



Référence du dossier : BAV-511.3//

---

## **Pièce jointe 1 au thème spécialisé**

### **Champs d'application partiels**

#### **Champ d'application partiel**

**« Exclusivement mouvements de manœuvre »**

#### **Tableau d'attribution / modifications matérielles**

---

##### **Prescriptions de référence**

PCT R 300.1 – 300.15

---



---

# 1. Développement de la solution

*Quel est le problème ? Quelles sont les solutions possibles ?*

---

## 1.1 Explications relatives au tableau d'attribution et spécifiques au champ d'application partiel

(Base : PCT du 1<sup>er</sup> juillet 2020)

### 1.1.1 Attribution des PCT actuelles au champ d'application partiel « Exclusivement mouvements de manœuvre »

Certaines constellations rares dans la pratique n'ont volontairement pas été affectées au champ d'application partiel, en particulier lorsqu'elles sont atypiques pour ce dernier.

Hypothèses retenues pour l'attribution :

- prise en compte des zones centralisées et non centralisées
- seulement les gares et les voies de raccordement, pas de pleine voie, donc pas de mouvement de manœuvre en pleine voie
- pas de convoi soumis au devoir d'annonce
- pas de contrôle de la marche des trains ni de signalisation en cabine
- pas de transport de voyageurs

Les hypothèses seront reprises dans la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT) après l'édiction des PCT A 2024.

Le tableau d'attribution complété permet d'observer qu'il est globalement possible d'affecter les PCT actuelles à ce champ d'application partiel.

### 1.1.2 Dispositions assorties d'explications relatives à l'attribution sans modification matérielle

Restrictions d'exploitation en lien avec les chantiers sur et aux abords des voies (R 300.12, chiffres 3.1, 3.2 et 3.4)

Le R 300.12 Travaux sur et aux abords des voies impose, pour la mise en œuvre de mesures de sécurité d'exploitation (interdictions incluses), la présence d'un chef-circulation (CC). C'est aussi la règle dans le champ d'application partiel « Exclusivement mouvements de manœuvre ».

Dans une zone non centralisée, la personne qui assume la fonction de chef de manœuvre (CMAN) reprend également les tâches de la fonction CC pour son propre convoi (R 300.4, chiffre 2.4.6). Dans le champ d'application partiel, il existe des zones centralisées dans lesquelles, en dehors du ou des CMAN (reprise des tâches du CC par le CMAN pour son propre convoi), aucun CC compétent n'est défini pour la supervision. Les PCT ne prévoient aucun processus d'exploitation spécifique pour la mise en œuvre des mesures de sécurité d'exploitation dans les zones non centralisées.

Il convient de planifier les chantiers en tenant compte des risques ainsi que du déroulement de la circulation ferroviaire et des mouvements de manœuvre. Une telle démarche implique de prendre en considération les processus d'exploitation mis en œuvre et l'organisation. Si, en règle générale, aucun CC compétent ne supervise les opérations, il convient soit de ne pas prévoir d'interdictions ou d'annonces dès l'établissement du dispositif de sécurité, soit de définir la personne qui assumera les tâches de la fonction CC dans ce cadre. S'il est impossible



Référence du dossier : BAV-511.3//

de prévoir une protection pour une interdiction à l'appareil d'enclenchement, il y a lieu d'assurer une couverture au moyen de signaux d'arrêt.

Les chiffres correspondants ont été définis comme s'appliquant au champ d'application partiel.

Marche à suivre en cas de freins paralysés, signalisation des freins paralysés (R 300.4, chiffre 1.8.1 ; R 300.5, chiffres 3.5.2 et 3.5.3 ; R 300.14, chiffre 3.4)

Afin de pouvoir déterminer le nombre de véhicules raccordés au frein à air, le personnel de manœuvre doit savoir si des freins à air de véhicules sont paralysés.

Pour vérifier si un frein à air est disponible et enclenché, il convient d'observer les dispositifs de commande du véhicule, en particulier le robinet d'isolement. La procédure à suivre pour paralyser les freins est décrite au chiffre 3.4 du R 300.14.

L'obligation de signaler les véhicules dont le frein est paralysé est inscrite dans le R 300.5 Préparation des trains. Elle est contraignante uniquement lors de la formation d'un train. Le mode de signalisation n'est pas indiqué dans les PCT. C'est l'ETF qui doit le définir. Pour les mouvements de manœuvre, l'observation du robinet d'isolement suffit et la signalisation (étiquetage) est possible en plus. Il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications aux PCT.

Les chiffres 3.5.2 et 3.5.3 du R 300.5 sont considérés comme non applicables dans le tableau d'attribution.

Le chiffre 3.4 du R 300.14 est considéré comme applicable dans son intégralité.

## **1.2 Modifications matérielles au sein du champ d'application partiel**

### **1.2.1 Cas spéciaux des courses d'essai et des courses de déneigement (R 300.6, chiffre 6)**

Les dispositions relatives à ces cas spéciaux étant énoncées dans le R 300.6, elles s'appliquent uniquement aux trains sur le plan formel. Le texte contient toutefois également des règles valables pour les mouvements de manœuvre.

Le chiffre est considéré comme non applicable dans le tableau d'attribution.

Développement de la solution : il est nécessaire d'indiquer formellement que le contenu du chiffre 6 du R 300.6 s'applique aussi aux mouvements de manœuvre. Pour ce faire, il est possible d'ajouter une nouvelle règle dans le R 300.4 avec renvoi (indiquant que les dispositions relatives à la circulation des trains s'appliquent dans le cas des courses d'essai et des courses de déneigement) ou de déplacer le chiffre entier dans le R 300.1.

Les règles du R 300.1 sont d'ordre supérieur. Réglementer les cas spéciaux susmentionnés ne convient pas dans ce contexte. Par conséquent, la variante avec renvoi dans le R 300.4 est retenue.

### **1.2.2 Transports exceptionnels et restrictions pour certains véhicules (R 300.4, R 300.5, chiffres 1.4.4 et 1.4.5)**

Les dispositions relatives à ces cas d'application sont décrites dans le R 300.5 Préparation des trains. D'un point de vue formel, elles ne s'appliquent donc qu'aux trains ou dans le cadre de la préparation des trains. Il est également possible de faire face à des restrictions induites par les transports exceptionnels et à des restrictions pour certains véhicules lors des opérations de manœuvre, ce qui rend ces cas de figure pertinents dans le champ d'application partiel décrit. Sous l'angle formel, le contenu de ces chiffres doit également être déclaré valable pour les mouvements de manœuvre.

Pour ce faire, un ordre destiné aux ETF/GI est ajouté dans le R 300.4.

Teneur : le GI et l'ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation le traitement des transports exceptionnels et des restrictions pour certains véhicules par analogie avec les dispositions correspondantes applicables à la préparation des trains.



## 2. Proposition de solution

### 2.1 Tableau d'attribution

Les principes de base applicables au champ d'application partiel « Seuls mouvements de manœuvre » figurent dans la fiche de développement sur les champs d'application partiels au chiffre 2.2.2.1.

La marche à suivre pour édicter l'attribution correspondante est indiquée dans la fiche de développement sur les champs d'application partiels au chiffre 3.1.1.

### 2.2 Modifications matérielles

R 300.4, nouveaux chiffres :

#### 1.11 Cas spéciaux

##### 1.11.1 Courses d'essai et courses de déneigement

Les dispositions relatives aux courses d'essai et aux courses de déneigement effectuées dans le cadre de la circulation des trains s'appliquent par analogie aux courses d'essai et aux courses de déneigement.

##### 1.11.2 Transports exceptionnels

Le GI et l'ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation le traitement des transports exceptionnels.

##### 1.11.3 Restrictions pour certains véhicules

Le GI et l'ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation le traitement des restrictions pour certains véhicules.