sur le véhicule par le test de freinage, celui-ci doit être exécuté en tractionnant.

Une course d'essai doit être entreprise pour contrôler les fonctionnalités du système par sondage:

- réaction correcte du système au franchissement d'Eurobalises et d'Euroloops
- réception des aimants
- sorties digitales supplémentaires
- changement de mode de service adhérence - crémaillère.

7.5 Modèles de freinage

7.5.1 Principes

Les modèles de freinage paramétrés dans le logiciel embarqué doivent représenter les caractéristiques de freinage du train complet. Les paramètres à fixer sont:

- coupure de l'effort de traction, le délai depuis l'activation du serrage imposé jusqu'à ce que l'effort de traction soit interrompu
- temps de réaction, la somme des délais de propagation jusqu'en queue du train et d'établissement de l'effort de freinage dans chaque véhicule
- décélération, la décélération moyenne durant le freinage.

Jusqu'à huit modèles de freinage peuvent être programmés dans le logiciel embarqué. Ces modèles de freinage peuvent être définis différemment pour chaque série de véhicules. Au minimum deux modèles de freinage doivent être projetés. Le modèle avec les paramètres les plus faibles doit prendre en compte le cas du paralysage de la plus grosse unité de freinage pouvant être mise hors-service (par ex. paralysage des freins d'un véhicule).

Les paramètres peuvent être fixés séparément pour le serrage par le système et pour le serrage imposé pour chaque modèle de freinage. Le serrage par le système sert de complément et il ne peut pas être réalisé sur chaque type de véhicule. Seul le serrage imposé est déterminant pour la sécurité.

Les paramètres sont fixés en fonction d'une déclivité de 0 ‰. Le calcul de la courbe de freinage dans le calculateur de véhicule est adapté de cas en cas en fonction de la déclivité locale.

7.5.2 Prise en compte des freins

Seuls les freins pouvant être pris en compte lors du calcul de freinage du train peuvent être considérés dans le cadre de la détermination des modèles de freinage.

7.5.3 Coupure de l'effort de traction

La coupure de l'effort de traction d'un véhicule moteur électrique lors de l'activation du serrage imposé est immédiate, par exemple par déclenchement du disjoncteur ou blocage des impulsions du convertisseur. Il est admis dans ce cas lors du dimensionnement du contrôle de la marche des trains de fixer le paramètre du délai de coupure de l'effort de traction à la valeur minimale. Ceci est valable pour tous les modèles de freinage projetés. Ce délai ne doit pas être négligé dans le cas de véhicules où l'effort de traction ne peut pas être interrompu immédiatement (véhicules moteurs thermiques). La valeur de ce paramètre doit dans ce cas être fixée individuellement.

Le système prend en compte que le train accélère encore durant le délai de coupure de l'effort de traction.

7.5.4 Délai de réaction

L'effort de freinage s'établit, dès le déclenchement du freinage, progressivement avec la montée de la pression dans le cylindre de frein jusqu'à ce que les cylindres de freins

du dernier wagon du train soient complètement remplis. C'est pourquoi le délai de réaction se constitue de la somme des délais de propagation et d'établissement.

Le délai de propagation dans le train est le délai depuis l'activation du serrage imposé jusqu'à ce que la conduite générale s'abaisse dans le dernier véhicule et que les freins commencent à agir. Ceci correspond à un abaissement de 0.5 bar par rapport à la pression nominale. Avec le frein à vide, un abaissement de 15 cmHg par rapport à la pression de desserrage est pris en compte.

Lors d'essais, la conduite générale doit être vidée au moyen de la valve du serrage imposé. Le temps de propagation peut être notablement plus long que lors d'un serrage rapide. Ceci est le cas si la section active de la valve de serrage rapide n'est pas optimale ou, pour des anciens véhicules, si l'alimentation de la conduite générale n'est pas interrompue.

Le délai de propagation peut être mesuré lors d'essais à l'arrêt avec un train de la longueur maximale.

Le délai de propagation peut être minimalisé grâce à l'emploi d'accélérateurs de vidange ou, avec le frein à vide, de valves d'action rapide.

Le délai de remplissage du cylindre de frein à 80% est plus représentatif que le temps de remplissage complet du cylindre de frein pour définir le délai d'établissement. Le flux d'air est ralenti vers la fin. Le délai d'établissement peut être mesuré lors d'essais à l'arrêt avec un véhicule isolé.

En présence de catégories de véhicules différentes, il faut tenir compte des véhicules dont le délai d'établissement de l'effort de freinage est le plus long (par exemple les wagons à marchandises).

Le système prend en compte que le train roule librement durant le délai de réaction

7.5.5 Décélération

Le calcul des courbes de freinage s'effectue avec la décélération moyenne projetée.

Cette décélération moyenne ne doit pas être assimilée au rapport de freinage (pourcentage de freinage), car un délai pour l'établissement de l'effort de freinage est intégré dans le pourcentage de freinage. D'après les DE-OCF, art. 52.2, ch. 6.1.1, le principe est le suivant : « Un pourcentage de freinage de 100 équivaut à une décélération moyenne de 1 m/s^2 obtenue lors d'un freinage à la vitesse initiale de 50 km/h sur une voie horizontale et calculée à partir de cette vitesse et du chemin de freinage ». Ainsi, toute la distance de freinage depuis l'activation du freinage jusqu'à l'arrêt complet est prise en compte. Si le cylindre de frein se remplit en 2.5 s, la décélération qui s'ensuit doit atteindre en moyenne $1,6 \text{ m/s}^2$ pour respecter la même distance de freinage de 96 m.

La décélération est considérée comme constante durant toute la phase de freinage jusqu'à l'arrêt.

7.5.6 Procédure à suivre avec des trains formés uniformément

Le modèle de freinage peut être adapté aux caractéristiques des véhicules concernés, si les trains sont formés uniformément (rames automotrices seules ou en unités multiples, trains-navettes formé uniformément). En cas de circulation en unités multiples ou de trains-navettes, on tiendra compte de la plus longue composition.

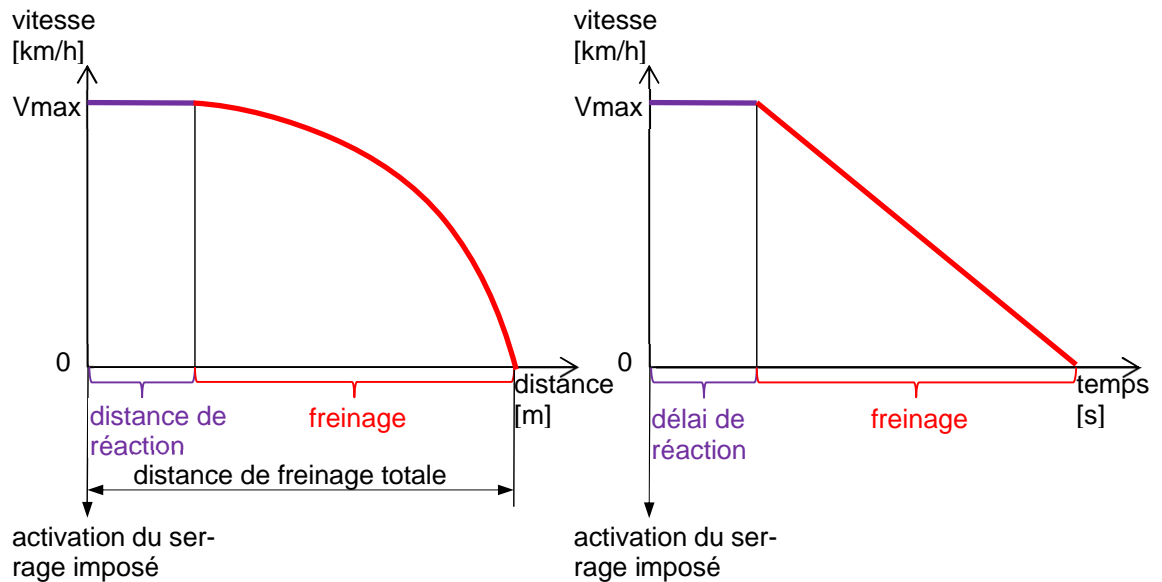


Figure 54: Serrage imposé avec un train uniforme

Le modèle de freinage peut être fixé en fonction des résultats d'essais de freinage avec la composition concernée. Il est aussi possible de se référer aux résultats d'essais de freinage effectués lors de la mise en service des véhicules.

Le délai de réaction doit être connu en premier lieu. La vitesse maximale des véhicules est choisie pour la vitesse initiale. La décélération moyenne durant le freinage est calculée comme suit:

$$a = \frac{v_0^2}{2(s - v_0 \times t_0)}$$

a décélération moyenne [m/s²]

v_0 vitesse initiale [m/s]

t_0 délai de réaction = délai d'établissement [s]

s distance de freinage totale [m]

7.5.7 Procédure à suivre avec des trains formés différemment

Les modèles de freinage doivent être basés sur le rapport de freinage lorsque les trains sont composés de tous genres de véhicules. Le rapport de freinage calculé lors de la formation du train représente l'efficacité des freins actifs dans le train. Chaque modèle de freinage correspond à une catégorie de freinage définie. Le délai de réaction est fixé en fonction des trains les plus longs. Les modèles de freinage sont projetés identiquement pour tous les types de véhicules.

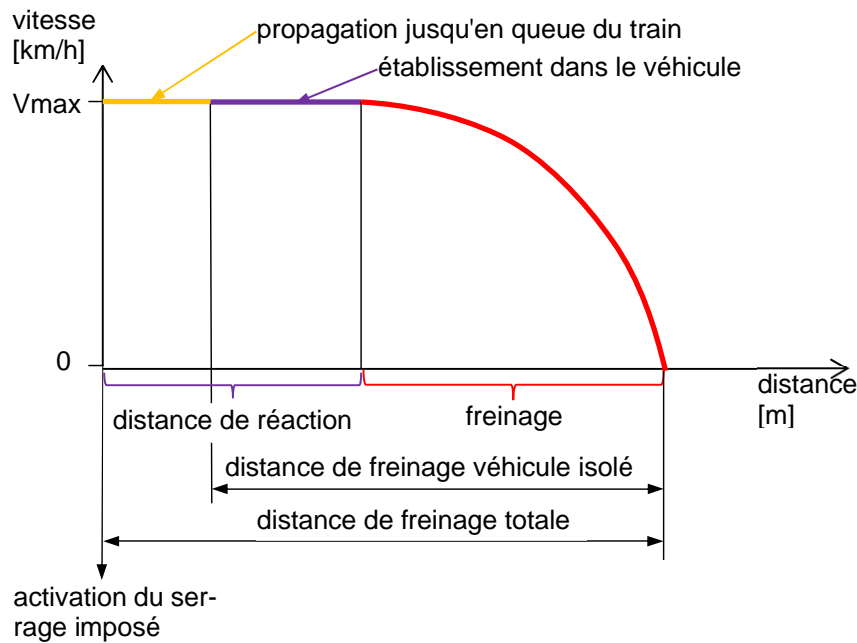


Figure 55: Serrage imposé train non-uniforme

Les délais de propagation jusqu'en queue du train et d'établissement dans un véhicule isolé doivent être connus en premier. La distance de freinage d'un véhicule isolé sera tirée des diagrammes d'évaluation des freins DE-OCF, DE 52.2, feuille 9 pour le rapport de freinage attribué au modèle de freinage. La vitesse maximale de la catégorie de train est choisie pour la vitesse initiale.

La décélération moyenne durant le freinage est calculée comme suit:

$$a = \frac{v_0^2}{2(s_t - v_0 \times (t_0 + t_1))}$$

a décélération moyenne [m/s^2]

v_0 vitesse initiale [m/s]

t_0 délai d'établissement dans le véhicule [s]

t_1 délai de propagation jusqu'en queue du train [s]

s_t distance de freinage totale [m]

7.5.8 Réduction du délai de réaction

Il est possible de ne prendre le temps de réaction que partiellement en compte. La décélération moyenne calculée en sera légèrement réduite. La distance de freinage totale à partir de la vitesse maximale restera ainsi inchangée. Une distance de freinage plus courte sera tendanciellement calculée à partir de vitesses initiales inférieures.

La réduction du délai de réaction permet de rouler plus vite en approche du signal.

Il est nécessaire de vérifier par des essais de freinage à partir de vitesses initiales réduites que l'arrêt avant le but projeté soit toujours garanti.

7.5.9 Vérification des paramètres

Les paramètres de freinage doivent être vérifiés lors d'essais. Les véhicules utilisés pour ceux-ci doivent être représentatifs de l'état d'entretien effectif en service normal. La composition du train d'essais doit correspondre à la longueur maximale.

Des essais de freinage systématiques devront être effectués sur un tronçon permettant la vitesse de ligne maximale en approche d'un signal principal. La déclivité sur le chemin de freinage doit être la plus faible possible et dans tous les cas constante.

Le signal principal présentant l'arrêt sera approché:

- avec la vitesse maximale
- avec 2-3 vitesses inférieures différentes
- le cas échéant avec différents modèles de freinage représentatifs. Les freins en service dans le train seront configurés en conséquence (les freins de véhicules déterminés seront par exemple paralysés).

L'activation du serrage imposé est provoquée par le dispositif du contrôle de la marche des trains, lors du dépassement de la courbe de freinage. Il faudra mesurer:

- le déroulement de la vitesse durant le freinage
- le point d'arrêt exact en relation avec le but projeté.

7.6 Détermination des paramètres du véhicule

7.6.1 Règle générale

Les paramètres du véhicule qui doivent être fixés dans le cadre du projet sont énumérés dans la table ci-dessous.

Les principes énumérés dans la colonne "règles générales" concernent les véhicules engagés sur le réseau propre d'un gestionnaire de l'infrastructure. Ces paramètres peuvent être adaptés et être optimisés en fonction des caractéristiques du réseau.

Certains véhicules sont engagés sur les réseaux de différents gestionnaires de l'infrastructure. Il s'agit principalement de véhicules d'entretien de l'infrastructure. Les paramètres fixés dans la colonne "valeurs universelles" sont utilisables universellement et ils permettent, avec certains compromis, d'éviter de devoir charger une nouvelle configuration lors de chaque transfert d'un réseau à un autre.

7.6.2 Paramètres du véhicule

Description	Règles générales	Valeurs universelles
identification nationale ETCS pour le contrôle de la marche des trains ZSI 127 (NID_C)	452 et/ou 453 et/ou 454 selon l'attribution de la dénomination des Eurobalises par le gestionnaire du système ETCS	452, 453 et 454
Distance de recul et de dérive	≤ 2 m	2 m
Limite de la surveillance de l'immobilisation	1-2 m	2 m
vitesse réduite	10 km/h	10 km/h

Description	Règles générales	Valeurs universelles
vitesse de manœuvre en gare	vitesse maximale selon les prescriptions de circulation	30 km/h
vitesse de manœuvre en pleine-voie	vitesse maximale selon les prescriptions de circulation	60 km/h
vitesse maximale lors de l'activation du mode de manœuvre	recommandation 10 km/h	10 km/h
vitesse maximale pour quitter le mode de manœuvre	10 km/h	10 km/h
une annonce acoustique est émise et le voyant "manœuvre" est activé lors du franchissement en mode SH d'un groupe de balises ou d'aimants transmettant l'arrêt	non	non
durée de l'annonce acoustique et sur le DMI lors du franchissement en mode SH d'un groupe de balises ou d'aimants transmettant l'arrêt	0	0
tolérance entre la vitesse autorisée et la vitesse de l'avertissement	≤ 5 km/h une tolérance échelonnée en fonction de la vitesse est recommandée	≤ 35 km/h: 3 km/h > 35 km/h / ≤ 55 km/h: 4 km/h > 55 km/h: 5 km/h
tolérance entre la vitesse autorisée et l'actionnement du serrage de système	≤ 7 km/h une tolérance échelonnée en fonction de la vitesse est recommandée	≤ 35 km/h: 4 km/h > 35 km/h / ≤ 55 km/h: 5 km/h > 55 km/h: 7 km/h
tolérance entre la vitesse autorisée et l'actionnement du serrage imposé	≤ 10 km/h une tolérance échelonnée en fonction de la vitesse est recommandée	≤ 35 km/h: 5 km/h > 35 km/h / ≤ 55 km/h: 7 km/h > 55 km/h: 10 km/h
vitesse en cas de non-réception du signal dans la zone d'une Euroloop annoncée	10 km/h	10 km/h
délai de quittancement d'une Euroloop transmettant l'arrêt	5 s	5 s
rampe maximale (adhérence)	spécifique au réseau	80 ‰
liste de toutes les configurations d'aimants rencontrées	spécifique au réseau	choisir les paramètres d'un réseau. Des annonces de dérangement seront émises sur les autres réseaux
durée d'affichage du critère "voie libre" sur le DMI	≤ 10 s recommandé 2 s	2 s

Description	Règles générales	Valeurs universelles
délai de quittancement de l'avertissement	5 s	5 s
périodicité du clignotement de l'annonce "avertissement" après quittance par le mécanicien	reprendre la valeur prévue dans le concept du système existant	0
durée d'activation du témoin "avertissement" durant la période, après quittance par le mécanicien	reprendre la valeur prévue dans le concept du système existant	0
nombre de clignotements de l'annonce "avertissement" après quittance par le mécanicien	reprendre la valeur prévue dans le concept du système existant	0
sélection du mode de surveillance	fixer en fonction de l'état de l'équipement et du concept de migration du réseau	1 surveillance continue 3 surveillance ponctuelle
délai de quittancement par le mécanicien lors du passage en mode d'exploitation "unfitted"	5 s lorsque "2 pas de surveillance" peut être sélectionné	0
activer la surveillance de la longueur du train	oui	oui
nombre de modèles de freinage	2-8 selon le type de véhicule	2-8 selon le type de véhicule
paramètres des modèles de freinage	selon le type de véhicule	selon le type de véhicule
activation du serrage par le système lors de l'empêchement du départ au moyen d'une Euroloop	oui, lorsque le serrage par le système commande une action côté véhicule	oui, lorsque le serrage par le système commande une action côté véhicule
traitement des paquets de données ETCS 65, 66 et 141 en mode de surveillance ponctuelle	oui	oui
maintien de la validité des données du parcours après un serrage imposé	oui	oui

7.7 Prescriptions d'exploitation

L'exploitant doit éditer une prescription d'exploitation sur le système. Il faut régler au moins les interactions avec les prescriptions suisses de circulation des trains et leur utilisation. Les mécaniciens de locomotives en sont les utilisateurs principaux. Le gestionnaire de système met un modèle de prescription à disposition, lequel peut être repris par chaque exploitant et adapté aux conditions d'utilisations propres.

Les prescriptions d'exploitation de chaque installation de sécurité concernée doivent être adaptées. Les groupes de balises et les Euroloops doivent entre-autres être indiqués sur les plans qui leur sont annexés.

Les prescriptions d'entretien du fournisseur du système doivent être reprise ou adaptées aux conditions propres.

7.8 Formation

Les mécaniciens de locomotive doivent être instruits avant la mise en service du premier véhicule équipé. La formation doit être adaptée aux étapes de la migration. Par exemple:

- première formation avant la mise en service du premier véhicule équipé selon le standard ZBMS. Les bases du système et l'utilisation en surveillance ponctuelle sont enseignés
- deuxième formation avant la mise en service des premiers équipements fixes pour la surveillance continue. Toutes les fonctions du système et l'utilisation complète sont enseignés
- troisième formation après les premières expériences en exploitation en tant que formation continue pour approfondir les connaissances du système.

Le personnel d'entretien des installations de sécurité et du matériel roulant doivent être formés par le fournisseur du système.