

**Principes de base**



## 1 Remarques préliminaires

### 1.1 Promulgation

*L'Office fédéral des transports (OFT),*

sur la base de l'article 11a de l'Ordonnance sur les chemins de fer du 23 novembre 1983 (OCF, RS 742.141.1),

*promulgue :*

les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT). Ces prescriptions, leurs compléments et annexes entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2024.

*Abrogation du droit en vigueur*

Les actes normatifs suivants sont abrogés, y compris leurs modifications, compléments, annexes et aide-mémoires :

- les prescriptions suisses de circulation des trains du 4 novembre 2019 (entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020).

Les chemins de fer abrogent leurs propres actes normatifs lors de l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution adaptées.

~~4 novembre 2019~~

Office fédéral des transports

Le directeur : Dr. Peter Füglistaler



## **1.2 Champ d'application**

Les présentes prescriptions sont applicables pour tous les chemins de fer suisses, ainsi que pour toutes les compagnies utilisant les infrastructures des chemins de fer suisses. L'Office fédéral des transports détermine les entreprises, les lignes et les tronçons pour lesquels des allègements peuvent être concédés, en vertu de l'article 5 de l'ordonnance fédérale sur les chemins de fer.

### **1.2.1 Applicabilité des directives selon les champs d'application partiels**

Les directives des PCT sont associées à différents champs d'application partiels.

Dans les prescriptions d'exploitation des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport ferroviaire, le personnel doit pouvoir identifier clairement les parties qui relèvent d'un ou de plusieurs champ(s) d'application partiel(s).

La description des champs d'application partiels figure dans l'annexe 1 du R 300.1. L'attribution concrète des directives des PCT à ces derniers et leur effet sont présentés au complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT).

### **1.2.2 Applicabilité des directives selon les fonctions**

Les directives des prescriptions suisses de circulation des trains PCT sont associées aux différentes fonctions mentionnées dans les PCT, à savoir celles qui exercent les activités décrites et celles qui ont besoin des informations fournies pour parvenir à une compréhension globale.

Dans les prescriptions d'exploitation des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport ferroviaire, le personnel doit pouvoir identifier clairement par qui les différentes fonctions sont assumées. Le but est de veiller à ce que le personnel concerné ait une conscience suffisante des situations qui se présentent.

Les fonctions mentionnées dans les PCT sont définies dans l'explication des termes et assorties d'une abréviation. L'attribution des directives des PCT aux fonctions figure dans le complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains.

### **1.2.3 Répercussions du droit européen**

En raison du droit européen qui s'applique (cf. annexe 7 OCF), les prescriptions suisses de circulation des trains PCT comprennent des dispositions que les entreprises de chemin de fer du réseau principal et complémentaire interopérable doivent impérativement appliquer ou non. L'objectif est que le personnel directement concerné puisse identifier plus facilement les aspects liés sur le plan matériel.

L'affectation concrète des directives des PCT figurent à l'annexe 2 du R 300.1.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire doivent définir, dans le cadre des prescriptions d'exploitation, l'applicabilité des dispositions à caractère non contraignant. En l'absence de spécification, il convient de les appliquer.

### **1.2.4 Application des PCT sur les voies de raccordement**

Les PCT doivent être appliquées sur les voies de raccordement. Les dispositions pour les gares sont déterminantes pour circuler sur les voies de raccordement.

Sur une voie de raccordement, le gestionnaire de voie de raccordement est responsable des aspects liés au gestionnaire de l'infrastructure.

L'entreprise de transport ferroviaire est en règle générale responsable des aspects liés au transport. Lorsque le raccordé conduit lui-même les convois, cette responsabilité lui en incombe.

### **1.2.5 Mise à disposition des prescriptions adaptées aux utilisateurs**

Les entreprises de chemin de fer mettent à la disposition du personnel les dispositions des prescriptions suisses de circulation des trains et des prescriptions d'exploitation nécessaires à l'exercice de ses tâches à un format papier ou électronique adapté aux utilisateurs.

### **1.3 Autorisation d'accès pour l'autorité de surveillance**

L'accès aux équipements, aux installations et aux véhicules (y compris les cabines de conduite) des entreprises de transport ainsi que la circulation gratuite doivent être garantis au personnel de l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre d'activités de surveillance. Le personnel de l'OFT doit se légitimer.

### **1.4 Désignation des personnes**

Dans les prescriptions de circulation des trains, certaines désignations sont parfois à une forme correspondant à un genre particulier. Elles se rapportent à la personne exerçant la fonction, quelle que soit son identité de genre.

## 2 Dispositions fondamentales

### 2.1 Respect des prescriptions

Le respect des PCT et de leurs dispositions d'exécution doit être contrôlé en permanence par le supérieur, à chaque niveau de conduite. Le gestionnaire de l'infrastructure surveille, dans le cadre de sa responsabilité du système, que les prescriptions de circulation des trains soient respectées par les entreprises de transport ferroviaire.

### 2.2 Comportement lors de situations non prévues ou qui ne sont pas réglées

Lors de situations qui ne sont pas prévues ou qui ne sont que partiellement couvertes par ces prescriptions ou leurs dispositions d'exécution, tous les intéressés doivent s'entendre sur le comportement à adopter.

La sécurité est primordiale et doit être assurée.

### 2.3 Liste des abréviations

Dans les prescriptions de circulation des trains, les abréviations indiquées ci-après sont utilisées. Elles sont incluses et définies dans l'explication des termes.

	Begriffe		Termes		Termini
AKO	Arbeitsstellen-Koordinator / Koordinatorin	COC	Coordinateur / Coordinatrice de chantier	COAL	coordinatore / coordinatrice delle aree di lavori
CL-F	Checkliste Fahrdienst	CL-C	Check-list circulation	CL-C	Checkliste circolazione
DMI	Driver Machine Interface	DMI	Driver Machine Interface	DMI	Driver Machine Interface
EBU	Eisenbahnunternehmen	ECF	Entreprise de chemin de fer	IF	Impresa ferroviaria
EOA	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	EOA	Fin de l'autorisation de circuler CAB	EOA	Fine dell'autorizzazione al movimento CAB
ETCS	European	ETCS	European	ETCS	European Train

	Train Control System		Train Control System		Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ETF	Entreprise de transport ferroviaire	ITF	Impresa di trasporto ferroviaria
FDL	Fahrdirigter / Fahrdirigentin	CC	Chef-circulation / Cheffe-circulation	CMOV	Capomovimento
GFM	Gleisfreimeldeeinrichtung	ELV	Dispositif de contrôle de l'état libre de la voir	ABL	Dispositivo d'annuncio di binario libero
IP	Instruierte Person	PI	Personne instruite	PI	Persona istruita
ISB	Infrastrukturbetreiberin	GI	Gestionnaire de l'infrastructure	GI	Gestore dell'infrastruttura
LF	Lokführer / Lokführerin	MEC	Mécanicien / Mécanicienne de locomotive	MAC	Macchinista
MMI	Mensch-Maschine-Schnittstelle	MMI	Interface homme-machine	MMI	Superficie di lavoro uomo-macchina
RA	Rangierer / Rangiererin	EMAN	Employé / Employée de manœuvre	MAN	Manovratore
RBC	Streckenzentrale (Radio Block Center)	RBC	Centrale de gestion (Radio Block Center)	RBC	Centrale di tratta (Radio Block Center)
RL	Rangierleiter / Rangierleiterin	CMAN	Chef / Cheffe de manœuvre	CMAN	Capomanovra
SP	Sachverständige Person	PEC	Personne compétente	PES	Persona esperta
SC	Sicherheitsschef / Sicherheitschefin	CS	Chef / Cheffe de la sécurité	CS	Capo della sicurezza
SIDI	Sicherheitsdispositiv	DISPO	Dispositif de sécurité	DISPO	Dispositivo di sicurezza
SL	Sicherheitsleitung	DSEC	Direction de la sécurité	DS	Direzione responsabile della sicurezza
SIWÄ	Si-	PROT	Protecteur /	GS	Guardiano di



	cherheitswär- ter		rotectrice		sicurezza
VW	Vorwarner / Vorwarnerin	SENT	Sentinelle	SENT	Sentinella
ZBE	Zugbegleiter / Zugbeglei- terin	ACCT	Accompagna- teur / Accom- pagnatrice de train	ACCT	Accompagnatore del treno
ZVB	Zugvorberei- ter / Zugvor- bereiterin	PRT	Préparateur / Préparatrice de train	PRT	Preparatore del treno

## 2.4 Règlements

Les prescriptions de circulation des trains englobent les règles de sécurité pour tous les déplacements de véhicules sur rails. Les éléments des prescriptions mentionnés ci-après constituent un tout. Cela est également valable lorsqu'une partie d'une prescription comporte des dispositions complémentaires. Des annexes (qui font partie du règlement sur le plan formel et contiennent des précisions matérielles) et des compléments (exemples explicatifs, tableaux, aides) peuvent également venir enrichir les règlements. Les dispositions ad hoc doivent être appliquées en fonction de chaque situation d'exploitation.

- Principes de base R 300.1
- Signaux R 300.2
- Communication, annonces et transmissions R 300.3
- Mouvements de manœuvre R 300.4
- Préparation des trains R 300.5
- Circulation des trains R 300.6
- Contrôle de la marche des trains R 300.7
- Sécurité au travail R 300.8
- Dérangements R 300.9
- Formulaires R 300.10
- Enclenchement, déclenchement et mise à la terre  
des lignes de contact R 300.11
- Travaux sur et aux abords des voies R 300.12
- Mécanicien / mécanicienne de locomotive MEC R 300.13
- Freins R 300.14
- Formes particulières d'exploitation R 300.15

## 2.5 Terminologie

### 2.5.1 Liste des terme

Termes	Begriffe	Termini
abords des voies	Gleisbereich	zona dei binari
accompagnateur / accompagnatrice de train (ACCT)	Zugbegleiter / Zug- begleiterin (ZBE)	accompagnatore /accompagnatrice del treno (ACCT)
aide-mécanicien	Führergehilfe / Führer- gehilfin	aiuto macchinista
aiguille d'entrée	Einfahrweiche	scambio d'entrata
aiguille de protection	Schutzweiche	scambio di protezione
aiguille de sortie	Ausfahrweiche	scambio d'uscita
aiguille talonnable	Weiche auffahren	scambio tallonabile
annoncer une voie / une aiguille praticable	Fahrbar melden (Gleis / Weiche)	annunciare la percorribi- lità (binario / scambio)
appareil d'enclenchement	Stellwerk	apparecchio centrale
appareil portable	Handgerät	apparecchio mobile
arrêt	Halt	fermata
– arrêt prescrit	– vorgeschriebener Halt	– fermata prescritta
– arrêt ordinaire	– ordentlicher Halt	– fermata ordinaria
– arrêt exceptionnel	– ausserordentlicher Halt	– fermata straordinaria
– arrêt non prescrit	– nicht vorgeschriebe- ner Halt	– fermata non pres- critta
attelage de manœuvre	Rangierkupplung	accoppiamento di ma- novra
autorisation de circuler CAB	CAB-Fahrerlaubnis	autorizzazione al movi- mento CAB
balise	Balise	balisa
banalisation	Wechselbetrieb	esercizio banalizzato
barrage	Absperrung	barriera protettiva

block	Block	blocco
calcul de freinage	Bremsrechnung	calcolo di frenatura
canton de block	Blockabschnitt	sezione di blocco
catégorie de freinage	Bremsreihe	categoria di freno
catégorie de train	Zugreihe	categoria di treno
catégories de trains	Zuggattungen	Specie di treni
– trains de voyageurs	– Reisezüge	– treni viaggiatori
– trains de marchandises	– Güterzüge	– treni merci
– trains de service	– Dienstzüge	– treni di servizio
centrale de gestion (Radio Block Center RBC)	Streckenzentrale (Radio Block Center, RBC)	centrale di tratta (Radio Block Center RBC)
chantier	Arbeitsstelle	aera dei lavori
charge de pousse	Schiebelast	peso spinto
charge des attelages	Zughakenlast	peso al gancio di trazione
charge normale	Normallast	peso norma
charge remorquée	Anhängelast	peso rimorchiato
check-list circulation (CL-C)	Checkliste Fahrdienst (CL-F)	checkliste circolazione (CL-C)
chef-circulation / cheffe-circulation (CC)	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	Capomovimento (CMOV)
chef / cheffe de la sécurité (CS)	Sicherheitschef/ Sicherheitschefin (SC)	Capo / capa della sicurezza (CS)
chef / cheffe de manœuvre (CMAN)	Rangierleiter/ Rangierleiterin (RL)	Capomanovra (CMAN)
chemin latéral	Gehweg	camminamento
circulation de train	Zugfahrt	corsa treno
commande de secours	Notbedienung	pulsante di soccorso
conduire de manière directe	Führen direkt	guida diretta
conduire de manière indirecte	Führen indirekt	guida indiretta
contrôle de la marche	Zugbeeinflussung	controllo della marcia

des trains		dei treni
convoi	Fahrt	corsa
– circulations spéciales	– Extrafahrten	– corse speciali
– circulations ordinaires	– Fahrplanmässige Fahrten	– corse ordinarie
– trains ou mouvements de manœuvre réguliers	– Regelmässige Fahrten	– corse regolari
– trains ou mouvements de manœuvre facultatifs	– Fakultative Fahrten	– corse facoltative
coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin (AKO)	coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)
course de manœuvre	Rangierfahrt	corsa di manovra
couvrir	Decken	proteggere
croisement	Kreuzung	incrocio
cul-de-sac de sécurité	Stumpengleis	binario tronco
déclivité	Neigung	pendenza
dégagement de sécurité	Fluchtraum	spazio di fuga
dépassement	Überholung	sorpasso
dernière aiguille	Letzte Weiche	ultimo scambio
direction de la sécurité (DSEC)	Sicherheitsleitung (SL)	Direzione responsabile della sicurezza (DS)
dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV)	Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM)	Dispositivo d'annuncio di binario libero (ABL)
dispositif de sécurité (DISPO)	Sicherheitsdispositiv (SIDI)	Dispositivo di sicurezza (DISPO)
dispositif d'inversion	Umstellvorrichtung	dispositivo d'inversione
distance de freinage	Bremsweg	distanza di frenatura
données des parcours	Streckendaten	dati di tratta
données du train	Zugdaten	dati del treno
Driver Machine Inter-	Driver Machine Interface	Driver Machine Interface

face (DMI)	(DMI)	(DMI)
écoute brève	Freihören	ascolto preliminare
effort de retenue	Festhaltekraft	forza di ritenuta
effort de retenue minimal	Mindestfesthaltekraft	forza di ritenuta minima
employé / employée de manœuvre (EMAN)	Rangierer / Rangiererin (RA)	manovratore / manovratrice (MAN)
entreprise de chemin de fer (ECF)	Eisenbahnunternehmen (EBU)	impresa ferroviaria (IF)
entreprise de transport ferroviaire (ETF)	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	impresa di trasporto ferroviaria (ITF)
équipement de travail	Arbeitsmittel	attrezzature di lavoro
équipement ETCS du véhicule	ETCS-Fahrzeugausrüstung	equipaggiamento ETCS del veicolo
European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)
fin de l'autorisation de circuler CAB (EOA)	Ende der CAB-Fahrerlaubnis (EOA)	fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)
formulaire	Formular	formulario
forte pente	Starkes Gefälle	forte discesa
frein à main	Handbremse	freno a mano
frein d'immobilisation	Feststellbremse	freno d'immobilizzazione
gare	Bahnhof	stazione
gare de référence	Zeitvergleichbahnhof	stazione di riferimento dell'orario
gare occupée	Bahnhof besetzt	stazione presenziata
gare voisine	Nachbarbahnhof	stazione vicina
gestionnaire de l'infrastructure (GI)	Infrastrukturbetreiberin (ISB)	gestore dell'infrastruttura (GI)
gestionnaire de voie de raccordement	Anschlussgleis-betreiber	gestore del binario di raccordo
halte	Haltestelle	fermata
imbrication	Verschachtelung	concatenamento
infrastructure ferroviaire	Eisenbahninfrastruktur	infrastruttura ferroviaria

installation d'alarme	Warnanlage	impianto d'avvertimento
installation d'annonce	Ankündigungsanlage	impianto d'annuncio
installation de passage à niveau	Bahnübergangsanlage	impianto di passaggio a livello
installation de régulation du trafic	Verkehrsregelungsanlage	impianto di regolazione del traffico
installation de sécurité	Sicherungsanlage	impianto di sicurezza
interdire	Sperren	sbarrare
interface utilisateur (MMI)	Bedienoberfläche (MMI)	superficie di lavoro (MMI)
itinéraire	Fahrstrasse	percorso
laisser-couler	Ablauf	lancio
lancer	Abstossen	colpo
marche	Fahrordnung	orario di marcia
marche à vue	Fahrt auf Sicht	corsa a vista
mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC)	Lokführer / Lokführerin (LF)	Macchinista (MAC)
mise à la terre	Erden	messa a terra
mode d'exploitation	Betriebsart	regime d'esercizio
mouvement de manœuvre	Rangierbewegung	movimento di manovra
moyen d'alarme	Alarmmittel	dispositivo d'allarme
nom d'appel	Rufname	nome di chiamata
parcours	Fahrweg	itinerario
personne compétente (PEC)	Sachverständige Person (SP)	Persona esperta (PES)
personne instruite (PI)	Instruierte Person (IP)	Persona istruita (PI)
personnel	Personal	personale
personnel roulant	Fahrpersonal	personale viaggiante
pleine voie	Strecke	tratta
poids du train	Zuggewicht	peso treno
poids par essieu	Radsatzlast	peso assiale
poids par mètre courant	Meterlast	peso per metro

poids-frein	Bremsgewicht	peso-freno
poids total	Gesamtgewicht	peso totale
point d'arrêt commercial	Kommerzieller Halteort	posto di fermata commerciale
poste à diagonales d'échange	Spurwechselstelle	posto di cambio di binario
première aiguille	Erste Weiche	primo scambio
préparateur / préparatrice de train (PRT)	Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin (ZVB)	preparatore / preparatrice del treno (PRT)
protecteur / protectrice (PROT)	Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin (SIWÄ)	guardiano / guardiana di sicurezza (GS)
protéger	Sichern	assicurare
rame automotrice	Triebzug	elettrotreno
rapport de freinage	Bremsverhältnis	rapporto di frenatura
rapport de freinage partiel	Teilbremsverhältnis	rapporto di frenatura minimo di parte
rencontre de trains	Zugbegegnung	incontro di treni
secteur de maintenance	Erhaltungsbezirk	settore di manutenzione
sectionnement	Streckentrennung	sezionamento di tratta
sentinelle (SENT)	Vorwarner / Vorwanerin (VW)	Sentinella (SENT)
service de maintenance	Erhaltungsbetrieb	esercizio di manutenzione
seuil de vitesse	Geschwindigkeitsschwelle	soglia della velocità
sifflet de locomotive	Lokpfeife	fischietto della loc
signal de block	Blocksignal	segnale di blocco
signal d'entrée	Einfahrtsignal	segnale d'entrata
signal de groupe	Gruppensignal	segnale di gruppo
signal de manœuvre	Rangiersignal	segnale di manovra
signal de protection	Deckungssignal	segnale di protezione
signal de sortie	Ausfahrtsignal	segnale d'uscita
signal de tronçon de voie	Gleisabschnittsignal	segnale di settore di binari
signal de voie	Gleissignal	segnale di binario

signal fixe	Ortsfestes Signal	segnale fisso
signal principal fictif ETCS	Fiktives ETCS Hauptsi- gnal	segnale principale fittizio ETCS
signalisation en cabine	Führerstandssignali- sierung	segnalazione in cabina di guida
son d'appel	Anrufton	suono di chiamata
son de contrôle	Kontrollton	suono di controllo
système d'avertissement	Warnsystem	sistema d'avvertimento
système d'avertissement auto- matique	Automatisches Warnsys- tem	sistema d'avvertimento automatico
système radio	Funksystem	sistema radio
tableau des parcours	Streckentabelle	tabella della tratta
tâches liées à la circu- lation des trains	Fahrdienstliche Tätigkei- ten	attività legate alla circo- lazione dei treni
talonnage d'une ai- guille	Weiche aufschneiden	scambio tallonato
tare	Eigengewicht	tara
train	Zug	treno
train de locomotive	Lokzug	treno loc
train-navette	Pendelzug	treno spola
travaux sur et aux abords des voies	Arbeit im Gleisbereich	lavoro nella zona dei binari
tronçon en dérange- ment	Gestörter Abschnitt	sezione perturbata
utilisateur du réseau	Netzbenutzerin	utente delle rete
véhicule menant	Zugführendes Fahrzeug	veicolo di testa
véhicule moteur	Triebfahrzeug	veicolo motore
voie contiguë	Nachbargleis	binario adiacente
voie de droite	Rechtes Gleis	binario destro
voie de gauche	Linkes Gleis	binario sinistro
voie de la pleine voie	Streckengleis	binario di tratta
voie de raccordement	Anschlussgleis	binario di raccordo
voie en cul-de-sac	Kopfgleis	binario di testa



voie en service	Betriebsgleis	binario d'esercizio
voie en travaux	Arbeitsgleis	binario di lavoro
voie occupée	Besetztes Gleis	binario occupato
voie principale	Hauptgleis	binario principale
voie secondaire	Nebengleis	binario secondario
voiture, wagon	Wagen	vagone
wagon de marchandises dangereuses	Gefahrgutwagen	carro con merci pericolose
wagonnet	Kleinwagen	vagonetto
zone de maintenance	Erhaltungsbereich	area di manutenzione
zone de manœuvre	Rangierbereich	settore di manovra
zone intermédiaire de sécurité	Sicherheits-Zwischenraum	spazio di sicurezza intermedio
zone <b>pour les chemins de fer routiers</b>	Strassenbahnbereich	zona tranvie

### 2.5.2 Explication des termes

#### *abords des voies (voie ou aiguille)*

l'espace situé au-dessous, à côté ou au-dessus des voies, requis par des véhicules sur rails en mouvement, à l'intérieur duquel des personnes peuvent être menacées par ces véhicules. Font aussi partie des abords des voies les abords d'éventuelles lignes de contact et d'installations d'alimentation en énergie avec les dangers du courant électrique qui en émanent. Les abords des voies déterminants doivent chaque fois être fixés en tenant compte de la zone de danger latérale qui dépend de la vitesse

#### *accompagnateur / accompagnatrice de train (ACCT)*

**le collaborateur la personne** responsable de l'accompagnement des trains pour des motifs de sécurité d'exploitation

#### *aide-mécanicien*

**le membre du personnel qui soutient le MEC dans la cabine de conduite pour les tâches liées à la circulation**

#### *aiguille d'entrée*

la première aiguille d'une gare abordée par la pointe depuis la pleine voie

#### *aiguille de protection*

l'aiguille qui, en position de protection, empêche une prise en écharpe

*aiguille de sortie*

la dernière aiguille d'une gare abordée par le talon en direction de la pleine voie

*aiguille talonnable*

l'aiguille spécialement conçue pour être franchie par le talon quand elle ne se trouve pas dans la position appropriée

*annoncer une voie / une aiguille praticable*

l'annonce particulière par un chantier que son secteur est à nouveau praticable

*appareil d'enclenchement*

l'installation pour protéger au niveau technique les parcours des trains et des mouvements de manœuvre

~~*appareil portable*~~

~~*l'appareil radio ou téléphone portable*~~

*arrêt*

- *arrêt prescrit*  
arrêt ordinaire et exceptionnel
- *arrêt ordinaire*  
arrêt prescrit figurant dans la marche, y compris l'arrêt facultatif
- *arrêt exceptionnel*  
arrêt pas ordonné au moyen d'une marche
- *arrêt non prescrit*  
arrêt provoqué par les conditions d'exploitation ou par un dérangement, par exemple un signal principal à l'arrêt

*attelage de manœuvre*

l'attelage pouvant être actionné depuis la cabine de conduite d'un véhicule de manœuvre

*autorisation de circuler CAB*

l'assentiment pour circuler affiché sur le DMI dans une zone de signalisation en cabine. Une autorisation de circuler CAB est transmise en mode d'exploitation « Full Supervision » et « On Sight »

*balise*

le support de données monté dans la voie destiné à l'échange d'informations entre la voie et le véhicule

*banalisation*

l'équipement de chacune des voies de la pleine voie d'un tronçon à plusieurs voies par des signaux principaux et appareils de block permettant de franchir librement toutes les voies dans les deux directions

*barrage*

le dispositif technique de construction stable ayant pour objectif d'empêcher la pénétration involontaire de la zone de danger lors de travaux sur et aux abords des voies

*block*

l'élément de l'appareil d'enclenchement servant à protéger au niveau technique les trains de ceux de la même direction ou de sens inverse

*calcul de freinage*

le calcul servant à déterminer la catégorie de freinage ainsi que la catégorie de train

*canton de block*

le tronçon situé entre deux signaux principaux consécutifs liés par les dépendances du block

*catégorie de freinage*

le rapport de freinage prédéterminé qui, conjointement avec les distances d'implantation des signaux avancés et les déclivités, forme la base permettant de définir les vitesses maximales figurant dans les tableaux de parcours

*catégorie de train*

l'indice exprimé par une lettre majuscule qui caractérise la composition, la vitesse maximale d'un train ainsi que sa vitesse dans les courbes

*catégories de train*

les trains sont classés, suivant leur utilisation, en :

- *trains de voyageurs*, qui servent principalement au transport de voyageurs
- *trains de marchandises*, qui servent principalement au transport de marchandises et d'animaux ainsi qu'à l'acheminement de wagons vides
- *trains de service*, qui sont mis en marche pour les besoins du service

*centrale de gestion (Radio Block Center ; RBC)*

la partie intégrante des installations de sécurité dans une zone de signalisation en cabine

*chantier*

les abords des voies ou emplacement attenant où les travaux sont effectués

*charge de pousse*

la charge remorquée admise en tenant compte des efforts de poussée prescrits par les **gestionnaires de l'infrastructure GI**

*charge des attelages*

la charge remorquée admissible en fonction de la résistance des appareils de traction

*charge normale*

la charge remorquée admissible d'un véhicule moteur pour un tronçon déterminé

*charge remorquée*

le poids total des wagons, voitures et véhicules moteurs remorqués, en tonnes (t)

*check-list circulation (CL-C)*

la marche à suivre obligatoire adaptée à l'installation de sécurité pour le traitement des dérangements et pour la protection

*chef-circulation / cheffe-circulation (CC)*

l'agent chargé sous sa propre responsabilité de régler la circulation des trains et des mouvements de manœuvre et d'en assurer la sécurité

*chef / cheffe de la sécurité (CS)*

**personnel responsable de l'application des mesures de sécurité sur le chantier**

*chef / cheffe de manœuvre (CMAN)*

la personne responsable de diriger et exécuter le mouvement de manœuvre. Personne qui prend en charge la conduite indirecte

*chemin latéral*

le chemin situé sur et aux abords des voies, en dehors des tunnels, sur lequel le personnel peut s'y tenir ou réaliser des travaux. Ses particularités permettent de le distinguer clairement (recouvert de gravier fin, de sable ou asphalté, à savoir dépourvu de ballast)

*circulation de train*

le mouvement exécuté en gare et en pleine voie qui est réglé et protégé par des signaux principaux, ainsi que les trains dans une zone équipée de

la signalisation en cabine

*commande de secours*

le dispositif qui permet, en cas de dérangement ou d'urgence, d'intervenir sur les installations de sécurité ou d'annuler une partie des dépendances des installations de sécurité

*conduire de manière directe*

le ~~mécanicien de locomotive~~ MEC dessert le véhicule moteur et observe les signaux ainsi que le parcours

*conduire de manière indirecte*

la desserte du véhicule moteur ainsi que l'observation du parcours et des signaux sont réparties entre différents ~~collaborateurs~~ personnes. Le ~~mécanicien de locomotive~~ MEC dessert le véhicule moteur et ne dispose d'aucune visibilité sur le parcours et les signaux. Le ~~collaborateur~~ **membre du personnel** qui assure la conduite indirecte en tête du convoi observe les signaux et le parcours

*contrôle de la marche des trains*

l'équipement de contrôle destiné à soutenir la prise en considération des signaux ou le respect des vitesses maximales ou à agir sur les véhicules

*convoi*

le terme général pour les trains ~~et~~ ou les mouvements de manœuvre, avec la répartition suivante :

- *circulations spéciales*

trains ou mouvements de manœuvre spécialement annoncés et qui circulent selon une marche établie pour eux

- *circulations ordinaires*

- *trains ou mouvements de manœuvre réguliers*, lorsqu'ils circulent chaque jour ou certains jours déterminés, sans être spécialement annoncés

- *trains ou mouvements de manœuvre facultatifs*, lorsqu'ils circulent seulement en cas de besoin et sont spécialement annoncés

*coordonateur / coordinatrice de chantier (COC)*

lorsque plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites, un CS assumant la fonction de CDC doit être engagé

*course de manœuvre*

le mouvement de manœuvre de véhicules moteurs circulant seuls ou attelés, avec ou sans charge remorquée

*couvrir*

la pose d'un signal d'arrêt pour protéger un obstacle

*croisement*

l'évitement de deux convois, dont l'un ou les deux utilisent la voie de la pleine voie précédemment parcourue et libérée par le convoi de sens inverse

*cul-de-sac de sécurité*

la voie secondaire se terminant par un heurtoir

*déclivité*

la pente ou la rampe d'une ligne, en pour mille (‰)

*dégagement de sécurité*

l'endroit déterminé à l'avance qui permet aux personnes en danger de se retirer

*dépassement*

la modification de l'ordre de succession dans les gares d'au moins deux convois circulant dans la même direction et qui continuent leur marche sur la même voie de la pleine voie

*dernière aiguille*

la dernière aiguille d'une gare franchie en direction de la pleine voie

*direction de la sécurité (DSEC)*

service qui prescrit et surveille, sous la responsabilité du GI, le DISPO comprenant les mesures de sécurité. Cela comprend également les adaptations nécessaires en fonction de l'avancement des travaux

*dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV)*

dispositif technique qui sert à s'assurer de l'absence de véhicules ferroviaires sur les tronçons de voie

*dispositif de sécurité (DISPO)*

définition des mesures de sécurité nécessaires pour un chantier et des indications prescrites par le GI dans ses dispositions d'exécution

*dispositif d'inversion*

le dispositif de certains véhicules, permettant de choisir le mode de freinage

*distance de freinage*

la distance nécessaire pour atteindre une vitesse donnée ou l'arrêt en fonction de la vitesse maximale, du rapport de freinage et de la déclivité de la ligne

*données des parcours*

les informations sur la longueur, la vitesse autorisée et la déclivité de chaque tronçon, la situation et la longueur des objets sélectionnés (par ex. gare, tunnel, passage à niveau, pont, section de protection de la ligne de contact)

*données du train*

les informations sur le train, telles que longueur, vitesse maximale et rapport de freinage. Elles sont généralement saisies par le ~~mécanicien de locomotive~~ MEC avant le départ du train

*Driver Machine Interface (DMI)*

le système de commande et d'affichage intégré à la cabine de conduite ~~et destiné au mécanicien de locomotive~~

*écoute brève*

le contrôle pour déterminer si le canal est occupé (conversation, contrôle de liaison)

*effort de retenue*

l'effort de freinage du frein d'immobilisation d'un véhicule indépendant de l'efficacité du frein à air. L'effort de retenue est exprimé en kilonewtons (kN)

*effort de retenue minimal*

l'effort minimal en kilonewtons (kN) nécessaire pour garantir l'immobilisation prolongée de véhicules. Il n'est permis de compter que les freins d'immobilisation et les sabots d'arrêt

*employé / employée de manœuvre (EMAN)*

~~tous les collaborateurs préposés~~ tout le personnel préposé aux travaux de manœuvre

*entreprise de chemin de fer (ECF) ou chemin de fer*

les personnes physiques ou morales soumises à la législation ferroviaire (à l'exclusion des entreprises de bus, de trolleybus et d'installations de transport à câbles)

*entreprise de transport ferroviaire (ETF)*

~~l'entreprise de chemin de fer~~ l'ECF appelée à exercer une activité de transport, notamment en ce qui concerne la traction

*équipement de travail*

les équipements nécessaires pour exécuter des travaux, par ex. véhicules, machines, engins, appareils et matériaux

*équipement ETCS du véhicule*

l'installation ETCS pour les véhicules, tels qu'ordinateur de bord, DMI, installation de données radio et antenne pour balise

*~~(European Train Control System)~~ (ETCS)*

le système européen de signalisation et de contrôle de la marche des trains normalisé

*fin de l'autorisation de circuler CAB (End of Authority ; EOA)*

le but qu'un véhicule menant, circulant dans une zone de signalisation en cabine, n'est pas autorisé à dépasser et où la vitesse au but est égale à zéro

*formulaire*

le document utilisé pour transmettre un message, par ex. du ~~chef de circulation CC~~ au ~~mécanicien de locomotive MEC~~ ou au ~~chef de la sécurité CS~~

*forte pente*

le tronçon de ligne qui nécessite l'application de prescriptions particulières, en fonction de sa pente et de sa longueur

*frein à main*

le frein d'immobilisation manœuvrable depuis un véhicule, également pendant la marche, au moyen d'une manivelle ou d'un volant

*frein d'immobilisation*

le frein indépendant de l'efficacité du frein à air, spécifique selon le type de véhicule, destiné à garantir l'immobilisation des véhicules en stationnement : frein manœuvrable du sol ou depuis une plate-forme de véhicule au moyen d'une manivelle ou d'un volant, frein à ressort ou frein magnétique sur rail à aimants permanents (PMS)

*gare*

l'installation comprise entre les signaux d'entrée, si ceux-ci manquent entre les aiguilles d'entrée ~~ou entre les indicateurs de début et de fin de gare~~, servant à régler la circulation des trains et des mouvements de manœuvre, la plupart du temps ouverte au trafic public

*gare de référence*

la gare dans laquelle ~~le mécanicien~~ ~~le personnel roulant~~ doit observer l'heure de départ figurant dans la marche

*gare occupée*

les tâches liées au déroulement de l'exploitation peuvent être exécutées localement ou depuis le centre de télécommande



*gare voisine*

les gares qui encadrent une autre gare ou un chantier. Quand l'une d'elles n'est ni occupée ni télécommandée, c'est la prochaine gare occupée qui tient lieu de gare voisine. Lorsque l'une d'elles est télécommandée, le centre de télécommande tient lieu de gare voisine

*gestionnaire de l'infrastructure (GI)*

~~L'entreprise de chemin de fer~~ l'ECF qui exploite une infrastructure ferroviaire

*gestionnaire de voie de raccordement*

le raccordé responsable pour l'exploitation au niveau infrastructure de la voie de raccordement

*halte*

l'installation ouverte au trafic public en pleine voie

*imbrication*

des installations de passage à niveau autonomes ou une protection côté rail d'autres passages à niveau surveillés se trouvent entre la protection côté rail et les passages à niveau surveillées qui lui sont affectées

*infrastructure ferroviaire*

les constructions et installations permettant la circulation de convois dans une gare, en pleine voie et sur des installations équipées de la signalisation en cabine, excepté les voies de raccordement

*installation d'alarme*

assure la fonction d'avertissement et remplace les moyens d'alarme. Sa desserte est automatique par le biais de l'installation d'annonce ou manuelle

*installation d'annonce*

le dispositif automatique annonçant l'approche d'un convoi

*installation de passage à niveau*

l'installation pour la protection d'un ou de plusieurs passages à niveau. Les installations sont subdivisées en installations de passage à niveau surveillées et autonomes.

Une installation de passage à niveau surveillée est protégée côté rail au moyen d'un

- signal principal ou « surveillance intégrale dans une zone de signalisation en cabine
- feu de contrôle
- signal de barrage ou signal nain

- équipement de voie du contrôle de la marche des trains.

Une installation de passage à niveau autonome fonctionne de manière autonome et n'est pas protégée côté rail.

*installation de régulation du trafic*

l'installation pour la régulation du trafic ferroviaire et routier. Côté rail, le trafic est réglé au moyen de signaux pour tramways, au niveau routier au moyen de signaux lumineux

*installation de sécurité*

l'installation de commande et de protection des circulations de trains et des mouvements de manœuvre

*interdire*

l'interdiction de voies/d'aiguille pour exécuter des travaux sur et aux abords des voies. Les voies/aiguilles interdites ne sont pas utilisables pour les trains

*interface utilisateur*

l'élément de commande et d'affichage (interface homme-machine MMI)

*itinéraire*

le parcours de train ou de mouvement de manœuvre entre un point d'origine et de but protégé par un appareil d'enclenchement

*laisser-couler*

le mouvement de manœuvre durant lequel les véhicules roulent par leur propre poids d'une bosse de débranchement ou sur une voie en pente

*lancer*

la pousse à la vitesse nécessaire de véhicules non attelés à la course de manœuvre, suivie de son arrêt, de manière à ce que les véhicules seuls continuent de rouler. Ceux-ci sont appelés « lancée »

*marche*

les indications d'horaire techniquement nécessaires à la conduite d'un convoi

*marche à vue*

la circulation à une vitesse adaptée aux conditions de visibilité, au maximum 40 km/h, de façon à pouvoir s'arrêter avant un obstacle reconnaissable sur le tronçon visible. Dans des cas particuliers, les prescriptions d'ordre supérieur spécifiques prévoient d'autres vitesses maximales.

*mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC)*

~~le collaborateur~~ la personne qui est compétente pour desservir des véhicules moteurs de tous genres pour les tâches liées à la circulation et à la

technique

*mise à la terre*

la mise en court-circuit et à la terre ou connexion avec le conducteur de retour du courant

*mode d'exploitation*

l'état actuel de la signalisation en cabine du véhicule. On distingue les modes d'exploitation : surveillance intégrale, avec surveillance partielle et sans surveillance. Chaque mode d'exploitation implique des tâches et des responsabilités spécifiques. Les modes d'exploitation sont indiqués entre guillemets dans les prescriptions.

*mouvement de manœuvre*

tous les déplacements de véhicules en gare, dans les ateliers et les dépôts, sur des voies de raccordement, en pleine voie ainsi que dans une zone de signalisation en cabine et qui ne peuvent pas être exécutés comme circulation de train

*moyen d'alarme*

l'émetteur de signal acoustique ou optique (par ex. corne d'alarme, corne d'appel, appareil d'alarme personnel, gyrophare) destiné à la transmission des signaux d'alarme

*nom d'appel*

la désignation permettant d'identifier sans ambiguïté **un participant radio une personne participant à un appel**

*parcours*

le tracé emprunté par un train ou par un mouvement de manœuvre

*personne compétente (PEC)*

personne au bénéfice d'une formation de base en électrotechnique (apprentissage en électrotechnique, formation équivalente en entreprise ou cursus dans le domaine de l'électrotechnique), ayant de l'expérience dans le maniement des installations de ligne de contact et connaissant les conditions locales ainsi que les mesures de sécurité à prendre

*personne instruite (PI)*

personne sans formation de base en électrotechnique ayant suivi une instruction lui permettant d'effectuer des activités clairement définies sur des installations de ligne de contact et connaissant les conditions locales ainsi que les mesures de sécurité à prendre

*personnel*

personne(s) employée(s) par une ECF, son mandataire ou prestataire

*personnel roulant*

~~MEC avec ou sans ACCT ou MEC et EMAN le mécanicien de locomotive et l'accompagnateur de train ou le mécanicien de locomotive et l'employé de manœuvre~~

*pleine voie*

les installations comprises entre deux gares successives

*poids du train*

le poids total des véhicules moteurs en service et de la charge remorquée, en tonnes (t)

*poids par essieu*

le poids total d'un véhicule divisé par le nombre d'essieux, en tonnes (t)

*poids par mètre courant*

le poids d'un véhicule divisé par sa longueur, en tonnes par mètre (t/m)

*poids-frein*

la valeur en tonnes (t), qui indique l'effort de freinage d'un véhicule

*poids total*

le poids d'un véhicule et de son chargement, en tonnes (t)

*point d'arrêt commercial*

l'installation ouverte au trafic public dans une zone de signalisation en cabine

*poste à diagonales d'échange*

les voies et les aiguilles en pleine voie permettant une connexion avec les voies parallèles, équipées de signaux de block

*première aiguille*

la première aiguille d'une gare franchie depuis la pleine voie

*préparateur / préparatrice de train (PRT)*

le ~~personnel~~ responsable désigné par ~~l'entreprise de transport ferroviaire~~ l'ETF pour l'exécution de la visite du train

*protecteur / protectrice (PROT)*

~~personne ayant pour mission d'alarmer à temps le personnel sur un chantier, de manière à lui permettre l'évacuation en toute sécurité de la voie en question et de ses abords~~

*protéger*

prendre des mesures à l'installation de sécurité pour empêcher la circulation de mouvements non intentionnels sur les parties d'installations temporairement, totalement ou partiellement impraticables

*rame automotrice*

l'unité de train avec son propre entraînement et attelée court, indissociable en exploitation normale

*rapport de freinage*

l'efficacité des freins d'un véhicule ou d'un train, en pour-cent (%)

*rapport de freinage partiel*

le rapport de freinage qui garantit une efficacité minimale des freins d'une partie quelconque d'un train pour l'arrêter en cas de rupture d'attelage et pour l'immobiliser durant au moins 30 minutes

*rencontre de trains*

la rencontre de deux trains circulant en sens inverse sur des voies parallèles de la pleine voie

*secteur de maintenance*

dans une zone de signalisation en cabine, tronçon signalé dans l'installation extérieure pouvant être enclenché et déclenché dans les installations de sécurité

*sectionnement*

la séparation de la ligne de contact de la gare de celle de la pleine voie

*sentinelle (SENT)*

personne ayant pour mission d'annoncer à temps les convois en approche sur un chantier. La SENT communique au PROT l'approche des convois avec les moyens de communication prévus dans le dispositif de sécurité

*service de maintenance*

dans une zone de signalisation en cabine, état de l'installation dans une zone de vitesse étendue lors de mouvements de manœuvre et de travaux sur et aux abords des voies avec au moins un secteur de maintenance enclenché

*seuil de vitesse*

l'endroit où la vitesse prescrite change

*sifflet de locomotive*

l'équipement des véhicules moteurs et des voitures de commande servant à émettre des signaux acoustiques

*signal de block*

le signal principal destiné à subdiviser les installations de voie de la pleine voie en plusieurs tronçons

*signal d'entrée*

le premier signal principal appartenant à une gare. Il marque la frontière entre la pleine voie et la gare

*signal de groupe*

le signal de tronçon de voie ou de sortie valable pour plusieurs voies

*signal de manœuvre*

le signal d'arrêt de manœuvre, d'évacuation, de refoulement et de débranchement

*signal de protection*

le signal principal servant à protéger les voies de raccordement, les passages à niveau surveillés ou les tronçons dangereux de la pleine voie, sans dépendance avec le block

*signal de sortie*

le dernier signal principal commandé d'une gare en direction de la pleine voie

*signal de tronçon de voie*

le signal principal servant à subdiviser les installations de voie d'une gare en plusieurs tronçons

*signal de voie*

le signal de tronçon de voie ou signal de sortie valable pour une seule voie

*signal fixe*

le signal fixe de l'infrastructure ferroviaire, par ex. signal principal, signal nain, signal de manœuvre, signal de manœuvre ETCS

*signal principal fictif ETCS*

la limite d'un tronçon d'itinéraire de train dans une zone de signalisation en cabine ; cette limite est signalée par un signal d'arrêt ETCS ou de position ETCS au point géographique correspondant dans l'installation extérieure

*signalisation en cabine*

la transmission directe d'informations concernant la circulation dans la cabine de conduite, en lieu et place de l'observation des signaux fixes. La signalisation en cabine transmet l'autorisation de circuler CAB aux trains. Les prescriptions peuvent parfois exiger ~~du mécanicien de locomotive~~ d'observer en plus des signaux fixes

*son d'appel*

annonce un appel

*son de contrôle*

sert à s'assurer de la continuité d'une liaison

*système d'avertissement*

l'installation technique et/ou organisationnelle servant à avertir les personnes (lors de travaux sur et aux abords des voies) des dangers liés aux convois en approche

*système d'avertissement automatique*

se compose du système d'annonce et d'avertissement exécutant automatiquement les fonctions du système d'avertissement

*système radio*

le système radio limité à un secteur déterminé et ayant les mêmes critères techniques

*tableau des parcours*

les documents contenant les indications concernant les voies, indispensables pour la conduite d'un train ou d'un mouvement de manœuvre

*tâches liées à la circulation des trains*

les tâches liées à la circulation des trains comprennent les tâches et fonctions réglés dans les prescriptions suisses de circulation des trains

*talonnage d'une aiguille*

le franchissement non intentionnel d'une aiguille en mauvaise position, depuis le talon

*tare*

le poids d'un véhicule sans chargement, en tonnes (t)

*train*

le convoi composé d'un ou plusieurs véhicules moteurs attelés, conduisant ou non d'autres véhicules, qui circulent en pleine voie ou dans une zone équipée de la signalisation en cabine, depuis leur prise en charge par le personnel roulant sur la voie de départ de l'endroit de départ jusqu'à leur arrivée sur la voie d'arrivée à destination, sauf durant les mouvements de manœuvre

*train de locomotive*

le train composé de véhicules moteurs isolés ou attelés ensemble, aussi remorqués

*train-navette*

la composition d'un train formée d'un ou de plusieurs véhicules moteurs et de voitures ou de wagons. Le train-navette possède une cabine de conduite à chaque extrémité et peut être commandé, selon le sens de marche, depuis l'une ou l'autre cabine

*travaux sur et aux abords des voies*

chaque activité sur et aux abords des voies (par ex. pour construire, entretenir, nettoyer, modifier et démonter des installations ferroviaires et autres, y compris les travaux tels que les activités de mensuration et de contrôle et les activités en relation avec la levée de dérangements et les conséquences d'un accident). Font exception les activités en rapport avec le service de la manœuvre, la formation des trains, la circulation des trains ainsi que les déplacements pour se rendre ou pour revenir d'un lieu de travail

*tronçon en dérangement*

le parcours influencé par un élément en dérangement de l'installation de sécurité ou sur lequel se trouve un élément de l'installation de sécurité remis en position normale à l'aide d'une commande de secours. Ce parcours correspond à l'itinéraire qui peut être établi en exploitation normale sans commande de secours. ~~et qui~~ Il doit être déterminé par le ~~chef-circulation~~ CC pour chaque convoi

*utilisateur du réseau*

~~l'entreprise de chemin de fer~~ l'ETF qui accède à l'infrastructure d'une autre entreprise

*véhicule menant*

le véhicule menant le train ou le mouvement de manœuvre

*véhicule moteur*

la locomotive, l'automotrice, la rame automotrice, le tracteur, le véhicule automoteur tel que machine de chantier, le véhicule rail/route

*voie contiguë*

la voie la plus proche à gauche ou à droite de la voie concernée ou du chantier

*voie de droite*

la voie située à droite dans le sens de marche, sur un tronçon de la pleine voie à deux voies

*voie de gauche*

la voie située à gauche dans le sens de marche, sur un tronçon de la pleine voie à deux voies

*voie de la pleine voie*

le tronçon de voie compris entre les signaux d'entrée de deux gares successives

*voie de raccordement*

la voie raccordée à une infrastructure ferroviaire et servant généralement



au transport de marchandises. Ces voies sont signalées par des indicateurs correspondants

*voie en cul-de-sac*

la voie principale terminée par un heurtoir

*voie en service*

la voie qui peut être utilisée par les trains et les mouvements de manœuvre

*voie en travaux*

la voie ou l'aiguille sur et aux abords de laquelle les travaux sont exécutés et pour laquelle des mesures d'alarme sont nécessaires

*voie occupée*

la voie qui est partiellement occupée par des véhicules

*voie principale*

la voie de gare sur laquelle il est possible d'entrer et de sortir en dépendance avec les signaux

*voie secondaire*

la voie de gare sur laquelle il n'est pas possible d'entrer et de sortir ou de laquelle il n'est possible que de sortir, en dépendance avec les signaux

*voiture, wagon*

le véhicule remorqué, muni d'appareils de choc et de traction normaux ou de l'attelage automatique

*wagon de marchandises dangereuses*

le wagon portant des plaques-étiquettes selon modèles 1 à 9 du RID

*wagonnet*

le véhicule remorqué qui n'est pas muni d'appareils de choc et de traction normaux ou de l'attelage automatique (échelle roulante, lorry, etc.)

*zone de maintenance*

plusieurs secteurs de maintenance contigus

*zone de manœuvre*

dans une zone de signalisation en cabine, tronçons équipés de signaux de manœuvre ETCS dans une zone de vitesse conventionnelle. La zone de manœuvre prend fin au niveau du signal d'arrêt de manœuvre ETCS, au niveau du panneau de passage vers une zone où les aiguilles ne sont pas centralisées ou au niveau de l'indicateur pour voie de raccordement

### *zone intermédiaire de sécurité*

la zone disponible entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe, permettant de s'y tenir ou de réaliser des travaux auprès de véhicules sans engagement de mesures de sécurité spécifiques.

On considère qu'une zone intermédiaire de sécurité est disponible

- en présence d'un chemin latéral ou
- si une telle zone est signalée dans l'installation extérieure ou
- entre des voies secondaires ou
- si cette zone est désignée dans les prescriptions d'exploitation du ~~gestionnaire de l'infrastructure~~ GI ou
- si cela est pris en compte dans un dispositif de sécurité ou
- si, sur une zone de vitesse étendue dans une zone de signalisation en cabine, le secteur de maintenance est activé de part et d'autre de la zone intermédiaire.

### *zone pour les chemins de fer routiers*

*les voies routières indiquées par des signaux et/ou décrites dans les tableaux des parcours. Utilisation commune de la surface de circulation par le rail et la route*

## 2.6 Prescriptions d'exploitation

Les dispositions d'exécution, dérogations, compléments et commentaires nécessaires aux présentes prescriptions font l'objet de prescriptions d'exploitation éditées par chaque ~~entreprise de chemin de fer~~ ECF, afin d'assurer le déroulement fiable de l'exploitation ferroviaire, tant en situation normale que lors de perturbations. Ces prescriptions d'exploitation sont éditées conformément à la directive de l'OFT sur la promulgation des prescriptions d'exploitation et ~~des prescriptions~~ de circulation des trains (Dir. PE-PCT).

### 2.6.1 Accompagnement des trains

Les trains qui remplissent les conditions techniques circulent en règle générale sans ~~accompagnateur de train~~ ACCT. Les ~~entreprises de transport ferroviaire~~ ETF mentionnent dans leurs dispositions d'exécution les trains qui sont accompagnés.

### 2.6.2 Index de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau

Les ~~gestionnaires de l'infrastructure~~ GI doivent établir un index actualisé

de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau et de leurs passages à niveau. Cet index doit au moins être mis à la disposition du ~~chef-circulation~~ CC sous une forme appropriée.

### 2.6.3 Check-list circulation (CL-C)

L'établissement et l'utilisation des ~~check-lists-circulation~~ CL-C sont obligatoires

- lorsque des mouvements de manœuvre circulent en pleine voie ou, dans une zone de signalisation en cabine, lorsque des mouvements de manœuvre ne peuvent pas être protégés au moyen d'itinéraires de manœuvre à l'appareil d'enclenchement
- pour lever les dérangements, excepté pour les itinéraires de train établis en mode d'exploitation « On Sight » dans une zone de signalisation en cabine ; ces itinéraires de train peuvent être établis ~~par le chef-circulation~~ sans annulation de l'élément en dérangement
- pour l'introduction/la suppression de mesures de sécurité d'exploitation lors de travaux sur et aux abords des voies et
- pour les autres cas prévus par ~~l'entreprise de chemin de fer~~ l'ECF.

Les prescriptions de circulation des trains constituent la base pour l'établissement des ~~check-lists-circulation~~ CL-C.

### 2.6.4 Efficacité énergétique

Les ~~gestionnaires de l'infrastructure~~ GI et les ~~entreprises de transport ferroviaire~~ ETF soutiennent l'utilisation économique de l'énergie, dans la mesure où celle-ci ne porte pas préjudice à la sécurité. Ils édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires à cet effet.

## 2.7 Emploi et comportement du personnel

Les tâches en relation avec la circulation ferroviaire ne peuvent être confiées qu'à du personnel spécialement formé et examiné. Lors d'activités déterminantes pour la sécurité, les collaborateurs ne se laisseront en aucun cas distraire.

Lorsque, pour une fonction, des tâches liées à la circulation ferroviaire sont exercées par ~~différents collaborateurs~~ différentes personnes, les personnes impliquées doivent s'entendre sur la situation initiale, l'avancement des tâches et la procédure concrète à appliquer. Cela vaut en particulier

- pour la séparation géographique ou fonctionnelle des responsabilités ou
- pour l'échelonnement temporel.

Si les fonctions liées à la circulation sont partagées lors de la détermination de l'organisation de l'exploitation, les ~~entreprises de chemin de fer~~ ECF règlent, le cas échéant, les responsabilités, les compétences et les processus.

~~Le collaborateur~~ La personne terminant son service fournit les informations nécessaires à son successeur lors de la remise de service. Si elle n'est pas directe, les particularités doivent être transmises par écrit.

### 2.7.1 Capacité réduite

Nul n'assurera des tâches liées à la circulation des trains s'il se sent malade, s'il est surmené, sous l'influence de l'alcool, d'un médicament, d'une drogue ou pour d'autres raisons qui puissent l'entraver dans l'exercice de ses fonctions.

Les personnes effectuant des tâches liées à la circulation des trains sont coresponsables du respect des normes juridiques sur la durée du travail et du repos.

### **4.3 Désignation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie**

### **2.8 Numérotation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie**

Chaque train et chaque mouvement de manœuvre en pleine voie est désigné par un numéro. Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie, on ajoute en plus la lettre « R ». Le tableau de numérotation figure dans les dispositions d'exécution du ~~gestionnaire de l'infrastructure~~ GI. L'utilisation des numéros sur les tronçons communs et dans les gares communes doit faire l'objet d'accords entre les ~~gestionnaires des infrastructures~~ GI concernés.

### **2.9 Moyens de signalisation des véhicules, des gares et du personnel**

#### **2.9.1 Véhicules moteurs et véhicules de commande**

Sur chaque véhicule moteur et voiture de commande, il doit y avoir :

- une lanterne à feu blanc et à feu rouge
- un drapeau rouge.

#### **2.9.2 Gares**

Dans les gares qui peuvent être occupées localement, il doit y avoir à disposition :

- une lanterne à feu blanc et à feu rouge
- un drapeau rouge
- un signal d'arrêt.

#### **2.9.3 Personnel**

Le ~~chef de manœuvre~~ CMAN, l'~~employé de la manœuvre~~ l'EMAN et le ~~chef de circulation~~ CC qui assurent des fonctions de surveillance doivent disposer d'un sifflet de poche. L'~~accompagnateur de train~~ L'ACCT doit disposer d'un sifflet de poche, d'un sifflet à roulette et d'une lampe de poche.

De nuit, l'~~employé de manœuvre~~ EMAN qui n'est pas équipé ~~de radio~~ d'un moyen de communication mobile adapté à la remise d'ordres doit emporter une lanterne à feu blanc et à feu rouge.

## **2.10 Délimitation entre signalisation extérieure et signalisation en cabine**

Les infrastructures ferroviaires avec des installations de sécurité centralisées sont équipées soit d'une signalisation extérieure soit de la signalisation en cabine.

### **2.10.1 Limite des systèmes**

La limite des systèmes entre la signalisation extérieure et la signalisation en cabine se situe à la hauteur du panneau début CAB ou fin CAB.

### **2.10.2 Différence d'exploitation entre une gare et une pleine voie dans une zone de signalisation en cabine**

Dans une zone de signalisation en cabine, tous les tronçons d'itinéraires peuvent servir aussi bien comme voie de départ que comme voie de but pour les convois.

La distinction des processus d'exploitation entre la gare et la pleine voie est inexistante dans une zone de signalisation en cabine. Des processus d'exploitation spécifiques sont prévus pour la conduite des trains et des mouvements de manœuvre. Les autres dispositions concernant les gares et la pleine voie (telles que l'implantation des signaux, marche, visite du train ou connaissances des lignes et des gares) restent applicables, pour autant qu'elles ne soient pas réglées spécifiquement pour la signalisation en cabine.

### **2.10.3 Zones de vitesses dans une zone de signalisation en cabine**

Dans une zone de signalisation en cabine, on distingue entre

- zone de vitesse conventionnelle dont la vitesse maximale est limitée à 160 km/h et
- zone de vitesse étendue dont la vitesse maximale est supérieure à 160 km/h jusqu'à 250 km/h.

#### 2.10.4 Principes sur une zone de vitesse étendue dans une zone de signalisation en cabine

Les modes d'exploitation

- « Shunting » en-dehors du service maintenance, et
- « Isolation »

sont interdits. La mise hors service de véhicules menant n'est autorisée qu'en cas de dérangement du véhicule ou en cas de rebroussement.

Les mouvements de manœuvre et les travaux sur et aux abords des voies ne sont autorisés qu'en service de maintenance dans un secteur de maintenance ou dans une zone de maintenance enclenchés.

Les conditions complémentaires pour l'introduction et la suppression du service de maintenance doivent être réglées dans les dispositions d'exécution du ~~gestionnaire de l'infrastructure GI~~.

L'entrée de trains commerciaux dans un secteur de maintenance ou dans une zone de maintenance enclenchés est interdite.

En exploitation normale, le personnel roulant ne peut quitter le train qu'avec l'autorisation du ~~chef-circulation CC~~. Sur les tronçons à deux voies ou plus, ~~le chef-circulation ne peut autoriser le personnel roulant à quitter le véhicule-cet assentiment ne peut être transmis~~ que si :

- les voies contiguës sont protégées ou
- les trains sur les voies contiguës circulent en mode « On Sight » ou
- une vitesse maximale de 80 km/h est garantie sur les voies contiguës.

Une fois de retour dans le véhicule, le personnel roulant transmet la confirmation au ~~chef-circulation CC~~. Après avoir reçu la confirmation, le ~~chef-circulation CC~~ supprime les mesures de protection.









## **Annexe 1**

---

### **Champs d'application partiels et fonctions PCT**

L'annexe 1 présente une brève description des champs d'application partiels. L'affectation des chiffres des PCT aux champs d'application partiels, résultant de cette même réglementation, figure également à titre informatif dans le complément 3 de la Dir. PE-PCT. Il incombe aux GI et aux ETF de trancher sur la question de l'applicabilité des champs d'application partiels.

Les fonctions mentionnées dans les PCT sont définies dans l'explication des termes et assorties d'une abréviation. L'affectation des chiffres des PCT aux fonctions PCT (abréviations), résultant de cette même réglementation, figure également à titre informatif dans le complément 3 de la Dir. PE-PCT. Il incombe aux GI et aux ETF de décider de l'attribution des fonctions énoncées dans les PCT au personnel concerné.

### **Champ d'application partiel « Exclusivement mouvements de manœuvre »**

Ce champ d'application partiel prend en compte les infrastructures franchies exclusivement par des mouvements de manœuvre. Il peut également s'agir de parties clairement délimitées d'une infrastructure que le GI compétent (resp. gestionnaire de voie de raccordement) attribue explicitement au champ d'application partiel « Exclusivement mouvements de manœuvre ». Les voies de raccordement permettant la circulation des trains ne rentrent pas dans ce champ d'application partiel.

### **Champ d'application partiel « Signalisation extérieure sur le réseau interopérable »**

Il s'agit du réseau principal et du réseau complémentaire interopérable selon l'annexe 6 de l'OCF, respectivement de la carte synoptique (tronçons en vert foncé et en vert clair) figurant au chapitre F de la directive de l'OFT relative à l'article 15a de l'OCF (Dir. IOP).

Ce champ d'application partiel englobe les mouvements de manœuvre et les circulations de trains. Pour les trains, l'assentiment pour circuler est transmis par la mise à voie libre des signaux principaux.

### **Option « Signalisation en cabine en ETCS Level 2 »**

Cette option s'applique aux installations équipées de la signalisation en cabine ETCS Level 2. Elle est admise pour le champ d'application partiel « Circulation sur des tronçons équipés de la signalisation extérieure sur le réseau interopérable ».

Pour les trains, l'assentiment pour circuler est transmis au moyen de l'autorisation de circuler CAB.

### **Champ d'application partiel « Signalisation extérieure sur le réseau non interopérable »**

Il s'agit du réseau non interopérable selon l'annexe 5 de l'OCF et la carte synoptique (tronçons en rouge) figurant au chapitre F de la directive de l'OFT relative à l'article 15a de l'OCF (Dir. IOP). Ce champ d'application partiel englobe les mouvements de manœuvre et les circulations de trains. Pour les trains, l'assentiment pour circuler est transmis par la mise à voie libre des signaux principaux.

Ce champ d'application partiel s'applique également aux tronçons équipés de signaux principaux, sans block ou protection des itinéraires.

### **Champ d'application partiel « Circulation sans signaux avec assentiment »**

Ce champ d'application partiel s'applique aux infrastructures dépourvues de signaux principaux. Il englobe les mouvements de manœuvre et les circulations de trains.

Modes de transmission de l'assentiment pour circuler pour un train :

- au moyen de l'horaire (heure) ou
- au moyen d'une marche ou
- au moyen d'un ordre de croisement et de dépassement ou
- au moyen d'un ordre à quittancer du CC (de vive voix ou en phonie).

### **Option « Crémaillère »**

Cette option englobe en sus les dispositions applicables à l'exploitation des véhicules à crémaillère. Elle est admise pour les champs d'application partiels « Signalisation extérieure sur le réseau non interopérable » et « Circulation sans signaux avec assentiment ».

### **Option « Groupe de trains »**

Cette option englobe en sus les dispositions applicables à l'exploitation en groupe de trains. Elle est admise pour les champs d'application partiels « Signalisation extérieure sur le réseau non interopérable » et « Circulation sans signaux avec assentiment ».

### **Champ d'application partiel « Tramway » (circulation en règle générale autorisée)**

*À suivre dans le cadre d'un cycle de modifications ultérieur*



## Annexe 2

---

### Répercussions du droit européen

#### Remarque :

l'annexe 2 complète figure dans la fiche de développement des PCT 2024, thème spécialisé STI OPE, chiffre 3 « Proposition de solution ».





## Annexe 2

---