Version réglementation	**7-0**	Classement de confidentialité	**interne**
Valable dès le	**01.06.2023**	Propriétaire	**I-NAT-SAZ**
		Processus	**C, G, H**
		Langues disponibles	**DE, FR, IT**

Divisions concernées / Unités	**Infrastructure**
Utilisateurs spécifiques / Destinataires	**B14.4A, B14.10A**
Remplace	**Version réglementation 6-0**
Attribution	**Voir chapitre 1.3**

Concept d'utilisation du système de contrôle de la marche des trains sur les tronçons avec signalisation extérieure

Contenu

Liste des modifications **2**

1. Généralités sur le présent document **3**
1.1 Situation initiale, objectifs 3
1.2 Champ d'application 3
1.3 Documents de référence et documents correspondants 4
1.4 Termes et définitions 4

2. Marche-à-suivre **8**
2.1 Considérations de base 8
2.2 Cas particuliers 8
2.3 Prise en compte des dangers 8

3. Surveillance ponctuelle d'avertissement/arrêt **9**
3.1 Équipement des signaux avec une surveillance d'avertissement/arrêt 9
3.2 Fonctionnement de la surveillance d'avertissement 9
3.3 Fonctionnement de la surveillance d'arrêt 10

4. Surveillance continue de la vitesse **11**
4.1 Équipement avec une surveillance continue de la vitesse 11
4.2 Réduction de la vitesse de libération 11
4.3 Libération automatique 11

5. Empêchement au départ **12**
5.1 Principes pour l'équipement d'un dispositif d'empêchement au départ 12
5.2 Critères pour la mise en œuvre d'un empêchement au départ 12

6. Comportement du système en cas de dérangement aux systèmes de contrôle de la marche des trains sur le terrain **17**

Annexe A Considération du point dangereux pour la mise en œuvre du concept d'utilisation du système de contrôle de la marche des trains sur les tronçons avec signalisation extérieure **19**
A.1. Utilisation du point dangereux 19
A.2. Considération des points dangereux 19

 © CFF

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
7-0	Chapitre 1	Mise à jour de la date pour le champ d'application
	4.2	Augmentation de la vitesse de libération pour les distances de glissement inférieures à 40 m de 0 km/h à 5 km/h Exception pour les voies sans empêchement de départ et sans trains en transit
	4.3	En cas de choix d'une libération continue, il faut impérativement obtenir l'accord du Designteam.
	6.1.5	Nouveau point avec la planification semi-permissive
6-0	Ensemble du document	Séparation avec le chiffre 2.2 des DE-OCF 39.3.c, (conforme aux DE-OCF 39.3 c, chiffre 2.1) (voir chapitre 1.3)
	Ensemble du document	Adaptations rédactionnelles Nouvelle organisation des chapitres Divers chapitres/sections supprimés
	Chapitre 3	L'absence de signal avancé de sortie est nouvellement prise en compte.
	3.1.6	Les distances minimales dépendantes de la vitesse sont nouvellement prises en compte
	Chapitre 4	Le panneau pour annoncer l'absence de signal avancé d'entrée et l'absence de signal avancé de sortie sont nouvellement pris en compte.
	Annexe A	Nouvelle annexe qui réglemente la manière dont les points dangereux doivent être pris en compte.
5-0	Ensemble du document	Adaptations rédactionnelles
	Références	Mise à jour
	Chapitre 3	Également, les signaux ne pouvant présenter que l'image d'arrêt sont équipés d'une surveillance d'arrêt (exception: signaux en fin de voie en cul-de-sac).
	4.1.1 et 4.1.2	L'ensemble des tronçons et des vitesses sont désormais protégés par un dispositif de surveillance de vitesse
	4.1.3	En cas de courtes distances de glissement, la vitesse de libération doit être réduite à 15 km/h ou à 0 km/h.
	10.3	Empêchement au départ dans les gares avec méthode d'autorisation de départ par SMS
	Divers chapitres et annexe	Suppression

 © CFF