



Version de la réglementation	40-0	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2025	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques/distribution	LIDI: P 20000800 – Prescription d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000800, Version 39, 15.12.2024		
Attribution	PCT R 300.1-15		

00-00_20000800_V40_25_06_12_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [0.0]

Bibliographie des prescriptions d'exploitation

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Répertoire des prescriptions d'exploitation	3
1.1	Généralités	3
1.2	Livret de matériel roulant	5
1.2.1	Livret de matériel roulant des rames automotrices	5
1.2.2	Livret de matériel roulant des trains-navettes	6
1.2.3	Livret de matériel roulant des autres véhicules	6
1.3	Réglementation complémentaire	7
1.3.1	Prescriptions d'exploitation	7
2	Généralités	8
2.1	Documents prioritaires et documents associés	8
2.2	Structure selon STI	8
3	Réglementations abrogées	9
4	Commentaires sur les modifications	10
4.1	Trains accompagnés [1.0] et [5.1]	10
4.2	Formation des trains [5.1]	10
4.2.1	Remorquage de véhicules moteurs	10
4.3	Visite du train [5.4]	10
4.3.1	Contrôle de l'état de fonctionnement des portes	10
4.4	Irrégularités aux véhicules [9.11]	11
4.4.1	Vitres de fenêtres endommagées	11
4.4.2	Acheminement sur Diplory	11
4.5	Avant et pendant la marche [13.3]	11

4.5.1 Autorisation d'accès pour voyage en cabine de conduite11

Liste des modifications

Version	Ch.	Modification
40	1	«Répertoire des prescriptions d'exploitation» actualisé
	1.2.2	Intégration de la réglementation P 20432983 «IC2-Pendelzug mit BR 147.5» dans le répertoire des livrets de matériel roulant des trains-navettes.
	3	Liste des documents supprimés actualisée en raison de la présente modification.
39	1	«Répertoire des prescriptions d'exploitation» actualisé
38	1	«Répertoire des prescriptions d'exploitation» actualisé
	3	Liste des documents supprimés actualisée en raison de la présente modification.

1 Répertoire des prescriptions d'exploitation

1.1 Généralités

Les documents mentionnés ci-dessous sont publiés avec le document «Bibliographie des prescriptions d'exploitation» (P 20000800) dans un fichier PDF commun.

Les articles des prescriptions d'exploitation [1.0] à [14.3] figurent également dans l'appli Prescriptions, à l'article PCT correspondant.

	Titre	Numéro	Version	Date
I	[0.0] Prescriptions d'exploitation	P 20000800	d/f/i 40	01.07.2025
I	[1.0] Principes de base	P 20000802	d/f/i 16	01.07.2025
	[2.0] Signaux	P 20000818	d/f/i 14	01.07.2024
	[3.0] Communication, annonces et transmissions	P 20000803	d/f/i 16	01.07.2024
	[4.1] Avant et après le mouvement	P 20000805	d/f/i 18	01.07.2024
	[4.2] Exécution	P 20000812	d/f/i 11	01.07.2024
	[4.3] Genres de mouvements	P 20000806	d/f/i 11	01.07.2024
	[4.A1] Attelages, liaisons	P 20000807	d/f/i 14	01.07.2024
I	[5.1] Formation des trains	P 20000808	d/f/i 19	01.07.2025
	[5.2] Assurer les trains immobilisés	P 20125423	d/f/i 06	12.12.2021
	[5.3] Prescriptions de freinage	P 20000817	d/f/i 16	01.07.2024
I	[5.4] Visite du train	P 20000816	d/f/i 20	01.07.2025
	[6.3] Départ	P 20000826	d/f/i 14	15.12.2024
	[6.4] Circulation	P 20000827	d/f/i 06	01.07.2020
	[6.5] Entrée	P 20000828	d/f/i 13	15.12.2024
	[8.0] Sécurité au travail	P 20000829	d/f/i 07	01.07.2024
	[9.9] Irrégularités à la ligne de contact	P 20005399	d/f/i 05	01.07.2020
	[9.10] Dérangements aux équipements de sécurité des trains	P 20000833	d/f/i 13	01.07.2024
I	[9.11] Irrégularités aux véhicules	P 20000831	d/f/i 24	01.07.2025
	[9.12] Dérangements aux freins	P 20000832	d/f/i 10	01.07.2024
	[9.13] Danger et accidents	P 20000834	d/f/i 13	15.12.2024

	Titre	Numéro	Version		Date
[13.2]	Directives et conditions	P 20000988	d/f/i	13	01.07.2024
[13.3]	Avant et pendant la marche	P 20002122	d/f/i	12	01.07.2025
[14.2]	Utilisation des freins	P 20000801	d/f/i	10	01.07.2024
[14.3]	Freins Dérangements	P 20000900	d/f/i	06	01.07.2024

1.2 Livret de matériel roulant

Les livrets de matériel roulant contiennent les prescriptions d'exploitation spécifiques aux différents véhicules qui composent le matériel roulant.

Les livrets de matériel roulant sont publiés séparément.

1.2.1 Livret de matériel roulant des rames automotrices

Numéro		Titre	Langues
P 20003125	[ICN]	RABDe 500 ICN	d/f/i
P 20142757	[Giruno]	RABe 501	d/i
P 20139035	[502]	RABDe 502 / RABe 502 FV Dosto	d/f/i
P 20004772	[Astoro]	ETR 610 / RABe 503	d/f/i
P 20020942	[511]	RABe 511	d/f/i
P 20379176	[512]	RABe 512	d/f/i
P 20003123	[DTZ]	RABe 514 DTZ	d/f
P 20003126	[FLIRT]	RABe 521-524, 527 FLIRT	d/f/i
P 20003149	[GTW]	RABe 520 Seetal, RABe 526 Turbo	d/f/i
P 20003428	[NINA]	RABe 525 NINA RegionAlpes	d/f
P 20236630	[SOB FLIRT]	FLIRT, Traverso	d/i
P 20435399	[Evo]	RABe 531, 533 FLIRT Evo	d/f
P 20000850	[TGV]	TGV 2N2 Euroduplex	d/f
P 20249082		Rame articulée tricourant REGIOLIS LEX	f
P 20214105	[ICE 4]	ICE 4 Baureihe 412	d
P 20363411	[KISS]	KISS Baureihe 4010/4110	d



1.2.2 Livret de matériel roulant des trains-navettes

Numéro		Titre	Langues
P 20003127	[460]	Train-navettes Re 460, VU IV et IC 2000	d/f/i
P 20006650	[DPZ]	Train-navette Re 450 DPZ	d
P 20023161	[HVZ]	Trains duplex HVZ	d
P 20005282	[Domino]	RBDDe 560 DO Train-navette Domino	d/f/i
P 20006072	[Railjet]	ÖBB Railjet BR 1116	d
P 20432983	[IC2]	IC2-Pendelzug mit BR 147.5	d

1.2.3 Livret de matériel roulant des autres véhicules

Numéro		Titre	Langues
P 20175031	[Lok]	Locomotive + composition de voitures	d/f/i
P 20003284	[SOB]	Véhicules SOB	d
P 20424289		Véhicules de manœuvre CFF Production Voyageurs	d/f/i
P 20000825		Véhicules de différents détenteurs	d/f/i

Lors de l'acheminement/du remorquage de véhicules de CFF Production Voyageurs à l'aide du TES, le train circule avec le code débiteur de Production P. Le livret de matériel roulant du train d'extinction et de sauvetage (TES) d'Infrastructure s'applique à ces trains.

1.3 Réglementation complémentaire

1.3.1 Prescriptions d'exploitation

Numéro		Titre	Langues
P 20004650	[>>13.3]	Accompagnement dans la cabine de conduite	d/f/i
P 20088924	ETCS L2	Aide-mémoire ETCS Circulation «L2»	d/f/i
P 20190017	ETCS L1	Aide-mémoire ETCS Circulation «L1»	d/f/i
P 20173705		Restrictions de circulation / homologation de véhicules	d/f/i
R 310.4		Historische Fahrzeuge	d
P 20152734		Betrieb mit Fahrzeugen ohne Türverriegelung auf Grenzstrecken CH-Italien	d/i
P 20373502		Centres d'entretien et ateliers CFF Production Voyageurs et CFF Cargo	d/f/i
P 20417997		Tableaux de correspondance franco-suisse entre les catégories de train et de freinage RADN et les catégories de trains SNCF.	f

2 Généralités

2.1 Documents prioritaires et documents associés

- PCT R 300.1-15 Prescriptions suisses de circulation des trains
- I-30111 DE PCT Infrastructure
- I-30121 Prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre

2.2 Structure selon STI

Les documents suivants sont disponibles dans l'appli Prescriptions (V-App) en fonction des tâches à exécuter.

Livret des conducteurs de véhicules moteurs

- PCT R 300.1-15 Prescriptions suisses de circulation des trains
- I-30111 DE PCT Infrastructure
- P 20000800 Prescriptions d'exploitation CFF Transport
- Livret de matériel roulant
- Réglementations complémentaires conformément au document P 20000800

Livret de lignes

- I-30131 RADN
- I-30121 Prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre

3 Réglementations abrogées

Réglementations abrogées dans les prescriptions d'exploitation (P 20000800), version 40 du 01.07.2025, ainsi qu'autres réglementations rattachées aux prescriptions d'exploitation et abrogées à cette date.

Numéro Date	Titre	Attribution	Remplacé par
P 20003128 01.07.2024	[420] Trains-navettes Vst III d Re 420	P20000800	Pas de remplacement; toutes les voitures de com- mande Vst III d ont été ré- formées.

4 Commentaires sur les modifications

Modifications au 01.07.2025

4.1 Trains accompagnés [1.0] et [5.1]

Remaniement et restructuration du chiffre «Trains accompagnés» dans [1.0]; intégration du chiffre «Accompagnement des trains» (LBT, GBT et CBT) extrait de [5.1] «Formation des trains» P 20000808.

4.2 Formation des trains [5.1]

4.2.1 Remorquage de véhicules moteurs

Intégration d'un nouveau chiffre avec les travaux à exécuter à la fin du remorquage.

Si la rame automotrice remorquée est déclenchée, elle ne peut être freinée qu'en agissant sur la conduite générale. Les freins de la rame doivent alors être desservis de sorte à abaisser la pression dans la conduite générale. Si un serrage par le système «Service Brake» (SB) est initié, il doit être renforcé par l'abaissement de la pression dans la conduite générale.

4.3 Visite du train [5.4]

4.3.1 Contrôle de l'état de fonctionnement des portes

Point complémentaire:

Dans les trains accompagnés avec commande sélective des portes, il faut contrôler, avant le départ de la gare initiale, sur la dernière voiture que la porte «non située du côté quai» est verrouillée.

Correction d'une erreur de traduction:

Dans la version française, il n'a pas été précisé que le contrôle complet ne devait être effectué lors de la première mise en service que sur les trains nouvellement constitués.

4.4 Irrégularités aux véhicules [9.11]

4.4.1 Vitres de fenêtres endommagées

Précision: les vitres endommagées de portes frontales doivent être sécurisées au moyen d'un film adhésif pour la protection des voyageurs.

Si la porte frontale concernée se trouve en queue du train ou du côté de la cabine de conduite, l'intégralité de la plate-forme doit être interdite aux voyageurs jusqu'à ce que la vitre soit sécurisée par du film adhésif.

4.4.2 Acheminement sur Diplory

Les restrictions applicables aux différents types de Diplory sont répertoriées dans un tableau.

Le Diplory universel de la société Zweiweg a été ajouté.

4.5 Avant et pendant la marche [13.3]

4.5.1 Autorisation d'accès pour voyage en cabine de conduite

Concernant les autorisations d'accès à la cabine de conduite, une distinction est faite entre «Voyageur en cabine» et «Accompagnateur de personnes».

PP

PP-SQU-PVN-BVN

sig. a.l. R. Liechti
Responsable Production Voyageurs

sig. A. Rufener
Responsable des
prescriptions d'exploitation



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2025	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000802, Version 15, 01.07.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

01-00_20000802_V16_25_06_12_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [1.0]

Principes de base

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Champ d'application	3
1.1	Situation initiale	3
1.2	Liste des ETF	3
1.3	Véhicules historiques	3
1.4	Champs d'application partiels	4
1.5	Utilisateurs	4
1.6	Application des PCT R 300.1-15	4
1.6.1	Autres prescriptions en vigueur	5
1.7	Désignation des personnes	5
2	Termes	6
2.1	Loc Q	6
2.2	NBS	6
2.3	Voiture de commande	6
3	Remarques pour les prescriptions d'exploitation	7
3.1	Désignation succincte	7
3.2	Représentation des renvois	7
3.2.1	Exemples	7
3.3	Livret de matériel roulant	8
3.4	Données du véhicule	8
3.5	Homologation des véhicules	8



4	Accompagnement des trains	9
4.1	Trains accompagnés	9
4.1.1	LBT / GBT	9
4.1.2	CBT	10
4.1.3	Trains sur le tronçon Brig - Domodossola	10
4.2	Trains exceptionnellement accompagnés	10
4.3	Trains de l'ETF SOB	10
4.4	Trains de matériel vides	10

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
16	4.1	Remaniement et restructuration du chiffre «Trains accompagnés» dans [1.0]; intégration du chiffre «Accompagnement des trains» (LBT, GBT et CBT) extrait de [5.1] «Formation des trains» P 20000808.
15	Tous	Suppression des indications sur le trafic impliquant des véhicules de CFF Infrastructure, puis adaptation des conditions d'application des dispositions.
	1	Reprise de la plupart des chiffres de «Généralités» du document P 20000800 et intégration dans le nouveau chapitre 1 «Champ d'application».
	1.6	Ajout du chiffre «Application des PCT R 300.1-15», de sorte à tenir compte des répercussions du droit européen.
	1.7	Ajout du chiffre «Désignation des personnes».
	4.1	À bord de tous les trains occupés par des voyageurs dans le GBT, le LBT et sur le tronçon Brig-Domodossola, le service à la clientèle doit être assuré.
14	4.3	Les trains non accompagnés de l'entreprise de transport ferroviaire SOB sont précisés et l'itinéraire Bern-Burgdorf-Olten-Zürich-Ziegelbrücke-Chur est ajouté.

1 Champ d'application

Complément du R 300.1, chiffre 1.2 «Champ d'application»

1.1 Situation initiale

Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) énumérées au chiffre 1.2 établissent les prescriptions d'exploitation suivantes sous la responsabilité de Production Voyageurs. Ces prescriptions d'exploitation contiennent les dérogations et dispositions complémentaires aux prescriptions de circulation des trains.

Elles sont établies conformément à la directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT).

1.2 Liste des ETF

Ces prescriptions d'exploitation s'appliquent aux entreprises de transport ferroviaire suivantes:

- CFF Voyageurs
- SOB
- Turbo
- RegionAlps
- CJ
- TRAVYS
- SBB GmbH (n'applique que l'extrait P 20168737 «Betriebsvorschrift SBB-GmbH Verkehr»)

1.3 Véhicules historiques

Les prescriptions d'exploitation CFF transport s'appliquent également aux véhicules de CFF Historic, la fondation pour le patrimoine historique des CFF, pour autant qu'ils circulent sous la responsabilité d'une ETF, conformément au chiffre 1.4.

Des dispositions complémentaires concernant l'engagement et l'exploitation sont intégrées au R 310.4.



1.4 Champs d'application partiels

Complément du R 300.1, chiffre 1.2.1 «Applicabilité des directives selon les champs d'application partiels»

Ces prescriptions d'exploitation s'appliquent au réseau à voie normale suisse pour le champ d'application partiel «Signalisation extérieure sur le réseau interopérable» et sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine avec l'option «SCab en ETCS Level 2».

Ces prescriptions d'exploitation s'appliquent également dans le Seetal dans le cadre du champ d'application partiel «Signalisation extérieure sur le réseau non interopérable». Le document I-30121 indique les particularités de la ligne 431 (Luzern)-Ballwil-Lenzburg.

1.5 Utilisateurs

Complément du R 300.1, chiffre 1.2.2 «Applicabilité des directives selon les fonctions»

La présente documentation est valable pour tous les collaborateurs dûment formés qui exécutent des tâches en relation avec la conduite, l'accompagnement, la préparation et l'entretien des trains.

Applicabilité des directives selon les fonctions conformément aux indications du complément 3 de la Dir. PE-PCT: tableau d'attribution PCT A2024

1.6 Application des PCT R 300.1-15

Complément du R 300.1, chiffre 1.2.3 «Répercussions du droit européen»

De manière générale, tous les articles des PCT, R 300.1-15 du champ d'application partiel «Signalisation extérieure sur le réseau interopérable», y compris l'option «SCab en ETCS Level 2», s'appliquent aux utilisateurs de cette prescription d'exploitation.

Les attributions concrètes des directives des PCT sont présentées à l'annexe 1.A2 du document I-30111.

Les articles suivants ne s'appliquent pas aux utilisateurs de cette prescription d'exploitation CFF Transport:

- R 300.4, chiffre 3.6.3 «Exception en gare»

1.6.1 Autres prescriptions en vigueur

- I-30111 DE-PCT - Infrastructure (document s'appliquant aux réseaux des gestionnaires d'infrastructure indiqués au chiffre 1.2 «Liste des gestionnaires d'infrastructure»)
- Prescriptions relatives aux réseaux empruntés, mais non répertoriés dans le document I-30111.
- I-30121 Prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre

1.7 Désignation des personnes

Complément du R 300.1, chiffre 1.5 «Désignation des personnes»

Par souci de lisibilité et de compréhension, les désignations des personnes qui figurent dans ce document sont parfois uniquement à la forme masculine, mais s'appliquent à toutes les personnes exerçant cette fonction, indépendamment de leur genre ou de leur identité de genre.

2 Termes

Complément du R 300.1, chiffre 2.5.2 «Explication des termes»

2.1 Loc Q

Un ou plusieurs véhicules moteurs desservis et en service en queue du train, ne déplaçant que leur propre poids.

2.2 NBS

Désignation «Ligne Rail 2000» pour les tronçons ETCS Level 2 Mattstetten-Rothrist et Wanzwil-Solothurn sur les inscriptions des véhicules et dans les prescriptions d'exploitation CFF Transport.

2.3 Voiture de commande

- Véhicule pour train de voyageurs muni d'une cabine de conduite à partir de laquelle la télécommande de véhicules moteurs non occupés est possible.
- Véhicule moteur commuté en régime «Voiture de commande».

3 Remarques pour les prescriptions d'exploitation

Complément du R 300.1, chiffre 2.6 «Prescriptions d'exploitation»

3.1 Désignation succincte

La désignation succincte des livrets généraux des prescriptions d'exploitation est structurée selon le schéma suivant.

Exemple: [1.0] «Principes de base»

3 – renvoie au R 300.1 «Principes de base»

0 – renvoie à plusieurs chiffres du R 300.1 «Principes de base»

Exemple: [5.1] «Formation des trains»

5 – renvoie au R 300.5 «Préparation des trains»

1 – renvoie au chiffre 1 du R 300.5 «Formation des trains»

Les différents livrets de matériel roulant reprennent les désignations succinctes des véhicules concernés.

3.2 Représentation des renvois

Les renvois sont intégrés de manière à ce qu'on les trouve rapidement, sans qu'il soit nécessaire de les adapter à chaque modification de la numérotation.

3.2.1 Exemples

[5.1] «Formation des trains», chiffre «Lignes équipées pour la signalisation en cabine»
P 20000808

P 20004650 [>>13.3] «Accompagnement dans la cabine de conduite»,
Chiffre «Courses publiques»

I-30121 [391] «Reichenbach i.K.-Lötschberg-Basistunnel (LBT)–Visp», chiffre «Restrictions pour les trains dotés de plusieurs pantographes»

PCT R 300.4 «Mouvements de manœuvre», chiffre 1.7.4 «Atteler des véhicules»

3.3 Livret de matériel roulant

Les livrets de matériel roulant contiennent les prescriptions d'exploitation complémentaires du matériel roulant correspondant. Avec les prescriptions d'exploitation générales, ils constituent les prescriptions d'exploitation applicables au matériel roulant décrit dans le livret.

Les livrets de matériel roulant des trains-navettes doivent être également pris en compte lorsque leurs véhicules sont intégrés dans d'autres trains.

3.4 Données du véhicule

En cas de différences entre les livrets de matériel roulant et les inscriptions sur les véhicules, ces dernières sont déterminantes. Les données figurant dans les livrets de matériel roulant et les tableaux sont utilisées à des fins de planification et de formation. Elles contiennent les indications correspondantes de la série principale des véhicules.

3.5 Homologation des véhicules

Les véhicules avec mention «CH» apparaissant au point «Admission (pays)» du livret de matériel roulant associé sont homologués pour circuler sur le réseau principal interopérable (IOP) et sur le réseau complémentaire interopérable (Dir. IOP) en Suisse, ainsi que sur le tronçon Rafz-Lotstetten-Neuhausen en Allemagne.

Les homologations ci-dessous sont indiquées séparément.

- Tronçons Level 2: uniquement avec l'équipement de véhicule correspondant
- NBS (Ligne Rail 2000): indication séparée dans le livret de matériel roulant
- LBT: indication séparée dans le livret de matériel roulant
- GBT, CBT: indication séparée dans le livret de matériel roulant
- Seetal: indication séparée dans le livret de matériel roulant (réseau NIOP)
- Tronçons frontaliers à l'étranger: indication séparée dans le livret de matériel roulant

Les véhicules agréés en vertu du RIC sont également autorisés à circuler à l'étranger.

4 Accompagnement des trains

Complément du R 300.1, chiffre 2.6.1 «Accompagnement des trains»

Les trains de voyageurs non accompagnés constitués de matériel roulant inadapté doivent être accompagnés.

Les éventuelles restrictions spécifiées dans les livrets de matériel roulant et dans [9.11] «Dérangements aux véhicules» P 20000831 Ziffer «Dérangements aux portes de trains de voyageurs non accompagnés» doivent être observées.

4.1 Trains accompagnés

Un accompagnateur de train doit en principe se trouver à bord des trains des types suivants:

- trains directs internationaux
- trains de nuit internationaux
- TGV
- Trains InterCity
- InterRegio
- Trains internationaux d'agence et d'autos accompagnées
- Convois de supporters

Exceptionnellement, ces trains peuvent circuler sans accompagnateur, sous réserve que le matériel roulant soit adapté. Le mécanicien de locomotive doit être informé en conséquence.

En outre, des trains portant une mention correspondante dans leur marche peuvent avoir un accompagnateur à bord (p. ex. trains spéciaux de voyageurs).

4.1.1 LBT / GBT

Chaque train de voyageurs doit être accompagné par du personnel formé aux moyens d'alarme et au sauvetage dans le LBT/GBT. Dans les trains ne pouvant pas être traversés de bout en bout, du personnel possédant la formation nécessaire doit se tenir dans chaque partie de train accessible aux voyageurs.

4.1.2 CBT

Le concept d'exploitation du CBT prévoit la circulation de trains de voyageurs accompagnés et non accompagnés.

Les livrets de matériel roulant indiquent les trains autorisés à circuler sans accompagnateur dans le CBT.

Les autres trains doivent être accompagnés par du personnel formé aux moyens d'alarme et au sauvetage dans le CBT. Dans les trains ne pouvant pas être traversés de bout en bout, du personnel possédant la formation nécessaire doit se tenir dans chaque partie de train accessible aux voyageurs.

4.1.3 Trains sur le tronçon Brig - Domodossola

Un accompagnateur doit, sans exception, se trouver à bord de tous les trains occupés par des voyageurs.

4.2 Trains exceptionnellement accompagnés

Si un accompagnateur de train se trouve exceptionnellement à bord, le mécanicien de locomotive doit être informé en conséquence. L'accompagnateur de train s'annonce suffisamment tôt auprès du mécanicien de locomotive.

4.3 Trains de l'ETF SOB

Les trains InterRegio suivants assortis d'un code débiteur SOB et circulant avec des assistants clientèle ne sont toutefois pas considérés comme ayant un accompagnateur de train à bord au sens des prescriptions d'exploitation:

- Luzern - Arth-Goldau - Rapperswil - Wattwil - St. Gallen
- Basel - Luzern - Arth-Goldau - Göschenen - Bellinzona - Locarno
- Zürich - Zug - Arth-Goldau - Göschenen - Bellinzona - Locarno
- Bern - Burgdorf - Olten - Zürich - Ziegelbrücke - Chur
- St. Gallen - Rorschach - Sargans - Chur

4.4 Trains de matériel vides

Le personnel ferroviaire ou le personnel externe qui voyage à bord d'un train de matériel vide s'annonce auprès du mécanicien de locomotive lorsqu'il monte dans le train et qu'il en descend.

Entre l'installation d'entretien ou de garage et la gare de départ, il est admis de voyager sans annonce préalable dans une voiture quelconque des trains de matériel vides.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000818, Version 13, 01.07.2020		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

02-00_20000818_V14_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [2.0]

Signaux

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Signalisation de la queue du train	2

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
14	1	La queue du train doit être équipée de deux feux ou de deux cibles.
13	tous	■ Nouvelle édition de P 20000818 renvoyant au R 300.2 «Signaux» [2.0] ■ Déplacement de l'ancien contenu de P 20000818 «Données pour la conduite du train» [5.3e] vers le livret [5.3] «Prescriptions de freinage» P 20000817 ■ Informations ajoutées pour la signalisation de la queue du train

1 Signalisation de la queue du train

Complément au R 300.2 des PCT, chiffre 5.7.2 «Signalisation de la queue du train»

Lors du remorquage d'une rame automotrice défectueuse, mais aussi dans le cas de trains de service et si, pour des raisons liées à la construction des véhicules, la queue du train ne peut pas être signalisée par deux feux rouges lors de l'acheminement de voitures (p. ex. voitures intermédiaires de trains-navettes), il est possible d'utiliser deux cibles rouges et blanches réfléchissantes, telles qu'illustrées sur la figure 588 des PCT.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000803, Version 15, 11.12.2022		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

03-00_20000803_V16_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [3.0]

Communication, annonces et transmissions

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Conservation des messages	3
2	Assistant électronique du mécanicien LEA	3
2.1	Abréviations	3
2.2	Principes	3
2.3	Mises à jour	4
2.4	Présentations dans LEA	4
2.4.1	Différentes parties de gare	4
2.4.2	Signes pour dépassements et croisements (I,II,V)	4
2.4.3	Course de manœuvre	4
2.5	Remplacement en cas de panne du LEA	5
2.5.1	Non fonctionnement avant la prise du service	5
2.5.2	Panne durant la marche	5
2.5.3	Restrictions pendant la marche	5
3	TIP 2	5
4	GSM-R	6
4.1	Courses via des tronçons avec couverture GSM-R	6
4.2	Courses via des tronçons sans couverture GSM-R	6
4.2.1	Courses régulières	6
4.2.2	Courses irrégulières	6
5	Communication à bord des trains	7
5.1	Activation de la réception de téléphone portable	7
5.2	Entente réciproque en cas de détournements	7



5.3	Entente réciproque en cas de modification du numéro de train	7
6	Communication avec le chef-circulation	8

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
16	2.3	Suppression de la mention «CFF I»
15	1	Suppression des enveloppes de prestations et de la réglementation P 20001833 «Traitement des formulaires et des enveloppes de prestations» ainsi que du document SOB W-22014-304 «Leistungskuvert Änderung in der Behandlung bei der SOB». Le mécanicien est personnellement tenu de conserver et remettre sur demande chaque message qu'il protocoie ou reçoit par écrit durant une période de 24 heures au moins au-delà du dernier événement auquel se réfère le message.
14	3	Le mécanicien disposant de TIP 2 consulte toutes les informations déterminantes à la marche de chaque train dans TIP 2 avant le début du travail et avant chaque prestation (sans remise personnelle de véhicule).
13	4	Précision de la procédure à suivre lors de courses via des tronçons sans couverture «GSM-R CH» avec des véhicules ne prenant pas en charge les données du réseau mobile «Public CH».

1 Conservation des messages

Complément du R 300.3, chiffre 4.2.1 «Protocoler»

Le mécanicien est personnellement tenu de conserver et remettre sur demande chaque message qu'il protocolle ou reçoit par écrit durant une période de 24 heures au moins au-delà du dernier événement auquel se réfère le message.

2 Assistant électronique du mécanicien LEA

Complément du R 300.3, chiffre 5.2 «Documents pour le MEC»

2.1 Abréviations

Dans la présente prescription, l'abréviation LEA désigne non seulement l'«assistant électronique du mécanicien» LEA, mais aussi tous les systèmes similaires tels DIS ou LOPAS. Tous ces systèmes sont donc utilisés de la même manière.

2.2 Principes

Les mécaniciens de locomotive dotés du LEA sont tenus de s'y référer pour obtenir les informations requises en vue de la conduite du train. L'utilisation du LEA est obligatoire pour le personnel en disposant.

Les pages en vigueur du RADN doivent en plus être emportées au format électronique sur un autre appareil ou au format imprimé (lignes attribuées et lignes de détournement).

Les tronçons de ralentissement figurent dans les marches de train au format électronique. Il n'est pas nécessaire d'emporter de liste supplémentaire.

Si les marches de train spéciales contiennent des instructions d'exploitation supplémentaires ou particulières pour le personnel roulant, le mécanicien de locomotive doit en être tenu informé. Cette remarque ne s'applique pas si la marche de train spécial est personnelle et remise au format papier aux mécaniciens de locomotive concernés.

Des instructions de travail contiennent des dispositions complémentaires conformes aux processus internes.



2.3 Mises à jour

Chemin de fer	Mise à jour de la base de données LEA
CFF-P, RegionAlps	Tous les jours avant le début du travail, au maximum 3 heures à l'avance
Thurbo	Au moins toutes les 24 heures
SOB	Tous les jours dans le cadre de la préparation du service

2.4 Présentations dans LEA

2.4.1 Différentes parties de gare

Différentes parties de gare (points horaires) peuvent être reliées à l'aide d'accolades. La présentation dans LEA se fait avec une barre verte. Sur le plan de l'exploitation, il s'agit d'une seule et même gare composée de plusieurs points d'exploitation.

2.4.2 Signes pour dépassements et croisements (I,II,V)

En fonction du système, il peut arriver que plusieurs de ces signes soient introduits sur un même point d'exploitation. A des fins de simplification, il n'est représenté qu'un signe I, II ou V par point d'exploitation et sans numéro de train. Cela équivaut à la pratique actuelle.

2.4.3 Course de manœuvre

Lorsqu'un train circule en tant que course de manœuvre entre deux gares voisines, on peut le représenter avec une marche de train avec un R derrière le numéro de train dans LEA. Dans la ligne consacrée aux remarques, on indiquera où et comment l'assentiment est donné pour cette course de manœuvre.

2.5 Remplacement en cas de panne du LEA

2.5.1 Non fonctionnement avant la prise du service

Le mécanicien de locomotive doit se procurer le plus tôt possible un appareil de remplacement. Si ce n'est pas possible, les marches de trains nécessaires et les éventuelles autres informations peuvent être tirées d'Internet.

2.5.2 Panne durant la marche

- Le mécanicien de locomotive consulte les pages RADN nécessaires (au format électronique ou imprimé)
- Les tronçons de ralentissement sont signalés sur le terrain conformément au FDV R 300.2 «Signaux».
- Consulter la marche du train sur Internet
- Utiliser un appareil de remplacement dès que possible

2.5.3 Restrictions pendant la marche

En l'absence de marche, les restrictions suivantes s'appliquent:

- l'accompagnateur de train peut, si nécessaire, confirmer les arrêts du train;
- en cas de doute, s'arrêter;
- dans les gares d'arrêt ou en cas de doute, il faut s'attendre à une situation correspondant à un signe $\neg$ et entrer en gare en «marche à vue» depuis le seuil de vitesse.

3 TIP 2

Complément du R 300.3, chiffre 5.2 «Documents pour le MEC»

Le mécanicien disposant de TIP 2 consulte toutes les informations déterminantes à la marche de chaque train dans TIP 2 avant le début du travail et avant chaque prestation (sans remise personnelle de véhicule).

Il faut également tenir compte des restrictions dans TIP 2, si aucune annotation ne figure dans la cabine de conduite.

4 GSM-R

Complément du R 300.3, chiffre 8 «Transmission en phonie»

4.1 Courses via des tronçons avec couverture GSM-R

En cas de couverture par le réseau mobile «GSM-R CH», il faut sélectionner le réseau mobile «GSM-R CH» sur la CabRadio.

4.2 Courses via des tronçons sans couverture GSM-R

4.2.1 Courses régulières

Pour les courses régulières via des tronçons sans couverture «GSM-R CH», le véhicule doit

- prendre en charge les données du réseau mobile «Public CH» (National Roaming) ou
- être équipé d'un support pour téléphone portable.

Le téléphone portable doit être annoncé en mode fonctionnel et être appairé au kit mains libres depuis son support. Le chef-circulation ne doit pas être informé de l'absence de communication via la CabRadio.

4.2.2 Courses irrégulières

Pour les courses irrégulières via des tronçons sans couverture «GSM-R CH», le mécanicien doit, si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies, informer le chef-circulation sur une autre possibilité de le joindre afin de garantir la communication (p. ex. téléphone portable).

5 Communication à bord des trains

Complément du R 300.3, chiffre 8.1.2 «Communication pour la conduite du train»

5.1 Activation de la réception de téléphone portable

Le mécanicien de locomotive et les accompagnateurs de train doivent enclencher leur téléphone portable GSM-R avant le début du service et ne l'éteindre qu'à la fin de celui-ci. Ils s'annoncent en sélectionnant le code de fonction correspondant, et ce au plus tard à bord du train.

À la gare de départ et à la gare de rebroussement, l'accompagnateur de train contacte le mécanicien de locomotive. Ils échangent les informations nécessaires.

5.2 Entente réciproque en cas de détournements

Les mécaniciens de locomotive et les accompagnateurs de train s'informent mutuellement des détournements à venir. Ils se concertent à propos des possibles restrictions (p. ex. $v_{\max}$ ou voitures à deux étages) et des procédures de départ sur le tronçon détourné.

5.3 Entente réciproque en cas de modification du numéro de train

Les mécaniciens de locomotive et les accompagnateurs de train s'informent mutuellement des modifications exceptionnelles à venir du numéro de train.

6 Communication avec le chef-circulation

Complément du R 300.3, chiffre 8.2.1 «Appel sélectif (appel avec des moyens techniques)»

Le mécanicien de locomotive doit en principe appeler le chef-circulation via le numéro 1300.

Si le mécanicien de locomotive doit informer au préalable un autre chef-circulation que celui qui est compétent au moment donné, il doit l'atteindre en composant le numéro figurant dans le RADN.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000805, Version 17, 01.07.2022		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

04-01_20000805_V18_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [4.1]

Avant et après le mouvement

Table des matières

	Liste des modifications	3
1	Remise de service	4
1.1	Trains-navettes	4
2	Véhicules remisés en plein air	5
2.1	Fermeture à clé des véhicules remisés	5
2.2	Remisage de véhicules pour des trains de voyageurs	5
2.3	Remisage des voitures-restaurants	5
3	Véhicules remisés en exploitation hivernale	6
3.1	Principes généraux	6
3.2	Responsabilités	6
3.2.1	Personnel	6
3.2.2	Planification: mise sous tension/contrôle des véhicules	6
3.3	Temps de référence pour le garage	7
3.3.1	Sans contrôle	7
3.3.2	Cas spéciaux	7
3.3.3	Sur le réseau de la DB	7
3.4	Garage des véhicules moteurs à l'air libre	8
3.4.1	Garage des véhicules électriques	8
3.4.2	Contrôle des véhicules garés sous tension	9
3.5	Garage de véhicules en exploitation hivernale	9
3.5.1	Garage des BTEX WLABmz (AB33s) en exploitation hivernale	9
3.6	Chutes de neige	10
3.6.1	Mécanicien de locomotive	10
3.6.2	Personnel d'entretien et de formation des trains	10



3.6.3	Enlèvement de la neige sur les pantographes	10
3.7	Particularités des véhicules moteurs	10
3.7.1	Re 460	10
4	Assurer des véhicules	11
4.1	Garage de véhicules moteurs attelés	11
4.2	Voitures	11
5	Frein d'immobilisation	12
5.1	Contrôle du frein d'immobilisation	12
5.1.1	Avant le départ	12
5.1.2	Essai de roulement	12
5.2	Fanion pour frein à main	13
5.2.1	Frein à main serré	13
5.2.2	Frein à main desserré	13
5.3	Surveillance du frein à main des Re 420	13
6	Assurer des trains	14
6.1	Garage de trains-navette	14
6.2	Garage pour une courte durée	14
7	Attelage et dételage des véhicules moteurs	15
7.1	Par le mécanicien de locomotive	15
7.1.1	Procédure	15
8	Atteler des véhicules	16
8.1	Attelages automatiques	16
9	Frein à air	17
9.1	Véhicules moteurs équipés du frein complémentaire	17
9.2	Re 460 non desservie	17
9.2.1	Frein complémentaire en service	17
9.2.2	Conduite générale non reliée	17
9.3	Véhicules équipés du frein à ressort	17
9.3.1	Freins à ressort desserrés au moyen du déblocage de secours	17
9.4	Service de la manœuvre avec des rames automotrices	18
9.4.1	Freins paralysés	18
9.5	Véhicules équipés de la demande de freinage d'urgence	18
9.5.1	Service de la manœuvre avec NBA ep	18
9.5.2	Service de la manœuvre avec NBA Regio	18

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
18	Tous	Suppression des indications concernant les trains de marchandises et le trafic impliquant des véhicules de CFF Infrastructure, puis adaptation des conditions d'application des dispositions. Les indications relatives aux véhicules de manœuvre ont été déplacées dans le nouveau livret de matériel roulant «Véhicules de manœuvre CFF Production Voyageurs».
	2.1	Mention précisant que, sur les véhicules remisés, les portes des cabines de conduite doivent être fermées, afin de protéger ces dernières contre d'éventuels actes de vandalisme.
	Ancien ch. 9.1	Suppression du chiffre dans son intégralité. Conformément aux PCT, il est interdit de s'introduire entre des voitures. En cas de besoin, il est possible d'ajouter les exceptions requises aux prescriptions locales des centres d'entretien et des ateliers.
17	tous	améliorations rédactionnelles
	2.1	Simplification. Tous les véhicules sont désormais équipés de portes verrouillables de l'intérieur.
	3.5	Nouveau chiffre «Garage de véhicules en exploitation hivernale» pour prévenir les dégâts dus au gel sur les voitures.
	5.2	Les voitures peuvent facilement partir à la dérive. Par conséquent, les voitures garées individuellement ou en groupe doivent être immédiatement assurées par des dispositifs indépendants du frein à air.
	7	Nouveau chiffre «Assurer des trains»; «Remisage» et «Remisage de courte durée» issus du chiffre 5 déplacés.

1 Remise de service

Complément du R 300.4, chiffre 1.1 «Remise de service»

1.1 Trains-navettes

La remise de service des trains-navettes qui rebroussent ou non occupés est par principe effectuée en position «Parc».

Si le mécanicien prend en charge un train-navette déclenché, il doit contrôler qu'aucune intervention n'est effectuée sur le véhicule avant de le réenclencher.

2 Véhicules remisés en plein air

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.1 «Généralité»

2.1 Fermeture à clé des véhicules remisés

Véhicules pour trains de voyageurs:

- Les portes des cabines de conduite doivent être fermées, afin de protéger ces dernières contre d'éventuels actes de vandalisme.
- Les portes d'accès pour les voyageurs doivent être verrouillées depuis la cabine de conduite lorsque les véhicules sont enclenchés.
- Les portes d'accès pour les voyageurs doivent être verrouillées depuis la cabine de conduite lorsque les véhicules sont enclenchés. (du service de répartition ou d'une directive locale)

2.2 Remisage de véhicules pour des trains de voyageurs

Les trains-navettes et les rames automotrices doivent être remisés sous tension, en position «Parc».

Les voitures et voitures de commande doivent, dans la mesure du possible, toujours être raccordées aux installations de préchauffage sur site. Ces mesures permettent d'éviter une décharge complète des batteries par les consommateurs silencieux et de garantir, en hiver, une protection contre les dégâts dus au gel.

En l'absence d'installations de préchauffage, les consommateurs doivent être coupés, notamment sur les voitures de commande, lors des remisages de durée relativement longue.

2.3 Remisage des voitures-restaurants

Les voitures-restaurants isolées, les trains et rames automotrices intégrant des voitures-restaurants doivent toujours être remisés sous tension. On évite ainsi que la chaîne du froid des aliments ne soit interrompue.

Si ce point ne peut pas être respecté, il convient d'en informer le Helpdesk afin que des mesures adaptées soient engagées et que la sécurité des aliments soit garantie.

3 Véhicules remisés en exploitation hivernale

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.1 «Généralité»

3.1 Principes généraux

Pour éviter que la neige et le froid ne provoquent des dérangements et des endommagements aux véhicules par conditions hivernales, il est nécessaire

- en présence de fortes chutes de neige,
- en présence de températures inférieures ou égales à 5° C,
- lors du préchauffage ou
- sur ordre particulier

de garer sous tension les véhicules garés à l'air libre.

Sur les véhicules de réserve et les véhicules différés ou stationnés dans une gare intermédiaire (notamment les voitures), il est nécessaire de vider les réservoirs d'eau à l'annonce d'un risque de gel.

3.2 Responsabilités

3.2.1 Personnel

Si certaines conditions météorologiques l'imposent, tout collaborateur doit prendre, en accord avec le service de support compétent, des mesures judicieuses et adaptées aux spécificités locales afin d'écarter le risque d'endommagement des véhicules, peu importe l'appartenance des véhicules ou du personnel à l'une ou l'autre des entreprises de transport ferroviaire.

3.2.2 Planification: mise sous tension/contrôle des véhicules

Lors de conditions hivernales, les ordres de mise sous tension et de contrôle des véhicules moteurs et des trains doivent être intégrés dans les plans de travail. Des instructions séparées sont établies pour les lieux de garage particulièrement exposés.

3.3 Temps de référence pour le garage

3.3.1 Sans contrôle

Véhicule	Type de garage	Durée
Véhicules moteurs électriques	en position «Parc»	4 jours
	sans position «Parc»	8 heures

3.3.2 Cas spéciaux

Les véhicules moteurs électriques sans position «Parc» peuvent également être garés hors tension selon l'instruction correspondante.

Les véhicules étrangers doivent être garés conformément aux indications du livret de matériel roulant ou aux prescriptions du propriétaire des véhicules.

3.3.3 Sur le réseau de la DB

Sur le réseau de la DB, les prescriptions d'exploitation CFF Transport s'appliquent pour le garage de véhicules CFF.

Lors de la reprise de véhicules se trouvant en Allemagne ou provenant d'Allemagne, les CMC/coupe-circuits automatiques doivent être contrôlés et enclenchés le cas échéant.



3.4 Garage des véhicules moteurs à l'air libre

Les véhicules moteurs doivent être garés à l'air libre avec le frein d'immobilisation serré et le frein à air desserré. Le frein à air de la charge remorquée doit également être desserré. L'effort de retenue minimal doit être garanti.

3.4.1 Garage des véhicules électriques

Les véhicules moteurs électriques doivent, si équipés être stationnés en position «Parc».

Les véhicules et les trains sans position «Parc» stationnant à l'air libre doivent être garés comme suit:

- fermer la fenêtre de la cabine de conduite
- ouvrir les portes du compartiment machines (sauf véhicules moteur avec climatisation de la cabine de conduite)
- fermer le «robinet BV»
- placer le robinet de mécanicien en position neutre
- fermer les portes / verrouiller au moyen de la touche de verrouillage des portes
- enclencher et contrôler la ligne de train
 - Pour les trains-navettes, sans ordre particulier
 - Pour les véhicules moteurs attelés à une composition, après en avoir reçu l'ordre
- s'assurer que toutes les fenêtres et les portes des voitures sont fermées
- afin d'empêcher la pénétration de poussières et neige à l'intérieur des voitures, l'ensemble des portes d'intercirculation doivent être fermées toute l'année
- les chauffages des compartiments, plates-formes et cabines de conduite doivent être activés (sauf chauffe-glaces).

3.4.2 Contrôle des véhicules garés sous tension

Si la durée du garage est supérieure au temps admissible sans surveillance, le personnel des locomotives doit procéder, sur ordre de l'unité de disposition, à un contrôle des véhicules.

Le contrôle des véhicules moteurs doit être effectué par du personnel instruit; il comprend les opérations suivantes:

- Généralités
 - Contrôler le chauffage de la cabine de conduite. Aucun objet ne doit se trouver à proximité immédiate des corps de chauffe (risque d'incendie)
 - Contrôler la charge de la batterie
 - Contrôler la réserve d'air comprimé.
- En plus, pour les véhicules électriques
 - Contrôler la température des transformateurs (80°C max.).
 - En cas de chutes de neige, abaisser et lever les pantographes au chiffre 3.6 «Chutes de neige».

3.5 Garage de véhicules en exploitation hivernale

En cas de risque de gel, si les voitures sont garées plus de 4 heures sans alimentation électrique ou si elles sont acheminées dans un état défectueux aux ateliers, les réservoirs d'eau doivent être vidés.

3.5.1 Garage des BTEX WLABmz (AB33s) en exploitation hivernale

À l'annonce d'un risque de gel, les voitures-lits avec chauffage à eau chaude doivent toujours être garées en étant protégées:

- avec la ligne de train enclenchée ou
- avec une alimentation électrique à partir d'une «alimentation externe» de 400 V 63 A ou
- dans des halles à l'abri du gel.

Si des voitures défectueuses et sans alimentation électrique doivent être acheminées alors que du gel est annoncé, le chauffage à eau chaude doit être vidangé dans un centre d'entretien.

3.6 Chutes de neige

3.6.1 Mécanicien de locomotive

Le mécanicien de locomotive essaie d'empêcher l'accumulation de neige sur les pantographes (des véhicules moteurs en stationnement) en abaissant et levant régulièrement ceux-ci.

3.6.2 Personnel d'entretien et de formation des trains

Le personnel d'entretien et de formation des trains instruit prête assistance aux mécaniciens de locomotive.

3.6.3 Enlèvement de la neige sur les pantographes

S'il est manifeste que l'abaissement et le levage des pantographes ne seront d'aucune efficacité, le service de support doit en être immédiatement informé.

3.7 Particularités des véhicules moteurs

3.7.1 Re 460

L'efficacité de l'effort de retenue des PMS gelés doit être contrôlée en exerçant un effort de traction.

Assurer le véhicule avec des sabots d'arrêt si l'efficacité est insuffisante.

4 Assurer des véhicules

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.2 «Assurer des véhicules»

4.1 Garage de véhicules moteurs attelés

Lors du garage de plusieurs véhicules moteurs attelés, on activera un frein d'immobilisation sur chaque véhicule moteur.

4.2 Voitures

Les voitures garées individuellement ou en groupe doivent être immédiatement assurées contre la dérive, comme les voitures isolées, par des dispositifs indépendants du frein à air.

Pour une durée ne dépassant pas une demi-heure, un frein à main ou un sabot d'arrêt suffit en complément du frein à air.

5 Frein d'immobilisation

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.2 «Assurer des véhicules»

5.1 Contrôle du frein d'immobilisation

5.1.1 Avant le départ

Vérifier par un contrôle sur place si les freins à main sont desserrés.

Sur les Re 420 et 620, il faut contrôler que tous les freins à main de chaque cabine de conduite sont desserrés, que les «fanions pour frein à main» sont suspendus aux endroits prévus et que les manivelles des freins à mains sont desserrées et assurées au moyen du loquet.

5.1.2 Essai de roulement

Au départ, il faut mettre le véhicule moteur en mouvement à une vitesse comprise entre 5 et 10 km/h avec frein d'immobilisation et frein à air desserrés afin de constater que le roulement s'effectue sans entrave.

L'essai de roulement doit être réalisé immédiatement après la mise en mouvement dans les cas suivants:

- à la mise en service d'une locomotive remisee (unité simple et multiple);
- lors de mouvements de manœuvre pour lesquels la charge remorquée vient d'être attelée;
- à chaque reprise de locomotives non occupées, avec ou sans charge attelée;
- après des dérangements aux freins;
- pour les véhicules équipés de l'attelage automatique après le dételage.

Indices démontrant que le frein d'immobilisation est serré

- Le véhicule moteur, resp. le train ou le mouvement de manœuvre, roule mal
- Courant différentiel élevé
- Le lampe-témoin de l'antipatinage clignote

5.2 Fanion pour frein à main

La pose d'un «fanion pour frein à main» sur les freins d'immobilisation serrés a été introduite dans le but d'améliorer leur perception visuelle sur les véhicules moteurs de ligne de type Re 420.

Chaque cabine de conduite est pourvue d'un fanion pour frein à main.



Le fanion porte le symbole du frein à main et l'inscription «Frein à main serré» dans les trois langues nationales (d/f/i). Il est pourvu d'un aimant permettant de le suspendre.

5.2.1 Frein à main serré

Le frein à main serré doit être signalé en suspendant le fanion à la fenêtre d'angle de la cabine de conduite concernée (côté accès).

5.2.2 Frein à main desserré

Après avoir desserré le frein à main, le fanion sera suspendu au moyen de son aimant derrière la porte d'accès à la cabine de conduite.

5.3 Surveillance du frein à main des Re 420

Certaines Re 420 sont équipées d'un dispositif de surveillance du frein à main et d'un blocage de la traction.

Les voyants lumineux «Frein à main serré» des cabines de conduite des Re 420 surveillent uniquement les freins à main des locomotives dotées de ces équipements. Les autres freins à main du train doivent être contrôlés lors d'un essai du frein complet.

Dans les cabines de conduite des véhicules sans voyant lumineux «Frein à main serré» (Re 420 non équipées en conséquence, St ou BDt), la lampe témoin blanche du gradateur s'allume et la traction est bloquée.

6 Assurer des trains

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.3 «Assurer des trains»

6.1 Garage de trains-navette

S'agissant des trains-navettes ou d'unités de train-navette en commande multiple, il faut activer le frein d'immobilisation de la cabine d'extrémité des véhicules moteur (et non de la voiture de commande).

6.2 Garage pour une courte durée

Si le Si le garage dure 30 minutes au maximum, il est admis d'activer le frein d'immobilisation sur le véhicule occupé ou préparé, même s'il s'agit d'une voiture de commande. Dans ce cas, le train doit en plus être assuré à l'aide du frein automatique.

7 Attelage et dételage des véhicules moteurs

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.3 «Assurer des trains»

7.1 Par le mécanicien de locomotive

Les trains devant être attelés par le mécanicien de locomotive sont indiqués dans les marches du train ou dans les prescriptions d'exploitation locales, sous les gares concernées.

7.1.1 Procédure

Le mécanicien de locomotive chargé du dételage se renseigne auprès des services compétents quant au lieu et à la durée du remisage et, en collaboration avec le service compétent, fixe le mode d'immobilisation du train, conformément aux prescriptions en vigueur.

8 Atteler des véhicules

Complément du R 300.4, chiffre 1.7.4 «Atteler des véhicules»

8.1 Attelages automatiques

Les véhicules équipés d'attelages automatiques ne doivent pas être accouplés dans la zone des aiguilles en déviation et des courbes en S.

Les deux voitures d'extrémité des véhicules à accoupler doivent être situées sur une voie droite ou dont le rayon de courbure est suffisamment grand. Les valeurs minimales figurent dans le manuel de l'utilisateur ou dans le livret de matériel roulant correspondant.

Avant l'accouplement à proprement parler, on doit être sûr que les deux véhicules sont prêts pour l'attelage.

Après le dételage, un essai de roulement doit être effectué conformément au chiffre 5.1.2 "Essai de roulement".

9 Frein à air

Complément du R 300.4, chiffre 1.8.1 «Utilisation du frein à air»

9.1 Véhicules moteurs équipés du frein complémentaire

Les véhicules moteurs équipés du frein complémentaire ne doivent être manœuvrés que si la conduite générale est entièrement vidée ou reliée et remplie avec le frein complémentaire activé.

Lors de mouvements sans frein à air, la conduite générale doit être vidée puis le frein purgé.

9.2 Re 460 non desservie

9.2.1 Frein complémentaire en service

Les Re 460 avec frein complémentaire en service peuvent être déplacées comme suit:

- Conduite générale reliée et remplie
- Essai de frein effectué au moyen d'un serrage rapide
- Deux Re 460 au maximum peuvent être déplacées ensemble avec le frein complémentaire.

9.2.2 Conduite générale non reliée

Une Re 460 sans frein à air peut être déplacée comme suit:

- Conduite générale vidangée
- Freins desserrés et PMS levés
- Le déplacement d'une seule Re 460 non freinée est autorisé.
- Sur une pente de plus de 10 ‰, la vitesse maximale est limitée à 10 km/h.

9.3 Véhicules équipés du frein à ressort

Les véhicules munis d'un frein à ressort doivent toujours être déplacés avec la conduite générale accouplée et remplie.

9.3.1 Freins à ressort desserrés au moyen du déblocage de secours

Pour assurer les véhicules contre la dérive, lorsque les freins à ressort ont été desserrés au moyen du déblocage de secours, il faut utiliser des sabots d'arrêt ou les atteler à d'autres véhicules.



9.4 Service de la manœuvre avec des rames automotrices

9.4.1 Freins paralysés

En cas de manœuvre avec des rames automotrices, la vitesse doit être limitée à 10 km/h lorsque plus de la moitié des freins sont paralysés.

9.5 Véhicules équipés de la demande de freinage d'urgence

Complément du R 300.4, chiffre 1.8.3 «Utilisation du frein d'urgence»

Le frein d'urgence doit toujours fonctionner en service de manœuvre avec locomotive et composition ou véhicules isolés.

S'il se trouve à bord d'une cabine de conduite, le chef de manœuvre utilise le robinet de mécanicien ou le «bouton-poussoir d'urgence» en cas d'urgence.

9.5.1 Service de la manœuvre avec NBA ep

Sur les locomotives Re 420, Re 421 et Re 460, le système NBA ep doit être déclenché lors d'une course de manœuvre conduite de manière indirecte sauf si le chef de manœuvre se trouve à bord d'une cabine de conduite.

9.5.2 Service de la manœuvre avec NBA Regio

Le système NBA Regio doit être contrôlé et enclenché pour les courses de manœuvre. Pour garantir son fonctionnement, le signal de queue du train doit être activé bien avant la course de manœuvre.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000812, Version 10, 01.07.2022		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

04-02_20000812_V11_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [4.2]

Exécution

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Déclenchement de la ligne de contact	2
2	Garer avec des véhicules équipés de l'attelage automatique	2

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
11	Ancien ch. 1	Les dispositions concernant la «Reprise de véhicules après des travaux de maintenance» ont été déplacées dans le document P 20373502 «Centres d'entretien et ateliers CFF Voyageurs et CFF Cargo», puis complétées.

1 Déclenchement de la ligne de contact

Complément au R 300.4, chiffre 2.6.4 «Sectionnement et isolation de section»

Si la ligne de contact doit être déclenchée et que des véhicules enclenchés se trouvent dans cette même zone, ces derniers doivent d'abord être déclenchés.

Si un véhicule moteur enclenché se trouve, même partiellement, sous la ligne de contact déclenchée, il doit également être déclenché. Si cela n'est pas possible, des signaux «arrêt» doivent être utilisés. Avant la prise en charge depuis la position «Parc», la ligne de contact au-dessus des véhicules moteurs doit être enclenchée. Lors de la mise en service, on évite ainsi qu'un pantographe ne soit levé dans la zone déclenchée et ne génère un court-circuit.

2 Garer avec des véhicules équipés de l'attelage automatique

Complément du R 300.4, chiffre 2.8.2 «Garer sur des véhicules»

Il est interdit à un véhicule équipé de l'attelage automatique de garer contre un butoir ou contre un véhicule équipé de l'appareil de traction et de chocs normal.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000806, Version V10, 01.07.2020		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

04-03_20000806_V11_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [4.3]

Genres de mouvements

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Restrictions	3
1.1	Pousse non accompagnée	3
1.2	Véhicules dont les marchepieds sont sortis	3
1.3	Utilisation de barres d'attelage	3
2	Vitesses	4
2.1	Vitesse maximale en gare	4

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
11	Tous	Suppression des indications concernant les wagons, puis adaptation des conditions d'application des dispositions. Les indications sur la vitesse à respecter dans les installations de lavage ont été déplacées dans le document P 20373502 «Centres d'entretien et ateliers CFF Voyageurs et CFF Cargo».
10	tous 2.2	■ Ordre adapté sur la base des PCT et suppression de CFF Cargo ■ Déplacement de «Garer avec des véhicules équipés de l'attelage automatique» vers [4.2] ■ Déplacement de «Circulation sur des voies avec des rayons inférieurs à 150 m» vers [4.A1] ■ L'attelage de manœuvre automatique ARK de type Scharfenberg RK55 peut être utilisé pour les wagons prudence.
09	tous 4.1 5.1	■ Remaniement d'ordre rédactionnel ■ Valable désormais aussi pour SBB GmbH ■ Suppression de l'arrêt de sécurité à la sortie des installations de lavage au défilé

1 Restrictions

1.1 Pousse non accompagnée

Complément du R 300.4, chiffre 3.1 «Pousse non accompagnée»

La pousse non accompagnée est interdite.

Dans le cas des rames automotrices, il faut occuper la cabine de conduite avant.

Dans le cas des locomotives, il faut occuper la cabine de conduite avant sauf lors de mouvements d'accostage.

1.2 Véhicules dont les marchepieds sont sortis

Complément du R 300.4, chiffre 3.5 «Particularités»

Les véhicules ne peuvent être manœuvrés marchepieds sortis que si ces derniers n'engagent pas le profil d'espace libre.

S'il faut impérativement procéder à une manœuvre marchepieds sortis, il faut circuler au maximum à la vitesse d'un homme au pas. La course doit être observée depuis l'extérieur du train afin de pouvoir donner des ordres d'arrêt en cas de risque de collision avec un obstacle engageant le profil.

1.3 Utilisation de barres d'attelage

Complément du R 300.4, chiffre 3.5,3 «Véhicules réunis par une flèche d'attelage»

Ne peuvent être utilisées que des barres d'attelage avec sécurité contre le décrochement (arceau de sécurité à placer sous le crochet d'attelage du véhicule attelé).

2 Vitesses

2.1 Vitesse maximale en gare

Remplace PCT R 300.4 chiffre 3.6.3 «Exception en gare»

La vitesse maximale s'élève à 30 km/h pour le personnel et les courses de manœuvre de:

- CFF Voyageurs
- Turbo
- RegionAlps
- Tilo
- SOB
- SBB GmbH



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000807, Version 13, 11.12.2022		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

04-a1_20000807_V14_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [4.A1]

Attelages, liaisons

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Circulation sur des voies avec des rayons inférieurs à 150 m	3
1.1	Tableau des mesures et restrictions	3
2	Conduites pneumatiques	4
2.1	Conduite d'alimentation entre véhicules moteurs	4
2.2	Conduite d'alimentation lors de mouvements de manœuvre	4
3	Liaisons électriques	5
3.1	Ligne de train pour trains-navettes	5
3.2	Câble auxiliaire pour la ligne de train	5
3.3	Attelage et dételage de la ligne de train	5
3.3.1	Contrôle de la position basse des pantographes	5
3.3.2	Véhicules à l'installation fixe de préchauffage	6
3.3.3	Prescriptions à Luino et Domodossola	6
3.4	Enclenchement de la ligne de train	6
3.4.1	Lorsque l'attelage ou le dételage a lieu vers le véhicule moteur	6
3.4.2	Lorsque l'attelage ou le dételage a lieu entre les véhicules remorqués	6
3.5	Câbles de commande	6
3.5.1	Câble de commande multiples III d	7
3.5.2	Câble de commande UIC	7
3.5.3	Câble de commande EP	7
4	Intercirculations	8
4.1	Contrôle des passerelles	8

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
14	Tous	Suppression des indications concernant les wagons, puis adaptation des conditions d'application des dispositions.
	1.1	Forte simplification du «Tableau des mesures et restrictions» pour la circulation sur des voies avec des rayons inférieurs à 150 m.
13	3.3.1	Le contrôle de la position basse des pantographes doit avoir lieu immédiatement avant l'attelage ou le dételage de la ligne de train.
	3.3.2	Pour l'accouplement ou le découplément de la ligne de train, également au sein du groupe de véhicules, il faut en premier retirer le câble de l'installation fixe de préchauffage déclenchée. Avantages: ■ Un point de coupure est visible. ■ Le câble de l'installation fixe de préchauffage dispose en règle générale d'un interrupteur qui assure le déclenchement de l'installation de préchauffage du câble concerné (protection en cas de confusion des câbles ou des installations de préchauffage). ■ Si quelqu'un enclenche par erreur l'installation de préchauffage, l'attelage n'est pas automatiquement sous tension. ■ Le risque de déplacement des véhicules avec câble raccordé de l'installation fixe de préchauffage est réduit.

1 Circulation sur des voies avec des rayons inférieurs à 150 m

Complément du R 300.4 A1 chiffre 1.2 «Courbes et contre-courbes de petit rayon»

1.1 Tableau des mesures et restrictions

Rayon en m	Véhicules autorisés	V _{max}	Mesures et restrictions			
			Détendre l'attelage	Avec barre d'attelage	Charge max. ou nombre de véhicules	
					tiré	poussé
149 - 135	Aucune restriction	--	--	--	--	--
134 - 120	Locs de manoeuvre et tracteurs	10	--	--	--	--
	Voitures		X	--	3 voitures	3 voitures
119 - 80	Locs de manoeuvre et tracteurs	10	X	--	--	--
	Voitures ^{a)}		--	X	1 voiture	1 voiture
79 - 60	Locs de manoeuvre et tracteurs	5	--	--	--	--
59 - 35	Tracteurs	5	--	--	--	--

a) Tenir compte du rayon minimal en courbe pour véhicules non attelés!

2 Conduites pneumatiques

Complément du R 300.4 A1, chiffre 3.2 «Conduite d'alimentation»

2.1 Conduite d'alimentation entre véhicules moteurs

La conduite d'alimentation doit toujours être accouplée entre les véhicules moteurs.

Exceptions:

- Am 843
- Véhicules moteurs avec conduite d'alimentation à moins de 10 bars
- Acheminement de véhicules moteurs en service en queue du train

2.2 Conduite d'alimentation lors de mouvements de manœuvre

Lors de mouvements de manœuvre avec des voitures, la conduite d'alimentation doit toujours être attelée, afin d'assurer le bon fonctionnement des portes et des suspensions pneumatiques.

3 Liaisons électriques

3.1 Ligne de train pour trains-navettes

Complément du R 300.4 A1, chiffre 4.1 «Ligne de train»

Sur les trains-navettes, la ligne de train est toujours enclenchée. Si plusieurs véhicules moteurs sont incorporés au convoi, il est interdit d'alimenter la même section de la ligne de train depuis ses deux extrémités.

3.2 Câble auxiliaire pour la ligne de train

Complément du R 300.4 A1, chiffre 4.1 «Ligne de train»

Utilisation d'un câble auxiliaire pour la ligne de train:

- Lorsque, dans un train voyageurs, un véhicule moteur ou une voiture de commande est remorqué derrière le véhicule moteur de tête ou entre les voitures, la ligne de train doit être reliée par un câble auxiliaire
- Si plusieurs véhicules moteurs sont incorporés dans le train, un seul doit alimenter la ligne de train. Sur les autres véhicules moteurs, ne pas enclencher l'interrupteur pour la ligne de train
- À titre de sécurité, fermer le robinet pneumatique du contacteur de la ligne de train. La position ouverte de ce contacteur est à contrôler, excepté sur le Re 460.
- Le numéro du véhicule resp. le lieu d'attache figure sur chaque câble auxiliaire. Après usage, l'employé de manoeuvre doit immédiatement remettre le câble sur le véhicule concerné ou le faire expédier aussitôt au lieu d'attache
- Si, exceptionnellement, il faut utiliser un câble auxiliaire pour la ligne de train, on l'organisera via l'Helpdesk Matériel roulant.

Les voitures de commande sont équipées d'un câble auxiliaire de ligne de train.

3.3 Attelage et dételage de la ligne de train

Complément du R 300.4 A1, chiffre 4.1.1 «Accoupler»

3.3.1 Contrôle de la position basse des pantographes

Après avoir obtenu la confirmation que la ligne de train est déclenchée, l'employé en charge de l'attelage et du dételage contrôle visuellement que tous les pantographes sont abaissés ou demande à ce que le contrôle visuel de la position basse de tous les pantographes soit fait et attesté.

Ce contrôle doit avoir lieu immédiatement avant l'attelage ou le dételage de la ligne de train.

3.3.2 Véhicules à l'installation fixe de préchauffage

Pour l'accouplement ou le découplage de la ligne de train, également au sein du groupe de véhicules, il faut en premier retirer le câble de l'installation fixe de préchauffage déclenchée.

3.3.3 Prescriptions à Luino et Domodossola

Après abaissement du pantographe, la clé de verrouillage du robinet du pantographe (également celles de véhicules moteurs télécommandés) doit être remise à l'employé de manœuvre. Si le train comporte d'autres véhicules moteurs desservis, procéder par analogie sur ordre du mécanicien de locomotive du véhicule moteur de tête.

3.4 Enclenchement de la ligne de train

Complément du R 300.4 A1, chiffre 4.1.2 «Enclenchement»

Le mécanicien de locomotive doit recevoir un ordre pour remettre sous tension le véhicule moteur en lui demandant d'enclencher la ligne de train ou non.

3.4.1 Lorsque l'attelage ou le dételage a lieu vers le véhicule moteur

Si visible pour le mécanicien de locomotive, le véhicule moteur peut être remis sous tension dès que ces opérations sont terminées, mais sans enclencher la ligne de train.

3.4.2 Lorsque l'attelage ou le dételage a lieu entre les véhicules remorqués

Si pas visible pour le mécanicien de locomotive et qu'aucun ordre n'est donné; le véhicule moteur est remis sous tension à réception de l'ordre «Serrer les freins», mais sans enclencher la ligne de train.

3.5 Câbles de commande

Complément du R 300.4 A1, chiffre 4.2 «Câble UIC»

Principes d'attelage et de dételage:

- Les fiches doivent être insérées correctement et sécurisées
- Les prises non utilisées doivent être verrouillées et sécurisées
- Lors du dételage d'un véhicule moteur, les câbles démantelés doivent être remis au mécanicien de locomotive. Celui-ci dépose le câble dans le véhicule moteur correspondant.

3.5.1 Câble de commande multiples IIIId

Le câble de commande multiple ne peut être attelé et dételé que lorsque le courant d'asservissement a été coupé. L'employé de manoeuvre doit demander au mécanicien de locomotive de lui confirmer le déclenchement du courant de commande, courant d'asservissement.

S'il existe une prise avec un marquage blanc, on l'enfichera du côté du véhicule moteur d'où provient le câble.

Sur les trains de voyageurs, le câble de commande Vst IIIId doit être raccordé conformément au livret de matériel roulant [420] «Trains-navettes Vst IIIId Re 420».

3.5.2 Câble de commande UIC

Sur les trains de voyageurs, le câble de commande UIC doit être raccordé conformément au livret de matériel roulant.

Sur les trains de marchandises, le câble de commande UIC doit être raccordé:

- entre les véhicules moteurs (seulement en cas de besoin)

3.5.3 Câble de commande EP

Il est interdit de brancher ou de débrancher le câble de commande EP tant que le véhicule moteur n'est pas déclenché. Sur une Re 420, le coffret de commande doit être verrouillé; sur une Re 460 déclenchée, l'interrupteur à clé doit être positionné sur «0».

Sur les trains de voyageurs, le câble de commande EP doit être raccordé conformément au livret de matériel roulant.

Ne pas raccorder le câble de commande EP et la ligne de train sur le même côté, sauf pour les cabines de conduite.

4 Intercirculations

Complément du R 300.4 A1, chiffre 5.1 «Passerelles»

4.1 Contrôle des passerelles

Une fois les voitures attelées, il convient de vérifier qu'il n'y a pas de pièges à trébuchement entre les passerelles pour les voyageurs. S'il y a des pièges, il faut abaisser les passerelles dans l'ordre inverse.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2025	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000808, Version 18, 15.12.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

05-01_20000808_V19_25_06_12_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [5.1]

Formation des trains

Table des matières

	Liste des modifications	4
1	Classement des véhicules moteurs.	5
1.1	Principes	5
1.2	Lignes équipées pour la signalisation en cabine	5
1.3	Emploi des pantographes	6
1.3.1	Définitions	6
1.3.2	Véhicules moteurs avec 2 pantographes	6
1.3.3	Annonce des restrictions	6
1.4	Renfort en tête de trains voyageurs non accompagnés	7
1.5	Véhicules moteurs acheminés en queue (Loc Q)	7
2	Remorquage de véhicules moteurs.	8
2.1	Préparation du remorquage	9
2.1.1	Préparation du véhicule moteur	9
2.1.2	Paralysage du frein à air	9
2.1.3	Orientation du mécanicien de locomotive	9
2.1.3.1	Formulaires	9
2.1.3.2	Préparation au remorquage	9
2.1.3.3	Fin du remorquage	10
2.1.3.4	Trains de locomotives	10
2.2	Classement dans le train	10
2.2.1	Locomotives et tracteurs	10
2.2.2	Nombre de véhicules moteurs remorqués	11
2.3	Remorquage de rames automotrices sans voyageurs	12
2.3.1	Portes d'accès	12
2.3.2	Attelage de secours	12



3	Remorquage en cas d'événement.	13
3.1	Principes	13
3.2	Modes de remorquage.	14
3.2.1	Remorquage avec l'attelage de secours	14
3.3	Freins.	15
3.4	Portes	15
4	Trains voyageurs.	16
4.1	Voitures de trains de voyageurs fermées	16
4.1.1	Fréquentation exceptionnelle.	16
4.2	Autres véhicules	16
5	Demande de freinage d'urgence	17
5.1	Tronçons avec demande de freinage d'urgence, pontage du frein d'urgence. . .	17
5.2	Inscriptions sur le véhicule.	17
6	Conditions d'accès de NBS	17
6.1	Homologation des véhicules	17
6.2	Système de WC.	17
7	Conditions d'accès au LBT, GBT et CBT	18
7.1	Homologation des véhicules	18
7.2	LBT / GBT	18
7.3	Protection contre les incendies	18
7.3.1	Extincteurs	18
7.3.2	Système de détection d'incendie / Dispositif de lutte contre les incendies . . .	18
7.4	Système de WC.	19
7.5	GBT, CBT: freins EP	19
7.6	Système de haut-parleurs/communication	19
7.6.1	KIS (trains non accompagnés CBT)	19
7.6.2	Poste d'appel d'urgence (trains non accompagnés CBT)	19
7.7	Trains de matériel vide	20
7.8	Parties de train fermées.	20
8	Acheminement suite à des modifications essentielles.	20
9	Restrictions de circulation pour certains wagons.	20
9.1	Véhicules à placer en queue des trains.	20
10	Charge remorquée.	21
10.1	Principes	21
10.1.1	Tolérance des charges	21

10.2	Charge des attelages	21
10.2.1	Exceptions	21
10.3	Charge normale	22
10.3.1	Tableaux des charges normales	22
10.3.2	Rampe maximale	22
10.4	Charge normale augmentée	22
10.5	Charge normale réduite	23
10.5.1	Formule de calcul de la charge normale réduite	23
10.5.2	Exemple de calcul de la charge normale réduite	23



Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
19	2.1.3.3	Intégration d'un nouveau chiffre avec les travaux à exécuter à la fin du remorquage.
	2.3	Si la rame automotrice remorquée est déclenchée, elle ne peut être freinée qu'en agissant sur la conduite générale. Les freins de la rame doivent alors être desservis de sorte à abaisser la pression dans la conduite générale. Si un serrage par le système «Service Brake» (SB) est initié, il doit être renforcé par l'abaissement de la pression dans la conduite générale.
	Ancien. 7.7	Le chiffre «Accompagnement des trains» a été déplacé dans [1.0] «Principes de base» P 20000802 au chiffre «Trains accompagnés».
18	2.3.1	Lors du remorquage d'une rame automotrice déclenchée, les portes d'accès doivent être isolées. Avant le départ, vérifier impérativement que les portes d'accès ne peuvent pas être ouvertes en poussant ou tirant dessus.

1 Classement des véhicules moteurs

1.1 Principes

Complément du R 300.5, chiffre 1.3.1 «Généralité»

Les véhicules moteurs en service ne doivent pas être classés à plus de 3 endroits dans le train.

Les véhicules moteurs commutés en voiture de commande ne comptent pas dans le nombre maximum de véhicules moteurs admis.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules moteurs télécommandés depuis la tête du train.

Si, en cas de dérangement, ces prescriptions ne peuvent pas être respectées ou si tous les véhicules ne sont pas attelés à la conduite générale, il faut circuler à $v_{\max}$ 40 km/h.

1.2 Lignes équipées pour la signalisation en cabine

Complément du R 300.5, chiffre 1.3.1 «Généralité»

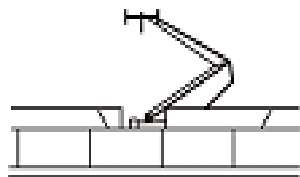
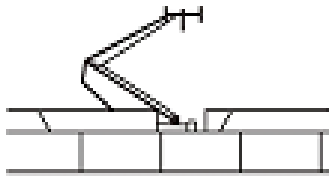
Sur les lignes équipées de la signalisation en cabine, le mécanicien de locomotive doit savoir si une cabine pleinement fonctionnelle se trouve en queue du train.

1.3 Emploi des pantographes

Complément du R 300.5, chiffre 1.3.1 «Généralité»

1.3.1 Définitions

Le pantographe unijambiste peut être utilisé avec l'articulation dans le sens de marche «pointe avant» ou dans le sens opposé «pointe arrière».

Définition	Sens de la marche	Pantographes
«Pointe avant»	→	
«Pointe arrière»	→	

1.3.2 Véhicules moteurs avec 2 pantographes

Pour les véhicules moteurs équipés de deux pantographes, il faut utiliser le pantographe avant dans le sens de la marche lorsqu'immédiatement derrière est classé:

- un autre véhicule avec vitre frontale (véhicule moteur ou voiture de commande)
- une voiture panoramique
- un wagon chargé de voitures automobiles

1.3.3 Annonce des restrictions

Si, en raison des pantographes, un train doit circuler à une vitesse inférieure à la vitesse possible en temps normal, le mécanicien de locomotive informe le chef-circulation de cette restriction.

1.4 Renfort en tête de trains voyageurs non accompagnés

Complément du R 300.5, chiffre 1.3.4 «Renfort en tête»

Les prestations de renfort en tête sur des trains voyageurs non accompagnés sont autorisées. Les mécaniciens de locomotive exécutent leurs tâches de circulation après entente réciproque.

1.5 Véhicules moteurs acheminés en queue (Loc Q)

Complément du R 300.5, chiffre 1.3.6 «Acheminement de véhicules moteurs»

Des véhicules moteurs en service d'un poids maximal total ne dépassant pas 150 t peuvent être acheminés en queue des trains.

Si le poids du véhicule moteur à acheminer dépasse 90 t, la vitesse est limitée à 80 km/h.



2 Remorquage de véhicules moteurs

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralité»

Un véhicule moteur est considéré comme remorqué

- s'il ne peut pas travailler et qu'il est préparé pour le remorquage
- ou s'il est commuté en voiture de commande ou comme véhicule intermédiaire

Seul le personnel instruit est autorisé à préparer un véhicule moteur pour le remorquage.

Les conditions pour le remorquage doivent être inscrites sur le formulaire «Transfert du véhicule moteur remorqué»:

- $v_{\max}$ en cas d'avaries selon [9.11] «Dérangements aux véhicules» P 20000831
- poids-frein à prendre en compte selon [5.3] «Prescriptions de freinage» P 20000817

Les véhicules moteurs et les machines de chantier sans homologation pour le réseau circulent comme transports exceptionnels.

Exceptions:

- le véhicule moteur est désigné par un numéro de code UIC à 12 chiffres et que les 3e et 4e chiffres indiquent 85
- le véhicule moteur est désigné par un numéro de code UIC à 12 chiffres et que les 3e et 4e chiffres n'indiquent pas 85, mais la grille UIC porte les caractères CH

Observer les restrictions de la [14.2] «Exploitation hivernale pour les circulations et la manœuvre» P 20000801.

2.1 Préparation du remorquage

2.1.1 Préparation du véhicule moteur

Les véhicules moteurs équipés du frein à accumulation à ressort doivent toujours être déplacés, resp remorqués avec leur conduite générale remplie et accouplée.

2.1.2 Paralysage du frein à air

Il faut paralyser le frein à air des véhicules moteurs remorqués si

- ils ne sont pas reliés au frein à air du véhicule moteur de tête,
- les bielles motrices sont démontées (excepté les commandes individuelles d'essieux) ou
- les prescriptions de freinage l'exigent.

Si des freins doivent être paralysés conformément aux prescriptions de freinage (fortes pentes, p. ex), ceux-ci doivent l'être à la gare initiale déjà.

2.1.3 Orientation du mécanicien de locomotive

2.1.3.1 Formulaires

Le formulaire «Transfert du véhicule moteur remorqué» doit être fixé sur les deux parois latérales du véhicule moteur remorqué. Pour renseigner le mécanicien de locomotive chargé, le cas échéant, de la mise en service ou du paralysage des freins des véhicules moteurs remorqués, il faut indiquer sous «Observations»:

- «Semelles de frein en matière composite» si le véhicule en est équipé
- l'information que le frein du véhicule moteur remorqué est inutilisable et ne doit ainsi pas être mis en service.

2.1.3.2 Préparation au remorquage

Respecter les prescriptions émanant du manuel de l'utilisateur concernant la préparation du véhicule moteur au remorquage.

La préparation d'un véhicule pour le remorquage fera l'objet d'une annotation comprenant les indications suivantes:

- date et heure,
- véhicule moteur prêt pour le remorquage,
- freins en/hors service,
- nom et signature.

L'annotation doit être déposée de façon visible dans la cabine de conduite 1, de manière à pouvoir en prendre rapidement connaissance.

2.1.3.3 Fin du remorquage

Avant le dételage, le véhicule remorqué doit être assuré avec de moyens indépendants du frein à air.

Si le véhicule peut ensuite être normalisé sans aucune restriction, les mentions correspondantes doivent être raturées, avec indication de la date et signature.

Le formulaire «Transfert du véhicule moteur remorqué» préalablement apposé sur les deux parois latérales du véhicule moteur remorqué doit être retiré.

2.1.3.4 Trains de locomotives

On peut renoncer à documenter la mise en remorque si la préparation du train et celle du véhicule moteur au remorquage sont effectuées par le mécanicien responsable de la conduite du train de locomotives et de la remise en service des véhicules en fin de parcours.

2.2 Classement dans le train

2.2.1 Locomotives et tracteurs

Véhicules	Classement
Automotrice	Classement à un endroit quelconque
Véhicule dont le poids dépasse 90 t	Derrière la locomotive de tête
Véhicule d'un poids de 90 t et moins	Classement si possible derrière la locomotive de tête
Tracteur dont le poids dépasse 20 t	Classement à un endroit quelconque

Dans un train de locomotives, les véhicules moteurs remorqués peuvent être classés à un endroit quelconque.

2.2.2 Nombre de véhicules moteurs remorqués

Catégorie de train	Nombre de véhicules moteurs remorqués
R	Maximum 1 véhicule moteur admis en cat. R
A resp D	Au maximum 20 essieux
Trains de loc	Au maximum 30 essieux



2.3 Remorquage de rames automotrices sans voyageurs

La vitesse maximale dépend des véhicules classés dans le train et du rapport de freinage de l'ensemble du train.

Si la rame automotrice remorquée est déclenchée, elle ne peut être freinée qu'en agissant sur la conduite générale. Les freins de la rame doivent alors être desservis de sorte à abaisser la pression dans la conduite générale. Si un serrage par le système «Service Brake» (SB) est initié, il doit être renforcé par l'abaissement de la pression dans la conduite générale.

Restrictions: voir livret de matériel de roulant du train automoteur. Restrictions supplémentaires et écarts: voir livret de matériel roulant de la rame automotrice.

Pour les rames automotrices ou les trains-navettes étrangers, les réglementations complémentaires figurant dans le livret de matériel roulant et le manuel de l'utilisateur doivent être respectées.

2.3.1 Portes d'accès

Lors du remorquage d'une rame automotrice déclenchée, les portes d'accès doivent être verrouillées.

Avant le départ, vérifier impérativement que les portes d'accès ne peuvent pas être ouvertes en poussant ou tirant dessus. Cela permet d'éviter que des portes ne s'ouvrent par exemple lors du croisement de trains dans un tunnel.

2.3.2 Attelage de secours

En cas de remorquage avec l'attelage de secours, on observera les points suivants:

- L'effort de traction de l'attelage de secours est en général limité à 300 kN. Une Re 420 atteint 260 kN. Le courant des moteurs de traction ne doit pas dépasser 2000 A pour deux Re 420.
- avec le frein électrique de la locomotive de secours, on ne peut que freiner la tare de celle-ci
- en service de pousse, on peut circuler au maximum à 30 km/h et uniquement avec un courant de moteur de traction fortement réduit
- Lors de la pousse sur des aiguilles en déviation, la vitesse de circulation doit être de 20 km/h au maximum et le courant des moteurs de traction doit être fortement réduit.
- On ne peut pas monter d'attelage de secours sur les Re 460

3 Remorquage en cas d'événement

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralités»

Le présent document définit la procédure à suivre en cas d'événement pour remorquer un train avec des voyageurs à bord jusqu'au prochain lieu permettant l'évacuation.

La procédure de «remorquage en cas d'événement» s'applique lorsque des véhicules sont en dérangement ou que la ligne de contact n'est plus alimentée sur une période prolongée.

Les vitesses de remorquage maximales indiquées dans les livrets de matériel roulant s'appliquent au remorquage d'un train sans voyageurs. Ces vitesses ne doivent en aucun cas être dépassées pour les différents «modes de remorquage» mentionnés au chiffre 3.2.

3.1 Principes

En cas d'événement, il est possible de remorquer un train avec des voyageurs à bord.

Les opérations suivantes sont à réaliser avant le remorquage.

- Il ne doit pas y avoir de dommages mécaniques de nature à empêcher la marche.
- En accord avec le chef-circulation, définir le lieu de destination du remorquage.
- Dans la mesure du possible, émettre une annonce par haut-parleurs avant de préparer la marche remorquée, afin d'informer les voyageurs sur la suite des événements et les restrictions éventuelles (p. ex. absence d'éclairage et interdiction d'ouvrir les portes).
- Préparer le mode de remorquage le plus adapté en fonction du dérangement.

S'il est impossible de remorquer le train avec des voyageurs à bord, il convient de procéder à l'évacuation des voyageurs sur place.



3.2 Modes de remorquage

	Modes de remorquage	Description	Conditions
Remorquage avec cabine de conduite enclenchée	Remorquage avec disjoncteur principal enclenché	Le train en dérangement est entièrement en service.	La cabine de conduite du train remorqué est enclenchée ^{a)} et doit être desservie par un mécanicien connaissant le véhicule. $V_{\max} = 100 \text{ km/h}$
	Remorquage avec courant d'asservissement enclenché	Le train en dérangement n'est que partiellement en service et alimenté uniquement par sa batterie. En raison de la capacité limitée des batteries ^{b)} , le remorquage n'est possible que durant un temps limité et sur une courte distance.	La cabine de conduite du train remorqué est enclenchée ^{a)} et doit être desservie par un mécanicien connaissant le véhicule. La tension de batterie est suffisante; l'électronique de commande et la cabine de conduite sont encore fonctionnelles. $V_{\max} = 60 \text{ km/h}$
	Remorquage à l'état déclenché	Le train en dérangement est déclenché et préparé pour le remorquage. En l'absence de surveillance des portes, le remorquage n'est autorisé que sur une courte distance.	La cabine de conduite du train remorqué est déclenchée et doit être occupée par un collaborateur pouvant freiner le train remorqué jusqu'à l'arrêt en cas de rupture d'attelage. $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

a) Désactivation du contrôle de la marche des trains et de la réalimentation du frein automatique (comme pour un renfort en tête); si ETCS: mode d'exploitation «Non Leading»

b) Déclenchement des consommateurs électriques non nécessaires

3.2.1 Remorquage avec l'attelage de secours

En cas de remorquage avec l'attelage de secours, respecter les instructions du chiffre 2.3.2 «Attelage de secours».

3.3 Freins

La conduite générale du véhicule remorqué doit être raccordée et remplie.

Il convient de réaliser un essai du frein partiel depuis le sol sur le dernier véhicule remorqué.

En cas de dérangement aux freins, le R 300.9 des PCT, chiffre 12 «Dérangement aux freins et rupture d'attelage», s'applique.

3.4 Portes

Les portes doivent être fermées.

Remorquage avec cabine de conduite enclenchée

- Les portes doivent être commandées depuis la cabine de conduite en service.

Remorquage à l'état déclenché

- Les portes ouvertes doivent être fermées à la main.
- Le personnel de CFF Intervention doit être réparti dans tout le train, afin d'informer et de prendre en charge les voyageurs.
- Les portes des véhicules occupés par des voyageurs ne doivent pas être verrouillées mécaniquement (carré de fermeture).

4 Trains voyageurs

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralités»

4.1 Voitures de trains de voyageurs fermées

Les voitures fermées sont à classer si possible en queue du train. Le mécanicien de locomotive doit être informé de la présence de telles voitures.

Selon les possibilités, les voitures fermées aux voyageurs sont à marquer de manière bien visible pour mieux orienter la clientèle.

Les groupes de voitures fermées peuvent circuler sans accompagnement, aussi dans les trains non accompagnés.

4.1.1 Fréquentation exceptionnelle

Afin d'éviter que des personnes voyagent debout, les voitures fermées seront ouvertes à temps en cas de forte fréquentation.

4.2 Autres véhicules

Tous les autres véhicules que les véhicules pour le transport des voyageurs sont à placer en queue ou ailleurs si ces véhicules sont équipées de toutes les liaisons nécessaires.

5 Demande de freinage d'urgence

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralités»

En principe, les systèmes NBA et NBÜ doivent être enclenchés et contrôlés.

Si le test n'est pas concluant, désactiver impérativement le système NBA, sous réserve que le véhicule soit équipé d'un interrupteur d'isolement correspondant.

Pour les rames automotrices et les trains-navettes, voir aussi le livret de matériel roulant correspondant.

5.1 Tronçons avec demande de freinage d'urgence, pontage du frein d'urgence

Les trains transportant des voyageurs doivent être équipés du système de demande de freinage d'urgence ou du dispositif de pontage du frein d'urgence sur les tronçons ci-dessous.

- NBS
- LBT
- GBT, CBT
- Genève- / Châtelaine - Annemasse

5.2 Inscriptions sur le véhicule

Les véhicules homologués pour l'Allemagne portent toujours l'inscription NBÜ, peu importe qu'ils soient dotés de NBA ou NBÜ.

6 Conditions d'accès de NBS

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralités»

6.1 Homologation des véhicules

L'homologation des véhicules sur le nouveau tronçon «Ligne Rail 2000» et les éventuelles restrictions sont définies dans les différents livrets de matériel roulant.

6.2 Système de WC

Les trains franchissant le tronçon Wanzwil–Mattstetten doivent être dotés d'un système de WC en circuit fermé.

7 Conditions d'accès au LBT, GBT et CBT

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralités»

7.1 Homologation des véhicules

L'homologation des véhicules et les éventuelles restrictions sont définies dans les différents livrets de matériel roulant.

L'inscription «GBT» dans la grille d'identification de la ligne et l'autocollant GBT en cabine renvoient également à l'aptitude à circuler dans le CBT.

7.2 LBT / GBT

Les compositions voyageurs doivent être formées d'au moins deux voitures permettant l'évacuation des passagers.

7.3 Protection contre les incendies

7.3.1 Extincteurs

Les trains de voyageurs doivent être équipés d'extincteurs portatifs, accessibles aux passagers et/ou au personnel.

S'il manque des extincteurs, l'accompagnateur de train doit s'assurer de l'absence de départ de feu dans les véhicules concernés, y compris dans les WC, avant l'entrée dans le tunnel de base.

En cas d'extincteurs manquants, les trains non accompagnés ne sont pas autorisés à circuler dans le CBT.

7.3.2 Système de détection d'incendie / Dispositif de lutte contre les incendies

Sur les trains assortis des restrictions ci-après, l'accompagnateur de train doit contrôler les véhicules concernés, WC compris, pour repérer tout début d'incendie:

- détecteur d'incendie défectueux ou absent;
- dispositif de lutte contre les incendies défectueux.

Ces contrôles sont à effectuer avant l'entrée du train dans le tunnel de base.

Le mécanicien et l'accompagnateur de train s'informent mutuellement des installations défectueuses.

En cas de détecteur d'incendie ou de dispositif de lutte contre les incendies défectueux, les trains non accompagnés ne sont pas autorisés à circuler dans le CBT.

7.4 Système de WC

Les trains doivent être équipés d'un système de WC fermé.

7.5 GBT, CBT: freins EP

Les trains roulant à une vitesse maximale supérieure à 120 km/h doivent être équipés d'un frein EP fonctionnel dans la seconde moitié du train.

7.6 Système de haut-parleurs/communication

Sur les trains-navettes et les trains tractés par une locomotive, le câble UIC doit être contrôlé quotidiennement par l'accompagnateur de train lors de la première mise en service, depuis le poste de communication le plus éloigné, par prise de contact avec le mécanicien de locomotive. Ce contrôle de liaison doit également être effectué sur les véhicules nouvellement ajoutés ainsi qu'après une immobilisation de plus de 2 heures.

S'il n'est pas possible de prendre contact avec le mécanicien de locomotive depuis le poste de communication le plus éloigné, on ne peut circuler sur la LBT, GBT ou GBT que si les conditions suivantes sont réunies:

- les véhicules dont l'installation haut-parleur fonctionne sont sonorisés avec celle-ci;
- les véhicules dont l'installation haut-parleur ne fonctionne pas doivent être accompagnés durant la marche dans le tunnel de base par l'accompagnateur de train spécialement formé et muni d'un téléphone portable. Chaque accompagnateur de train peut accompagner au maximum trois voitures contiguës;
- la communication entre le personnel des trains et le personnel des locs doit être assurée.

7.6.1 KIS (trains non accompagnés CBT)

Sur les véhicules avec KIS défectueux, les incidents doivent être annoncés en direct par le mécanicien de locomotive.

7.6.2 Poste d'appel d'urgence (trains non accompagnés CBT)

Les véhicules avec des postes d'appel d'urgence défectueux ne sont autorisés à circuler dans le CBT que jusqu'à la fin de leur prestation journalière.

7.7 Trains de matériel vide

Les trains de matériel vide du trafic voyageurs, les trains de mesure et les trains spéciaux de service n'ont pas à satisfaire aux prescriptions concernant la protection contre les incendies et le frein d'urgence.

Ces véhicules n'ont pas à être homologués pour le transport de voyageurs dans le tunnel de base correspondant.

7.8 Parties de train fermées

Les parties fermées des trains assurant le transport de personnes doivent en principe être admis pour le trafic de voyageurs dans le tunnel de base correspondant.

8 Acheminement suite à des modifications essentielles

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.1 «Généralités»

Tout véhicule ayant fait l'objet de modifications essentielles au terme desquelles aucune autorisation d'exploitation n'a encore été délivrée, ne peut être acheminé ou manœuvré qu'à l'état remorqué. Les composants non autorisés doivent alors être isolés électriquement et pneumatiquement.

9 Restrictions de circulation pour certains wagons

Complément du R 300.5, chiffre 1.4.5 «Restrictions pour certains véhicules»

9.1 Véhicules à placer en queue des trains

Sauf en cas d'urgence, un seul véhicule dont les appareils de choc ou de traction sont avariés ou manquants peut être placé en queue du train. La partie endommagée doit former la queue du train. Si cette dernière condition n'est pas réalisable, la $v_{\max}$ est limitée à 60 km/h et il faut tourner ou différer le véhicule à la première occasion.

10 Charge remorquée

Complément du R 300.5, chiffre 1.5 «Charge remorquée»

10.1 Principes

10.1.1 Tolérance des charges

Les charges peuvent être dépassées au maximum de 15 t.

10.2 Charge des attelages

La charge des attelages est la charge remorquée maximale admissible en fonction de la déclivité de la ligne à parcourir et de la résistance des appareils de traction des véhicules.

Pour déterminer la charge des attelages, il importe de calculer la somme des résistances à l'avancement agissant en fonction de la déclivité, de la vitesse et du poids de la charge.

Rampe ‰	Charge max. des attelages t
0-12	2500
14	2200
16	2100
18	1900
20	1700
22	1600
24	1500
26	1400
28	1300

Rampe ‰	Charge max. des attelages t
30	1200
32	1150
34	1100
36	1050
38	1000
40	950
45	850
50	800

10.2.1 Exceptions

Pour les véhicules moteurs avec mention 6/10 dans l'en-tête des tableaux des charges normales, la charge des attelages est limitée à 1200 t, mais toutefois sans dépasser 60% de la charge d'attelage la plus élevée.

Pour les voyageurs, la charge des attelages est limitée à 2'000 t.

10.3 Charge normale

La charge normale [t] est la charge remorquée admissible du véhicule moteur définie en fonction de la sollicitation thermique des moteurs de traction et de la déclivité de la ligne correspondante (valeurs RADN).

10.3.1 Tableaux des charges normales

Les tableaux des charges normales permettant de déterminer les charges remorquées des véhicules moteurs en fonction des rampes figurent dans les livrets de matériel roulant correspondants.

Pour les rampes comprises entre les valeurs indiquées dans les tableaux, il y a lieu de calculer la charge normale en prenant la moyenne. Pour les pentes, il faut utiliser les valeurs correspondant à 0 ‰.

10.3.2 Rampe maximale

Les rampes maximales autorisées en cas de moteurs de traction isolés ou de marche remorquée sont définies dans les livrets de matériel roulant. Dans ces cas, il convient de circuler conformément à la rampe déterminante maximale.

10.4 Charge normale augmentée

La charge normale augmentée est la charge remorquée admissible du véhicule moteur intact définie en fonction de la sollicitation thermique pour un tronçon prolongé. Dans la mesure du possible, on évitera les arrêts sur les rampes.

La charge normale augmentée peut être appliquée aux tronçons de ligne indiqués conformément aux dispositions du chiffre «Charges normales augmentées» du livret de matériel roulant considéré, sans qu'il soit nécessaire d'en informer le chef-circulation.

10.5 Charge normale réduite

10.5.1 Formule de calcul de la charge normale réduite

Si des moteurs de traction (MT) doivent être isolés sur des véhicules moteurs, la charge normale doit être réduite selon la formule suivante:

$$\text{Charge normale réduite (t)} = \text{Charge normale (t)} \cdot \frac{\text{MT en ordre de service}}{\text{MT total}}$$



Pour le calcul de la charge normale réduite, seule la charge normale correspondant à la rampe concernée peut être prise en considération. Il n'est pas possible d'utiliser la charge normale augmentée.



Si nécessaire, prendre en considération la rampe réelle du tronçon à parcourir jusqu'à la prochaine gare si cette valeur est plus faible.

10.5.2 Exemple de calcul de la charge normale réduite

Alors qu'un train navette circule sur la ligne Bern - Spiez - Brig, un bogie de la Re 460 doit être isolé.

Le détournement du train par Kandersteg est prévu.

La charge remorquée de 550 t se compose d'un train-navette tirant une charge de 335 t et d'un module de 215 t.

Calcul de la charge normale réduite:

- rampe déterminante de 27‰, selon tableau des parcours
- charge normale de 650 t, selon tableau des charges normales

La charge normale augmentée de 700 t, selon [5.1i] "Rampes des lignes et charges normales augmentées" P 20000814, colonne "Tronçons de ligne", ne doit plus être utilisée.

Charge normale réduite: $650 \text{ t} \times 2/4 = 325 \text{ t}$

Tolérance: $325 \text{ t} + 15 \text{ t} = 340 \text{ t}$

Surcharge: $550 \text{ t} - 340 \text{ t} = 210 \text{ t}$

La charge remorquée doit être réduite d'au moins 210 t pour atteindre la valeur maximale de 340 t.

Solution: le module (215 t) doit être décroché à Spiez ou une locomotive de renfort en tête doit être incorporée jusqu'à Kandersteg.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	12.12.2021	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs, Infrastructure		
Destinataires spécifiques/distribution	LIDI: P 20000800 – Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20125423, Version 05, 13.12.2020		
Attribution	P 20000800 – Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

05-02_20125423_V06_21_11_08_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [5.2]

Assurer les trains immobilisés

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Effort de retenue minimal au départ	3
1.1	Déclivité déterminante	3
2	Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue	3
2.1	Détermination de l'effort de retenue	3
3	Sabots d'arrêt	3
3.1	Sabots d'arrêt supplémentaires	3
3.2	Effort de retenue pas encore atteint	4
3.2.1	Trafic voyageurs	4
3.2.2	Wagons de marchandises	4



Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
06	3.2.1	La pose et la comptabilisation de sabots d'arrêt supplémentaires dans le trafic voyageurs sont précisées.
05	tous	Déplacement de la particularité relative aux wagons de service SOB vers le livret de matériel roulant [SOB] P 20003284
04	2.1	La particularité des wagons de service SOB est maintenant traitée au chiffre 2.1.
	3	Les mesures transitoires ne sont plus nécessaires.
03	2.2	Suppression des véhicules BLS et des véhicules adaptés dans les livrets de matériel roulant
02	1	Adaptation aux PCT et suppression du texte d'introduction
	2.2	Suppression des véhicules ayant été adaptés dans les livrets de matériel roulant
	2.2.3	Ajout des rampes aux rames automotrices
	3	Révision du chiffre Sabots d'arrêt, prescriptions différentes pour P et G
01	tous	Nouvelle édition avec dispositions transitoires supplémentaires jusqu'à ce que l'effort de retenue soit inscrit sur les véhicules et que les données de ceux-ci soient intégrées dans les prescriptions

1 Effort de retenue minimal au départ

Complément au R 300.5, chiffre 2.3 «Effort de retenue minimal au départ»

1.1 Déclivité déterminante

L'effort de retenue minimal doit suffire à tout moment pour la déclivité déterminante (RADN) pendant la marche du train.

2 Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue

Complément au R 300.5, chiffre 2.6 «Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue»

2.1 Détermination de l'effort de retenue

L'effort de retenue de chaque véhicule isolé doit être déterminé comme suit:

- inscription sur le véhicule de l'effort de retenue en kN selon les PCT R 300.5 «Préparation des trains», chiffre 2.6 «Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue»;
- si l'inscription de l'effort de retenue en kN fait défaut, il faut compter l'effort de retenue indiqué dans les prescriptions d'exploitation pour ce véhicule;
- dans les autres cas, on appliquera la règle: 1 t (poids-frein) compte comme 1 kN (effort de retenue).

3 Sabots d'arrêt

Complément au R 300.5, chiffre 2.6 «Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue»

Tous les freins d'immobilisation doivent d'abord être serrés. Ensuite, si nécessaire, chaque voiture dépourvue de frein d'immobilisation doit être assurée par la mise en place d'un sabot d'arrêt.

Tous les sabots d'arrêt doivent être placés du même côté du train.

3.1 Sabots d'arrêt supplémentaires

Si l'effort de retenue requis n'est pas encore atteint, des sabots d'arrêt supplémentaires doivent être placés sous d'autres essieux non freinés des voitures dépourvues de frein d'immobilisation.



3.2 Effort de retenue pas encore atteint

Si l'effort de retenue requis n'est toujours pas atteint malgré l'utilisation de sabots d'arrêt supplémentaires selon le chiffre 3.1, les mesures suivantes doivent être appliquées:

3.2.1 Trafic voyageurs

Les sabots d'arrêt supplémentaires nécessaires peuvent être placés sous les essieux non freinés des véhicules dont les essieux sont déjà freinés par le frein d'immobilisation.

Ces sabots d'arrêt et les freins d'immobilisation peuvent être comptabilisés.

Essieux équipés de freins d'immobilisation:

- sur les voitures avec manivelle du frein à main sur la plate-forme, seuls les essieux du bogie au niveau de la manivelle du frein à main sont freinés par le frein d'immobilisation;
- les données requises pour les rames automotrices et voitures particulières sont indiquées dans les livrets de matériel roulant associés.

3.2.2 Wagons de marchandises

Les wagons chargés dont le frein d'immobilisation n'est pas assez puissant pour le poids effectif du wagon doivent être assurés contre la dérive au moyen de sabots d'arrêt au lieu du frein d'immobilisation. Cela permet d'obtenir un effort de retenue plus élevé pour ces wagons. Le frein d'immobilisation des wagons sous lesquels un sabot d'arrêt est placé doit être desserré et ne doit plus être pris en compte dans le calcul de l'effort de retenue.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000817, Version 15, 01.07.2022		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

05-03_20000817_V16_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [5.3]

Prescriptions de freinage

Table des matières

	Liste des modifications	3
1	Prescriptions de freinage	4
1.1	Prescriptions de freinage des ETF étrangères	4
2	Poids-frein à compter	5
2.1	Principe	5
2.2	Véhicules moteurs remorqués	5
2.2.1	Système de télécommande Vst IIId	5
2.2.2	Véhicule moteur relié seulement à la conduite générale	5
3	Véhicules non freinés	6
3.1	Ligne Pfäffikon SZ – Arth-Goldau et Wädenswil – Einsiedeln	6
3.2	Véhicule non freiné en queue du train	6
3.2.1	Trains-navettes	6
3.2.2	Trains de service	6
3.2.3	Ligne Pfäffikon SZ – Arth-Goldau et Wädenswil – Einsiedeln	6
4	Fortes pentes, grandes ou longues rampes	7
4.1	Conditions à remplir par les véhicules moteurs	7
4.1.1	Véhicules moteurs avec frein électrique (frein E)	7
4.1.2	Véhicules moteurs avec et sans frein électrique dans le train	7
4.1.3	Forte pente de catégorie A	8
4.1.3.1	Véhicules moteurs sans frein E	8
4.1.3.2	Panne du frein E	8
4.1.4	Ligne Pfäffikon SZ – Arth-Goldau et Wädenswil – Einsiedeln	9
4.1.4.1	Véhicules moteurs remorqués	9
4.1.4.2	Re 460	9
4.1.4.3	Condition pour la catégorie R	9



4.1.5	Forte pente de catégorie B	10
4.1.5.1	Véhicules moteurs sans frein E	10
4.1.5.2	Panne du frein E	10
5	Catégorie de train et vitesse maximale	11
5.1	Trains de locomotive	11
5.2	Rapport de freinage différent	11
5.3	Wagons de poste, de marchandises et de service	12
5.3.1	Wagons-poste	12
5.3.2	Wagons de marchandises et de service	12
5.3.3	Wagons pour le transport d'automobiles	13
5.4	Saisie des données ZUB et ETCS	14
6	Données pour la conduite du Train	16
6.1	Calcul du poids et de la longueur des trains	16
6.1.1	Poids total des voitures	16
6.1.2	Tare des véhicules remorqués	16
6.1.3	Charge des véhicules	17
6.1.3.1	Charges des voitures et automotrices	17
6.1.3.2	Fourgons postaux	17
6.1.3.3	Wagons pour transport d'automobiles	17
6.1.4	Longueur des trains de voyageurs	18
6.2	Avis	19
6.2.1	Avis à quittancer	19
6.2.2	Avis à protocoler	19
6.2.2.1	Nécessité d'un bulletin de freinage	19
6.2.2.2	Transmission de bulletin de freinage	19
6.2.2.3	Indications supplémentaires sur le bulletin de freinage	19
6.3	Trafic frontalier	20
6.3.1	Trafic avec la DB AG	20
6.3.1.1	Bulletin de freinage CH	20
6.3.1.2	Bulletin de freinage DB	20
6.4	Aucune donnée requise	21
6.5	Bulletin de charge permanent	21
6.5.1	Trains de voyageurs sans information au mécanicien de locomotive	21
6.5.2	Bulletin de charge permanent des livrets de matériel roulant	22

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
16	Tous	Suppression des indications concernant les trains de marchandises et le trafic impliquant des véhicules de CFF Infrastructure, puis adaptation des conditions d'application des dispositions.
	1.1	Dans les zones frontalières, les trains internationaux peuvent circuler selon les prescriptions de freinage des ETF étrangères, même si la sécurité de l'exploitation relève ici de la responsabilité de CFF Production Voyageurs.
	Ancien ch. 4.3	Les restrictions spécifiques aux véhicules pour la circulation avec le régulateur de vitesse sur les fortes pentes sont indiquées dans les livrets de matériel roulant.
	Ancien ch. 4.4	Les prescriptions applicables aux tracteurs sont déplacées dans le livret de matériel roulant «Véhicules de manœuvre CFF Production Voyageurs» P 20424289.
15	tous	suppression de divers véhicules et précisions
	4.4.1.2	Mise à jour de la liste des tracteurs
	5.1	Uniformisation: tous les trains de locomotive peuvent circuler au maximum selon la catégorie de train et de freinage R 115 à $v_{\max}$ 125 km/h. Le chiffre 5.3 «Charge remorquée minimale» a été supprimé. La charge remorquée minimale est indiquée dans les livrets de matériel roulant [Re 460] et [loc]. La vitesse maximale du véhicule de diagnostic circulant seul est désormais précisée au chapitre «Trains de locomotive».
	5.5.2	Suppression de la restriction applicable aux wagons pour le transport d'automobiles à deux étages dans le tunnel du Bözberg.
	6.1.4.1	Les indications de longueur qui figurent dans les prescriptions d'exploitation et les inscriptions précisant la longueur de chaque véhicule, en mètres et décimètres, permettent de déterminer la longueur des trains de voyageurs.

1 Prescriptions de freinage

Complément du R 300.5, chiffre 3 «Prescriptions de freinage»

1.1 Prescriptions de freinage des ETF étrangères

Dans les zones frontalières, les trains internationaux peuvent circuler selon les prescriptions de freinage des ETF étrangères, même si la sécurité de l'exploitation relève ici de la responsabilité de CFF Production Voyageurs.

Cela concerne notamment la nature et l'étendue des essais des freins et des bulletins de freinage.

À l'entrée d'un train en Suisse, les prescriptions de freinage suisses s'appliquent dès qu'un changement de formation est effectué dans le cadre du champ d'application des PCT et des dispositions d'exécution correspondantes.

Lorsqu'un train quitte la Suisse, les prescriptions de freinage des ETF s'appliquent dès le dernier changement de formation effectué dans le cadre du champ d'application des PCT.

2 Poids-frein à compter

2.1 Principe

Complément du R 300.5, chiffre 3.4.1 «Principes»

Les freins à compter (R+EP, R+E ou R+Mg) en plus des trains navettes et des rames automotrices figurent dans les livrets de matériel roulant correspondants. Y figurent également les poids-freins du frein EP non inscrits sur les véhicules.

Sur les tronçons présentant des pentes de plus de 45‰, tenir compte de ce qui suit pour les véhicules dotés de freins R (avec semelles en fonte grise) dont la commande dépend de la vitesse:

si la vitesse maximale autorisée est inférieure au point de commutation de la pression à action renforcée dans les cylindres de frein, seul le poids-frein V peut être compté.

2.2 Véhicules moteurs remorqués

Complément du R 300.5, chiffre 3.4.3 «Véhicules moteurs remorqués»

2.2.1 Système de télécommande Vst III d

Le frein R est actif et peut être compté si

1. le commutateur du véhicule moteur est en position 1/2
2. la conduite de la commande multiple est reliée
3. la conduite générale et la conduite d'alimentation sont reliées
4. les robinets des réservoirs principaux sont ouverts.

2.2.2 Véhicule moteur relié seulement à la conduite générale

- Le frein suivant est actif et peut être compté:
 - le frein M-, V-, R selon dispositif d'inversion mécanique
 - le frein V des autres véhicules moteurs
- Le frein actif peut seulement être compté pour le rapport de freinage partiel:
 - frein complémentaire



3 Véhicules non freinés

3.1 Ligne Pfäffikon SZ – Arth-Goldau et Wädenswil – Einsiedeln

Complément au R 300.5 des PCT, chiffre 3.5.4 «Rapport de freinage partiel»

Le plus petit rapport de freinage partiel calculé doit être au moins égal au rapport de freinage nécessaire, selon le tableau de freinage II du I-30111 [5.3] Prescriptions de freinage, chiffre «Tableau de freinage II», pour parcourir la déclivité considérée à la vitesse de 10 km/h.

3.2 Véhicule non freiné en queue du train

Complément au R 300.5, chiffre 3.5.6 «Véhicule non freiné en queue d'un train»

3.2.1 Trains-navettes

Un véhicule non freiné ne peut être acheminé en queue d'un train-navette (locomotive ou voiture de commande du train-navette), qu'en tant que train de matériel vide pour l'acheminement vers l'établissement du service d'entretien.

3.2.2 Trains de service

Ces véhicules doivent être étiquetés en tant que véhicules à placer en queue du train. L'acheminement d'un véhicule non freiné en queue du train est également admis si ce dernier ne dispose plus d'une conduite générale en état de fonctionner.

3.2.3 Ligne Pfäffikon SZ – Arth-Goldau et Wädenswil – Einsiedeln

Un véhicule non freiné en queue d'un train est interdit en montée sur une forte pente.

4 Fortes pentes, grandes ou longues rampes

Complément au R 300.5, chiffre 3.6 «Fortes pentes, grandes ou longues rampes»

4.1 Conditions à remplir par les véhicules moteurs

4.1.1 Véhicules moteurs avec frein électrique (frein E)

Les trains ne comportant que des véhicules moteurs dont le frein électrique (frein E) fonctionne peuvent circuler sur toutes les fortes pentes selon le rapport de freinage et sans restrictions particulières.

Les véhicules moteurs et les tracteurs équipés d'un frein hydrodynamique ou d'un frein à courants de Foucault sont assimilés aux véhicules moteurs avec frein électrique.

4.1.2 Véhicules moteurs avec et sans frein électrique dans le train

Lorsqu'au moins 1 véhicule moteur avec frein électrique opérationnel est incorporé dans le train, des véhicules moteurs en service sans frein E ou remorqués peuvent être ajoutés en tenant compte des limites suivantes.

Véhicule moteur en service avec frein E opérationnel		Poids total maximum des véhicules moteurs remorqués ou en service sans frein E	
		dans les trains de locomotive	dans les autres trains
Re 420, Re 450, Re 460		420 t	210 t
RBDe 560 DO SOB: BDe 576, RBDe 561, 566		210 t	120 t
avec ½ frein E: Re 460			
Am 843		90 t	90 t
Freins des véhicules moteurs remorqués	Pente A	ne pas paralyser	paralyser ^{a)}
	Pente B		paralyser seulement si  ^{a)}

a) Ne pas paralyser, si véhicule utilisé comme voiture de commande en unité multiple

4.1.3 Forte pente de catégorie A

4.1.3.1 Véhicules moteurs sans frein E

La circulation sur les fortes pentes de la catégorie A avec des véhicules moteurs sans frein électrique est interdite. Les livrets de matériel roulant prévoient quelques exceptions.

4.1.3.2 Panne du frein E

Lorsque le frein électrique devient inutilisable pendant la descente, la vitesse doit être immédiatement réduite à 40 km/h. Les conditions de sécurité suivantes doivent être respectées pour la poursuite de la marche:

1. Le rapport de freinage du train est d'au moins 75%
2. Le poids total des voitures et wagons avec frein en service est au moins aussi élevé que le poids total des véhicules moteurs en service et remorqués.

Si les 2 conditions de sécurité sont respectées, le train peut poursuivre sa marche à $v_{\max}$ 40 km/h et en utilisant la méthode du freinage gradué.

Si une condition de sécurité n'est pas respectée, le train doit s'arrêter à la prochaine gare et la poursuite de la marche est interdite.

4.1.4 Ligne Pfäffikon SZ – Arth-Goldau et Wädenswil – Einsiedeln

Les conditions suivantes, complémentaires à celles spécifiques à la catégorie A, s'appliquent aux lignes SOB Pfäffikon SZ - Arth-Goldau et Wädenswil - Einsiedeln:

4.1.4.1 Véhicules moteurs remorqués

Lors du remorquage d'un véhicule moteur, le frein ne doit pas être paralysé dans les cas suivants:

- dans les rames automotrices,
- dans les trains de locomotives,
- pendant la montée,
- pendant la descente, si le véhicule moteur est incorporé comme voiture de commande en commande multiple.

Dans les autres cas, le frein du véhicule moteur remorqué doit être paralysé lors des descentes.

4.1.4.2 Re 460

Pour descendre les fortes pentes de la catégorie A, les deux conditions de sécurités doivent être respectées.

- Une ou plusieurs Re 460 ne sont pas autorisées à circuler seules.
- En cas de panne du frein E, la poursuite de la marche est interdite à partir de la prochaine gare.

4.1.4.3 Condition pour la catégorie R

Pour les véhicules dotés de freins à disques, de freins en matière synthétique ou de freins en matière composite (semelles de freins LL) les freins Mg doivent être activés.

Il doit y avoir au moins un bogie avec frein Mg activé pour 2 à 12 essieux.

Si cette condition n'est pas respectée, le véhicule ne peut circuler que selon la catégorie de train A.



4.1.5 Forte pente de catégorie B

4.1.5.1 Véhicules moteurs sans frein E

La circulation avec des véhicules moteurs sans frein électrique est autorisée sur les fortes pentes de la catégorie B si les conditions de sécurité ci-dessous sont respectées:

1. Le rapport de freinage du train est d'au moins 75%.
2. Le poids total des voitures et wagons avec frein en service est au moins aussi élevé que le poids total des véhicules moteurs en service et remorqués.

Si les 2 conditions de sécurité sont respectées, le train peut poursuivre sa marche selon le rapport de freinage à disposition et en utilisant la méthode du freinage gradué.

Si une ou les 2 conditions de sécurité ne sont pas respectées, le train peut poursuivre sa marche à $v_{\max}$ 40 km/h et en utilisant la méthode du freinage gradué, pour autant que les dispositions suivantes supplémentaires soient respectées:

1. les freins de tous les véhicules moteurs sont en service et contrôlés depuis le sol
2. aucun véhicule moteur n'est équipé de semelles de frein en matière composite
3. aucune semelle de frein n'est fortement usée
4. aucun bandage n'est disloqué ou déplacé
5. aucune Re 460 remorquée n'est incorporée dans le train.

4.1.5.2 Panne du frein E

Lorsque le frein électrique devient inutilisable pendant la descente et que

- les deux conditions de sécurité sont remplies conformément au chiffre 4.1.5.1, le train peut poursuivre sa marche selon le rapport de freinage à disposition, en utilisant la méthode du freinage gradué
- si une condition de sécurité n'est pas respectée, réduire immédiatement la vitesse à $v_{\max}$ 40 km/h.

Le train doit s'arrêter à la prochaine gare. On ne peut poursuivre la marche qu'à $v_{\max}$ 40 km/h et en utilisant la méthode de freinage gradué, pour autant que les dispositions complémentaires selon chiffre 4.1.5.1 soient remplies.

5 Catégorie de train et vitesse maximale

5.1 Trains de locomotive

Complément du R 300.5, chiffre 3.7.1 «Utilisation des catégories de train et de freinage»

Les trains de locomotive composés de locomotives et d'automotrices peuvent circuler au maximum selon la catégorie de train et de freinage R 115 à $v_{\max}$ 125 km/h.

Pour les véhicules moteurs en commande multiple, il faut observer les éventuelles restrictions mentionnées dans les instructions d'utilisation (p. ex. pour la desservance du frein d'une Re 460).

5.2 Rapport de freinage différent

Complément au R 300.5 des PCT, chiffre 3.7.1 «Utilisation des catégories de train et de freinage»

Si le rapport de freinage déterminé automatiquement par la technique de commande du véhicule diffère du rapport de freinage calculé selon les prescriptions d'exploitation, la valeur la plus faible doit être utilisée. Les données du train doivent être saisies en conséquence pour les systèmes de contrôle de la marche des trains.



5.3 Wagons de poste, de marchandises et de service

Complément du R 300.5, chiffre 3.7.2 «Vitesses maximales et longueur de train admissible»

5.3.1 Wagons-poste

Type de véhicule pour la catégorie R	V _{max.} [km/h]
Wagons-poste à 4 essieux des séries 50 85 00-73 571 - 590	160

5.3.2 Wagons de marchandises et de service

Inscription dans la grille des charges	Catégorie de train	V _{max.} [km/h]
Wagons portant les signes  , ** ou *** au tableau des charges	A	120
Wagons vides portant l'inscription  au tableau des charge		
Wagons portant les signes  ou * au tableau des charges	A	100
Wagons portant l'inscription au tableau des charges 	A	90
Wagons sans signe ou  ,  , * , ** ou ***	A	80
Sur les lignes selon R I-30131: wagons portant l'inscription D au tableau des charges et chargés en conséquence	D	-

5.3.3 Wagons pour le transport d'automobiles

Type de véhicule	Catégorie de train	v _{max.} [km/h]
Wagons à double étage à 3 ou 4 essieux portant le signe 	A	120
Wagons à étages à 2 ess. pour le transport d'automobiles SNCF portant l'inscription 120 km/h	A	120
Wagons pour le transport d'automobiles à double étage chargés mais sans toit dans les trains-auto accompagnés (quel que soit le sens de chargement)	A	100
Tunnels de faîte du St-Gothard, de faîte du Lötschberg, du Simplon et de base du Hauenstein Wagons pour le transport d'automobiles à double étage chargés mais sans toit dans les trains-auto accompagnés (quel que soit le sens de chargement)	A	80



5.4 Saisie des données ZUB et ETCS

Complément du R 300.5, chiffre 3.7.5 «Désignations et valeurs de référence pour la saisie des données de train au niveau interopérable»

Il faut toujours introduire les valeurs maximales effectives des catégories de train et de freinage du train, quelle que soit la catégorie de train et de freinage maximale de la ligne à parcourir, telle qu'indiquée dans le RADN.

Pour les véhicules dont l'équipement ETCS requiert en outre la saisie de la charge par essieu, Contrairement à la charge par essieu effective, on saisira la charge par essieu théorique la plus élevée pour la catégorie de train concernée d'après le tableau.

Saisie des données de train ETCS sur le DMI						LEA ^{a)}
Formation de train	Rapport de freinage ^{b)}	V _{max} [km/h]	Train Category	Charge par essieu [t]	Charge par essieu (catégorie de ligne)	Catégorie de train et de freinage
Trains pendulaires	sur 179 %	200	TILT 6 ^{c)}	18	B2	N 180 %
	150 % - 179 %	200	TILT 6 ^{c)}	18	B2	N 150 %
	135 % - 149 %	200	TILT 6 ^{c)}	18	B2	R 135 %
	125 % - 134 %	160	TILT 6 ^{c)}	18	B2	R 125 %
	115 % - 124 %	160	TILT 6 ^{c)}	18	B2	R 115 %
	105 % - 114 %	160	TILT 6 ^{c)}	18	B2	R 105 %
	50 % - 104 %	120	TILT 6 ^{c)}	18	B2	A 50 % - A 95 % ^{d)}
Rames automotrices, Trains de voyageurs ^{e)}	surr 149 %	230	PASS 3	20	C3	R 150 %
	135 % - 149 %	200	PASS 3	20	C3	R 135 %
	125 % - 134 %	160	PASS 3	20	C3	R 125 %
	115 % - 124 %	160	PASS 3	20	C3	R 115 %
	105 % - 114 %	160	PASS 3	20	C3	R 105 %
	50 % - 104 %	120	PASS 3	20	C3	A 50 % - A 95 % ^{d)}
Train de marchandises catégorie A	50 % ou plus	120	FP 3	20	C3	A 50 % - A 115 % ^{d)}

Saisie des données de train ETCS sur le DMI						LEA ^{a)}
Formation de train	Rapport de freinage ^{b)}	v _{max} [km/h]	Train Category	Charge par essieu [t]	Charge par essieu (catégorie de ligne)	Catégorie de train et de freinage
Train de marchandises catégorie D ^{f)}	50 % ou plus	100	FP 3	22.5	D3	D 50 % - D 115 % ^{d)}
Train de loc.	sur 114 %	125	PASS 3	20	C3	R 115 %
	105 % - 114 %	125	PASS 3	20	C3	R 105 %

a) Saisie dans le LEA pour la marche selon signalisation extérieure (RADN) dans le cas des véhicules avec baseline 3

b) Selon la technique de commande ou le livret de matériel roulant (R, R + EP, R + E ou R + Mg)

c) PASS 3 en cas de technique d'inclinaison désactivée

d) Selon le rapport de freinage

e) Y compris wagons-poste Z 571 - 590

f) Poids par essieu de la charge remorquée entre 20 t et 22,5 t



Saisies spécifiques aux véhicules: voir livret de matériel roulant correspondant.

6 Données pour la conduite du Train

6.1 Calcul du poids et de la longueur des trains

Complément du R 300.5, chiffre 3.8.1 «Principe»

6.1.1 Poids total des voitures

Pour les trains voyageurs, des valeurs forfaitaires internationales sont fixées pour la charge des véhicules (occupation moyenne par des voyageurs). Le poids total calculé avec ces valeurs est inscrit sur les véhicules.

6.1.2 Tare des véhicules remorqués

En l'absence d'inscription ou lorsque les données de poids ou de chargement sont douteuses, il faut utiliser les indications des tableaux des véhicules. Si ces indications manquent, il faut prendre en compte les valeurs des véhicules similaires.

6.1.3 Charge des véhicules

La charge remorquée du train est calculée en principe avec le poids total inscrit sur les véhicules.

Si la charge remorquée admissible est légèrement dépassée en la calculant à l'aide des poids inscrits, il faut recalculer la charge d'après le nombre de places occupées. La valeur de tolérance de la charge remorquée (max. 15 t) peut être prise en considération dans ce calcul.

Si le poids réel de la charge est connu, il faut en tenir compte. Si ce n'est pas le cas, on appliquera les suppléments suivants à la tare:

6.1.3.1 Charges des voitures et automotrices

Véhicules	Supplément
Voitures et automotrices avec compartiment fourgon	3 t par voiture
Fourgon à bagage	5 t par voiture
Voitures et automotrices	1 t pour 20 voyageurs, arrondir dès 11 voyageurs

6.1.3.2 Fourgons postaux

Véhicules	Supplément
Wagons porte-conteneurs pour colis postaux	7 t par conteneur
Wagons à 4 essieux pour transport d'envois postaux	24 t par wagon

6.1.3.3 Wagons pour transport d'automobiles

(aussi wagons à 2 étages) dans les trains d'automobiles et trains auto-couchettes

Véhicules	Supplément
Automobiles	1 t par véhicule
Automobiles avec remorque, minibus	2 t par véhicule
Autocars, camions et remorques	Poids effectif

6.1.4 Longueur des trains de voyageurs

Les indications de longueur qui figurent dans les prescriptions d'exploitation et les inscriptions précisant la longueur de chaque véhicule, en mètres et décimètres (p. ex. 26,4 m), permettent de déterminer la longueur des trains de voyageurs.

En l'absence de telles indications, la longueur d'un train de voyageurs peut être calculée sur la base des valeurs moyennes suivantes:

Véhicules	Longueur
Locomotives, Automotrices	25 m par véhicule
Voitures	25 m par véhicule

6.2 Avis

Complément du R 300.5, chiffre 3.8.1 «Principe»

6.2.1 Avis à quittancer

Annonce de la longueur du train (en mètres) et du poids de la charge remorquée dans les gares de départ et de rebroussement

- Par l'accompagnateur de train pour tous les trains avec accompagnateurs de train, à l'exception des rames automotrices
- Par le préparateur de train pour les trains de locomotive non accompagnés
- Par l'accompagnateur de train ou le mécanicien de locomotive en personne en cas de modification en cours de route de la longueur ou du poids.

6.2.2 Avis à protocoler

6.2.2.1 Nécessité d'un bulletin de freinage

- Lorsque des freins à air sont paralysés ou que leur régime de frein est modifié
- Lorsque la catégorie de train ou de freinage change
- Lorsque le véhicule moteur permet une vitesse plus élevée que la charge remorquée

6.2.2.2 Transmission de bulletin de freinage

Les moyens de transmission suivants sont autorisés:

- formulaire PCT préimprimé
- annonce établie par informatique et conforme aux PCT (impression de courrier électronique ou au moyen du ZPG)
- annonce sur papier libre et conforme aux PCT
- annonce conforme aux PCT sur le LEA
- radio, téléphone du train ou téléphone mobile. Le mécanicien de locomotive note et quittance les données reçues.

6.2.2.3 Indications supplémentaires sur le bulletin de freinage

Outre les informations figurant dans les PCT R 300.5 Préparation des trains, chiffre 3.8.1 «Principe», il faut indiquer sur le bulletin de freinage les éléments suivants:

- Poids-frein de la charge remorquée
- Freins paralysés et dispositif d'inversion commuté sur les trains de voyageurs
- Restrictions de vitesse imposées par la circulation en tunnels.



6.3 Trafic frontalier

Complément du R 300.5, chiffre 3.8.1 «Principe»

Si un bulletin de freinage international (IBZ) est utilisé, il incombe à la gare chargée de la formation des trains de l'établir pour les réseaux concernés.

6.3.1 Trafic avec la DB AG

6.3.1.1 Bulletin de freinage CH

Le «bulletin de freinage» CH peut être utilisé pour les trains de voyageurs internationaux sur la ligne Schaffhausen - Singen.

Pour chaque calcul de freinage, prendre en considération la valeur la plus basse de poids-frein inscrite à côté du signe .

Afin d'éviter des retards à Schaffhouse, cet avis peut déjà être remis à Zurich au mécanicien de locomotive CFF, à l'attention de son collègue de la DB AG.

6.3.1.2 Bulletin de freinage DB

En trafic transfrontalier proche des frontières, le bulletin de freinage DB peut aussi être utilisé par les CFF.

Ce bulletin de freinage peut être remis au mécanicien de locomotive déjà au départ de Zurich.

6.4 Aucune donnée requise

Complément du R 300.5, chiffre 3.8.2 «Aucune donnée requise»

Le mécanicien de locomotive détermine lui-même les données

- Pour les trains de locomotives, les automotrices articulées et les rames automotrices
- Pour les trains-navettes non accompagnés sans véhicule supplémentaire ou module de renfort et sans frein paralysé
- Pour les trains-autos BLS et CFF

6.5 Bulletin de charge permanent

Complément du R 300.5, chiffre 3.8.2 «Aucune donnée requise»

6.5.1 Trains de voyageurs sans information au mécanicien de locomotive

Trains de voyageurs sans information du mécanicien de locomotive au moyen d'un bulletin de freinage:

- Les rames automotrices circulent selon la catégorie de train et de freinage mentionnée dans le livret de matériel roulant
- Les trains-navette qui remplissent les conditions requises au bulletin de charge permanent figurant dans les «Livret de matériel roulant» chiffre 6.5.2 "Bulletin de charge permanent des livrets de matériel roulant" dans les prescriptions d'exploitation circulent selon cette catégorie de train et de freinage
- Pour les trains non accompagnés déjà enregistrés par le personnel des trains lors d'une prestation antérieure, à condition que le «bulletin de freinage» soit encore disponible. Si ce bulletin de freinage est manifestement toujours conforme à la composition du train, il peut être utilisé comme bulletin de charge permanent.
- Les autres trains formés de voitures voyageurs sans information au mécanicien de locomotive circulent selon le bulletin de charge permanent minimal pour trains de voyageurs du [Loc] «Locomotive + composition de voitures» chiffre «Bulletin de charge permanent minimal pour trains de voyageurs» P 20175031.

Pour les trains qui ne répondent pas à ces critères, le mécanicien demande un bulletin de freinage ou effectue lui-même le calcul de freinage pour déterminer la catégorie de train et de freinage.

6.5.2 Bulletin de charge permanent des livrets de matériel roulant

La composition correspond à la formation et à la longueur minimale indiquées sur le bulletin de charge permanent dans le livret de matériel roulant.

Les rapports de freinage du bulletin de charge permanent sont atteints lorsque:

- tous les freins sont enclenchés et opérationnels
- les dispositifs d'inversion sont dans la position requise
- la suspension pneumatique des véhicules équipés du freinage de la charge est enclenchée.

Compte tenu des légères divergences qui existent entre les différents véhicules (poids du véhicule et poids-frein), les bulletins de charge permanents présentent les données du cas le plus défavorable.

Si le train considéré est pris en charge par le personnel des trains, il peut circuler sur la base de ces données.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2025	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000816, Version V19, 15.12.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

05-04_20000816_V20_25_06_12_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [5.4]

Visite du train

Table des matières

	Liste des modifications	3
1	Visite du train des trains de voyageurs	4
1.1	Responsabilités opérationnelles	4
1.2	Passage de contrôle dans la gare terminus	5
1.3	Garage dans le faisceau de voies	5
2	Étendue de la visite des trains de voyageurs	6
2.1	Étendue de la visite des véhicules CFF PP et Turbo	6
2.1.1	Visite technique du train	6
2.1.2	Visite opérationnelle du train	7
2.1.3	Contrôle de l'état de fonctionnement des portes	8
2.1.3.1	Contrôle complet de la commande sélective des portes	8
2.1.3.2	Contrôle complet en mode UIC 13 pôles	9
2.1.3.3	Durant l'exploitation	9
2.2	Visite des véhicules des autres propriétaires	9
2.3	Véhicules avec restrictions d'utilisation pertinentes pour l'exploitation	10
3	Protection contre les incendies	11
3.1	Contrôle des extincteurs	11
3.2	Contrôle du détecteur d'incendie	11
4	Essai de frein	12
4.1	Contrôle de l'étanchéité	12
4.2	Essai du frein depuis la cabine de conduite	12
4.2.1	Conditions de base	12
4.2.2	Trains-navettes et rames automotrices autorisés	12



4.3	Contrôle des équipements de freinage particuliers	12
4.4	Contrôle du câble de commande EP	13
4.4.1	Principe	13
4.5	Contrôle du NBA/NBÜ du train	13
4.5.1	Principe	13
4.5.2	Contrôle manuel de la demande de freinage d'urgence	13
4.5.2.1	NBA ep	13
4.5.2.2	NBA Regio	14
4.5.3	Contrôle non réussi	14
4.6	Essai de frein depuis le véhicule moteur sans mécanicien de locomotive	15
4.6.1	Marche à suivre et mesures	15
4.6.2	Après l'exécution des travaux	16
4.6.3	Reprise du véhicule moteur	16
4.7	Essai du frein partiel	16
5	Travaux accessoires sur le train de voyageurs	17
5.1	Travaux sur le train sur la voie de départ	17
5.1.1	Trains dont l'horaire est publié officiellement	17
5.1.2	Trains dont l'horaire n'est pas publié officiellement	17
5.1.3	Grands travaux de réparation	18

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
20	2.1.3	Le chiffre «Contrôle de l'état de fonctionnement des portes» a été restructuré et ses contenus mieux répartis. Correction d'une erreur de traduction: Dans la version française, il n'a pas été précisé que le contrôle complet ne devait être effectué lors de la première mise en service que sur les trains nouvellement constitués.
	2.1.3.3	Dans les trains accompagnés avec commande sélective des portes, il faut contrôler, avant le départ de la gare initiale, sur la dernière voiture que la porte «non située du côté quai» est verrouillée.
19	1.3	Précision concernant le contrôle sur la voie de garage: Lorsqu'il l'estime nécessaire, le personnel peut exiger que le train soit ramené jusqu'à un quai pour permettre aux voyageurs (notamment ceux souffrant d'un handicap ou en cas de forte affluence) de descendre en toute sécurité.
	2.1.3	Chiffre remanié. Pour toute nouvelle composition de trains, après un échange de voitures et en cas d'ajout de modules, il convient de contrôler entièrement le fonctionnement de la commande des portes. Le contrôle complet de la commande des portes durant la marche est désormais décrit en détail.
18	Tous	Suppression des indications concernant les trains de marchandises et le trafic impliquant des véhicules de CFF Infrastructure, puis adaptation des conditions d'application des dispositions.
	1.1	Déplacement de la phrase «Le personnel recherche les irrégularités et les dommages visibles, transmet les annonces correspondantes et engage les mesures d'urgence nécessaires.» qui se trouvait jusqu'alors au chiffre 2.1.2.
	2.1.2	Ajout des chiffres de référence pour les tâches complémentaires à effectuer.

1 Visite du train des trains de voyageurs

Complément du R 300.5, chiffre 4.1 «Principe»

1.1 Responsabilités opérationnelles

Le collaborateur chargé d'effectuer les tâches suivantes, et lui seul, répond de leur exécution en bonne et due forme:

- atteler les véhicules;
- verrouiller les portes d'intercirculation;
- verrouiller les portes d'accès défectueuses;
- fermer et verrouiller les jupes et les clapets de service.

Le personnel recherche les irrégularités et les dommages visibles, transmet les annonces correspondantes et engage les mesures d'urgence nécessaires.

1.2 Passage de contrôle dans la gare terminus

Lorsque le temps le permet, le personnel effectue un contrôle intérieur dans la gare terminus. Celui-ci inclut les tâches suivantes:

- annoncer les irrégularités et engager les mesures correspondantes;
- collecter et transmettre les objets trouvés;
- fermer les fenêtres ouvertes (selon les conditions météo et l'heure).

1.3 Garage dans le faisceau de voies

Avant de manœuvrer un train vers son lieu de garage dans le faisceau de voies après son arrivée à la gare terminus, il convient de s'assurer qu'aucun voyageur ne se trouve à bord.

Le personnel effectue à cet effet un contrôle intérieur dans la gare terminus:

- contrôle par l'accompagnateur de train à l'arrivée du train en gare terminus conformément aux prescriptions [6.3] «Départ» P 20000826, chiffre «Annonce de prêt de l'accompagnateur de train»;
- contrôle par le mécanicien de locomotive sur la voie d'arrivée ou par un collaborateur affecté à cette tâche avec annonce de prêt au mécanicien de locomotive;

S'il est impossible d'effectuer le contrôle intérieur sur la voie d'arrivée, le mécanicien de locomotive s'en charge sur la voie de garage. Les éventuels voyageurs restés à bord du train doivent être accompagnés en dehors de la zone de danger. Lorsqu'il l'estime nécessaire, le personnel peut exiger que le train soit ramené jusqu'à un quai pour permettre aux voyageurs (notamment ceux souffrant d'un handicap ou en cas de forte affluence) de descendre en toute sécurité.

Avant de retirer des modules ou des voitures de renfort, le personnel de manœuvre vérifie systématiquement qu'il n'y a plus aucun voyageur à bord.

2 Étendue de la visite des trains de voyageurs

2.1 Étendue de la visite des véhicules CFF PP et Turbo

Remplace le R 300.5, chiffre 4.2 «Étendue de la visite»

2.1.1 Visite technique du train

La «visite technique du train» est effectuée par CFF Production Voyageurs et Turbo, lors de l'entretien régulier.

Elle comprend les tâches suivantes:

- contrôle des composants des véhicules déterminants pour la sécurité afin de garantir la capacité au roulement et la sécurité de l'exploitation,
- contrôle de la fermeture automatique des portes,
- contrôle de l'inventaire, des sabots d'arrêt et des moyens de signalisation des véhicules.

2.1.2 Visite opérationnelle du train

La visite opérationnelle du train doit être effectuée dans le respect des critères suivants:

- au moins une fois par jour, conformément à la répartition,
- pour tout train nouvellement formé,
- en cas de modification en cours de route.

Dans le cadre de la visite opérationnelle du train, le préparateur de train doit s'assurer que:

- la formation du train a été effectuée dans le respect des prescriptions,
- les freins en service sont correctement répartis, en nombre suffisant, et les dispositifs d'inversion sont en bonne position,
- les moyens de freinage indépendants du frein automatique pour les trains tractés permettent de disposer de l'effort de retenue minimal requis,
- la fermeture des portes fonctionne correctement, conformément au chiffre 2.1.3 «Contrôle de l'état de fonctionnement des portes»,
- l'essai du frein a été effectué,
- le test NBA a bien été effectué, conformément au chiffre 4.5 «Contrôle du NBA/ NBÜ du train»,
- le détecteur d'incendie a été contrôlé sur les trains de voyageurs qui en sont équipés, conformément au chiffre 3.2 «Contrôle du détecteur d'incendie»,
- le contrôle de liaison pour les trains-navettes accompagnés et les trains tractés a été effectué via le câble UIC et
- le mécanicien de locomotive est en possession des données nécessaires pour la conduite du train.

2.1.3 Contrôle de l'état de fonctionnement des portes

Contrôle simplifié lors de la visite opérationnelle quotidienne du train:

- s'assurer que la lampe témoin de contrôle des portes dans la cabine de conduite s'éteint à la fermeture des portes.
- Dans le cas des trains en mode 13 pôles, il suffit de contrôler la liaison via le câble UIC depuis le dernier poste de communication.

Sur les trains-navettes et les locomotives avec composition, la commande des portes doit être contrôlée entièrement durant la marche dans les cas suivants:

- lors de la première mise en service d'un train nouvellement constitué;
- après un échange de voitures;
- suite à l'ajout d'un module;
- en cas de dérangement à la commande des portes.

Le contrôle se fait de préférence dans le faisceau de garage. Si le contrôle est réalisé depuis le quai, veiller à ne pas entraver le flux de voyageurs.

2.1.3.1 Contrôle complet de la commande sélective des portes

Le contrôle complet de la commande des portes avec déverrouillage sélectif doit être effectué comme suit:

- Fermer toutes les portes du train depuis une voiture, puis observer leur fermeture.
- Fermer la porte au niveau de laquelle vous vous trouvez.
- Le mécanicien de locomotive doit confirmer que la lampe témoin de contrôle des portes est éteinte.
- Ouvrir l'une des portes de la dernière voiture du train à l'aide de l'interrupteur de service.
- Le mécanicien de locomotive doit confirmer que la lampe témoin rouge de contrôle des portes est allumée.
- Refermer la porte ouverte.

Si la lampe témoin de contrôle des portes dans la cabine de conduite est éteinte, cela signifie que la commande des portes fonctionne correctement.

Lorsque l'attelage de la locomotive ou du module est effectué juste avant le départ, le contrôle des portes s'effectue en les fermant au départ.

2.1.3.2 Contrôle complet en mode UIC 13 pôles

Le contrôle complet de la commande des portes en mode UIC 13 pôles doit être effectué comme suit:

- ouvrir les portes de deux voitures au minimum;
- fermer toutes les portes du train depuis une voiture, puis observer leur fermeture;
- si toutes les portes à l'exception de celle à proximité de laquelle vous vous trouvez se ferment, cela signifie que la commande des portes fonctionne correctement.

2.1.3.3 Durant l'exploitation

Dans les trains accompagnés avec commande sélective des portes, il faut contrôler, avant le départ de la gare initiale, sur la dernière voiture que la porte «non située du côté quai» est verrouillée.

Le fonctionnement des portes doit également être surveillé à intervalles réguliers durant la marche par le mécanicien et les accompagnateurs de train.

2.2 Visite des véhicules des autres propriétaires

Complément du R 300.5, chiffre 4.2 «Etendue de la visite»

Le préparateur de train effectue la visite du train conformément aux dispositions du R 300.5, chiffre 4.2 «Étendue de la visite».

2.3 Véhicules avec restrictions d'utilisation pertinentes pour l'exploitation

Complément du R 300.5, chiffre 4.2 «Etendue de la visite»

Si un véhicule avec des défauts entraînant des restrictions d'utilisation pertinentes pour l'exploitation doit être remis en circulation, les restrictions correspondantes doivent être communiquées en conséquence.

- Toutes les restrictions doivent être saisies dans les systèmes électroniques de la maintenance.
- Il convient de saisir systématiquement les restrictions d'utilisation pertinentes pour l'exploitation dans SAP, pour que les restrictions correspondantes soient également indiquées dans le système TIP 2.
- Les véhicules moteurs et trains-navettes soumis à des restrictions d'utilisation opérationnelles devant être respectées par le mécanicien de locomotive (p. ex. réduction de la vitesse maximale) doivent être identifiés au moyen du formulaire «Avis au personnel des locomotives» placé dans les cabines de conduite. Aucun «avis au personnel des locomotives» n'est requis pour tous les dérangements signalés au mécanicien de locomotive par les systèmes embarqués.
- Les défauts affectant des véhicules isolés et des voitures dans des trains-navettes et entraînant des restrictions d'utilisation lors de l'acheminement doivent également être signalés au moyen d'étiquettes apposées sur le côté des véhicules.

3 Protection contre les incendies

Complément du R 300.5, chiffre 4.2 «Etendue de la visite»

3.1 Contrôle des extincteurs

Le contrôle des extincteurs (date de péremption et plombs) est effectué pendant l'entretien.

Sur les trains prévus pour circuler par le LBT ou le GBT et CBT, le préparateur de train doit contrôler la présence des extincteurs lors de la première mise en service.

Pour les trains non accompagnés dans le CBT, ce contrôle doit être effectué par le mécanicien lorsqu'il gare le train en soirée.

Les extincteurs manquants doivent être signalés au Helpdesk Matériel roulant.

3.2 Contrôle du détecteur d'incendie

En général, le contrôle du détecteur d'incendie se fait automatiquement sur les rames automotrices.

Pour les trains-navettes et les trains, cf. le livret de matériel roulant.

Tout dérangement au dispositif de transmission des alarmes du système de détection d'incendie ou au système lui-même doit être signalé sans délai au Helpdesk Matériel roulant afin d'être levé le plus rapidement possible.



4 Essai de frein

4.1 Contrôle de l'étanchéité

Complément du R 300.5, chiffre 4.3.1 «Exécution de l'essai du frein»



On procédera au contrôle de l'étanchéité conformément au chiffre «Exécution» P 20000801 [14.2] Utilisation des freins.

Sur les rames automotrices ou lors d'essai du frein simplifié, on peut renoncer au contrôle manuel d'étanchéité.

4.2 Essai du frein depuis la cabine de conduite

Complément du R 300.5, chiffre 4.3.1 «Exécution de l'essai du frein»

4.2.1 Conditions de base

- Dispositifs d'annonce (boutons-poussoirs et lampes-témoin) dans la cabine deservie
- Surveillance de la pression des cylindres de frein dans le train

4.2.2 Trains-navettes et rames automotrices autorisés



Les trains-navettes et les rames automotrices autorisés ainsi que les conditions liées à certains véhicules figurent dans les livrets de matériel roulant correspondants.

4.3 Contrôle des équipements de freinage particuliers

Complément du R 300.5, chiffre 4.3.1 «Exécution de l'essai du frein»

Si l'essai des freins est effectué avec les indicateurs de l'état du frein sur la caisse, il suffit de vérifier le freinage et le desserrage de chaque côté du véhicule. Si l'autre côté est difficile d'accès, le contrôle peut être effectué du même côté.

Les BDe 576 remorquées, ainsi que les véhicules inconnus doivent être contrôlés à tous les essieux et des deux côtés du véhicule.

4.4 Contrôle du câble de commande EP

Complément du R 300.5, chiffre 4.3.1 «Exécution de l'essai du frein»

4.4.1 Principe

Avant les circulations de train prenant en compte le frein EP, le câble de commande EP doit être contrôlé lors de l'essai de frein.

4.5 Contrôle du NBA/NBÜ du train

Complément du R 300.5, chiffre 4.3.1 «Exécution de l'essai du frein»

4.5.1 Principe

L'essai permet de contrôler la continuité de la boucle de freinage d'urgence et de déterminer avec certitude si un frein d'alarme est tiré dans le train.

En général, le contrôle du NBA et du NBÜ se fait automatiquement sur les rames automotrices et sur les trains-navettes.

Le contrôle du NBÜ des trains-navettes et des véhicules isolés se fait à l'occasion de la maintenance.

4.5.2 Contrôle manuel de la demande de freinage d'urgence

Le contrôle manuel de la demande de freinage d'urgence doit être effectué sur les trains sans contrôle automatique ou en cas d'irrégularité lors du contrôle automatique.

4.5.2.1 NBA ep

Après le desserrage des freins, le préparateur de train doit presser la touche de contrôle du dernier véhicule relié à la conduite EP.

Il informe le mécanicien de locomotive du moment où il presse la touche d'essai.

Le mécanicien de locomotive contrôle le déroulement du test sur son écran et annonce le résultat au préparateur de train.

4.5.2.2 NBA Regio

Lorsque la touche «NBA» de la cabine de conduite est allumée, presser durant 5 secondes la touche «NBA-Test» de la carte NBA du dernier véhicule de la rame (armoire S1).

Dès que la touche est pressée sur le dernier véhicule, la touche rouge «NBA» commence à clignoter dans la cabine de conduite occupée. En relâchant la touche «NBA-Test» ou «ep» du dernier véhicule, la touche «NBA» s'éteint dans la cabine de conduite. L'autocontrôle est achevé avec succès.

En cas de dérangement, la touche «NBA» de la cabine de conduite reste allumée.

4.5.3 Contrôle non réussi

Lorsque ni le contrôle automatique, ni le contrôle manuel de la NBA ne s'achèvent avec succès, isoler le système et circuler autant que possible avec le système NBÜ.

Si le NBA ou le NBÜ n'est pas en état de fonctionner:

- il faut observer les restrictions concernant la ligne
- il faut informer le Helpdesk Matériel roulant et la régulation des locomotives.

4.6 Essai de frein depuis le véhicule moteur sans mécanicien de locomotive

Complément du R 300.5, chiffre 4.3.2 «Essai du frein complet»

4.6.1 Marche à suivre et mesures

Certains collaborateurs du service technique ont suivi une formation les habilitant à mettre en service et hors service le véhicule moteur, ainsi qu'à utiliser le robinet de mécanicien pour l'essai de frein. Ces collaborateurs ne sont néanmoins pas autorisés à déplacer le véhicule moteur.

Si un de ces collaborateurs constate que les freins d'un véhicule sont paralysés, ou s'il doit les paralyser ou les commuter, il appose une étiquette sur le véhicule concerné.

S'il constate un dérangement important sur un véhicule moteur, il en informe immédiatement l'organisation de support pour les dérangements techniques.

Le collaborateur informe oralement le mécanicien de locomotive des travaux effectués. En cas d'impossibilité, il doit déposer de manière visible une note portant les indications ci-après:

- numéro de train
- type d'essai de frein
- frein paralysé
- défauts ou dérangements constatés
- information sur la ligne de train
- annonce «frein bon»
- date, heure, signature.



Si un calcul de freinage supplémentaire doit être effectué, le mécanicien de locomotive en informe à temps l'accompagnateur de train.



4.6.2 Après l'exécution des travaux

Pour les trains de voyageurs, le véhicule moteur doit être laissé en l'état suivant:

- frein d'immobilisation du véhicule moteur serré
- enclenché, y compris la ligne de train lorsque cela est prescrit; robinet BV ouvert, abaissement de la pression dans la conduite générale à 4 bars et robinet de mécanicien en position neutre.
- véhicule moteur sans robinet BV (Re 460): placer et laisser le manipulateur du frein automatique en position de pression de la conduite générale de 4 bars
- lorsque la température est proche ou inférieure à 0 degré, ne pas serrer le frein des véhicules, mais assurer la composition uniquement au moyen du frein d'immobilisation du véhicule moteur accouplé

4.6.3 Reprise du véhicule moteur

Le mécanicien de locomotive qui reprend le véhicule moteur est responsable de son état de service (frein d'immobilisation). Il effectue un essai de frein simplifié ou demande l'exécution d'un essai de frein partiel si plus de 2 heures se sont écoulées depuis l'essai du frein. Si nécessaire, le mécanicien de locomotive effectue lui-même l'essai du frein partiel.

4.7 Essai du frein partiel

Complément au R 300.5, chiffre 4.3.3 «Essai du frein partiel»

Il convient par ailleurs de contrôler les freins:

- à un véhicule dont le frein a été réenclenché
- aux véhicules dont les freins ont fait l'objet de travaux

5 Travaux accessoires sur le train de voyageurs

Complément du R 300.5, chiffre 4.4.2 «Annonce de l'état de la préparation du train»

5.1 Travaux sur le train sur la voie de départ

En principe, tous les travaux accessoires à effectuer sur des trains de voyageurs en place sur la voie de départ (mise d'eau, réparations spéciales) doivent être annoncés, s'ils sont susceptibles de mettre en danger des collaborateurs, des voyageurs ou l'exploitation ferroviaire au moment du départ du train.

5.1.1 Trains dont l'horaire est publié officiellement

Si ces travaux sont achevés 4 minutes avant l'heure de départ publiée officiellement, il n'est pas obligatoire de s'annoncer.

Quatre minutes avant le départ au plus tard, ces travaux doivent cesser immédiatement ou être annoncés par un avis à quittancer au chef de train ou, pour les trains non accompagnés, au mécanicien de locomotive. Dans l'impossibilité de s'annoncer, il faut tirer une poignée de frein d'alarme ou empêcher le départ du train par un autre moyen approprié.

5.1.2 Trains dont l'horaire n'est pas publié officiellement

Les travaux accessoires pouvant conduire à une mise en danger qui doivent être effectués sur la voie de départ des trains dont l'horaire n'est pas publié officiellement doivent obligatoirement être annoncés. L'annonce s'effectuera par un avis à quittancer au chef de train pour les trains accompagnés ou au mécanicien de locomotive pour les trains non accompagnés.

Si personne n'est présent au moment d'entreprendre ces travaux, ceux-ci peuvent débuter en s'assurant toutefois de pouvoir s'entendre immédiatement avec le personnel concerné dès son arrivée sur les lieux. L'entente s'effectuera conformément à la réglementation locale par l'entremise du GSM-R ou, en l'absence de réglementation, en laissant une notice au porte-horaire de la cabine de conduite.

Le train n'est autorisé à partir que lorsque la personne exécutant ces travaux aura annoncé leur achèvement au chef de train ou, pour les trains non accompagnés, au mécanicien de locomotive.

5.1.3 Grands travaux de réparation

En cas de réparations à effectuer sous les véhicules ou lorsque la ligne de train ne doit pas être enclenchée, le diagnosticien emporte avec lui la clé de verrouillage des pantographes. La restitution de cette clé au mécanicien de locomotive vaut comme annonce de la fin des travaux. Dans le cas de trains accompagnés, le mécanicien de locomotive annonce au chef de train le début et la fin des travaux.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	15.12.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000826, V13, 15.12.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

06-03_20000826_V14_24_11_28_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [6.3]

Départ

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Commande des portes	3
1.1	Commande des portes des trains accompagnés	3
1.2	Commande des portes des trains non accompagnés	4
1.3	Verrouillage des portes	4
2	Conditions pour le départ	5
2.1	Prêt commercial.	5
2.2	Opérations de chargement et de déchargement.	5
2.3	Annonce «Prêt au départ»	5
2.3.1	Prêt commercial non encore établi	5
2.4	Annonce de prêt de l'accompagnateur de train.	6
3	Desservante de l'éclairage	6
4	Signaux du personnel pour l'autorisation de départ	7
4.1	Transmission de l'autorisation de départ.	7
4.2	Transmission de l'autorisation de départ sans signaux fixes ou sans SMS	7
4.3	Transmission de l'autorisation de départ à l'aide du téléphone mobile GSM-R ..	7



Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
14	1	Commande des portes: précision Le processus de départ reste inchangé concernant la fermeture des portes. La modification publiée il y a quelques jours (version 13) a créé un manque de clarté dans le processus de départ. La présente modification explique désormais clairement la commande des portes des trains accompagnés.
13	1	«Commande des portes»: désormais complément du R 300.6, chiffre 3.1.1 «Conditions pour le départ d'un train»
	1.1	Ajout au tableau d'autres systèmes de fermeture des portes et limitation du contenu à la fermeture des portes.
	1.3	Les seules exceptions autorisées figurent au chapitre «Dérangements aux portes». ■ [9.11] Irrégularités aux véhicules P 20000831, chiffre «Dérangements aux portes» et ■ chapitre 9 «Dérangements» du livret de matériel roulant considéré.
12	tous	Simplification de prescriptions complètes.
	1.4	Précision concernant l'annonce de prêt de l'accompagnateur de train
	2	Remaniement du chiffre «Conditions pour le départ» et intégration du contenu des deux chiffres sur les dispositions complémentaires. Déplacement des chiffres sur la fermeture des portes vers le chiffre 4 «Commande des portes».
11	tous	■ Ordre adapté sur la base des PCT
	1.2	■ Attention: lors de l'accouplement et du desserrage des freins, le train peut se déplacer légèrement et le Mobilift n'est pas équipé de clignotants de chargement.
	6	■ Ajout des processus de départ aux signaux du personnel pour l'autorisation de départ

1 Commande des portes

Complément du R 300.6, chiffre 3.1.1 «Conditions pour le départ d'un train»

1.1 Commande des portes des trains accompagnés

Provoquer la fermeture des portes lorsque l'heure de départ est atteinte et que l'embarquement/le débarquement des voyageurs est manifestement terminé.

Système	Fermeture des portes par	
	le mécanicien de locomotive	l'accompagnateur de train
Matériel roulant avec fonction de fermeture des portes par l'accompagnateur de train (p .ex. UIC 13 pôles, DB TB 0, UIC 18 pôles, UIC LAT, ÖBB TB S)	a)	X
Matériel roulant sans fonction de fermeture des portes par l'accompagnateur de train	X ^{b)}	

- a) desserte possible, mais ne correspond pas à la normalité
- b) Lorsque le mécanicien de locomotive ne peut pas s'assurer visuellement que l'accompagnateur de train est monté à bord, il doit attendre 7 secondes avant d'activer le verrouillage des portes.

1.2 Commande des portes des trains non accompagnés

Provoquer la fermeture des portes lorsque l'heure de départ est atteinte et que

- l'embarquement/le débarquement des voyageurs est manifestement terminé ou
- la durée maximale d'arrêt de 50 secondes s'est écoulée.

Le mécanicien de locomotive ferme alors les portes comme suit:

- lorsque le matériel roulant est équipé d'un dispositif de fermeture forcée des portes ou lorsque le train peut être contrôlé sur toute sa longueur, actionner le «verrouillage des portes»
- lorsque le matériel roulant n'est pas équipé de la fermeture forcée des portes et si le train ne peut pas être contrôlé sur toute sa longueur, effectuer une annonce par haut-parleurs «Veuillez svp libérer les portes» ou «Attention à la fermeture des portes» puis actionner le bouton de «verrouillage des portes».

Si les portes ne se ferment pas, contrôler les portes respectivement les marchepieds escamotables sur place.

| 1.3 Verrouillage des portes

Il est interdit de circuler si le témoin rouge de "verrouillage des portes" reste allumé.

2 Conditions pour le départ

Complément du R 300.6, chiffre 3.4 «Prêt commercial»

2.1 Prêt commercial

Le temps d'arrêt minimal est de 15 secondes.

Lors de croisements de trains dans les gares sans accès dénivélé aux quais, le temps d'arrêt doit être prolongé si l'accès des voyageurs au second train entré en gare est entravé.

2.2 Opérations de chargement et de déchargement

Lors d'opérations de chargement et de déchargement sur un train de voyageurs, les clignotants de chargement doivent être activés.

Lorsque les clignotants de chargement/le gyrophare jaune sont activés sur le quai, le train ne doit pas être mis en mouvement.

Attention: lors de l'accouplement et du desserrage des freins pour l'essai des freins, les véhicules peuvent se déplacer légèrement en raison du relâchement des tampons.

La désactivation des clignotants de chargement/du gyrophare n'est pas considérée comme une annonce de «Prêt au départ».

Attention: le Mobilift n'est pas équipé de clignotants de chargement.

2.3 Annonce «Prêt au départ»

Les collaborateurs occupés au train annoncent le «Prêt au départ» à l'agent chargé de donner l'autorisation de départ depuis la tête et depuis la queue du train.

Possibilités:

- au moyen de la carte spéciale jaune
- au moyen d'une feuille jaune fluo
- à l'aide d'une lampe à feu blanc
- verbalement «Prêt devant», «Prêt derrière», «Bagages prêt»

2.3.1 Prêt commercial non encore établi

Si le prêt commercial n'est pas encore disponible, il faut le signaler par le signe «Attendre» (bras gauche et droite tendus horizontalement) à l'attention de l'agent donnant l'autorisation de départ.

2.4 Annonce de prêt de l'accompagnateur de train

Lorsque le train est déplacé après son arrivée en gare terminus ou s'il poursuit son trajet en tant que train de matériel vide, l'accompagnateur de train annonce au mécanicien de locomotive qu'il a terminé le contrôle intérieur et que tous les voyageurs sont descendus.

L'annonce de prêt de l'accompagnateur de train doit se faire oralement ou par téléphone.

3 Desservante de l'éclairage

Complément du R 300.6, chiffre 3.4 «Prêt commercial»

Les voitures ouvertes aux voyageurs doivent être éclairées de jour et de nuit.

4 Signaux du personnel pour l'autorisation de départ

Complément du R 300.6, chiffre 3.5.2 «Transmission de l'autorisation de départ»

4.1 Transmission de l'autorisation de départ

Le préparateur de train transmet en général l'autorisation de départ au moyen d'un SMS ou d'un signal fixe pour l'autorisation de départ.

4.2 Transmission de l'autorisation de départ sans signaux fixes ou sans SMS

Sur les véhicules modernes, la transmission de l'autorisation de départ au moyen du sifflet à roulette n'est pas appropriée. Dans ce cas, la transmission de l'autorisation de départ s'effectuera au moyen du téléphone mobile GSM-R.

L'autorisation de départ peut aussi être donnée à l'aide du téléphone mobile GSM-R lorsqu'il est impossible de la transmettre par SMS.

4.3 Transmission de l'autorisation de départ à l'aide du téléphone mobile GSM-R

Procédure d'octroi de l'autorisation de départ contre quittance à l'aide du téléphone mobile GSM-R par l'accompagnateur de train:

- prise de contact avec le mécanicien de locomotive «code de fonction 01» peu avant l'heure de départ
- l'accompagnateur de train se renseigne sur l'existence de l'assentiment pour circuler
- Dans la mesure où l'assentiment pour circuler est effectif, le processus de départ peut être initié.
- transmission de l'autorisation de départ avec l'ordre «Train... en route»
- quittance par le mécanicien de locomotive «Sortie à voie libre, train... en route»

Si l'autorisation de départ est donnée avec le poste de communication UIC ou si le mécanicien de locomotive est responsable de la fermeture des portes, on procédera par analogie.

Si l'assentiment pour circuler peut être constaté par l'accompagnateur de train, il est inutile de le demander au mécanicien de locomotive.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2020	Propriétaire	P-O-SQU
		Processus concerné	Apporter les prestations de mobilités
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées	Voyageurs, Infrastructure		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000827, Version 05, 01.07.2018		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

06-04_20000827_V06_20_06_04_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [6.4]

Circulation

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Pantographes	2
1.1	Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés	2
1.1.1	Test d'abaissement	2
1.2	Procédure à suivre après un arrêt sous une section de protection	2
1.2.1	Arrêt en pente	2
1.2.2	Changement de pantographe	2
2	Arrêt facultatif	2

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
06	tous	■ Ordre adapté sur la base des PCT ■ Déplacement du chiffre «Annonces par haut-parleurs» vers [6.5] «Entrée» P 20000828



1 Pantographes

1.1 Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés

Complément du R 300.6, chiffre 4.3 «Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés»

1.1.1 Test d'abaissement

Pour vérifier la durée d'abaissement des pantographes, il convient d'effectuer un test d'abaissement dès réception de l'ordre d'abaisser les pantographes.

1.2 Procédure à suivre après un arrêt sous une section de protection

Complément au R 300.6, chiffre 4.3.5 «Signaux de manœuvre de pantographes non posés»

En cas d'arrêt sous une section de protection avec le pantographe levé juste avant ou dans la partie hors tension, il y a lieu de procéder comme indiqué ci-après:

1.2.1 Arrêt en pente

Dans la mesure du possible, laisser le véhicule rouler hors de la section de protection avec le disjoncteur principal déclenché.

1.2.2 Changement de pantographe

Si l'on ne peut pas laisser le véhicule rouler hors de la section de protection, il est possible, sur les véhicules équipés de plusieurs pantographes, de changer ces derniers. Il faut veiller ici à ce que les deux pantographes ne soient pas en position haute en même temps, afin de ne pas provoquer de court-circuit. Les pantographes doivent donc être abaissés et le disjoncteur principal déclenché pour le changement.

2 Arrêt facultatif

Complément du R 300.6, chiffre 4.6 «Arrêt facultatif»

Il faut s'arrêter lorsque

- des véhicules sans équipement de sonorisation ou dont l'équipement de sonorisation est défectueux
- des véhicules sans dispositif de demande d'arrêt sont classés dans le train

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	15.12.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000828, Version 12, 01.07.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

06-05_20000828_V13_24_11_18_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [6.5]

Entrée

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Libération des portes	3
1.1	Principes généraux	3
1.2	Présélection des portes	3
1.3	Ouverture forcée des portes/ouverture centralisée des portes	3
2	Point d'arrêt des trains	4
2.1	Tolérance de point d'arrêt	4
2.2	Indicateur de point d'arrêt au signal	4
2.3	Trains voyageurs trop longs	4
2.3.1	Trains trop longs	4
2.3.2	Exception	4
2.4	Arrêt au-delà de la fin du quai	4
3	Entrée sur voie occupée	5
3.1	Accostage sur des véhicules sans arrêt préalable	5
3.2	Commande des portes lors d'un accostage sur des véhicules	5



Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
13	1.3	Ajout d'informations sur la fonction «Ouverture centralisée des portes» en complément à la fonction «Ouverture forcée des portes».
	3.1	Ajout d'une mention au chiffre «Accostage sur des véhicules sans arrêt préalable» précisant que les deux véhicules doivent être prêts à être attelés.
12	Ancien ch. 1	Suppression du chiffre «Annonces par haut-parleurs», les trains non accompagnés étant équipés de systèmes d'annonce automatiques.
	Ancien ch. 2.3	Déplacement du chiffre «Traverser le train» vers [8.0] «Sécurité au travail» P 20000829.
11	3.1, 3.2, 3.4	La prescription relative à la signalisation des points d'arrêt I-50231 reprend les enseignements tirés du projet du même nom. Afin que le personnel des locomotives puisse les connaître et les appliquer, ils ont été intégrés au chiffre 3 «Point d'arrêt des trains».

1 Libération des portes

Complément du R 300.6, chiffre 5 «Entrée»

1.1 Principes généraux

Les portes doivent être libérées par le mécanicien de locomotive du côté du quai une fois le train à l'arrêt.

1.2 Présélection des portes

La possibilité d'activer la présélection des portes de manière anticipée sur certains véhicules est précisée dans les livrets de matériel roulant respectifs. Les conditions indiquées doivent être respectées.

1.3 Ouverture forcée des portes/ouverture centralisée des portes

Il est permis d'utiliser la fonction «Ouverture forcée des portes» ou la fonction «Ouverture centralisée des portes». Si, dans le train, des véhicules se trouvent en mode de transfert, cette fonction peut uniquement être utilisée en cas d'urgence.

2 Point d'arrêt des trains

Complément du R 300.6, chiffre 5.2.3 «Point d'arrêt usuel»

2.1 Tolérance de point d'arrêt

La «tolérance de point d'arrêt» est la tolérance positive/négative dont dispose un train qui doit s'arrêter à un point d'arrêt repéré par des indicateurs de point d'arrêt.

Ses valeurs sont les suivantes:

- +/- 5 m en trafic régional,
- +/- 10 m en trafic grandes lignes.

2.2 Indicateur de point d'arrêt au signal

Lorsqu'un indicateur de point d'arrêt est fixé à un signal principal ou à un signal d'arrêt/signal de position ETCS, le point d'arrêt pour la longueur de train considérée se situe 10 m avant l'indicateur de point d'arrêt.

2.3 Trains voyageurs trop longs

2.3.1 Trains trop longs

Lorsque le train est trop long, l'accompagnateur de train doit en être informé suffisamment tôt. Avant de fermer les voitures de queue et de tête, les voyageurs s'y trouvant devront être invités à les quitter et à prendre place dans d'autres voitures.

Pour les trains non accompagnés, on prendra les mesures qui s'imposent pour éviter tout accident.

2.3.2 Exception

Exceptionnellement, des voitures peuvent rester occupées dans la mesure où les conditions sont conformes au R I-30111 [6.1] «Principes de base pour la circulation des trains», chiffre «Quai trop court» mesures a) - d).

2.4 Arrêt au-delà de la fin du quai

Si la tête d'un train à l'arrêt se situe au-delà de la fin du quai, le mécanicien de locomotive doit s'assurer que la première porte ouverte se situe bien le long du quai.

3 Entrée sur voie occupée

Complément du R 300.6, chiffre 5.4.4 «Garer sur des véhicules sans arrêt préalable»

3.1 Accostage sur des véhicules sans arrêt préalable

Les conditions suivantes doivent être remplies en vue d'un accostage sans arrêt:

- sur ordre clair pour les véhicules dotés d'attelages UIC,
- pour les véhicules dotés de l'attelage automatique, conformément à la répartition ou selon information préalable, pour autant que les deux véhicules soient prêts à être attelés.

3.2 Commande des portes lors d'un accostage sur des véhicules

Sur les trains équipés du verrouillage des portes, les portes ne seront libérées qu'après la manoeuvre d'accostage.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000829, Version 06, 01.07.2020		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

08-00_20000829_V07_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [8.0]

Sécurité au travail

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Montée et descente	2
2	Stationnement sur les marchepieds latéraux	2
3	Séjour dans le compartiment des machines des véhicules	2
3.1	Re 420	2

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
07	1	Ajout de la mention suivante au chiffre «Montée et descente»: «S'il est nécessaire de traverser le train, utiliser l'interrupteur de service. La porte ainsi ouverte doit être refermée de suite.» Elle figurait auparavant sous [6.5] «Entrée».
06	tous 1	■ Adaptation de la désignation [8.0] aux PCT ■ Montée et descente uniquement autorisées à l'arrêt chez CFF P



1 Montée et descente

Complément au R 300.8 des PCT, chiffre 1.2.2 «Éviter les dangers»

Les collaborateurs de CFF P ne peuvent monter sur les véhicules ou en descendre que si ces derniers sont immobiles.

S'il est nécessaire de traverser le train, utiliser l'interrupteur de service. La porte ainsi ouverte doit être refermée de suite.

2 Stationnement sur les marchepieds latéraux

Complément du R 300.8, chiffre 2.2 «Véhicules»

Le stationnement sur les marchepieds latéraux des voitures doit être évité.

Le stationnement sur les marchepieds latéraux de tous les genres de véhicules est interdit lorsque l'on va circuler sur des voies menant à des rampes ou dans des conditions étroites similaires (p. ex. portes).

3 Séjour dans le compartiment des machines des véhicules

Complément du R 300.8, chiffre 2.2.2 «Accompagnement sur ou dans un véhicule»

3.1 Re 420

On ne peut pénétrer dans le compartiment des machines de Re 420 que lorsque le disjoncteur principal est déclenché.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2020	Propriétaire	P-O-SQU
		Processus concerné	Apporter les prestations de mobilités
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées	Voyageurs, Infrastructure		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20005399, Version 04, 01.07.2017		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

09-09_20005399_V05_20_06_04_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [9.9]

Irrégularités à la ligne de contact

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Activation du dispositif de protection contre les chocs	2
1.1	Comportement du mécanicien de locomotive	2

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
05	tous	■ Simplification du document
04	tous	■ Adaptation de la numérotation
	1	■ Précision de certaines définitions et adaptation de leur ordre
	3	■ Introduction d'un mot-clé en cas de déclenchement du «dispositif de protection contre les chocs»

1 Activation du dispositif de protection contre les chocs

Complément du R 300.9, chiffre 9.1.1 «Mesures»

1.1 Comportement du mécanicien de locomotive

Si le mécanicien de locomotive constate que le dispositif de protection contre les chocs s'est déclenché, il en informe le chef-circulation en indiquant le mot-clé «Irrégularité à la ligne de contact» ainsi que le kilomètre.

Si le véhicule dispose d'un dépannage automatique, il faut l'utiliser. Ensuite, le mécanicien de locomotive peut poursuivre la marche tout en informant l'Helpdesk Matériel roulant. Lors du prochain arrêt, le pantographe doit être contrôlé visuellement depuis le sol pour détecter d'éventuels dommages manifestes, si nécessaire avec l'aide de l'accompagnateur de train.

Si le dépannage automatique n'est pas possible ou s'il échoue, le mécanicien de locomotive doit procéder de la manière suivante:

- continuer à circuler aussi longtemps qu'il est sûr de pouvoir s'arrêter, en fonction du genre de frein
- s'arrêter à un endroit approprié, mais au plus tard à la prochaine gare
- contrôler le pantographe depuis le sol
- s'il ne détecte pas de dommage manifeste, il peut changer le pantographe ou, en cas de traction multiple, mettre hors service le véhicule concerné
- informer le chef-circulation et l'Helpdesk Matériel roulant
- poursuivre la marche.

ATTENTION

Si le pantographe défectueux risque de produire un court-circuit, il est interdit de poursuivre la marche. Le train doit alors être remorqué comme quand il n'y a pas de pantographe de rechange.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques/distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000833, version 12, 01.07.2023		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

09-10_20000833_V13_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [9.10]

Dérangements aux équipements de sécurité des trains

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Contrôle de la marche des trains	3
1.1	Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête	3
1.1.1	Circulation dans une zone de signalisation extérieure	3
1.1.2	Panne de l'équipement ZUB du véhicule	3
1.1.3	Mode d'exploitation «System Failure»	3
1.1.4	Émetteur de signal acoustique du contrôle de la marche des trains défectueux	4
1.1.5	Départ	4
1.2	Véhicules sans dispositif de contrôle de la marche des trains suffisant	4
2	Dispositif de sécurité	5
2.1	Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête	5
2.2	Accompagnement par l'accompagnateur de train	5



Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
13	1	Les PCT «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête sur les tronçons à adhérence» sont remplacées par les dispositions du document I-30111 [9.10] «Panne de contrôle de la marche des trains du véhicule de tête». Par souci de lisibilité, on parle davantage de «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête», puisque cette prescription d'exploitation s'applique uniquement aux chemins de fer à adhérence.
	2	Par souci de lisibilité, on parle davantage de «Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête», puisque cette prescription d'exploitation s'applique uniquement aux chemins de fer à adhérence.

1 Contrôle de la marche des trains

Complément au R 300.9, chiffre 10.3 «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête sur les tronçons à adhérence»

Par souci de lisibilité, on parle davantage de «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête», puisque cette prescription d'exploitation s'applique uniquement aux chemins de fer à adhérence.

1.1 Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête

1.1.1 Circulation dans une zone de signalisation extérieure

Si l'un des systèmes suivants tombe en panne, les restrictions émanant du chapitre «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête» s'appliquent:

- Signum (Arrêt automatique des trains)
- ZUB
- Module ETM
- ETM-S
- ETCS de véhicules équipés de l'ETCS BL2 en cas d'isolement conjoint du Signum, ZUB ou Module ETM
- ETCS de véhicules équipés de l'ETCS BL3
- Dispositif de sécurité, sauf dans le cas des véhicules équipés de l'ETCS BL3

1.1.2 Panne de l'équipement ZUB du véhicule

La levée du dérangement nécessite d'effectuer un reset de l'équipement ZUB du véhicule.

1.1.3 Mode d'exploitation «System Failure»

L'équipement ETCS d'un véhicule bascule dans le mode d'exploitation «System Failure» lorsqu'il détecte un dérangement critique du point de vue de la sécurité. Dans ce cas précis, la levée du dérangement nécessite d'effectuer une seule fois un reset de l'équipement ETCS du véhicule.

Si cela s'avère inefficace, isoler l'équipement ETCS du véhicule.

1.1.4 Émetteur de signal acoustique du contrôle de la marche des trains défectueux

Si l'émetteur de signal acoustique d'un des systèmes de contrôle suivants est défectueux, le véhicule peut circuler jusqu'à 6 heures sans restriction de vitesse:

- Équipement ETCS du véhicule (par exemple aucun son émis à l'annonce de restrictions de vitesse)
- Contrôle de la marche des trains (par exemple aucun son continu en cas d'«avertissement»)

Si l'émetteur de signal optique ne fonctionne pas non plus, alors le système de contrôle en question est considéré comme défectueux.

1.1.5 Départ

En cas de «panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête» et sur les véhicules dotés d'un équipement ETM-S, la vitesse maximale $v_{\max}$ de 40 km/h s'applique à chaque départ, jusqu'à ce que la tête du train ait atteint le prochain signal pour les trains. Cette restriction ne s'applique pas aux haltes pour lesquelles le prochain signal pour les trains est un signal avancé.

1.2 Véhicules sans dispositif de contrôle de la marche des trains suffisant

Une autorisation exceptionnelle est requise pour faire circuler des véhicules sans contrôle suffisant de la marche des trains.

Les véhicules dotés d'un équipement ETM-S ne disposent pas d'une surveillance en continu de la vitesse (ZUB); la vitesse maximale $v_{\max}$ est donc limitée à 80 km/h lorsqu'un seul mécanicien de locomotive se trouve dans la cabine de conduite.

2 Dispositif de sécurité

Complément au R 300.9, chiffre 10.4 «Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête sur les tronçons à adhérence»

Par souci de lisibilité, on parle davantage de «Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête», puisque cette prescription d'exploitation s'applique uniquement aux chemins de fer à adhérence.

2.1 Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête

En cas de dysfonctionnement du dispositif de sécurité sur un véhicule équipé de l'ETCS BL3, la réglementation «Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête» s'applique. Sur tous les autres véhicules, la réglementation «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête» s'applique.

2.2 Accompagnement par l'accompagnateur de train

En cas de dysfonctionnement du dispositif de sécurité sur un véhicule équipé de l'ETCS BL3, l'accompagnateur de train peut être engagé à titre d'accompagnateur.

Si l'accompagnateur de train est seul à bord du train, on procède comme suit:

- Si le train est composé de matériel roulant approprié pour des trains de voyageurs non accompagnés, l'accompagnateur de train reste dans la cabine de conduite et le train circule comme train non accompagné.
- Si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies, on applique le processus de départ pour les trains accompagnés, puis l'accompagnateur de train prend place dans la cabine de conduite.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2025	Propriétaire	PP-SQU
		Processus	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000831 Version 23, 15.12.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

09-11_20000831_V24_25_06_12_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [9.11]

Irrégularités aux véhicules

Table des matières

	Liste des modifications	3
1	Gestion des dérangements techniques	4
1.1	Fin de la prestation journalière	4
1.2	Au prochain entretien	4
1.3	Autocollant «STOP» pour verrous carrés	4
1.4	Véhicules soumis à des restrictions de vitesse	4
2	Interlocuteurs en cas de dérangements techniques	5
2.1	Helpdesk Matériel roulant	5
2.2	Organisations de support	5
2.3	Respect de la durée d'engagement	6
3	Restrictions en cas d'avaries aux véhicules moteurs	7
3.1	Avaries de la partie mécanique	7
3.1.1	Distance entre le chasse-corps et le rail	8
3.2	Avaries en cabine de conduite en tête du train	9
3.2.1	Cabine de conduite occupée pas en tête du train	9
3.2.2	Vitre extérieure de la cabine de conduite	9
3.2.3	Rétroviseurs / systèmes défectueux	9
3.3	Enclenchement sous une ligne de contact dont la tension n'est pas correcte	9
4	Avaries au matériel remorqué	10
4.1	Avaries à la suspension à ressorts hélicoïdaux	10
4.2	Avaries à la suspension à ressorts flexicoil	10
4.2.1	Spire d'extrémité cassée	10



4.2.2	Spire cassée entre les spires d'extrémité	10
4.3	Avaries à la suspension pneumatique	11
4.4	Autres types de ressort	11
4.5	Boîte très chaude.	11
4.6	Fenêtres endommagées	12
4.7	Fenêtres à soufflet ouvertes	13
4.8	Tension de batteries insuffisante	13
4.9	Avarie de l'anti-enrayeur	13
4.10	Dérangements au système de détection d'incendie/dispositif de lutte contre les incendies	13
5	Acheminement sur Diplory.	14
6	Dérangements aux portes	15
6.1	Portes d'accès isolées	15
6.1.1	Isolation des portes avariées avec commande sélective des portes.	15
6.1.2	Isolation des portes avariées avec commande non sélective des portes	15
6.2	Marche avec portes d'accès isolées	15
6.2.1	Voitures avec des voyageurs à leur bord - Circulation sans restrictions	15
6.2.2	Voitures avec des voyageurs à leur bord - Circulation jusqu'à la fin de la prestation journalière	16
6.2.3	Voitures sans voyageurs	16
6.3	Marchepieds escamotables et rabattables défectueux	16
6.4	Allumage de la lampe témoin rouge de contrôle des portes	17
6.4.1	Allumage bref de la lampe témoin rouge de contrôle des portes.	17
6.4.2	Allumage continu de la lampe témoin rouge de contrôle des portes.	17
7	Contrôle des véhicules ayant déraillé	17
8	Défaillance totale des feux avant.	18
9	Défaillance du sifflet de locomotive	18
9.1	Sifflet de locomotive/Typhon	18
10	Dérangements aux appareils de mesure de la vitesse et de sauvegarde des données.	19
10.1	Dérangement à l'indicateur de vitesse.	19
10.2	Système d'inscription défectueux	19
11	Dérangements aux dispositifs de demande de freinage d'urgence/de pontage du frein d'urgence.	20
11.1	Dérangements aux dispositifs NBA/NBÜ.	20
11.1.1	Tronçon prescrivant un dispositif NBA / NBÜ	20

11.2	Tension de batteries insuffisante.	20
12	Dérangements aux moyens de communication	21
12.1	CabRadio défectueuse	21
12.1.1	Tronçons ETCS L2	21
12.1.2	Reste du réseau	21

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
24	4.6	Précision: les vitres endommagées de portes frontales doivent être sécurisées au moyen d'un film adhésif pour la protection des voyageurs. Si la porte frontale concernée se trouve en queue du train ou du côté de la cabine de conduite, l'intégralité de la plate-forme doit être interdite aux voyageurs jusqu'à ce que la vitre soit sécurisée par du film adhésif.
	5	Les restrictions applicables aux différents types de Diplory sont répertoriées dans un tableau. Le Diplory universel de la société Zweiweg a été ajouté.
23	4.3	Lorsque la suspension pneumatique est purgée au moyen de la valve de purge, il n'est pas nécessaire de patienter 10 minutes dans le cas des véhicules à deux étages.
	6	Tous les chiffres traitant des dérangements aux portes ont été déplacés vers un chapitre séparé, intitulé «Dérangements aux portes», qui fait partie intégrante des prescriptions [9.11] «Dérangements aux véhicules», puis regroupés, restructurés et expliqués en détail. Les prescriptions concernant le pontage du blocage de la traction en mode d'exploitation UIC à 18 pôles sur les Re 460 ont été déplacées vers le livret de matériel roulant.



1 Gestion des dérangements techniques

Complément du R 300.9, chiffre 11.1 «Principe»

1.1 Fin de la prestation journalière

L'expression «Fin de la prestation journalière» signifie que le véhicule doit être réparé ou différé dans les 24 heures qui suivent. Les trajets directs jusqu'au site de maintenance sont également autorisés ultérieurement, à condition de respecter les restrictions prescrites.

1.2 Au prochain entretien

L'expression «Au prochain entretien» signifie que le dérangement détecté lorsque le véhicule était en exploitation sera réparé lors du prochain entretien du véhicule. Si cela s'avère impossible, le véhicule peut continuer à circuler, mais il est soumis à des restrictions d'utilisation précises. Le véhicule doit être réparé ou différé dès sa prochaine entrée dans un centre d'entretien à des fins de maintenance.

1.3 Autocollant «STOP» pour verrous carrés

Chez CFF Voyageurs, il est possible d'apposer un autocollant rond portant la mention «STOP» sur les verrous carrés/verrous à clé carrée non utilisables en raison d'un dérangement quelconque. Cette tâche incombe généralement aux diagnosticiens/au personnel technique dès lors qu'un composant s'avère défectueux. Cela permet d'éviter toute manipulation fortuite des composants en question, ce qui risquerait d'engendrer des dommages en présence d'un dysfonctionnement évident.

Seul le personnel technique est autorisé à manipuler les verrous carrés/verrous à clé carrée recouverts d'un tel autocollant, et ce uniquement après en avoir reçu l'autorisation par le Helpdesk Matériel roulant ou après avoir consulté le texte descriptif SAP correspondant.

1.4 Véhicules soumis à des restrictions de vitesse

Tous les véhicules soumis à des restrictions de vitesse doivent être identifiés en conséquence, avec indication de leur vitesse maximale sur le côté dans la zone réservée aux étiquettes. Cette mesure s'applique également aux véhicules acheminés directement dans un établissement du service d'entretien.

2 Interlocuteurs en cas de dérangements techniques

Complément du R 300.9, chiffre 11.2 «Premières constatations»

2.1 Helpdesk Matériel roulant

Les organisations de support sont désignées dans les présentes prescriptions par "Helpdesk Matériel roulant".

Le Helpdesk Matériel roulant est l'interlocuteur central du personnel des trains et des locomotives pour toutes les annonces de dérangements techniques au matériel roulant.

Cette organisation de support assiste le personnel roulant dans le cadre de la gestion et de la suppression des dérangements. Tous les dérangements doivent être annoncés.

2.2 Organisations de support

Propriétaire du véhicule	Support Organisation	N° tél.	
CFF PV	First Level Support Lenkung S-Bahn Zürich	GSM-R 1832 GSM-R 1853	0512 20 60 40 0512 22 18 53
SOB	Transportleitstelle Fahrzeuge	071 354 72 15	transportleits- telle@sob.ch
Tilo	TILODESK	051 281 99 11	
SBB GmbH	Flottenmanager	+49 171 1895 517	marcel.hoefer @sbb- deutschland.de
Thurbo AG	Dispo	+41 (0)71 554 01 60	dispo@thurbo.ch

2.3 Respect de la durée d'engagement

Après l'annonce effectuée, la responsabilité de ne pas laisser circuler un véhicule avec restriction plus longtemps qu'autorisé revient, pour les véhicules de

- CFF PV, Tilo, RegioAlps et de SBB GmbH, aux services de régulation de Trafic régional et Grandes lignes;
- SOB, auprès de SOB T-BP-TL;
- Turbo, à la Dispo de Turbo.
- Des instructions séparées sont établies pour les TRAVYS et les CJ.

3 Restrictions en cas d'avaries aux véhicules moteurs

Complément du R 300.9, chiffre 11.3 «Mesures à prendre pour certaines irrégularités»

3.1 Avaries de la partie mécanique

Pour connaître les restrictions spécifiques aux véhicules, consulter les livrets de matériel roulant et/ou les manuels d'utilisation.

A une ou plusieurs boîtes d'essieu	V _{max.}
1 ressort hélicoïdal cassé	100 km/h
les deux ressorts hélicoïdaux cassés	60 km/h

Pièce de suspension cassée (ressort, chandelle)	V _{max.}
si libre jeu de l'essieu avant pas entravé, respectivement si boîtes d'essieu pas calées	30 km/h
si libre jeu de l'essieu avant entravé et boîtes d'essieu pas calées	15 km/h

Boîte d'essieux	V _{max.}
Après une constatation de boîte chaude	30 km/h

Pantographe endommagé	V _{max.}
si seulement attaché, provisoirement en position basse	80 km/h
si assuré par un centre d'entretien en position basse: V _{max.} indiquée sur le formulaire «Avis au personnel des locomotives»	

Bielles motrices ou d'accouplement démontées	V _{max.}
paralyser le frein de l'essieu moteur correspondant	40 km/h

bandage disloqué ou déplacé	V _{max}
Lorsqu'un déplacement latéral ou la séparation avec le corps de la roue est à craindre, la poursuite de la marche est interdite. Le véhicule doit être inspecté par du personnel qualifié et l'option de poursuite de la marche/de course d'acheminement doit être réévaluée (CFF PV selon EAA 20098525).	0 km/h
Lorsqu'un déplacement latéral ou la séparation avec le corps de la roue n'est pas à craindre:	
■ isoler le moteur de traction et le frein de l'essieu concerné	30 km/h
■ après un contrôle dans une installation d'entretien, remorquage avec frein paralysé sur l'essieu concerné	60 km/h

3.1.1 Distance entre le chasse-corps et le rail

Pour diverses raisons (rupture du support au véhicule, rupture de suspension ou à la suite d'une collision avec un objet lourd), il est possible que le chasse-corps ne dispose plus d'une distance suffisante par rapport à la voie. Le véhicule concerné n'est plus autorisé à circuler si cette distance est inférieure à 80 mm.

3.2 Avaries en cabine de conduite en tête du train

3.2.1 Cabine de conduite occupée pas en tête du train

Quand le train n'est pas conduit depuis la cabine de conduite en tête du train, la vitesse maximale $v_{\max}$ est limitée à 40 km/h.

Conditions:

- la première cabine de conduite de la rame est occupée par un mécanicien de locomotive;
- le frein à air et le sifflet fonctionnent en tête du train.
- Tenir compte des restrictions en lien avec le chiffre «Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête».

Dans les autres cas, il est interdit de poursuivre la marche.

3.2.2 Vitre extérieure de la cabine de conduite

Les dommages suivants nécessitent de rouler à une $v_{\max}$ de 80 km/h:

- la vitre frontale présente une fissure, un trou ou une marque d'impact (diamètre de la dégradation supérieur à 5 cm);
- il manque une vitre latérale en cabine de conduite.

3.2.3 Rétroviseurs / systèmes défectueux

Les rétroviseurs et systèmes défectueux de rétrovision par caméra doivent être signalés au «Helpdesk Matériel roulant». Le train peut poursuivre sa marche sans restriction.

Il convient d'utiliser les autres moyens disponibles (instruments, indicateurs de dérangement, écran de diagnostic, essai de roulement ou ouverture des fenêtres) pour assurer la surveillance du train et contrôler les anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de l'exploitation.

3.3 Enclenchement sous une ligne de contact dont la tension n'est pas correcte

Lorsqu'un véhicule moteur a été enclenché sous une ligne de contact dont la tension n'est pas correcte, il doit être acheminé pour contrôle aux ateliers industriels les plus proches. Il ne doit plus être enclenché tant que le contrôle n'a pas été effectué.

4 Avaries au matériel remorqué

Complément du R 300.9, chiffre 11.3 «Mesures à prendre pour certaines irrégularités»

Les mêmes restrictions sont valables pour la partie des voitures des rames automotrices, sauf si une autre prescription est décrite dans le livret de matériel roulant correspondant.

Les véhicules avariés qui présentent un danger pour l'exploitation doivent être immédiatement différés.

Lorsque l'observation de quelque chose d'exceptionnel (incendie, importante décharge disruptive, bruits anormalement forts ou inhabituels) dont la cause ne peut pas être trouvée par contrôle est annoncée sur un véhicule, il faut appeler en renfort le mécanicien de locomotive ou, au besoin, le service technique pour un autre contrôle. Si la cause du problème ne peut pas être clairement établie, on différera le véhicule concerné.

Si l'accompagnateur de train resp. le mécanicien de locomotive constate des dégâts ou des souillures importantes sur des voitures, il établit une annonce de dérangement au service compétent.

4.1 Avaries à la suspension à ressorts hélicoïdaux

Voitures à retirer et à acheminer à $v_{\max}$. 100 km/h jusqu'à l'atelier approprié le plus proche, resp. jusqu'au réseau propriétaire.

4.2 Avaries à la suspension à ressorts flexicoil

4.2.1 Spire d'extrémité cassée

Voiture à retirer et à acheminer à $v_{\max}$. 100 km/h jusqu'à l'atelier approprié le plus proche, respectivement jusqu'au réseau propriétaire.

4.2.2 Spire cassée entre les spires d'extrémité

Voiture à retirer et à acheminer à $v_{\max}$. 60 km/h jusqu'à l'atelier approprié le plus proche, respectivement jusqu'au réseau propriétaire.

4.3 Avaries à la suspension pneumatique

Quand des véhicules circulent en marche de secours (p. ex. en présence d'une avarie ou sans conduite d'alimentation reliée), il faut, dans la mesure du possible, inviter les voyageurs à prendre place dans une autre voiture.

La suspension pneumatique doit être désactivée lorsque le véhicule est à l'arrêt. Il est nécessaire d'attendre 10 minutes pour les véhicules à deux étages, le temps que la caisse s'abaisse en position de marche de secours. Lorsque la suspension pneumatique est purgée au moyen de la valve de purge, aucun temps d'attente ne doit être observé.

En cas de dérangement à la suspension pneumatique, il est toujours nécessaire d'abaisser les deux bogies sur chaque caisse, à l'exception des bogies Jakob.

Les véhicules avec une suspension pneumatique endommagée doivent être différés le plus tôt possible, au plus tard à la «fin de la prestation journalière».



Autres restrictions selon le livret de matériel roulant à observer.

4.4 Autres types de ressort

Différer les véhicules dont un ressort à lames, à barre de torsion ou un ressort parabolique est cassé.

4.5 Boîte très chaude

(constaté hors installation ICT de contrôle)

Les véhicules avec des boîtes très chaudes doivent être différés à la prochaine gare appropriée. La vitesse maximale est de 30 km/h.

Les véhicules provisoirement remis en état de rouler sont classés en queue des trains pour leur transfert à l'atelier le plus proche.

4.6 Fenêtres endommagées

Les véhicules endommagés doivent être annoncés au Helpdesk Matériel roulant ou au service concerné du chemin de fer propriétaire.

Restriction

- La vitesse maximale de pleine voie est limitée à 160 km/h.

Mesures

- Le retrait des voitures défectueuses sera organisé par l'Helpdesk Matériel roulant ou par le service concerné du chemin de fer propriétaire

Les mesures suivantes permettront de limiter les conséquences du dommage:

- les voitures comprenant des fenêtres endommagées ou manquantes seront si possible fermées
- les fenêtres endommagées seront dès que possible largement recouvertes d'un film plastique provisoire, si nécessaire débordant jusque sur la tôle extérieure
- bris uniquement de la vitre intérieure d'un verre isolant:
en fonction de la situation, on prendra des mesures adéquates pour protéger le compartiment intérieur afin que personne ne risque d'être blessé par des éclats ou des morceaux de verre. Les voyageurs seront autant que possible invités à prendre place dans d'autres compartiments
- les vitres endommagées de portes frontales doivent être sécurisées au moyen d'un film adhésif pour la protection des voyageurs.

Si la porte frontale concernée se trouve en queue du train ou du côté de la cabine de conduite, l'intégralité de la plate-forme doit être interdite aux voyageurs jusqu'à ce que la vitre soit sécurisée par du film adhésif.

Sans restriction de vitesse

- Les fenêtres de porte d'extrémité seront recouvertes d'adhésif à l'intérieur du train.
- Aucune limitation de vitesse n'est requise si les vitres des fenêtres ne présentent que de simples fissures (c'est-à-dire ne traversant pas la vitre de bout en bout et dépourvues de toute ramification).

4.7 Fenêtres à soufflet ouvertes

La vitesse maximale de pleine voie est limitée à 160 km/h si toutes les fenêtres à soufflet des voitures accessibles aux voyageurs ne sont pas fermées.

4.8 Tension de batteries insuffisante

En cas d'absence prolongée de recharge des batteries (ligne de train, disjoncteur principal de la voiture ou disjoncteur de protection principal déclenché, témoin de contrôle «Haute tension» éteint), la batterie se décharge et la tension de batterie devient insuffisante.

En cas de tension de batterie insuffisante, les installations suivantes des voitures sont hors service:

- dispositif anti-enrayeur électronique (Voir le chiffre 4.9 «Avarie de l'anti-enrayeur»)
- fermeture des portes
- indicateur rouge/vert de l'état du frein d'immobilisation
- frein magnétique sur rails
- demande de freinage d'urgence, dispositif de pontage du frein d'urgence
- commande de freins R dépendant de la vitesse

4.9 Avarie de l'anti-enrayeur

A la prochaine gare d'arrêt, placer le commutateur de régime de frein du véhicule concerné en position RIC / V. Si ces positions n'existent pas, paralyser le frein du véhicule.

Eviter autant que possible les forts freinages lorsque les conditions d'adhérence sont mauvaises.

4.10 Dérangements au système de détection d'incendie/dispositif de lutte contre les incendies

Il convient de signaler à l'Helpdesk Matériel roulant chaque véhicule dont le système de détection d'incendie/dispositif de lutte contre les incendies est en dérangement ou pour lequel la transmission ne s'effectue pas correctement (test BMA non concluant), et ce sur l'ensemble du réseau et de le réparer au premier entretien suivant.

Respecter en outre les restrictions définies dans P 20000808 [5.1] «Formation des trains», au chiffre «Conditions d'accès au LBT, GBT et CBT».



5 Acheminement sur Diplory

Complément du R 300.9, chiffre 11.3 «Mesures à prendre pour certaines irrégularités»

Avant tout acheminement dans un convoi, le service technique responsable du véhicule contrôlera ce dernier ainsi que le montage correct du Diplory (CFF PV selon BBA 20256400).

Le collaborateur du service technique prend les décisions suivantes:

- utilisation de perches d'attelage si la différence entre tampons est trop importante,
- classement en train spécial en tenant compte des freins paralysés,
- détermination «gabarit de chargement respecté» ou «gabarit de chargement dépassé» et clarification des conditions d'acheminement.

Diplory	V _{max}	V _{max} sur aiguilles 40 km/h en déviation
Typ «SBB»	40 km/h	10 km/h
Typ «Mulhouse»	25 km/h	10 km/h
Diplory universel de la société Zweiweg	Diplory sous l'essieu 40 km/h jusqu'à 35 t de charge	5 km/h
	Dépanneuse auxiliaire de bogie 25 km/h jusqu'à 45 t de charge	5 km/h

Si l'appui sur Diplory n'est pas idéal, il incombe au service technique de fixer la vitesse maximale.

Contrôler les essieux du Diplory (température des boîtes) comme suit:

- première mesure après 5 kilomètres,
- deuxième mesure après 5 kilomètres supplémentaires,
- répétition de la mesure tous les 10 kilomètres.

6 Dérangements aux portes

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.1 «Portes extérieures, parois latérales et toits coulissants ouverts»

6.1 Portes d'accès isolées

Les portes d'accès avariées doivent être isolées.

L'étiquette «Porte inutilisable» doit être apposée sur chaque porte d'accès isolée. Le motif de l'isolation doit être indiqué sur l'étiquette «Porte inutilisable» en cochant la case adéquate.

Quand des portes d'accès sont isolées, vérifier impérativement qu'elles ne peuvent pas être ouvertes en poussant ou tirant dessus. Cela permet d'éviter que des portes isolées ne s'ouvrent par exemple lors du croisement de trains dans un tunnel.

6.1.1 Isolation des portes avariées avec commande sélective des portes

Dans le cas des trains en service avec commande sélective des portes, seule la porte d'accès avariée doit être isolée et munie de l'étiquette ad hoc.

6.1.2 Isolation des portes avariées avec commande non sélective des portes

Dans le cas des trains en service avec commande non sélective des portes, les deux portes d'accès de la même plate-forme doivent être isolées et munies de l'étiquette ad hoc.

6.2 Marche avec portes d'accès isolées

6.2.1 Voitures avec des voyageurs à leur bord - Circulation sans restrictions

Les véhicules dont certaines portes d'accès sont condamnées peuvent circuler avec des voyageurs à bord, à condition que sur chaque plate-forme une porte d'accès au minimum soit utilisable sans restriction.

Les véhicules dont aucune des portes d'accès situées à hauteur des plates-formes n'est utilisable sans restriction peuvent circuler avec des voyageurs à leur bord, à condition que l'accès au véhicule voisin soit assuré et que toutes les portes d'accès de la plate-forme la plus proche sur la voiture voisine puissent être utilisées sans restriction.

Dans le cas des voitures sans portes d'accès pour les voyageurs (comme les WRm), toutes les portes d'accès de la plate-forme la plus proche sur la voiture voisine doivent être utilisables.



6.2.2 Voitures avec des voyageurs à leur bord - Circulation jusqu'à la fin de la prestation journalière

Dans les cas suivants, les voitures ne peuvent rester en service avec des voyageurs à leur bord que «jusqu'à la fin de la prestation journalière» en raison des possibilités restreintes d'évacuation:

- voiture à deux étages dont toutes les portes d'accès sont fermées d'un même côté;
- trains composé de voitures comptant deux portes de chaque côté et dont trois portes d'accès voisines sont isolées d'un même côté du train;
- rames automotrices composées de caisses comptant une porte de chaque côté et dont deux portes d'accès voisines sont isolées d'un même côté du train;
- partie de train dont plus de la moitié des portes d'accès situées d'un même côté sont isolées;
- voiture dont toutes les portes sont isolées, alors que toutes les portes d'accès de la plate-forme la plus proche sur la voiture voisine sont utilisables;
- voitures sans portes d'accès pour les voyageurs (comme les WRm), lorsque les portes d'accès de la plate-forme la plus proche sur la voiture voisine ne sont pas toutes utilisables.

6.2.3 Voitures sans voyageurs

Les voitures dont d'autres portes que celles indiquées au chiffre 6.2.2 «Voitures avec des voyageurs à leur bord - Circulation jusqu'à la fin de la prestation journalière» doivent être isolées ne peuvent pas être utilisées pour transporter des voyageurs.

6.3 Marchepieds escamotables et rabattables défectueux

Si un marchepied escamotable n'est pas complètement rentré ou qu'un marchepied rabattable ne s'est pas parfaitement rabattu, il doit être amené en position finale et isolé. En règle générale, il convient d'isoler toute la porte d'accès.

La poursuite de la marche est interdite si des marchepieds escamotables ou rabattables sont déployés. Le véhicule concerné doit alors être retiré à la vitesse d'un homme au pas, avec un contrôle sur place.

Se référer au livret de matériel roulant pour connaître les éventuelles exceptions.

6.4 Allumage de la lampe témoin rouge de contrôle des portes

6.4.1 Allumage bref de la lampe témoin rouge de contrôle des portes

Si la lampe témoin rouge de contrôle des portes s'allume brièvement pendant la marche, cette dernière peut être poursuivie dans les situations suivantes:

- en cas de croisement avec d'autres trains,
- dans un tunnel.

Dans les autres cas, la vitesse doit être réduite jusqu'à ce que le scintillement s'arrête. S'il s'avère qu'une porte d'accès est ouverte, le train doit être arrêté immédiatement et la porte refermée.

6.4.2 Allumage continu de la lampe témoin rouge de contrôle des portes

Si la lampe témoin rouge de contrôle des portes est allumée ou que le dispositif de contrôle des portes est défectueux, le train ne peut pas poursuivre son trajet avec des voyageurs à son bord.

Si les conditions suivantes sont remplies, le train peut circuler tout au plus jusqu'à la «fin de la prestation journalière» lorsque le blocage de la traction est ponté et/ou que la lampe témoin rouge de contrôle des portes est allumée:

- le contrôle effectué sur place des deux côtés suite à la détection du dérangement a révélé que toutes les portes étaient fermées et que les marchepieds escamotables étaient rentrés;
- avant chaque départ, les portes et les marchepieds escamotables qui ont été ouverts durant l'arrêt du train font l'objet d'un contrôle effectué sur place.

7 Contrôle des véhicules ayant déraillé

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.3 «Véhicules ayant déraillé»

Après l'enraillement, les véhicules ayant déraillé ne peuvent être remis en service sans restrictions qu'avec l'assentiment du service technique.

Si des véhicules ayant déraillé demeurent aptes à circuler, ils peuvent être acheminés sans cet assentiment à $v_{\max}$ 40 km/h jusqu'au prochain atelier/à la prochaine gare appropriée. Si un élément de suspension est cassé, on circulera à $v_{\max}$ 30 km/h.

8 Défaillance totale des feux avant

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.4 «Défaillance totale des feux avant»

Une défaillance totale des feux avant signifie qu'aucun feu blanc n'est fonctionnel à l'avant du train.

9 Défaillance du sifflet de locomotive

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.5 «Défaillance du sifflet de locomotive»

9.1 Sifflet de locomotive/Typhon

Type de dérangement	Restrictions
■ Défaillance du sifflet de locomotive ou ■ Ton (grave et aigu) du typhon défectueux	Circulation en marche à vue
Ton (grave ou aigu) du typhon défectueux	$v_{\max}$ 160 km/h

10 Dérangements aux appareils de mesure de la vitesse et de sauvegarde des données

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.7 «Panne de l'indicateur de vitesse»

10.1 Dérangement à l'indicateur de vitesse

En cas de panne de l'indicateur de vitesse, la vitesse maximale est de 120 km/h.

Le véhicule dont l'indicateur de vitesse est en panne peut continuer à circuler en tête d'un convoi jusqu'à la «fin de la prestation journalière» tout au plus.

Le fonctionnement du dispositif de sécurité doit être contrôlé.

L'indicateur de vitesse est considéré comme en panne dans les cas suivants:

- signalisation d'un dérangement sur l'indicateur de vitesse,
- activation rouge sur l'indicateur de vitesse,
- cassure de l'indicateur électronique du DMI E2W (système Siemens).

Les véhicules suivants peuvent continuer à circuler sans aucune limitation de vitesse, même lorsque leur indicateur de vitesse est défaillant:

- véhicules disposant d'un indicateur de vitesse de remplacement sur l'écran de diagnostic,
- véhicules ETCS BL3 dont au moins l'un des dispositifs d'affichage de la vitesse - numérique (chiffre) ou analogique (aiguille) - est intact.

10.2 Système d'inscription défectueux

Un véhicule dont le système d'inscription des données de parcours est défectueux ne peut circuler en tant que véhicule de tête que jusqu'à la gare terminale. Il est permis, à titre exceptionnel, de retourner au point de départ.

11 Dérangements aux dispositifs de demande de freinage d'urgence/de pontage du frein d'urgence

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.8 «Panne du dispositif d'inhibition du frein d'urgence / panne du dispositif de demande de freinage d'urgence»

11.1 Dérangements aux dispositifs NBA/NBÜ

Le dispositif de demande de freinage d'urgence et le dispositif d'inhibition du frein d'urgence sont considérés en dérangement lorsque:

- le contrôle a échoué;
- le NBA/NBÜ est déclenché;
- le NBA/NBÜ affiche un dérangement.

Les véhicules présentant un dérangement aux dispositifs NBA/NBÜ doivent être annoncés au Helpdesk Matériel roulant sur l'ensemble du réseau et ne doivent circuler que jusqu'à la prochaine échéance d'entretien.

11.1.1 Tronçon prescrivant un dispositif NBA / NBÜ

Si un dérangement au dispositif de pontage du frein d'urgence resp. de demande de freinage d'urgence ne peut pas être levé, la course peut être démarrée dans la gare de départ ou être poursuivie dans une gare intermédiaire. La suite de la procédure devra être clarifiée avec le chef-circulation au plus tard lors du dernier arrêt avant le franchissement d'un tronçon prescrivant un dispositif NBA ou NBÜ.

11.2 Tension de batteries insuffisante

Lorsque l'on doit franchir un tronçon sur lequel un équipement NBA ou NBÜ est prescrit avec des véhicules dont la tension de batteries est insuffisante, aucun voyageur n'est admis dans les voitures concernées.

12 Dérangements aux moyens de communication

Complément du R 300.9, chiffre 11.3.9 «Panne du système de communication en cas de transmission en phonie pour trains»

12.1 CabRadio défectueuse

12.1.1 Tronçons ETCS L2

Si la CabRadio du véhicule en tête est défectueuse, il est interdit d'entrer sur des tronçons ETCS L2.

12.1.2 Reste du réseau

Si la CabRadio du véhicule en tête est défectueuse, il est possible de circuler sur le reste du réseau jusqu'à la «fin de la prestation journalière».

L'interface utilisateur dédiée à la CabRadio doit être activée sur le téléphone portable. Cette interface permet d'utiliser les fonctionnalités essentielles de la CabRadio, sauf celle de l'appel d'urgence.

Il faut s'assurer que le téléphone portable fonctionne parfaitement et qu'il se trouve à portée de main.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000832, Version 09, 13.12.2020		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

09-12_20000832_V10_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [9.12]

Dérangements aux freins

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Dérangements aux freins des véhicules	2
1.1	Dérangement au frein du véhicule de tête	2
1.1.1	Robinet de mécanicien du véhicule de tête inutilisable	2
1.1.2	Frein à air du véhicule de tête paralysé	2
1.2	Frein à air d'une rame automotrice paralysé	2
1.3	Voitures: réduction du poids-frein	2

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
10	Ancien ch. 1.3	Les données des véhicules qui y figuraient encore ont été déplacées dans les livrets de matériel roulant.
09	1.3	Locomotives de Cargo et véhicules réformés supprimés
08	1.2	■ Précisions concernant le frein à air d'une rame automotrice paralysé
	1.4	■ Ajout du chapitre Voitures: réduction du poids-frein

1 Dérangements aux freins des véhicules

Complément du R 300.9, chiffre 12.1 «Dérangement aux freins»

1.1 Dérangement au frein du véhicule de tête

1.1.1 Robinet de mécanicien du véhicule de tête inutilisable

Si le robinet de mécanicien du véhicule de tête est inutilisable, il faut opter pour la conduite indirecte.

1.1.2 Frein à air du véhicule de tête paralysé

Si le frein automatique du véhicule de tête doit être paralysé, la poursuite de la marche est interdite.

1.2 Frein à air d'une rame automotrice paralysé

Si, sur une rame automotrice, des freins de la voiture de tête ou de queue sont paralysés, on peut circuler sans restriction de vitesse selon le rapport de freinage. Du point de vue de la technique de freinage, la rame automotrice est considérée comme un seul véhicule.

1.3 Voitures: réduction du poids-frein

Si, sur une voiture, seule une partie du frein est paralysée, il est possible de compter la part correspondant au frein intact et contrôlé.

Pour le calcul, la valeur du frein R (noir) peut au maximum être utilisée.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	15.12.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000834, Version 12, 01.07.2023		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

09-13_20000834_V13_23_11_18_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [9.13]

Danger et accidents

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Procédure en cas d'irrégularités	3
2	Mesures immédiates	3
2.1	Mesures à prendre par le mécanicien de locomotive	3
2.1.1	Ligne de train, «Arrêt d'urgence climatisation»	3
2.1.2	Courant d'asservissement	3
2.1.3	Avant de quitter la cabine de conduite	3
2.2	Mesures à prendre par l'accompagnateur de train	4
2.2.1	Le mécanicien de locomotive ne peut pas être contacté.	4
2.2.2	Avant de quitter le train	4
2.3	Arrêt d'urgence par l'accompagnateur de train	5
2.3.1	Arrêt d'urgence PT	5
2.3.2	Mesures à prendre par le mécanicien de locomotive	5
2.3.3	Poursuite de la marche	5
3	Demande de freinage d'urgence, pontage du frein d'urgence	6
3.1	Annonces et affichages KIS	6
4	Signaux de détresse des voyageurs	7
4.1	Signal de détresse	7
5	Incendie	8
5.1	Principe	8
5.2	Fonctionnement d'un détecteur d'incendie	8
5.3	Dispositifs de lutte contre l'incendie	8
5.4	Tâches du mécanicien de locomotive	9

5.5	Tâches de l'accompagnateur de train	10
5.6	Poursuite de la marche	11

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
13	2.3.2	En cas d'arrêt d'urgence ordonné par l'accompagnateur de train, certaines CabRadios ne peuvent pas afficher le message «STOP STAFF». Si tel est le cas, le numéro «1839» est indiqué à l'écran.
	3	Principe indiqué en premier lieu: En cas d'actionnement du frein d'urgence, arrêter immédiatement le convoi en veillant toutefois à ce que le train ne s'immobilise pas à l'intérieur d'un tunnel ou sur un pont.
12	2.3	■ Incorporation du document P 20361547 «Arrêt d'urgence par l'agent de train». ■ Autre code de fonction ajouté pour l'émission d'un arrêt d'urgence.
	5.4	Les tâches du mécanicien de locomotive en cas d'incendie ont été remaniées et ordonnées différemment.
11	1	Nouveau chiffre «Procédure en cas d'irrégularités» correspondant à la prescription du P 20001833 «Traitement des formulaires et des enveloppes de prestations».
	5.6	Remaniement et développement du chiffre sur la poursuite de la marche après un incendie ou une alarme incendie. Le contenu du chiffre 5.7 «Dérangements» a été déplacé vers le [9.11] «Dérangements aux véhicules» (P 20000831).

1 Procédure en cas d'irrégularités

Complément du R 300.9, chiffre 13.1 «Comportement de manière générale»

En cas d'irrégularités, tous les formulaires d'ordres, bulletins de freinage, marches, bandes et disques tachygraphiques disponibles qui sont afférents au convoi concerné doivent immédiatement être remis au service supérieur.

2 Mesures immédiates

Complément du R 300.9, chiffre 13.4 «Diminuer le danger»

2.1 Mesures à prendre par le mécanicien de locomotive

2.1.1 Ligne de train, «Arrêt d'urgence climatisation»

Afin de prévenir les accidents à haute tension et l'aspiration de fumées et de gaz toxiques, le mécanicien de locomotive engage les mesures suivantes:

- déclenchement de la ligne de train;
- actionnement de la touche lumineuse «Arrêt d'urgence climatisation».

Ces mesures s'appliquent dans les cas suivants:

- en cas de danger;
- incidents majeurs à proximité de la voie;
- en cas de dépression dans la conduite générale;
- en cas d'actionnement du frein d'urgence ou de demande de freinage d'urgence.
- croisement de trains à vapeur, pour éviter l'activation du système de détection d'incendie.

2.1.2 Courant d'asservissement

Ne pas déclencher le courant d'asservissement afin de maintenir l'alimentation de la radio sol-trains et du signal d'alerte

2.1.3 Avant de quitter la cabine de conduite

- Assurer le convoi au moyen du frein à air et des freins d'immobilisation.
- Renseigner les voyageurs (causes, directives de sécurité, etc.).
- Laisser une notice bien visible avec son propre numéro d'appel sur le pupitre de conduite.
- Assurer sa propre protection.



2.2 Mesures à prendre par l'accompagnateur de train

Lors d'un dérangement inconnu ou en cas d'incendie, éviter autant que possible d'actionner le frein d'alarme du train dans un tunnel ou sur un pont.

Prendre immédiatement contact avec le mécanicien de locomotive pour se renseigner sur les causes et déterminer les mesures à prendre.

2.2.1 Le mécanicien de locomotive ne peut pas être contacté

- Actionner un frein d'alarme ou ouvrir un robinet d'accouplement de la conduite générale avant de rejoindre le mécanicien de locomotive.
- Se mettre en liaison avec le CGT et demander l'aide nécessaire si le mécanicien de locomotive ne l'a pas déjà fait.

2.2.2 Avant de quitter le train

- Renseigner les voyageurs (causes, directives de sécurité, etc.).
- Assurer sa propre protection.

2.3 Arrêt d'urgence par l'accompagnateur de train

2.3.1 Arrêt d'urgence PT

L'accompagnateur de train peut émettre un arrêt d'urgence sur son téléphone portable en appuyant au moins 9 fois sur la touche d'activation. Le téléphone portable doit pour ce faire être enregistré sous un code de fonction compris entre 10 - 18, 25 - 29 ou 88.

L'accompagnateur de train peut émettre l'arrêt d'urgence PT uniquement quand:

- il faut arrêter immédiatement le train,
- il n'est possible ni de téléphoner, ni d'atteindre le frein d'alarme et
- la vie ou l'intégrité physique de l'accompagnateur de train est menacée (autoprotection).

2.3.2 Mesures à prendre par le mécanicien de locomotive

Lorsque la CabRadio reçoit un arrêt d'urgence émis par l'agent de train:

- le message «STOP STAFF» ou le numéro «1839» s'affiche sur la CabRadio;
- le message «Nothalt - sofort anhalten! Arrêt de secours - s'arrêter immédiatement! Fermate d'emergenza - Fermarsi immediatamente!» retentit via le haut-parleur de plafond.

Le mécanicien doit:

- arrêter immédiatement le convoi, même dans les tunnels et sur les ponts;
- allumer le signal d'alerte;
- émettre un appel d'urgence;
- prendre contact avec le chef de train (FC 10). S'il est impossible de joindre le chef de train, le mécanicien prend contact avec un autre agent de train ou clarifie les faits sur place.

2.3.3 Poursuite de la marche

Avant de poursuivre la marche, il est nécessaire d'identifier l'accompagnateur de train qui a émis l'arrêt d'urgence PT et de connaître la raison pour laquelle il l'a fait. Les accompagnateurs de train et le mécanicien se concertent sur la marche à suivre. Le mécanicien demande l'autorisation pour la poursuite de la marche au chef-circulation.

3 Demande de freinage d'urgence, pontage du frein d'urgence

En cas d'actionnement du frein d'urgence, arrêter immédiatement le convoi.

Le mécanicien de locomotive peut être amené à quitter la demande de freinage d'urgence ou à ponter le frein d'urgence pour éviter que le train ne s'immobilise à l'intérieur d'un tunnel ou sur un pont. Le train peut poursuivre sa marche dans les conditions suivantes jusqu'au prochain endroit approprié:

- Il peut poursuivre sa marche jusqu'au prochain endroit approprié à une vitesse maximale de 80 km/h.
- L'accompagnateur de train et les voyageurs doivent être informés de l'actionnement du frein d'urgence et du prochain arrêt du train à un endroit approprié.
- Le chef-circulation doit être avisé.
- L'accompagnateur de train recherche le dispositif du frein d'alarme actionné, détermine le motif de son actionnement et en informe le mécanicien de locomotive.

En cas de déraillement, il faut immédiatement immobiliser le train.

Si un train non accompagné est immobilisé et se trouve à quai ou dans une halte de secours sur toute sa longueur, les portes doivent être libérées du côté correspondant.

3.1 Annonces et affichages KIS

Sur les trains équipés du KIS-APFZ, les voyageurs sont informés par annonce vocale et par affichage de l'actionnement d'un frein d'alarme. En fonction du type de KIS-APFZ installé, aucune annonce ne sera émise sur le domaine des gares, car l'actionnement du frein d'alarme y provoque un serrage immédiat.

4 Signaux de détresse des voyageurs

4.1 Signal de détresse

En cas de signal de détresse, il faut procéder de la manière suivante:

- dans les trains accompagnés, l'accompagnateur de train effectue un contrôle;
- dans les trains non accompagnés, le mécanicien de locomotive procède à un contrôle lors du prochain arrêt prescrit, pour autant que le signal soit encore actif.

Suivant l'équipement du véhicule, le mécanicien de locomotive signale à l'agent de train que l'appel de détresse a été activé.

Avant de quitter la cabine de conduite pour effectuer un contrôle sur place, le mécanicien de locomotive informe le chef-circulation.

Pour autant que les autres conditions soient remplies, les trains avec ««affichage d'appel de détresse»» pour l'accompagnateur de train peuvent aussi circuler sans personnel d'accompagnement.

L'utilisation d'un poste d'appel d'urgence ne s'entend pas comme un signal de détresse au sens du présent chiffre.



5 Incendie

5.1 Principe

Le principe suivant s'applique en cas d'incendie dans un train: alarmer - sauver - éteindre.

Il s'agit de principes valables dans les trains de voyageurs. Les divergences dans les livrets de matériel roulant s'appliquent aux véhicules correspondants et à leurs domaines d'application.

Le mot-clé «Incendie à bord du train» doit être employé pour informer le chef-circulation ou le centre d'exploitation du dégagement de fumée ou de suspicion.

5.2 Fonctionnement d'un détecteur d'incendie

En cas de fonctionnement d'un détecteur d'incendie, une annonce optique et acoustique se déclenche dans la voiture. Selon le véhicule concerné, cette annonce est transmise à la cabine de conduite.

5.3 Dispositifs de lutte contre l'incendie

Si un détecteur d'incendie a fait fonctionner un dispositif de lutte contre l'incendie, appliquer la procédure figurant dans le livret de matériel roulant correspondant.

5.4 Tâches du mécanicien de locomotive

Quand un incendie est constaté, le mécanicien doit procéder comme suit:

- réduire la vitesse à 80 km/h;
- arrêter la climatisation;
 - l'arrêt peut se faire automatiquement grâce au système de détection d'incendie, le mécanicien devant effectuer un contrôle, ou
 - au moyen de la touche lumineuse «Arrêt climatisation» ou
 - par le déclenchement de la ligne de train;
- émettre un appel d'urgence;
- informer l'accompagnateur de train ou les voyageurs;
- arrêter le train au prochain endroit approprié pour lutter contre l'incendie et évacuer le train, au plus tard à la prochaine gare ou à la prochaine halte, et se livrer à un contrôle sur place;
- ne pas entrer dans un tunnel;
- éviter tout arrêt dans des tunnels.
 - Dans le GBT, le CBT ou le LBT, le point d'arrêt approprié doit être clarifié avec le chef-circulation.
 - Dans le CBT, les trains de voyageurs non accompagnés doivent être immobilisés et leurs portes libérées dans tous les cas au prochain endroit approprié (zone d'évacuation de secours Vezia, Giubiasco, San Antonino), défini en accord avec le chef-circulation, puis un contrôle du site de l'alarme doit être effectué par le personnel des locomotives;

À l'arrêt:

- allumer le signal d'alerte;
- après s'être entendu avec l'accompagnateur de train ou, sur les trains non accompagnés, avec le chef-circulation, libérer les portes du côté correspondant à condition que le train soit immobilisé le long d'un quai ou d'une halte de secours sur toute sa longueur;
- observer l'écran de diagnostic.

Le Helpdesk Matériel roulant doit être dans tous les cas informé.



5.5 Tâches de l'accompagnateur de train

Si l'accompagnateur de train constate un incendie ou une alarme incendie:

- il se rend immédiatement sur place et avise le centre d'exploitation ainsi que le mécanicien de locomotive de l'emplacement et de l'ampleur de l'incendie;
- il invite les voyageurs à prendre place dans les autres voitures;
- il ferme toutes les portes, y c. les portes coupe-feu (p. ex. ICN) sans toutefois les verrouiller;
- il tente, si possible, d'éteindre le feu au moyen d'un extincteur;

Le personnel des trains n'est autorisé à accéder aux locomotives télécommandées qu'avec l'accord du mécanicien de locomotive.

5.6 Poursuite de la marche

Le Helpdesk Matériel roulant doit être informé de chaque activation d'un détecteur d'incendie.

Sur les véhicules équipés de systèmes de détection d'incendie, la lecture de la mémoire des événements concernée doit être garantie. Si les systèmes de détection d'incendie de plusieurs véhicules se sont activés, toutes les mémoires d'événements doivent être lues.

En cas de fausse alarme du système de détection d'incendie sur une locomotive occupée ou télécommandée, le mécanicien réinitialise le système de détection d'incendie.

En cas de fausse alarme, d'alarme intempestive (cigarette classique ou électronique, laque ou élément déclencheur de même nature) ou si l'alarme a été déclenchée par un feu de faible ampleur (feu couvant dans une poubelle, acte de vandalisme ou fait similaire), la reprise de la marche sans restriction est autorisée après entente avec l'Helpdesk Matériel roulant et maîtrise totale de l'incendie. Contrôler encore une fois le lieu de déclenchement de l'alarme à l'issue de l'itinéraire du train.

Les véhicules concernés doivent être contrôlés par un diagnosticien ou par le personnel d'entretien, au plus tard à la «fin de la prestation journalière».

S'il est constaté avec certitude, sur un véhicule avec freins à disques, que seules les garnitures de frein ont brûlé et que dans le voisinage des disques, p. ex. au plancher du véhicule, le dégagement de chaleur ne risque pas de causer un incendie, le convoi peut poursuivre sa marche, après entente avec l'Helpdesk Matériel roulant et maîtrise totale de l'incendie, à condition d'isoler ce frein sur le véhicule concerné. Contrôler encore une fois le lieu du sinistre à l'issue de l'itinéraire du train.

Les véhicules concernés doivent être contrôlés par un diagnosticien ou par le personnel d'entretien, au plus tard à la «fin de la prestation journalière».

Si des éléments d'un véhicule tels que des coffrages ou banquettes ont été endommagés par le feu, le train doit être acheminé à la vitesse maximale de 80 km/h. Aucun voyageur ne peut rester dans le véhicule concerné et l'alimentation en énergie ou la ventilation de celui-ci doit être coupée. En cas de circulation dans un tunnel, le véhicule doit être surveillé sur place par un collaborateur.

La poursuite de la marche est interdite en cas d'incendie important ou touchant des équipements à haute tension. Solliciter les services de CFF Intervention. Après avoir été évacué par le TES, le véhicule doit être immobilisé au moins 24 heures et placé sous la surveillance des sapeurs-pompiers ou du secteur d'activité Intervention, de sorte à prévenir une éventuelle reprise de l'incendie.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000988, Version 12, 01.07.2021		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

13-02_20000988_V13_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [13.2]

Directives et conditions

Table des matières

	Liste des modifications	1
1	Responsabilités lors d'événements	2
1.1	Mécanicien de locomotive	2
2	Connaissances de lignes et des gares	3
2.1	Perturbation d'exploitation	3
2.2	Acquisition de connaissances des lignes et des gares à l'aide de vidéos	4
2.2.1	Aucune connaissance des lignes et des gares	4
2.2.2	Rafraîchissement des connaissances	4

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
13	2.2	Simplification des informations sur l'acquisition de connaissances des lignes et des gares à l'aide de vidéos et suppression de la mention «CFF Infrastructure».
12	2.1	La gare de triage de Bienne a été transformée, l'entrée a donc été supprimée.
	2.2	L'acquisition de connaissances des lignes et des gares à l'aide de vidéos est désormais disponible pour SOB.

1 Responsabilités lors d'événements

Complément du R 300.13, chiffre 2.2.2 «Compétence lors de dérangements aux véhicules»

1.1 Mécanicien de locomotive

Lorsqu'un train est impliqué dans un événement (p. ex. franchissement d'un appareil de voie ou d'un chantier à une vitesse très élevée ou collision avec des personnes, de grands animaux, des véhicules routiers ou d'autres objets), il ne peut poursuivre sa marche avant d'avoir fait l'objet d'un contrôle visant à repérer tout dégât visible engendré par cet événement. Le contrôle en question et l'exécution d'au moins un essai de frein simplifié incombent au mécanicien qui conduira le train après l'événement.

La communication de l'information au chef-circulation, en particulier en cas de risque d'endommagement de la voie ferrée ou de la ligne de contact, doit s'appuyer sur la terminologie définie dans le I-30111 [3.2], sous «Messages», à la rubrique «Termes clés».

Avant de repartir, il informe la personne de contact compétente pour les dérangements techniques. Son annonce comprendra une brève description de l'étendue des dégâts et des souillures éventuelles.

2 Connaissances de lignes et des gares

Complément du R 300.13, chiffre 2.5.2 «Connaissances de lignes et des gares»

2.1 Perturbation d'exploitation

Les lignes et gares suivantes ne doivent pas être franchies sans connaissances suffisantes en cas de perturbation de l'exploitation:

- Bern - NBS (Ligne Rail 2000) - Rothrist
- Solothurn - NBS (Ligne Rail 2000) - Rothrist
- Lausanne - Villeneuve
- Reichenbach – LBT – Visp
- Frutigen - Kandersteg - Brig
- Rynächt - GBT - Pollegio
- Erstfeld - Göschenen - Biasca
- Giubiasco/San Antonino - CBT - Vezia
- Solothurn – Gänsbrunnen - Moutier
- Solothurn – Burgdorf
- Ramsei – Sumiswald – Huttwil
- Langenthal – Huttwil - Wolhusen
- Emmenbrücke – Beinwil - Lenzburg
- Basel PB / Basel RB - Basel Bad. Bf.
- Hinwil – Bäretswil - Bauma
- Pfäffikon SZ – Samstagern – Arth-Goldau
- Wädenswil – Samstagern
- gare Olten RB
- gare Konstanz

2.2 Acquisition de connaissances des lignes et des gares à l'aide de vidéos

L'acquisition de connaissances des lignes et des gares au sein de CFF Voyageurs et de SOB peut se dérouler comme suit:

2.2.1 Aucune connaissance des lignes et des gares

- Étudier deux fois le parcours dans chaque sens au moyen de vidéos et
- Parcourir deux fois le tronçon dans chaque sens, si possible une fois de nuit

2.2.2 Rafrâchissement des connaissances

Étudier au moins une fois le parcours dans chaque sens au moyen de vidéos.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2025	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20002122, Version 11, 01.07.2024		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

13-03_20002122_V12_25_06_12_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [13.3]

Avant et pendant la marche

Table des matières

	Liste des modifications	3
1	Cabine de conduite non occupée	4
2	Autorisation d'accès pour accompagnement en cabine	4
2.1	Principes	4
2.2	Autorisations	4
2.3	Autorisations / permis	5
2.4	Règles de comportement pour les personnes en cabine de conduite	6
2.5	Responsabilité du mécanicien de locomotive	6
3	Annonce des signaux	7
3.1	Signaux pour les trains	7
3.2	Autres signaux	8
3.3	Signaux nains	8
3.4	Signal de manœuvre	9
3.5	Signaux d'indication de vitesse	9
3.6	Signaux de ralentissement	9
3.7	Indicateur pour équipement de voie du contrôle de la marche des trains	10
3.8	Feu de contrôle pour installation de passage à niveau	10
3.9	Signaux ETCS	10
3.10	Signal pour les tramways	11
3.11	Signaux de manœuvre de pantographes	11



3.12	Signaux pour les sections de protection	11
3.13	Signal «Siffler»	11
4	Annonce des affichages	12
4.1	LEA	12
4.2	LEA / ADL	12
4.3	DMI ETCS	12
5	Transport de marchandises dans la cabine de conduite	13
5.1	Marchandises médicales	13
5.2	Transports d'autres marchandises	13
5.3	Envois de coursier dans la cabine de conduite	14
5.3.1	Conditions	14
6	Casque	14

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
12	2	Concernant les autorisations d'accès à la cabine de conduite, une distinction est faite entre «Voyageur en cabine» et «Accompagnateur de personnes».
11	1	Les portes des cabines de conduite non occupées doivent être fermées, afin de protéger ces dernières contre d'éventuels actes de vandalisme.
	3.9	À hauteur du panneau de fin CAB, il convient non seulement d'annoncer «Sortie du Level 2», mais aussi la vitesse selon le RADN.
	4	Remplacement du chiffre «Annonce des ordres» par «Annonce des affichages».
10	1.2	Ajout de l'«Attestation de formation CFF Production Voyageurs» dans la liste des autorisations.
	2.11, 2.12	Chiffre «Signaux pour la traction électrique» divisé en deux parties: «Signaux de manœuvre de pantographes» et «Signaux pour les sections de protection». Pour une section de protection, le signal avancé doit être annoncé.
	3.3	On annoncera la section de protection active sur le DMI.
	4.2	Les RABe 502 sont équipés d'une armoire spéciale pour les transports de marchandises; le texte a été complété en conséquence.

1 Cabine de conduite non occupée

Complément du R 300.13, chiffre 3.2.1 «Occupation de la cabine de conduite»

Les portes des cabines de conduite non occupées doivent être fermées, afin de protéger ces dernières contre d'éventuels actes de vandalisme.

2 Autorisation d'accès pour accompagnement en cabine

Complément du R 300.13, chiffre 3.2.3 «Autorisation d'accès»

2.1 Principes

Ces prescriptions s'appliquent aux circulations de trains et aux courses de manœuvre.

Les prescriptions des entreprises de transport concernées précisent toutes les opportunités d'accompagnement en cabine ainsi que les services donnant leur accord.

Au maximum 4 personnes peuvent voyager simultanément dans la cabine de conduite occupée.

Les experts d'examen peuvent en décider autrement pour autant qu'ils tiennent compte du chemin de fuite nécessaire.

2.2 Autorisations

Pour accéder à la cabine de conduite, une autorisation de l'ETF du train concerné est nécessaire.

Une distinction est faite entre les autorisations pour les voyages en cabine de conduite et celles pour les accompagnements de personnes en cabine de conduite.

Les autorisations, conditions et processus spécifiques à CFF Production Voyageurs sont consignés dans le document P 20004650 [>> 13.3] «Accompagnement dans la cabine de conduite».

2.3 Autorisations / permis

Validité des permis pour des courses en cabine:

- sur des lignes empruntées ou exploitées par l'entreprise même ou dans un véhicule propre,
- pour l'accompagnement de personnes sans formation, la présence d'un collaborateur possédant un permis pour conducteurs de véhicules moteurs ou d'un accompagnateur spécialement formé à cet effet est impérative.

Les pièces de légitimation ci-dessous sont admises pour le voyage en cabine de conduite.

- Autorisation d'accès avec l'autocollant cab sur la pièce de légitimation CFF
- AG FVP personnel portant la mention «L»
- Autorisation d'accompagnement limitée «Autorisation de prendre place sur des véhicules moteurs et voitures de commande», form. CFF 3250
- Autorisation d'accompagnement limitée, form. BLS 28
- Autorisation d'accompagnement limitée CFF Cargo
- Autorisation d'accompagnement limitée SOB
- Autorisation d'accompagnement limitée, form. SZU 007
- Autorisation d'accompagnement limitée Turbo
- Carte d'accès OFT et SG DETEC.
- Attestation de formation CFF Production Voyageurs

2.4 Règles de comportement pour les personnes en cabine de conduite

Lors de l'entrée en cabine de conduite:

- l'autorisation doit être présentée au mécanicien de locomotive
- le mécanicien de locomotive doit être informé du but de l'accompagnement en cabine de conduite.

En cours de route:

- Pendant la marche, les conversations doivent être limitées au minimum nécessaire (le mécanicien de locomotive ne doit pas être gêné dans son travail).
- L'annonce réciproque des signaux doit se faire en fonction des connaissances des personnes en cabine de conduite.
- La personne voyageant en cabine de conduite doit être consciente de son éventuelle responsabilité liée à sa formation.



Si nécessaire, le mécanicien de locomotive rendra attentif l'accompagnateur aux règles de comportement.

2.5 Responsabilité du mécanicien de locomotive

Le mécanicien de locomotive ne fournit des explications ou ne répond aux questions que lorsque le train est arrêté.

Le mécanicien de locomotive ne doit pas être gêné dans son travail; la sécurité est prioritaire.

Si le mécanicien de locomotive se sent trop dérangé par le comportement des personnes en cabine, il les rend attentives à la situation. Si nécessaire, il est en droit de les prier de quitter la cabine de conduite.

3 Annonce des signaux

Complément du R 300.13, chiffre 3.2.4 «Annonce des signaux»

Si, en plus du mécanicien de locomotive titulaire, une personne dûment formée à la circulation des trains se trouve dans la cabine de conduite, celle-ci se chargera d'annoncer les signaux au mécanicien titulaire qui, à son tour, quittancera l'annonce. Lors d'une course de qualification, le mécanicien de locomotive titulaire annonce lui-même les signaux.

Si le mécanicien de locomotive est seul, il s'annonce les signaux à lui-même.

L'annonce des signaux s'effectue en utilisant les formulations suivantes:

3.1 Signaux pour les trains

Image	Annonce
Avertissement ou arrêt	«Fermé»
Annonce de voie libre ou voie libre	«Ouvert»
Annonce de vitesse ou exécution de vitesse	«Ouvert» et la vitesse signalée ou la vitesse qui diffère de celle prescrite dans les tableaux des parcours
Signal de tronçon côté entrée	«Tronçon d'entrée ouvert»
Signal de tronçon côté sortie	«Tronçon de sortie ouvert»
Itinéraire court	«Itinéraire court»
Voie occupée	«Voie occupée»
Signal auxiliaire	«Franchissement avec signal auxiliaire»
Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais	«Entrées dans une gare sans accès dénivelé aux quais»
Signal de groupe avec signalisation complémentaire	«Ouvert (vitesse signalée)», «image exacte», «signal nain ouvert» (ou indicateur de numéro de voie, flèche indicatrice)

Au niveau du signal avancé d'entrée, il convient également d'annoncer le nom de la gare concernée.

3.2 Autres signaux

Image	Annonce
Signal annonciateur de voie libre	«Annonciateur de voie libre allumé» ou «Annonciateur de voie libre éteint»
Panneau de seuil de vitesse pour la vitesse de pleine voie, pour les signaux du système N	«Fin» et la vitesse. Le panneau ne doit pas être annoncé si le signal précédent présente l'image «voie libre».
Signaux pour l'autorisation de départ	«Autorisation de départ»
Panneau H pour annoncer une halte	Nom de la halte et «arrêt» ou «arrêt facultatif»
Signal pour arrêt facultatif clignote	«Arrêt demandé»
Signaux fixes pour l'essai des freins	«Serrer»
	«Serrer freins magnétiques»
	«Lâcher»
	«Frein bon»
Signal de barrage est allumé	«Signal de barrage fermé»

3.3 Signaux nains

Image	Annonce
Arrêt	«Fermé»
Avancer	«Avancer»
Avancer prudemment	«Avancer prudemment»

3.4 Signal de manœuvre

Image	Annonce
Arrêt pour le mouvement de manœuvre ou manœuvre interdite	«Fermé»
Assentiment pour le mouvement de manœuvre ou manœuvre autorisée	«Ouvert»

Les signaux nains et de manœuvre ne seront annoncés que pour les mouvements de manœuvre.

3.5 Signaux d'indication de vitesse

Image	Annonce
Signal avancé pour réduction de vitesse	«Courbe» et vitesse signalée
Signal final pour réduction de vitesse	Après dégagement: Vitesse signalée et «dégagé»

3.6 Signaux de ralentissement

Image	Annonce
Signal avancé du tronçon de ralentissement	«Ralentissement» et vitesse signalée
Signal final du tronçon de ralentissement	Après dégagement: vitesse signalée et «dégagé»
Signal de suppression	Au signal de suppression: «Ralentissement supprimé»



3.7 Indicateur pour équipement de voie du contrôle de la marche des trains

Image	Annonce
Barrière	«Contrôle de la marche des trains pour passage à niveau»
Signal	«Contrôle de la marche des trains pour signal»
Surveillance de vitesse	«Contrôle de la marche des trains pour surveillance de vitesse»

3.8 Feu de contrôle pour installation de passage à niveau

Image	Annonce
Installation automatique du passage à niveau enclenché clignote	«Passage à niveau enclenché»
Ne clignote pas	«Arrêter! - Feu de contrôle éteint»

3.9 Signaux ETCS

Image	Annonce
Début CAB	«Entrée en Level 2»
Fin CAB	«Sortie du Level 2» et vitesse selon le RADN
Panneau ETCS de point d'arrêt	Nom du point d'arrêt et «arrêt»

Les signaux de manœuvre ETCS doivent être annoncés comme les signaux nains et de manœuvre.

3.10 Signal pour les tramways

Image	Annonce
Signal avancé de la zone pour les tramways	«Zone pour les tramways»
Signal final de la zone pour les tramways	Après franchissement: «Fin de zone pour les tramways»
Arrêt	«Fermé»
Avancer	«Avancer»
Éteint	«Avancer prudemment»

3.11 Signaux de manœuvre de pantographes

Image	Annonce
Signal avancé d'abaissement	«Abaisser les pantographes»
Signal d'abaissement	«Abaisser les pantographes»
Signal final d'abaissement	«Lever les pantographes»
Signal de suppression d'abaissement	«Abaisser les pantographes supprimé»

3.12 Signaux pour les sections de protection

Image	Annonce
Signal avancé de déclenchement pour les sections de protection	«Section de protection»
Le signal avancé de déclenchement d'une section de protection facultative est allumé	«Section de protection active»

3.13 Signal «Siffler»

Image	Annonce
Siffler	«Siffler»



4 Annonce des affichages

Complément du R 300.13, chiffre 3.2.4 «Annonce des signaux»

Les signes et affichages suivants qui émanent du LEA ou du DMI doivent être annoncés en cabine.

4.1 LEA

Signes dans la colonne autorisation de départ/colonne des gares ou dans la marche du train	Annonce
sms	«Autorisation de départ par sms»
Étoile	«Autorisation de départ par le chef circulation nécessaire»
Installation de passage à niveau	«Installation de passage à niveau ouverte»
Entrée sur voie occupée	«Voie occupée»
T inversé	«Voie a utilisation restreinte»

4.2 LEA / ADL

Affichage	Annonce
Vopt 90 km/h	«ADL 90 km/h»
ADL END	«Fin ADL»

4.3 DMI ETCS

Affichage	Annonce
Symbole d'établissement de liaison de données radio	«Liaison des données par radio établie»
Modification de la vitesse	Nouvelle vitesse
Section de protection	«Section de protection active»
EoA	«Fin de l'autorisation de circuler CAB»

5 Transport de marchandises dans la cabine de conduite

Complément du R 300.13, chiffre 3.2.6 «Transport de marchandises dans la cabine de conduite»

5.1 Marchandises médicales

Les marchandises médicales peuvent être transportées dans toutes les cabines.

5.2 Transports d'autres marchandises

En règle générale, il faut utiliser le compartiment à bagages ou l'armoire pour les envois de coursiers et les transports de marchandises. Si aucun compartiment à bagages ou aucune armoire pour envois de coursiers n'est disponible ou utilisable, les marchandises sont entreposées dans le compartiment de service du personnel d'accompagnement. Si cela n'est pas possible non plus, les marchandises seront acheminées dans les cabines de conduite desservies.

5.3 Envois de coursier dans la cabine de conduite

Les envois de coursier sont remis au mécanicien de locomotive par un coursier, puis récupérés par un autre coursier. Les entreprises de coursiers disposent de contrats qui réglementent les lignes et trains autorisés.

5.3.1 Conditions

- Les envois ne peuvent être transportés qu'entre 8h et 21h
- Les coursiers doivent impérativement s'annoncer suffisamment tôt au mécanicien concerné ou se trouver sur le quai avant l'arrivée du train
- Les coursiers doivent justifier leur identité par le port du badge
- Remise à l'arrivée du train ou, pour les gares de formation du train, au moins 10 min avant le départ
- Les objets sont identifiés au moyen d'une lettre de voiture portant le nom du coursier délivreur
- 1 pièce au maximum par train, ne dépassant pas 40x31x23 cm (Dispobox volume 23) et 5 kg
- Le transport d'animaux vivants n'est pas admis
- Ne pas utiliser le compartiment «D» des RBDe 560 Domino
- Les coursiers ne sont pas autorisés à traverser les voies
- Les envois ne sont pas assurés par le mécanicien et s'ils ne sont pas récupérés, ils restent en cabine

6 Casque

Complément au R 300.13 des PCT, chiffre 3.3.2 «Vigilance pendant la marche»

Il est interdit de porter un casque ou des écouteurs intra-auriculaires dans la cabine desservie pendant la marche. Le port des protecteurs d'ouïe autorisés est en revanche accepté.



Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000801, Version 09, 11.12.2022		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

14-02_20000801_V10_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [14.2]

Utilisation des freins

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Utilisation des freins	3
1.1	Frein magnétique sur rails	3
2	Exploitation hivernale pour les circulations et la manœuvre	3
2.1	Desservance des freins en cas de tourbillons de neige et de formation de glace	3
2.2	Accouplements	4
2.2.1	Conduites pneumatiques	4
2.2.2	Accouplements automatiques	4
2.3	Transfert et remorquage de véhicules moteurs	4
2.3.1	Tourbillons ou chutes de neige	4
2.3.2	Véhicules moteurs défectueux	4
3	Essai d'étanchéité	5
3.1	Exécution	5
4	Utilisation des freins	5
4.1	Desserrage des freins d'un train de voyageurs	5



Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
10	Tous	Suppression des prescriptions pour les trains de marchandises.
	Tous	Suppression des indications spécifiques aux véhicules, lesquelles figurent désormais dans les livrets de matériel roulant considérés.
09	2.1	Pour garantir l'efficacité du frein pneumatique même en cas de tourbillons de neige ou par grand froid, il faut freiner tous les trains de temps en temps au moyen du frein pneumatique.
	2.1.1	Point «SBB Am 841» rebaptisé «CFF Am 841 e Aem 940» et simplifications apportées.
08	tous	■ Les mesures d'exploitation hivernale pour les circulations et la manœuvre du SOB Robel ont été transférées dans le livret de matériel roulant [SOB] P 20003284. ■ Le complément de la SOB sur la méthode en dents de scie n'est plus nécessaire.
	1.1	Réglementation actuelle sur l'utilisation du frein magnétique sur rails maintenue.
07	tous 4.1	■ Ordre adapté sur la base des PCT ■ Interdiction de desserrage et de remplissage au moyen d'un à-coup de remplissage à haute pression sur les trains de voyageurs

1 Utilisation des freins

Complément au R 300.14, chiffre 2.2.1 «Trains»

1.1 Frein magnétique sur rails

Les freins magnétiques sur rails des véhicules ne doivent être utilisés que dans des situations de danger et de freinage d'urgence.

2 Exploitation hivernale pour les circulations et la manœuvre

Complément au R 300.14, chiffre 2.2.5 «Exploitation hivernale»

2.1 Desservance des freins en cas de tourbillons de neige et de formation de glace

Pour garantir l'efficacité du frein pneumatique même en cas de tourbillons de neige ou par grand froid, il faut freiner tous les trains de temps en temps au moyen du frein pneumatique.

On garantit ainsi le maintien des fonctionnalités des freins, même dans des conditions très défavorables.

Les manipulations spécifiques aux véhicules sont précisées dans les différents livrets de matériel roulant.

2.2 Accouplements

2.2.1 Conduites pneumatiques

Lors de l'accouplement et du découplement de la conduite générale et de la conduite d'alimentation, celles-ci doivent brièvement être purgées afin d'en chasser l'eau.

2.2.2 Accouplements automatiques

- Si nécessaire, protéger les accouplements automatiques de manière appropriée en cas de chutes de neige.
- Retirer la neige et la glace des têtes d'accouplement avant de procéder à l'accouplement.

2.3 Transfert et remorquage de véhicules moteurs

2.3.1 Tourbillons ou chutes de neige

Les véhicules moteurs en état de marche ne doivent pas être remorqués en présence de tourbillons ou de chutes de neige.

Exception:

Le remorquage de Am 843, Ee 922 et de tracteurs est autorisé de tout temps.

2.3.2 Véhicules moteurs défectueux

Si de la neige s'est infiltrée, il est nécessaire de sécher les moteurs de traction avant la remise sous tension (avertir le personnel d'entretien).

Sur les locomotives diesel, laisser tourner les moteurs diesel opérationnels pendant le transfert.

Le cas échéant, vidanger le liquide de refroidissement en cas de transfert prolongé. Cette opération n'est pas nécessaire sur les véhicules avec mélange antigel.

3 Essai d'étanchéité

Complément du R 300.14, chiffre 2.3.4 «Essai d'étanchéité»

3.1 Exécution

L'essai d'étanchéité des trains de voyageurs ne doit être effectué qu'en cas de soupçon de fuite au niveau de la conduite générale ou des appareils de frein.

Un essai d'étanchéité simplifié peut être effectué pour le contrôle de l'aptitude au service des appareils de frein: lors d'une brève interruption de la réalimentation, le manomètre de la conduite générale ne doit pas indiquer de baisse de pression.

4 Utilisation des freins

4.1 Desserrage des freins d'un train de voyageurs

Complément au R 300.14 des PCT, chiffre 2.4.2 «Desserrage ou remplissage»

Sur les trains de voyageurs, le desserrage et le remplissage des freins au moyen d'un à-coup de remplissage à haute pression sont interdits.

Version de la réglementation	Voir P 20000800	Classe de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2024	Propriétaire	PP-SQU
		Processus concerné	Fournir des services ferroviaires
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	P Voyageurs		
Destinataires spécifiques / distribution	LIDI: P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		
Remplace	P 20000900, Version 05, 01.07.2020		
Attribution	P 20000800, Prescriptions d'exploitation CFF Transport		

14-03_20000900_V06_24_06_06_FR.fm

Prescriptions d'exploitation CFF Transport [14.3]

Freins Dérangements

Table des matières

	Liste des modifications	2
1	Généralités	3
1.1	Impossibilité de desserrer les freins pour l'essai des freins	3
1.1.1	Surcharge à basse pression	3
1.1.2	À-coup de remplissage à haute pression	3
2	Mauvaises conditions d'adhérence	4
2.1	Indication du compteur de vitesse	4
2.1.1	Contrôle de la vitesse sur les pentes	4
2.1.2	Contrôle de la vitesse lors du freinage	4

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
06	2.1.2	Remplacement du terme «frein de maintien» par le terme «frein d'immobilisation automatique».
05	tous 1	■ Adaptation du titre aux PCT et ajout de l'attribution aux PCT ■ Nouveau chiffre «Impossibilité de desserrer les freins pour l'essai des freins»

1 Généralités

Complément au R 300.14 des PCT, chiffre 3.1.2 «Préparation incorrecte»

1.1 Impossibilité de desserrer les freins pour l'essai des freins

Si les freins ne peuvent pas être desserrés sur certains véhicules ou groupes de véhicules au début de l'essai des freins, les mesures suivantes doivent être engagées:

1.1.1 Surcharge à basse pression

Les freins doivent être d'abord desserrés avec une surcharge à basse pression, resp. avec la touche d'égalisation. Une fois les freins de tous les véhicules desserrés, il est possible de serrer après élimination de la surcharge à basse pression.

1.1.2 À-coup de remplissage à haute pression

Si les freins du train ne peuvent pas être desserrés au moyen de la surcharge à basse pression, le train doit être freiné.

- Si un à-coup de remplissage à haute pression est possible (basculer temporairement les Re 460 en régime de freinage «N»), utiliser cette fonction pour le desserrage. Une fois l'à-coup de remplissage terminé, remettre le robinet de mécanicien en position de marche (sur les Re 460, rétablir le régime de freinage «EP-IC»). Attendre l'élimination de la surcharge à basse pression avant de serrer.
- Si un à-coup de remplissage est impossible, les valves de décharge doivent être actionnées sur les véhicules dont les freins ne se desserrent pas. Les freins du train doivent ensuite être desserrés avec le robinet de mécanicien en position de marche. Une fois tous les freins desserrés, le train peut être freiné.

2 Mauvaises conditions d'adhérence

Complément du R 300.14, chiffre 3.7.2 «Mauvaises conditions d'adhérence»

2.1 Indication du compteur de vitesse

Sur les véhicules moteurs équipés d'un frein électrique puissant, il existe un risque de blocage ou de glissement de tous les essieux moteurs si les conditions d'adhérence sont mauvaises. Comme la vitesse est mesurée à un de ces essieux, les mesures suivantes sont nécessaires.

2.1.1 Contrôle de la vitesse sur les pentes

Lors de la circulation sur les pentes, il faut réduire de temps en temps brièvement l'effort du frein électrique pour contrôler la vitesse effective.

2.1.2 Contrôle de la vitesse lors du freinage

Lorsque l'indication du compteur de vitesse tend trop rapidement vers zéro lors du freinage, il faut réduire l'effort du frein électrique pour permettre aux essieux moteurs de reprendre leur rotation.

Pour les véhicules dotés d'un frein d'immobilisation automatique, desserrer éventuellement ce dernier en exerçant un effort de traction pour que les essieux tournent à nouveau et qu'un freinage normal soit à nouveau possible (y. c. frein magnétique sur rails).