

Procédures de communication

Document d'exploitation

Version 05 du 02-12-2020
Applicable à partir du 13-12-2020

SNCF RÉSEAU	(CG SE 0 A n°4) RFN-CG-SE 00 A-00-n°004
------------------------	--



Sommaire

Article 1. Préambule	1
Objet	1
1.1. Résumé des modifications	1
1.2. Abréviations utilisées.....	1
1.3. Glossaire	2
CHAPITRE 1 : PRINCIPES DE COMMUNICATION	3
Article 101. Généralités	3
Article 102. Nature des communications échangées	3
Article 103. Dépêches	4
Article 104. Dépêches et autres communications échangées entre les agents du service chargé de la gestion des circulations et les agents de l'entreprise ferroviaire ou les agents du GI chargé de l'entretien, assurant des tâches de sécurité	4
CHAPITRE 2 : MOYENS DE COMMUNICATION	5
Article 201. De vive voix	5
Article 202. Exprès	5
Article 203. Haut-parleur.....	5
Article 204. Téléphonie	5
204.1. Téléphones installés le long des lignes.....	5
204.2. Téléphonie mobile	6
Article 205. Liaisons radio.....	7
205.1. Radio sol-train sans transmission de données (RST-STD)	7
205.2. Radio sol train avec transmission de données (RST-TD).....	7
205.3. Radio sol-train dite GSM-R	8
205.4. Liaisons radio dédiées à la manœuvre	8
Article 206. Documents écrits	8
Article 207. Interphonie.....	8
Article 208. Télécopie	9
Article 209. Transmissions numériques	9
209.1. Utilisation des outils numériques mobiles (terminaux mobiles, tablettes ...)	9
209.2. Particularités pour les courriels	10
Article 210. Dispositif d'avertissement sonore.....	10
CHAPITRE 3 : APPLICATION DES REGLES DE COMMUNICATION.....	11
Article 301. Étape d'identification	11
301.1. Exemple de message d'identification entre un agent-circulation et un conducteur, l'émetteur étant l'agent-circulation	11
301.2. Exemple de message d'identification entre un agent-circulation et un conducteur, l'émetteur étant le conducteur	12
301.3. Exemple de message d'identification entre les autres agents	12
Article 302. Étape d'appel d'instructions	13
302.1. Exemple de communication dont l'émetteur est l'agent-circulation	13
302.2. Exemple de communication dont l'émetteur est le conducteur.....	13
Article 303. Étape de transmission des informations.....	14
303.1. Exemple de transmission d'informations dont l'émetteur est l'agent- circulation	14
303.2. Exemple de transmission d'informations dont l'émetteur est le conducteur	14
Article 304. Étape de finalisation.....	15
CHAPITRE 4 : LIVRET DE FORMULAIRES	16
Première partie du livret de formulaires.....	16

Article 401. Code d'épellation.....	16
401.1. Épellation des mots et des groupes de lettre	16
401.2. Expression des nombres	17
401.3. Expression des heures	17
401.4. Expression des distances et des vitesses	17
401.5. Expression des dates	17
Article 402. Liste des formulaires	17
Deuxième partie du livret de formulaires.....	21
Article 403. Formulaires applicables sur l'ensemble du RFN.....	21
403.1. Formulaires délivrés par le représentant local du service chargé de la gestion des circulations	22
403.1.1. Avarie du dispositif d'aide au shuntage (ADAS)	22
403.1.2. Avis d'anomalie à un train (ANOT)	23
403.1.3. Arrêt prescrit (ARPI)	24
403.1.4. Annulation de transit (ATRA).....	25
403.1.5. Avis d'enrayage (AVEN)	26
403.1.6. Abaissement des pantographes (BAPO).....	27
403.1.7. Franchissement d'un carré de BA ou guidon d'arrêt ou TLC à damier rouge et blanc (CBA).....	28
403.1.8. Franchissement d'un carré ou guidon d'arrêt ou TLC à damier rouge et blanc (C).....	29
403.1.9. Manœuvre d'une aiguille (MAIL)	30
403.1.10. Manœuvre d'un équipement de sécurité (MEQI).....	31
403.1.11. Ordre de circuler avec restriction (OCAR)	32
403.1.12. Ordre de rétention (ORET)	33
403.1.13. Vérification d'aiguille (VAIG).....	34
403.1.14. Vérification de la caténaire depuis la cabine de conduite (VECA).....	35
403.1.15. Vérification de la voie (VEVO).....	36
403.1.16. Ordre écrit ETCS 01	37
403.1.17. Ordre écrit ETCS 02.....	38
403.1.18. Ordre écrit ETCS 03.....	39
403.1.19. Ordre écrit ETCS 04.....	40
403.1.20. Ordre écrit ETCS 05.....	41
403.1.21. Ordre écrit ETCS 07.....	42
403.2. Formulaires à l'initiative du conducteur	43
403.2.1. Demande de protection personnel (PERS)	43
403.2.2. Demande de secours (DSEC).....	44
403.2.3. Annulation de la demande de secours – Demande d'autorisation de remise en marche – Autorisation de remise en marche (REMA)	45
403.2.4. Signalement d'anomalie de signalisation (ANSI).....	46
Article 404. Formulaires applicables seulement sur ligne à grande vitesse	47
404.1. Formulaires délivrés par le représentant local du service chargé de la gestion des circulations	48
404.1.1. Changement d'extrémité (CHEX)	48
404.1.2. Franchissement de repère Nf (FREP)	49
404.1.3. Franchissement de jalon de manœuvre (JAMA)	50
404.1.4. Manœuvre du train (MATA).....	51
404.1.5. Secours à un train (SECO).....	52
Article 405. Formulaires applicables seulement sur ligne conventionnelle.....	53
405.1. Formulaires délivrés par le représentant local du service chargé de la gestion des circulations	54
405.1.1. Gardiennage provisoire d'un PN à SAL – Dérangement des avertisseurs d'un PN gardé (DERA).....	54
405.1.2. Entrée en canton occupé et marche à vue (MV)	55
405.1.3. Raté d'ouverture ou bris de barrière (tous les feux fonctionnent) d'un PN à SAL – Marche prudente (RATO)	56
405.1.4. Franchissement d'un sémaphore (S)	57
405.1.5. Bris de barrières d'un PN à SAL – Vérification du fonctionnement des feux routiers (VEFE)	58
405.1.6. Dérangement d'installation destinée au public (DIPU)	59
405.2. Formulaire à l'initiative du conducteur	60
405.2.1. Signalement d'anomalie GSM-GFU (AGSM)	60
ANNEXE 1 EXEMPLE D'APPLICATION DE LA METHODOLOGIE DE COMMUNICATION.....	61

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre de l'article 14 du décret n°2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et de l'article 17 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

Objet

Le présent document fixe le système de communication conventionnel, précisant les principes devant être respectés pour échanger des communications de sécurité entre les acteurs de la sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment les moyens devant être utilisés pour échanger entre le service chargé de la gestion des circulations et les autres exploitants.

Sur certaines sections frontières du réseau ferré national ainsi que sur des sections de ligne spécifiques (notamment les sections de ligne parcourues par des trams-trains), la consigne locale d'exploitation peut prévoir l'utilisation de formulaires spécifiques autres que ceux repris dans le présent document. Ces formulaires spécifiques sont reproduits dans une consigne locale d'exploitation de la section de ligne.

De plus, le présent document présente le livret de formulaires prévu par la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système " Exploitation et gestion du trafic ".

1.1. Résumé des modifications

La version 05 du document d'exploitation prend en compte la possibilité de transmission d'informations et de communication entre différents intervenants par des outils ou des applications numériques.

Outre des corrections de forme, les principales modifications apportées concernent les formulaires suivants :

- CBA et C pour prévoir le cas de franchissement d'un TLC à damier rouge et blanc.

Deux formulaires sont créés :

- ADAS : "Avarie du dispositif d'aide au shuntage", en lien avec le non fonctionnement dudit dispositif (boucle inductive d'aide au shuntage par exemple),
- ORET : "Ordre de Rétention" (ORET) d'un train ; formulaire utilisable sur les lignes équipées de la liaison GSM-R du RFN afin de retenir un train à un point précis.

1.2. Abréviations utilisées

BA	Block Automatique
DATZD	Dispositif d'Autorisation de la Traversée de la Zone Dangereuse
DAELZD	Dispositif d'Autorisation d'Emprunt Longitudinal de la Zone Dangereuse
DBC	Détecteur de Boîte Chaude
DCV	Détecteur de Chute de Véhicule
DMI	Driver Machine Interface
DPI	Détection de Plate-forme Inondée
DRR	Document de Référence du Réseau
EOA	End Of Authority (fin d'autorisation de mouvement)
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GI	Gestionnaire d'Infrastructure

GSM-GFU	Global System for Mobile communication - Groupe Fermé d'Utilisateur
GSM-R	Global System for Mobile communication - Railways
LC	Ligne du réseau Conventionnel
LGV	Ligne du réseau à Grande Vitesse
PN	Passage à Niveau
PN à SAL	Passage à Niveau équipé d'une Signalisation Automatique Lumineuse et sonore
RFN	Réseau Ferré National
RST-STD	Radio Sol-Train Sans Transmission de Données
RST-TD	Radio Sol-Train avec Transmission de Données
RT	Renseignements Techniques
SH	Shunting
SR	Staff Responsable
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité
TVM	Transmission Voie Machine
TVP	Traversée des Voies par le Public
VAT	Voyant d'Appel Téléphonique
ZA	Zone d'Appel

1.3. Glossaire

appel d'instructions	Appel qui précède toute application de procédure faisant l'objet d'un ordre écrit.
GI chargé de l'entretien	Service assurant la surveillance, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN.
service chargé de la gestion des circulations	Service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
train trip	Fonction mise en œuvre, notamment en cas de franchissement intempestif d'un EOA ou de franchissement d'un repère d'arrêt ETCS en mode SR, entraînant un freinage d'urgence jusqu'à l'arrêt du train.
télétransmission	Action de transmettre des informations ou des données à distance par des moyens tels que télécopie, courriel ...

CHAPITRE 1 :

Principes de communication

Article 101. Généralités

Une communication de sécurité est une relation motivée, finalisée par un objectif, entre plusieurs interlocuteurs qui échangent des messages, des informations ou des données.

Une communication repose sur deux critères :

- un critère de forme : il faut parler la même langue, composer des phrases claires, précises et sans ambiguïté, ou respecter le formalisme prescrit,
- un critère de sens : le contexte dans lequel se trouvent les interlocuteurs est important ; le sens d'une communication devient explicite par référence à la situation pour laquelle elle est conçue.

En toutes circonstances, les communications qui sont échangées à l'occasion des opérations de sécurité, doivent faire l'objet d'une attention toute particulière car elles sont un élément essentiel de la sécurité des circulations.

Les inscriptions sur les imprimés utilisés pour l'exercice d'une tâche de sécurité, doivent être faites par un moyen indélébile, sans grattage ni surcharge. En cas d'erreur, l'indication erronée doit être biffée et la rectification utile écrite lisiblement.

Article 102. Nature des communications échangées

Les communications échangées à l'occasion des opérations de sécurité sont, en fonction de leur nature et de leur importance, formalisées ou non.

Les communications formalisées sont celles dont les termes et la forme sont fixés par la réglementation technique de sécurité, la documentation d'exploitation ou les règles d'exploitation particulières. Ces termes et cette forme doivent être seuls employés pour toute transmission de ces communications.

Les communications non formalisées sont celles pour lesquelles les termes et la forme ne sont pas imposés.

Toutes ces communications peuvent être verbales, écrites ou effectuées par signaux conventionnels optiques ou acoustiques :

- les communications verbales concernant la sécurité sont celles qui sont émises ou échangées de vive voix, par téléphone, par haut-parleur, par radio,
Le DRR fixe les conditions d'enregistrement et de conservation des communications,
- les communications écrites concernant la sécurité sont celles qui sont échangées directement ou par l'intermédiaire d'un moyen de télétransmission. Leur transcription ou leur établissement tient lieu d'enregistrement.

Dans certains cas prévus, les communications concernant la sécurité constituent des dépêches et sont émises et transmises dans les conditions prévues à l'article 103 du présent document.

Article 103. Dépêches

Toute dépêche doit être transmise et reçue par les agents responsables de l'opération à effectuer.

Lorsque, exceptionnellement, l'un de ceux-ci ne peut le faire lui-même, un autre agent peut expédier ou recevoir une dépêche. Mais, la transmission de la dépêche doit avoir lieu sur l'ordre de l'agent intéressé ; à la réception, le texte de la dépêche doit être immédiatement porté à la connaissance du destinataire qui le vise.

Toute dépêche doit être intégralement tracée par l'agent qui la transmet et par celui qui la reçoit, sur un support non modifiable, avec les autres dépêches dans la même série de numérotation continue.

Toutefois, pour certaines opérations, il est fait usage de formulaires, contenant déjà une partie du texte des dépêches à échanger. Le texte des dépêches doit toujours être présenté en entier.

Une dépêche ne peut être annulée que par une autre dépêche.

Les dépêches peuvent, à défaut du moyen prévu par les prescriptions, être transmises par tous les moyens de communication utilisables : téléphone, radio, exprès, outils ou applications numériques.

Lorsqu'une dépêche est transmise par téléphone ou par radio, l'agent qui la transmet doit obtenir l'assurance que la dépêche a été bien comprise par collationnement du texte complet par l'agent qui la reçoit.

Sauf prescriptions particulières, les indications qu'échangent alors les deux correspondants (numéros d'inscription...) tiennent lieu d'accusé de réception.

Article 104. Dépêches et autres communications échangées entre les agents du service chargé de la gestion des circulations et les agents de l'entreprise ferroviaire ou les agents du GI chargé de l'entretien, assurant des tâches de sécurité

Lorsqu'une dépêche est échangée par téléphone ou par radio entre un agent du service chargé de la gestion des circulations, assurant des tâches de sécurité et, soit un agent de l'entreprise ferroviaire assurant des tâches de sécurité, soit un agent du GI chargé de l'entretien assurant des tâches de sécurité, les interlocuteurs doivent s'identifier mutuellement (fonction...), puis :

- si elle est émise par le service chargé de la gestion des circulations, l'agent qui la reçoit prend note de la provenance, de l'heure de la transmission, du numéro le cas échéant, des indications essentielles (ou bien il complète le formulaire utilisé si celui-ci comporte déjà tout ou partie du texte de la dépêche à échanger) ; il en accuse réception en répétant ces dernières indications (ou celles figurant sur le formulaire),
- si elle est émise par un agent de l'entreprise ferroviaire, assurant des tâches de sécurité ou par un agent du GI chargé de l'entretien, assurant des tâches de sécurité, cet agent n'a pas à l'enregistrer sauf dispositions prévues dans la documentation d'exploitation (ou bien il complète le formulaire utilisé si celui-ci comporte déjà tout ou partie du texte de la dépêche à échanger).

Les agents du service chargé de la gestion des circulations et les opérateurs IS simples doivent retransmettre le plus rapidement possible aux responsables des exploitants et aux agents intéressés désignés, les communications reçues des agents des trains et des agents du GI chargé de l'entretien : les agents du service chargé de la gestion des circulations annotent en conséquence le carnet d'enregistrement des dépêches, les opérateurs IS simples font de même dans les cas prévus par les consignes locales d'exploitation

CHAPITRE 2 : Moyens de communication

Les communications peuvent, à défaut du moyen éventuellement prévu par la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité ou par la documentation d'exploitation, se faire par tous les moyens de communication utilisables.

Article 201. De vive voix

L'échange de vive voix est utilisé lorsque les opérateurs sont en contact direct et audible.

Article 202. Exprès

L'exprès est un agent, se déplaçant à pied ou à l'aide d'un moyen de locomotion, qui achemine une information d'un opérateur à un autre opérateur.

Article 203. Haut-parleur

Le haut-parleur est un moyen qui permet de transmettre simultanément une information à un ou plusieurs agents.

Ce moyen présente des défauts (mauvaise audition des messages, nuisances pour l'environnement, pas de collationnement) qui limitent son efficacité et imposent de restreindre son utilisation aux cas prévus par la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité ou par la documentation d'exploitation.

Article 204. Téléphonie

La téléphonie est un moyen qui permet l'échange de communications verbales et la transmission des dépêches directement entre des interlocuteurs donnés. Les communications de sécurité sont échangées via les liaisons existantes et de préférence les liaisons directes en utilisant les téléphones des postes et ceux installés le long des lignes.

L'utilisation de la téléphonie fixe ferroviaire, quand elle existe, est prioritaire. À défaut, les liaisons par téléphone public fixe ou téléphonie mobile peuvent être utilisées. Les liaisons par téléphonie mobile ne sont toutefois pas toujours réalisables. Les conditions d'utilisation de la téléphonie mobile sont précisées dans l'article 204.2 du présent document d'exploitation.

204.1. Téléphones installés le long des lignes

Les téléphones installés le long des lignes sont :

- les téléphones des PN gardés et de certains PN à SAL,
- les téléphones de signaux,
- les téléphones d'alarme sur les lignes électrifiées (téléphones repérés par une marque rouge),
- les téléphones extérieurs reliés au circuit de régulation (téléphones repérés par une marque verte),
- les téléphones placés près des transmetteurs, des embranchements particuliers, à l'extérieur du bâtiment des gares temporaires (exceptionnellement à l'intérieur du bâtiment lorsque l'accès en est possible),

- les téléphones de pleine voie et notamment ceux installés sur les lignes importantes non électrifiées.

Les téléphones des PN à SAL sont repérés par la lettre T ou la silhouette d'un combiné téléphonique. Les autres téléphones sont identifiés par leur point kilométrique arrondi à l'hectomètre.

Sur certaines lignes, désignées aux RT, des prises téléphoniques sont installées pour l'emploi de postes portatifs.

Certains téléphones placés à l'intérieur des guérites des PN sont repérés par la lettre T. Une clé permettant d'ouvrir la porte est placée dans un coffret fermé à clé de Berne ou plombé, repéré « guérite-clé de secours ».

Les flèches rouges (téléphones d'alarme) ou vertes (autres téléphones) placées normalement :

- sur les supports caténaux sur lignes électrifiées par caténaux,
- sur des supports spéciaux ou sur les poteaux kilométriques ou hectométriques sur les autres lignes,

indiquent la direction du téléphone le plus proche.

Sur certaines lignes sur lesquelles les flèches indiquées ci-dessus ne sont pas installées, l'emplacement des postes téléphoniques est indiqué aux RT.

Dans les tunnels, la direction du téléphone le plus proche est, sauf cas particuliers mentionnés aux RT, indiquée par des flèches réflectorisées et fixées au-dessus de chaque niche ; la niche comportant le téléphone est repérée par la silhouette réflectorisée en noir sur fond blanc d'un combiné téléphonique ou par la lettre T, en noir sur fond blanc, éclairée.

Si le téléphone est situé du côté opposé au repérage, deux flèches sont placées perpendiculairement aux voies, au droit du téléphone.

Les téléphones d'alarme sont reliés au régulateur sous-stations, celui-ci pouvant mettre l'utilisateur en communication avec le régulateur. Les autres téléphones sont reliés aux gares ou postes ou au régulateur.

Les conditions d'emploi des téléphones installés à l'extérieur des bâtiments (gares temporaires,) sont indiquées près de chaque appareil.

À moins que le téléphone soit muni d'un voyant d'appel téléphonique (VAT), l'utilisateur doit, s'il attend les instructions de son correspondant, s'assurer que celui-ci peut le rappeler ; à défaut, il doit rester à l'écoute ou le rappeler lui-même dans un délai fixé par l'interlocuteur.

204.2. Téléphonie mobile

Tout opérateur exerçant une tâche de sécurité ou exposé à un risque ferroviaire (risque de heurt/risque électrique), ne doit utiliser son téléphone mobile que si celui-ci est un outil de communication formellement intégré aux règles de sécurité ou répondant aux exigences pour l'exploitation du RFN (ex : GSM-GFU).

Sauf pour les cas prévus soit par la réglementation techniques de sécurité, soit par la documentation de sécurité ou les règles d'exploitation particulières, soit par l'exploitant lui-même sous sa responsabilité, l'utilisation de la téléphonie mobile, privée ou professionnelle, est interdite en émission, en réception, en lecture ou écriture de message et écoute de la messagerie vocale :

- dans la réalisation d'une procédure ou d'une tâche concernant la sécurité,
- dans la zone dangereuse des voies circulées y compris lors de leur traversée,
- pour les personnes exerçant la tâche d'annonceur ou de sentinelle,
- pour les personnes chargées du dégagement de l'outillage de la zone dangereuse à l'annonce d'une circulation,
- pour les personnes à proximité de la zone dangereuse et continuant à se déplacer avec le risque de l'engager.

Néanmoins, toute personne, en cas de danger avéré, est autorisée à utiliser un téléphone mobile pour demander de l'aide en urgence (ex : personne en danger, appel des secours).

Par ailleurs, l'utilisation des téléphones publics mobiles est interdite dans certains locaux (locaux techniques de signalisation, de télécommunication ...), cette interdiction étant

rappelée sur leur porte d'accès. Les téléphones mobiles doivent être éteints lorsque les ondes électromagnétiques rayonnées risquent de perturber les appareillages liés à la sécurité.

Article 205. Liaisons radio

Les postes radio utilisés sont :

- des postes fixes, l'appareil est installé à demeure dans un bâtiment,
- des postes mobiles, l'appareil se trouve à bord des engins moteurs,
- des postes portables ou portatifs, l'appareil est utilisé sur le terrain.

Lors des communications en phonie et sauf en cas d'urgence, l'utilisation des liaisons à l'alternat impose de respecter les prescriptions suivantes :

- attendre que son interlocuteur ait terminé son message avant d'émettre à son tour,
- attendre avant de parler, une seconde après l'appui sur la commande d'alternat.

205.1. Radio sol-train sans transmission de données (RST-STD)

Ce moyen de communication permet la liaison entre :

- le régulateur et les conducteurs dans un canton radio quelconque,
- le régulateur et un agent équipé d'un poste portatif dans un canton radio quelconque,
- les conducteurs, entre eux, dans un même canton radio,
- les conducteurs et le sol (agent circulation, aiguilleur, agent IS simples, agent équipé d'un poste portable ou portatif) dans un même canton radio.

En RST-STD, toute conversation est entendue par l'ensemble des agents dans le canton considéré disposant d'un poste fixe, portable, portatif ou mobile.

205.2. Radio sol train avec transmission de données (RST-TD)

Ce moyen de communication permet les liaisons suivantes :

- entre les conducteurs ou les agents équipés d'un poste portatif et :
 - le régulateur, la conversation n'étant perçue que par les interlocuteurs,
 - un agent-circulation, un aiguilleur ou un agent IS simples, la conversation n'étant perçue que par les interlocuteurs,
 - les conducteurs, tous les postes mobiles situés dans le canton radio considéré percevant l'appel et l'ensemble de la conversation ;
- entre l'agent-circulation, l'aiguilleur ou l'agent IS simples et :
 - un conducteur ou un agent équipé d'un poste portable, l'appel et la conversation n'étant perçus que par le conducteur du train désigné ou le titulaire du portable,
 - l'ensemble des postes du canton radio, l'appel et la conversation étant perçus par l'ensemble des postes fixes, mobiles et portables ou portatifs du canton radio ;
- entre le régulateur et :
 - un conducteur ou un agent équipé d'un poste portable, l'appel et la conversation n'étant perçus que par le conducteur du train désigné ou le titulaire du poste portable,
 - l'ensemble des postes du canton radio, l'appel et la conversation n'étant perçus par l'ensemble des postes fixes, mobiles et portables ou portatifs du canton radio.

Les deux systèmes STD et TD sont entièrement compatibles.

205.3. Radio sol-train dite GSM-R

Ce moyen de communication permet les liaisons suivantes :

- entre les conducteurs et :
 - le régulateur,
 - un agent-circulation, un aiguilleur ou un agent IS simples,
 - les autres conducteurs de la zone d'appel (ZA),
 - l'ensemble des opérateurs d'une ZA,
 - les autres interlocuteurs prévus (numéro préenregistré, 112...),
- entre l'agent-circulation, l'aiguilleur ou l'agent IS simples et :
 - l'ensemble des conducteurs de la ZA,
 - un conducteur,
 - les autres interlocuteurs prévus (numéro préenregistré, 112...),
- entre le régulateur et :
 - l'ensemble des conducteurs de la ZA,
 - un conducteur,
 - un agent d'accompagnement,
 - les autres interlocuteurs prévus (numéro préenregistré, 112...).

Il y a deux types d'appels :

- appel dit "point à point" lorsqu'il ne concerne que deux opérateurs,
- appel dit "de groupe" lorsqu'il concerne tous ou certains opérateurs d'une ZA.

Le conducteur enregistre le numéro de son train avant le départ.

205.4. Liaisons radio dédiées à la manœuvre

Ces liaisons sont propres aux exploitants ferroviaires et peuvent être utilisées sur le RFN pour la transmission des ordres de manœuvre en application de la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité et la documentation d'exploitation.

La liaison radio de manœuvre est constituée d'une fréquence radio déterminée, affectée à l'exploitant ferroviaire pour ses besoins. Elle permet à son personnel (agent de manœuvre, chef de la manœuvre et conducteur) de correspondre lors de l'exécution d'une manœuvre.

Les communications échangées entre les équipes de manœuvre des exploitants ferroviaires et l'aiguilleur peuvent se faire dans certains cas sur un canal radio dédié dit "de veille".

Article 206. Documents écrits

Les documents écrits sont transmis ou remis, certains d'entre eux peuvent être remis contre émargement.

La transmission doit être réalisée dans des délais permettant une prise de connaissance du document, par le destinataire, dans de bonnes conditions.

Article 207. Interphonie

C'est une liaison directe entre deux points déterminés qui permet de transmettre verbalement et très rapidement des communications.

Article 208. Télécopie

La télécopie permet de transmettre, par circuit téléphonique, une copie de documents écrits entre plusieurs opérateurs.

La transmission doit être réalisée dans des délais permettant une prise de connaissance du document, par le destinataire, dans de bonnes conditions.

Le contrôle de la réception des messages (qualité et intégralité) est nécessaire et réalisé en appliquant les règles suivantes :

- par l'expéditeur, chaque page du document envoyé doit être encadrée et numérotée, la dernière page étant l'accusé de réception à compléter par le destinataire,
- par le destinataire, après vérification de la présence de la totalité des pages, de leur intégralité (visibilité de la totalité de l'encadrement sur chaque page) et de leur bonne lisibilité, il complète la dernière page du document (*reçu document XXX, comportant X pages, intégrité de l'encadrement*) et la retourne à l'expéditeur.

L'expéditeur, après réception de cet accusé de réception, considère que le message a bien été reçu complet et est exploitable.

Article 209. Transmissions numériques

Les applications numériques permettent la transmission d'informations et de communications entre différents intervenants.

209.1. Utilisation des outils numériques mobiles (terminaux mobiles, tablettes ...)

Tout opérateur exerçant une tâche de sécurité ou exposé à un risque ferroviaire (risque de heurt/risque électrique), ne doit utiliser un outil numérique mobile pour communiquer, que si celui-ci est un outil de communication formellement intégré aux règles de sécurité ou répondant aux exigences pour l'exploitation du RFN.

Sauf pour les cas prévus soit par la réglementation techniques de sécurité, soit par la documentation de sécurité ou les règles d'exploitation particulières, soit par l'exploitant lui-même sous sa responsabilité, l'utilisation d'outils numériques mobiles, privés ou professionnels, est interdite en émission, en réception, en lecture ou écriture de message :

- dans la réalisation d'une procédure ou d'une tâche concernant la sécurité,
- dans la zone dangereuse des voies circulées y compris lors de leur traversée,
- pour les personnes exerçant la tâche d'annonceur ou de sentinelle,
- pour les personnes chargées du dégagement de l'outillage de la zone dangereuse à l'annonce d'une circulation,
- pour les personnes à proximité de la zone dangereuse et continuant à se déplacer avec le risque de l'engager.

Par ailleurs, l'utilisation des outils numériques mobiles, qui émettent des ondes électromagnétiques, est interdite dans certains locaux (locaux techniques de signalisation, de télécommunication ...), cette interdiction étant rappelée sur leur porte d'accès. Les outils numériques mobiles doivent être utilisés sur un mode évitant le rayonnement des ondes électromagnétiques risquant de perturber les appareillages liés à la sécurité.

209.2. Particularités pour les courriels

La transmission d'informations par courriels, impose de respecter les règles suivantes :

- l'envoi doit être adressé à une adresse fonctionnelle ou à une autre adresse utilisable par l'agent dans sa fonction,
- l'envoi doit être expédié dans des délais permettant au destinataire d'en prendre connaissance dans de bonnes conditions,
- le message doit arriver complet et ne doit pas pouvoir être modifié,
- l'expéditeur doit obligatoirement demander un accusé de réception et de lecture du message en sélectionnant les options correspondantes prévues dans la messagerie électronique utilisée,
- le destinataire doit accuser réception de l'envoi et de la lecture de ce dernier.

Article 210. Dispositif d'avertissement sonore

C'est un appareil émettant un ou plusieurs sons, principalement destiné à la transmission d'ordre d'information ou à prévenir d'un danger.

CHAPITRE 3 : Application des règles de communication

Le présent chapitre apporte des précisions sur les éléments et règles de méthodologie de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic".

Les communications se déroulent en plusieurs étapes :

- l'identification,
- l'appel d'instructions, si nécessaire,
- la transmission des informations,
- la clôture de la transmission, la finalisation.

Les autres textes de la documentation d'exploitation précisent les messages de sécurité de première urgence dont les étapes d'identification et d'appel d'instruction peuvent être réduites ou supprimées.

En cas d'incompréhension ou d'erreur dans le collationnement des informations transmises, les interlocuteurs doivent faire répéter.

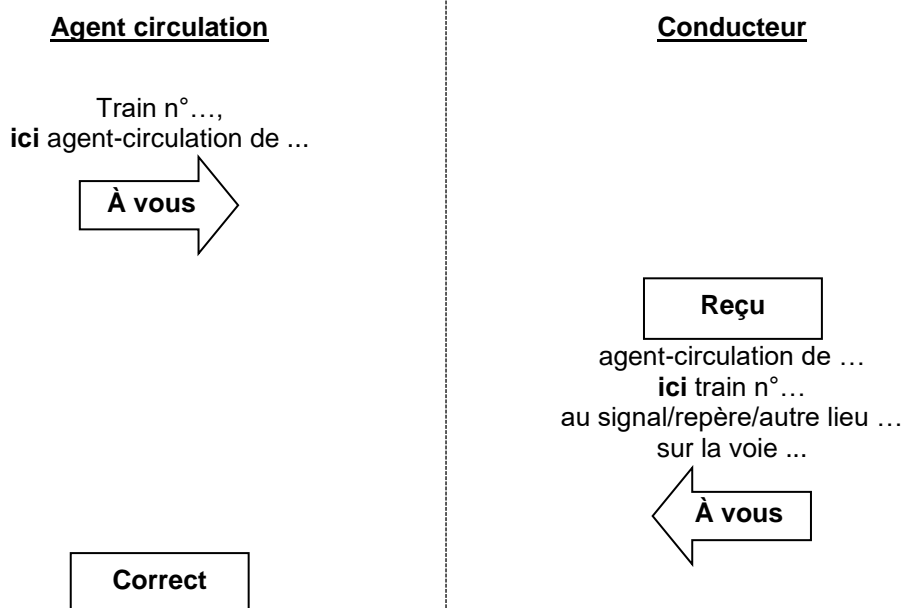
Des exemples d'application de la méthodologie sont repris en annexe 1.

Article 301. Étape d'identification

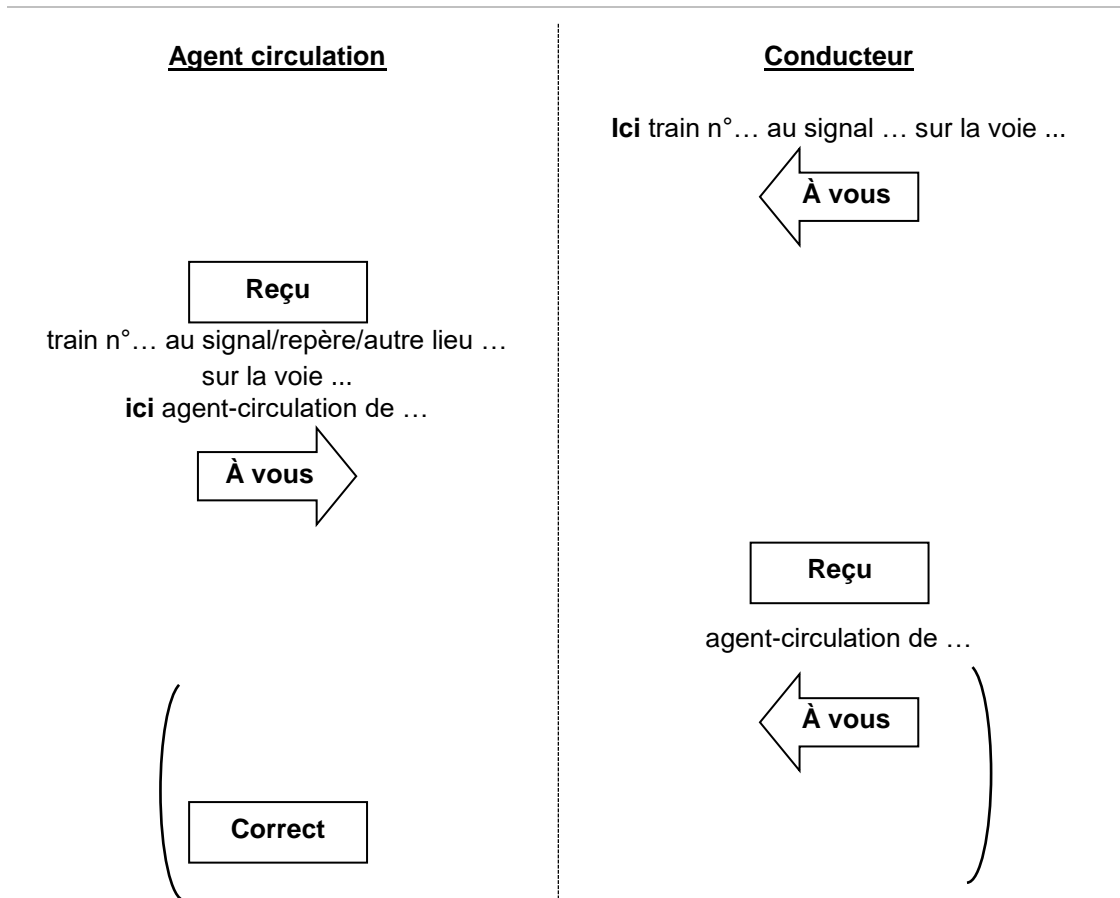
Cette étape permet de se présenter de manière claire et d'identifier précisément son interlocuteur.

Les communications doivent débuter par des messages d'identification. Les messages à utiliser sont les suivants :

301.1. Exemple de message d'identification entre un agent-circulation et un conducteur, l'émetteur étant l'agent-circulation

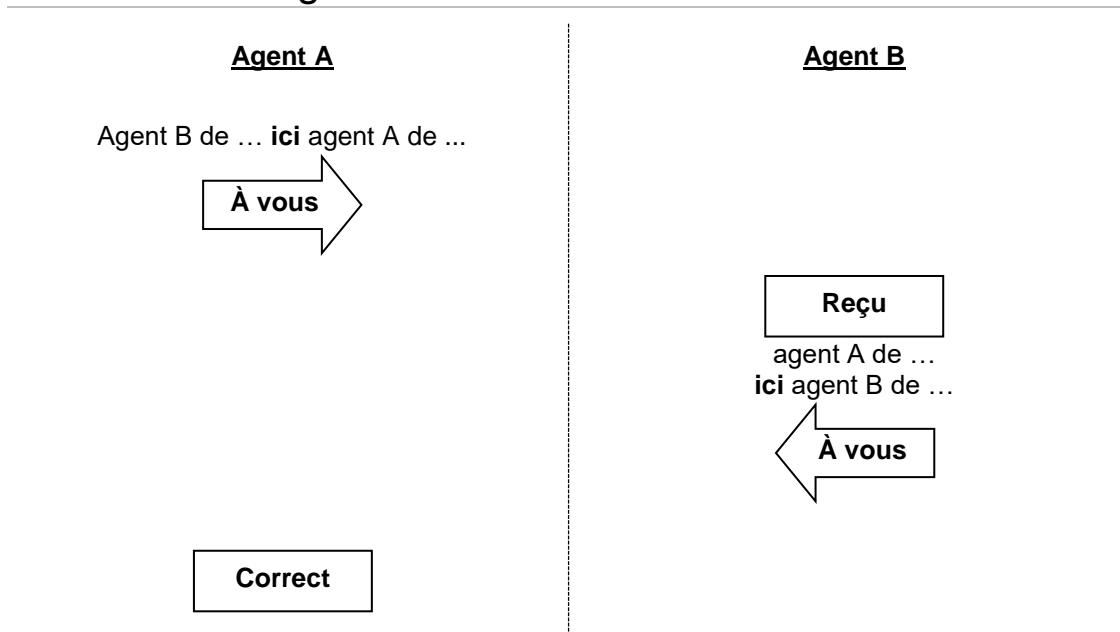


301.2. Exemple de message d'identification entre un agent-circulation et un conducteur, l'émetteur étant le conducteur



La partie entre parenthèse n'est pas mise en œuvre lorsque le conducteur est à l'origine d'un appel d'instruction.

301.3. Exemple de message d'identification entre les autres agents

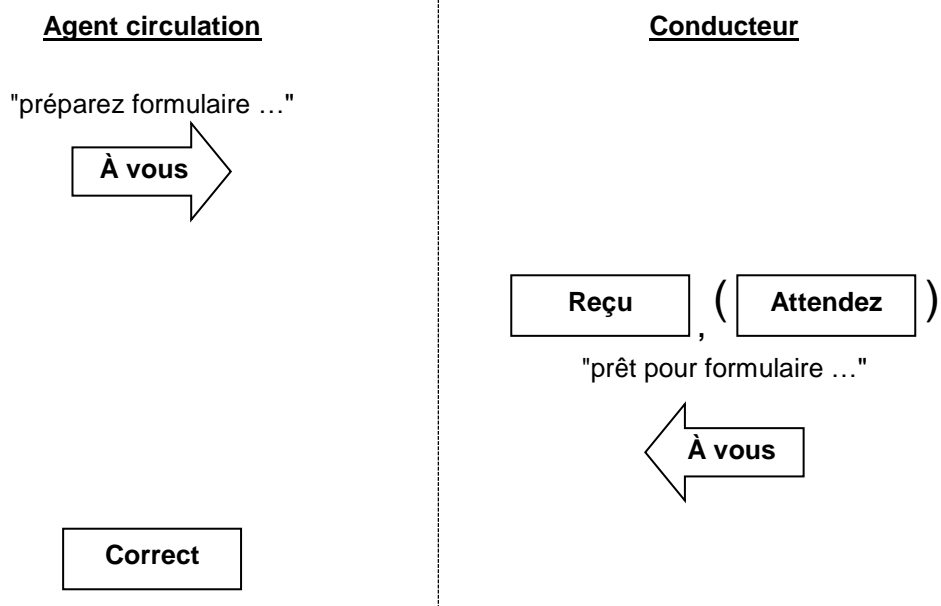


Article 302. Étape d'appel d'instructions

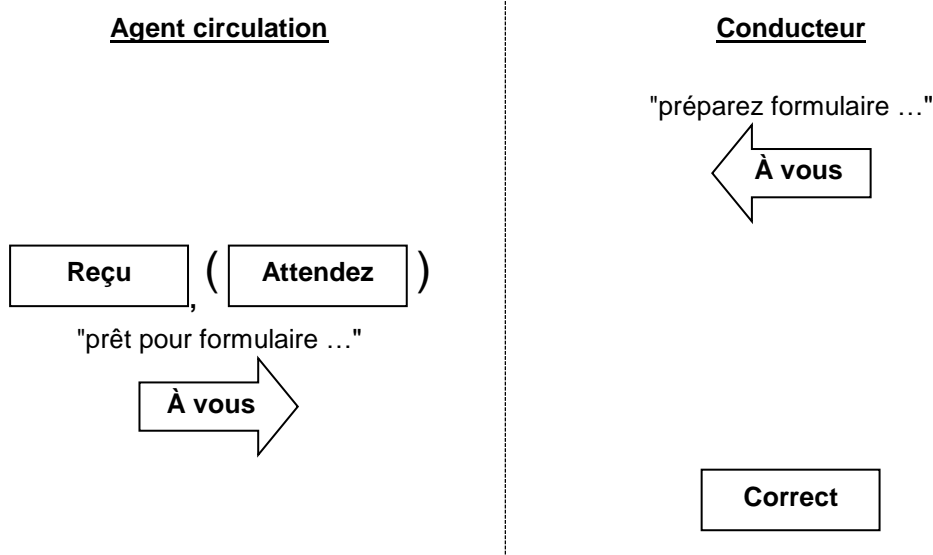
Cette étape est mise en œuvre dans le cas d'utilisation d'un formulaire.

Ces communications ne sont échangées que lorsque les correspondants ont acquis la certitude de l'identité et de la position de leur interlocuteur.

302.1. Exemple de communication dont l'émetteur est l'agent-circulation



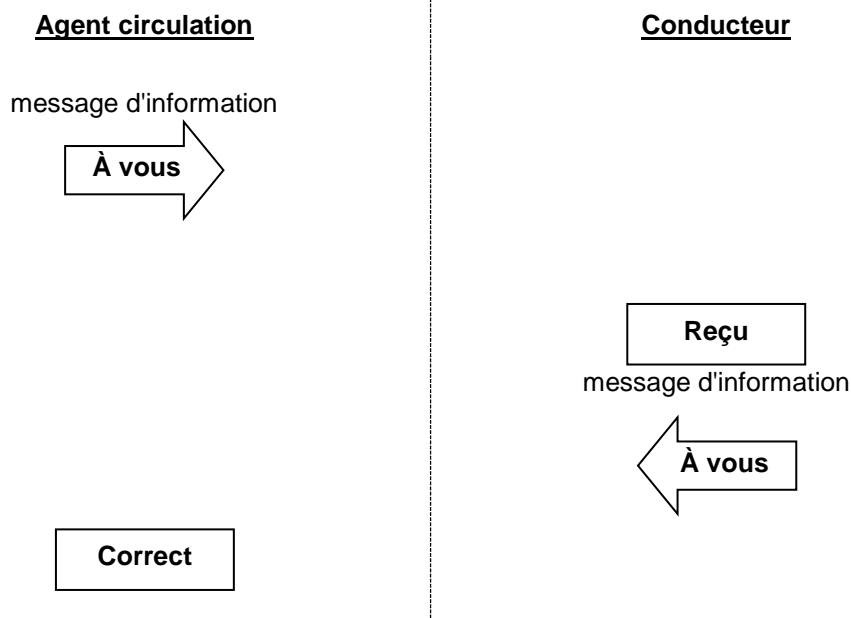
302.2. Exemple de communication dont l'émetteur est le conducteur



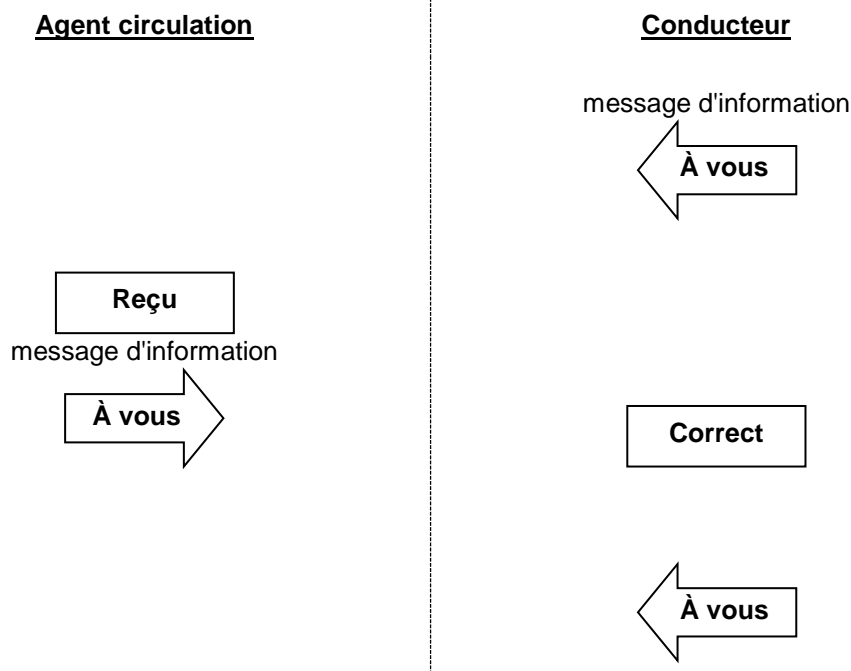
Article 303. Étape de transmission des informations

Cette étape concerne la transmission de l'information. Elle permet de donner les éléments sur la nature de l'appel.

303.1. Exemple de transmission d'informations dont l'émetteur est l'agent-circulation



303.2. Exemple de transmission d'informations dont l'émetteur est le conducteur



Article 304. Étape de finalisation

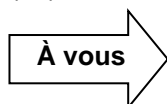
Cette étape permet de terminer définitivement une procédure.

L'utilisation des formulaires se termine systématiquement par l'agent-circulation, le régulateur, ou l'aiguilleur avec les informations "poste, date, heure" afin d'assurer une traçabilité.

Exemple de finalisation :

Agent circulation

(dépêche ou autorisation n° ...), poste..., le
.../.../... à ...h....



Correct , **Terminé**

Conducteur

Reçu

(dépêche ou autorisation n° ...), poste..., le
.../.../... à ...h....



CHAPITRE 4 :

Livret de formulaires

Des ordres sont formalisés pour fiabiliser les communications de sécurité entre les opérateurs. Ils se présentent sous la forme de formulaires de procédures en format papier ou gérés informatiquement avec ou non un mode de transmission numérique.

Des formulaires sont utilisés pour un certain nombre de situations bien définies. Les exploitants ferroviaires doivent mettre à disposition de leur personnel un livret de formulaires.

Le présent chapitre définit les conditions et les situations dans lesquelles des procédures particulières de communication sont prévues en application ou en complément de celles de la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité et de la documentation d'exploitation.

Les formulaires, rédigés en français, sont communs aux conducteurs et aux agents du service chargé de la gestion des circulations.

Les spécifications techniques d'interopérabilité du sous-système "Exploitation et gestion du trafic" indiquent que le livret de formulaires doit contenir deux parties développées ci-après.

Première partie du livret de formulaires

La première partie doit contenir le code d'épellation et la liste des formulaires utilisables.

Article 401. Code d'épellation

Afin de faciliter la compréhension et l'expression en fonction des situations, chaque terme doit être prononcé lentement et correctement en épelant les mots, les noms et les nombres susceptibles d'entraîner une incompréhension.

Pour l'épellation, les règles suivantes sont appliquées.

401.1. Épellation des mots et des groupes de lettre

L'alphabet phonétique est utilisé :

A : Alpha	G : Golf	M : Mike	S : Sierra	Y : Yankee
B : Bravo	H : Hotel	N : November	T : Tango	Z : Zoulou
C : Charlie	I : India	O : Oscar	U : Uniform	
D : Delta	J : Juliet	P : Papa	V : Victor	
E : Echo	K : Kilo	Q : Quebec	W : Whisky	
F : Foxtrot	L : Lima	R : Romeo	X : X-ray	

Exemple :

➤ Aiguille AB = aiguille Alpha Bravo,

Numéro de signal GA 835 = signal Golf Alpha huit trois cinq

401.2. Expression des nombres

Les nombres sont énoncés chiffre par chiffre :

0 = zéro	3 = trois	6 = six	9 = neuf
1 = un	4 = quatre	7 = sept	
2 = deux	5 = cinq	8 = huit	

Exemple : Train 2183 = train deux un huit trois.

Les décimales sont exprimées par le mot "virgule".

Exemple : 12,50 = un deux virgule cinq zéro.

401.3. Expression des heures

Les heures sont indiquées en heure locale en utilisant le langage courant.

Exemple : 10 h 52 = dix heures cinquante-deux.

Si nécessaire, l'épellation chiffre par chiffre est utilisée.

401.4. Expression des distances et des vitesses

Les distances sont exprimées en kilomètres, les vitesses en kilomètres par heure.

Si nécessaire, l'épellation chiffre par chiffre est utilisée.

401.5. Expression des dates

Les dates sont exprimées de manière usuelle.

Exemple : 10 décembre.

Si nécessaire, l'épellation chiffre par chiffre est utilisée.

Article 402. Liste des formulaires

La première colonne du tableau ci-après désigne l'intitulé des formulaires ainsi que leurs désignations. La deuxième colonne indique où sont applicables les formulaires :

- soit sur l'ensemble du réseau ferré national (RFN),
- soit uniquement sur les lignes du réseau à grande vitesse (LGV),
- soit sur les lignes du réseau conventionnel (LC).

La dernière colonne décrit dans quelles situations ils sont appliqués.

Intitulé du formulaire et désignation	Utilisation	Condition d'utilisation
Avarie du Dispositif d'Aide au Shuntage (ADAS)	RFN	pour autoriser la remise en marche d'un train suite à l'anomalie du dispositif d'aide au shuntage.
Avis d'aNOmalie au Train (ANOT)	RFN	pour aviser un conducteur d'une anomalie sur son train.
ARrêt Prescrlt (ARPI)	RFN	pour commander un arrêt non prévu.
Annulation de TRANsit (ATRA)	RFN	pour demander d'actionner un annulateur de transit.
AVis d'ENrayage (AVEN)	RFN	pour ordonner une vitesse limite suite à une adhérence dégradée.
ABAissement des PantOgraphes (BAPO)	RFN	pour ordonner l'abaissement des pantographes ou faire circuler pantographes baissés.
Franchissement d'un Carré de BA ou d'un guidon d'arrêt ou d'un TLC présentant un damier rouge et blanc (CBA)	RFN	pour autoriser le franchissement d'un signal carré fermé ou d'un guidon d'arrêt fermé en block automatique ou d'un tableau lumineux de correspondance à damier rouge et blanc.
Franchissement d'un Carré ou d'un guidon d'arrêt ou d'un TLC présentant un damier rouge et blanc (C)	RFN	pour autoriser le franchissement d'un signal carré fermé ou d'un guidon d'arrêt fermé ou d'un tableau lumineux de correspondance à damier rouge et blanc.
Manœuvre d'une AiguILLE (MAIL)	RFN	pour ordonner de manœuvrer une aiguille, un cœur d'aiguille ou un taquet. Il doit être rempli autant de formulaires qu'il y a de manœuvres à faire.
Manœuvre d'un EQuipement de sécurité (MEQI)	RFN	pour ordonner de manœuvrer un équipement de sécurité. Il doit être rempli autant de formulaires qu'il y a de manœuvres à faire.
Ordre de Circuler Avec Restriction (OCAR)	RFN	pour ordonner de circuler avec restriction.
Ordre de RETention (ORET)	RFN-GSM R	Pour ordonner la rétention d'un train à un point précis.
Vérification d'AIGuilles (VAIG)	RFN	pour ordonner de vérifier une aiguille par un conducteur d'un train. Il doit être rempli autant de formulaires qu'il y a de vérifications à faire.
VErification de la CAténaire (VECA)	RFN	pour ordonner de vérifier la caténaire depuis la cabine de conduite.
VErification de la VOie (VEVO)	RFN	pour ordonner de vérifier la libération d'une zone.
Ordre écrit ETCS 01 (ETCS 01)	RFN	pour autoriser le franchissement d'un EOA.
Ordre écrit ETCS 02 (ETCS 02)	RFN	pour autoriser la remise en marche après un « TRAIN TRIP ».
Ordre écrit ETCS 03 (ETCS 03)	RFN	pour obliger de rester à l'arrêt.
Ordre écrit ETCS 04 (ETCS 04)	RFN	pour annuler un ordre écrit ETCS 03.

Intitulé du formulaire et désignation	Utilisation	Condition d'utilisation
Ordre écrit ETCS 05 (ETCS 05)	RFN	pour circuler à vitesse limitée.
Ordre écrit ETCS 07 (ETCS 07)	RFN	pour autoriser à se remettre en marche en SR après la préparation du mouvement.
Demande de protection PERS onnel (PERS)	RFN	pour demander d'assurer sa protection (de la part d'un conducteur).
Demande de SEC ours (DSEC)	RFN	pour demander le secours lors d'une impossibilité d'acheminer tout ou partie de son train pour une cause quelconque (matériel, voie...).
Annulation demande de secours Demande d'autorisation de remise en marche – Autorisation de RE mise en MA rche (REMA)	RFN	pour demander l'annulation de sa demande de secours et pour demander puis obtenir l'autorisation de se remettre en marche.
Signalement d'une AN omalie de SI gnalisation (ANSI)	RFN	pour aviser d'une anomalie de signalisation.
CH angement d' EX trémité (CHEX)	LGV	pour ordonner de changer d'extrémité.
Franchissement d'un REP ère Nf (FREP)	LGV	pour autoriser le franchissement d'un repère Nf.
Franchissement d'un JAL on de MA nœuvre (JAMA)	LGV	pour autoriser le franchissement d'un jalon de manœuvre.
MA nœuvre du TrA in (MATA)	LGV	pour commander la manœuvre d'un train. Il doit être rempli autant de formulaires qu'il y a de manœuvres à faire.
SEC ours d'un train (SECO)	LGV	pour porter le secours à un train.
Gardiennage provisoire d'un PN à SAL – DER angement des A vertisseurs d'un PN gardé (DERA)	LC	pour ordonner la limitation de la vitesse des circulations, en cas de gardiennage provisoire d'un PN à SAL.
Entrée en canton occupé et marche à vue (MV)	LC	pour autoriser de pénétrer en canton occupé et de marcher à vue.
RAT é d' O uverture ou bris de barrières (tous les feux fonctionnent) d'un PN à SAL – Marche prudente (RATO)	LC	pour ordonner de marcher avec prudence au franchissement d'un PN considéré en raté d'ouverture.
Franchissement d'un sémaphore S (S)	LC	pour autoriser le franchissement d'un sémaphore de block manuel fermé.
Bris de barrières d'un PN à SAL – VE rification du fonctionnement des FE ux routiers (VEFE)	LC	pour ordonner de vérifier que tous les feux routiers du PN à SAL fonctionnent.
Signalement d' AN omalie GSM -GFU (AGSM)	LC	pour aviser d'une anomalie du système GSM-GFU.
D érangement d'Installation destinée au Public (DIPU)	LC	pour ordonner de circuler avec restrictions, suite au dérangement du pictogramme de TVP ou de problème sur les installations permettant la traversée des voies par le public. Il doit être rempli autant de formulaires qu'il y a d'installations en dérangement.

Les informations contenues dans les formulaires, leur ordre d'apparition et leur intitulé ont valeur obligatoire, la présentation est indicative.

L'aspect des formulaires est repris dans :

- l'article 403 pour les formulaires applicables sur l'ensemble du RFN,
- l'article 404 pour les formulaires applicables sur les LGV,
- l'article 405 pour les formulaires applicables sur les LC.

Deuxième partie du livret de formulaires

La deuxième partie doit contenir les formulaires de procédures proprement dits.

Le livret doit contenir plusieurs exemples de chaque formulaire. Il est recommandé d'utiliser des intercalaires pour séparer les différentes sections.

Article 403. Formulaires applicables sur l'ensemble du RFN

403.1. Formulaires délivrés par le représentant local du service chargé de la gestion des circulations

403.1.1. Avarie du dispositif d'aide au shuntage (ADAS)

ADAS

Ordre est donné au conducteur du train au sur la voie
(numéro) (km/signal/repère) (numéro)

de respecter les prescriptions ci-dessous,
entre et
(points facilement repérables)

marcher avec prudence aux abords du ou des PN suivants :

n° au km.....	n° au km.....
n° au km.....	n° au km.....
n° au km.....	n° au km.....
n° au km.....	n° au km.....
n° au km.....	n° au km.....
n° au km.....	n° au km.....

et de ne le(s) franchir qu'après avoir constaté ou provoqué sa (ou leur) fermeture(s)

marcher avec prudence aux abords du ou des PN isolés pour piétons / TVP suivants :

PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....	PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....
PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....	PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....
PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....	PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....
PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....	PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....
PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....	PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....
PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....	PN isolé pour piétons / TVP ⁽¹⁾ au km.....

⁽¹⁾ : rayer la mention inutile

de ne pas dépasser la vitesse de 30km/h entre l'origine et l'extrémité du quai de l'établissement traversé

de faire usage du dispositif d'avertissement sonore de son engin moteur à l'approche du quai de l'établissement traversé

Particularités locales (ex : dispositions à appliquer vis-à-vis d'un DATZD, d'un DAELZD, etc.)

.....

.....

.....

Motif : Avarie du dispositif d'aide au shuntage

XX

Dépêche n°

Poste : Date : Heure :
(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/m/minutes)

délivré directement transmis par radio **Signature :**

transmis par téléphone transmis numériquement

403.1.3. Arrêt prescrit (ARPI)

ARPI		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small></p> <p>de s'arrêter</p> <p><input type="checkbox"/> à l'établissement de <small>(nom)</small></p> <p><input type="checkbox"/> au poste de <small>(nom)</small></p> <p><input type="checkbox"/> au km</p> <p><input type="checkbox"/> bord à bord avec le train arrêté au km <small>(numéro)</small></p> <p>situé entre et <small>(points facilement repérables)</small></p> <p><input type="checkbox"/> et de rendre compte.</p> <p>Motif :</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
XX		
Dépêche n°		
<i>Poste :</i> <small>(nom du poste)</small>	<i>Date :</i> <small>(jour/mois/année)</small>	<i>Heure :</i> <small>(heures/minutes)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement		Signature :
<p>Compte rendu procédure ARPI</p> <p>Train N° arrêté</p> <p><input type="checkbox"/> à l'établissement de <small>(nom)</small></p> <p><input type="checkbox"/> au poste de <small>(nom)</small></p> <p><input type="checkbox"/> au km</p> <p><input type="checkbox"/> bord à bord avec le train arrêté au km <small>(numéro)</small></p> <p>Autre(s) information(s) utile(s) :</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<i>Poste :</i> <small>(nom du poste)</small>	<i>Date :</i> <small>(jour/mois/année)</small>	<i>Heure :</i> <small>(heures/minutes)</small>

403.1.4. Annulation de transit (ATRA)

<h1>ATRA</h1>		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small></p> <p>- d'annuler le transit situé <small>(numéro)</small> <small>(lieu / km)</small></p> <p>- et de rendre compte</p> <p><input type="checkbox"/> protection du personnel assurée</p> <p><input type="checkbox"/> circulation interdite voie(s) / / <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> circulation limitée à voie(s) <small>(km/h)</small> <small>(numéro)</small></p>		
XX		
<p>Dépêche n°</p>		
<p>Poste : <small>(nom du poste)</small></p>	<p>Date : <small>(jour/mois/année)</small></p>	<p>Heure : <small>(heures/minutes)</small></p>
<p><input type="checkbox"/> délivré directement</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par radio</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par téléphone</p> <p><input type="checkbox"/> transmis numériquement</p>	<p>Signature :</p>	
<p>Compte rendu procédure ATRA :</p> <p>Annulateur de transit..... actionné <small>(numéro)</small></p> <p>Lampe <input type="checkbox"/> allumée <input type="checkbox"/> éteinte</p>		
<p><input type="checkbox"/> La protection du personnel peut être supprimée</p>		
<p>Poste : <small>(nom du poste)</small></p>	<p>Date : <small>(jour/mois/année)</small></p>	<p>Heure : <small>(heures/minutes)</small></p>

⋮

403.1.5. Avis d'enrayage (AVEN)

AVEN		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> de ne pas dépasser la vitesse des MA80 sans dépasser 50 km/h</p> <p><input type="checkbox"/> de ne pas dépasser la vitesse des MA80 sans dépasser la vitesse de km/h du km au km</p> <p>situés entre et <small>(points facilement repérables)</small></p> <p><input type="checkbox"/> de faire part de ses constatations sur les conditions d'adhérence de son train (patinages et enrayages) par radio, ou à défaut, au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste situé après la zone d'enrayage.</p> <p>Motif : Enrayage important</p>		
XX		
Dépêche n°		
Poste :	Date :	Heure :
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement	Signature :	
<input type="checkbox"/> transmis par radio		
<input type="checkbox"/> transmis par téléphone		
<input type="checkbox"/> transmis numériquement		
Compte rendu procédure AVEN :		
.....		
.....		
.....		
Poste :	Date :	Heure :
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>

⋮

403.1.6. Abaissement des pantographes (BAPO)

BAPO		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> d'abaisser les pantographes, et de rendre compte</p> <p><input type="checkbox"/> de circuler pantographes baissés</p> <p>voie du km au km <small>(numéro)</small></p> <p>situés entre et <small>(points facilement repérables)</small></p> <p>Motif :</p> <p><input type="checkbox"/> Avarie caténaire</p> <p><input type="checkbox"/> Autre motif : </p>		
XX		
<p>Dépêche n°</p> <p><i>Poste :</i> <i>Date :</i> <i>Heure :</i> <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>		
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement	<p style="text-align: right;">Signature :</p>	
<p>Compte rendu procédure BAPO :</p> <p><input type="checkbox"/> abaissement des pantographes effectué</p>		
<p><i>Poste :</i> <i>Date :</i> <i>Heure :</i> <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>		
AUTORISATION DE RELEVER LES PANTOGRAPHES		
<p>Autorisation est donnée au conducteur du train de relever les pantographes <small>(numéro)</small></p>		
XX		
<p>Dépêche n°</p> <p><i>Poste :</i> <i>Date :</i> <i>Heure :</i> <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>		
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement	<p style="text-align: right;">Signature :</p>	

403.1.9. Manœuvre d'une aiguille (MAIL)

MAIL		
Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small>		
au <small>(km/signal/repère)</small>	sur la voie <small>(numéro)</small>	
de manœuvrer <input type="checkbox"/> l'aiguille <input type="checkbox"/> le cœur d'aiguille <input type="checkbox"/> le taquet <small>(numéro) (numéro) (numéro)</small>		
voie au km <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> pour donner la direction <input type="checkbox"/> de droite et de laisser la manette de sélection en position <input type="checkbox"/> main <input type="checkbox"/> en position <input type="checkbox"/> relevée <input type="checkbox"/> de gauche <input type="checkbox"/> moteur <input type="checkbox"/> abaissée		
et de rendre compte		
<input type="checkbox"/> protection du personnel assurée <input type="checkbox"/> circulation interdite voie(s) / / <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> circulation limitée à voie(s) <small>(km/h) (numéro)</small>		
XX		
Dépêche n°		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small>		
<input type="checkbox"/> délivré directement Signature : <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement		
Compte rendu procédure MAIL :		
<input type="checkbox"/> Aiguille voie au km manœuvrée <small>(numéro) (numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> placée en direction de droite (<i>lame de gauche appliquée et collée</i>) manette de sélection en position <input type="checkbox"/> main <input type="checkbox"/> moteur		
<input type="checkbox"/> placée en direction de gauche (<i>lame de droite appliquée et collée</i>) manette de sélection en position <input type="checkbox"/> main <input type="checkbox"/> moteur		
<input type="checkbox"/> ne colle pas		
<input type="checkbox"/> Cœur d'aiguille voie au km Manœuvré <small>(numéro) (numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> placé en direction de droite (<i>pointe mobile appliquée et collée à gauche</i>) manette de sélection en position <input type="checkbox"/> main <input type="checkbox"/> moteur		
<input type="checkbox"/> placé en direction de gauche (<i>pointe mobile appliquée et collée à droite</i>) manette de sélection en position <input type="checkbox"/> main <input type="checkbox"/> moteur		
<input type="checkbox"/> ne colle pas		
<input type="checkbox"/> Taquet voie au km Manœuvré <small>(numéro) (numéro)</small>		
placé en position <input type="checkbox"/> relevé manette de sélection en position <input type="checkbox"/> main <input type="checkbox"/> moteur <input type="checkbox"/> abaissé		
<input type="checkbox"/> Impossibilité de manœuvrer <input type="checkbox"/> l'aiguille <input type="checkbox"/> le cœur d'aiguille <input type="checkbox"/> le taquet <small>(numéro) (numéro) (numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> la protection du personnel peut être supprimée		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small>		

403.1.10. Manœuvre d'un équipement de sécurité (MEQI)

MEQI		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p> <p>de manœuvrer au km situé entre et <small>(points facilement repérables)</small></p> <p><input type="checkbox"/> le commutateur <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> le bouton poussoir de protection automatique <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> le bouton poussoir DBC repère ou signal <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> le bouton poussoir <small>(installation + numéro)</small></p> <p>et de rendre compte</p> <p><input type="checkbox"/> protection du personnel assurée</p> <p><input type="checkbox"/> circulation interdite voie(s) / / <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> circulation limitée à voie(s) <small>(km/h) (numéro)</small></p>		
XX		
<p>Dépêche n°</p>		
<p>Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>		
<p><input type="checkbox"/> délivré directement</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par radio</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par téléphone</p> <p><input type="checkbox"/> transmis numériquement</p>	<p>Signature :</p>	
<p>Compte rendu procédure MEQI :</p> <p><input type="checkbox"/> commutateur..... manœuvré <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> bouton poussoir de protection automatiquemanœuvré <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> le bouton poussoir DBC repère ou signal..... manœuvré <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> le bouton poussoir.....manœuvré <small>(installation + numéro)</small></p>		
<p><input type="checkbox"/> la protection du personnel peut être supprimée</p>		
<p>Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>		

403.1.12. Ordre de rétention (ORET)

ORET		
Ordre est donné au conducteur du train (numéro)		
au sur la voie <small>(km/signal, repère) (numéro)</small>		
- de se rendre :		
<input type="checkbox"/> jusqu' à l'établissement de au km		
<input type="checkbox"/> jusqu' au Km		
<input type="checkbox"/> <small>(Désignation du point d'arrêt)</small>		
- de rester à l'arrêt au point désigné ci-dessus jusqu'à la réception d'une autorisation de remise en marche du Service chargé de la Gestion des Circulations.		
Motif :		
XX		
Dépêche n°		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small>		
<input type="checkbox"/> délivré directement	<input type="checkbox"/> transmis par radio	Signature :
<input type="checkbox"/> transmis par téléphone	<input type="checkbox"/> transmis numériquement	
Autorisation de remise en marche		
Autorisation est donnée au conducteur du train stationné <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> à l'établissement de au km		
<input type="checkbox"/> au Km sur la voie		
<input type="checkbox"/> <small>(Désignation du point d'arrêt)</small>		
de se remettre en marche ⁽¹⁾ .		
(1) Le conducteur est autorisé à se remettre en marche en respectant les règles relatives au processus de départ des trains et les autres prescriptions d'exploitation applicables par ailleurs.		
XX		
Dépêche n°		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small>		
<input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone		
<input type="checkbox"/> transmis numériquement		

403.1.13. Vérification d'aiguille (VAIG)

VAIG		
Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small>		
au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small>		
- de vérifier		
<input type="checkbox"/> la position et le collage de l'aiguille voie au km <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> la position et le collage du cœur de l'aiguille voie au km <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> la position du taquet voie au km <small>(numéro)</small>		
- et de rendre compte		
<input type="checkbox"/> protection du personnel assurée		<input type="checkbox"/> circulation interdite voie(s) / / <small>(numéro)</small>
		<input type="checkbox"/> circulation limitée à voie(s) <small>(km/h)</small> <small>(numéro)</small>
XX		
Dépêche n°		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste)</small> <small>(jour/mois/année)</small> <small>(heures/minutes)</small>		
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement		Signature :
Compte rendu procédure VAIG :		
<input type="checkbox"/> Aiguille vérifiée voie au km <small>(numéro)</small> <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> placée en direction de droite (<i>lame de gauche appliquée et collée</i>)		
<input type="checkbox"/> placée en direction de gauche (<i>lame de droite appliquée et collée</i>)		
<input type="checkbox"/> ne colle pas		
<input type="checkbox"/> Cœur d'aiguille vérifié voie au km <small>(numéro)</small> <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> placé en direction de droite (pointe mobile appliquée et collée à gauche)		
<input type="checkbox"/> placé en direction de gauche (pointe mobile appliquée et collée à droite)		
<input type="checkbox"/> ne colle pas		
<input type="checkbox"/> Taquet voie au km Vérifié <small>(numéro)</small> <small>(numéro)</small>		
placé en position		<input type="checkbox"/> relevée <input type="checkbox"/> abaissée
<input type="checkbox"/> La protection du personnel peut être supprimée		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste)</small> <small>(jour/mois/année)</small> <small>(heures/minutes)</small>		

403.1.14. Vérification de la caténaire depuis la cabine de conduite (VECA)

VECA		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p> <p>- de marcher avec prudence et de vérifier la caténaire</p> <p>voie du au <small>(numéro) (km/signal/repère) (km/signal/repère)</small></p> <p>situés entre et <small>(points facilement repérables)</small></p> <p>- et de faire part de ses constatations par radio, ou à défaut au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste.</p> <p>Motif :</p> <p><input type="checkbox"/> avarie à la caténaire (ou présomption d'avarie à la caténaire)</p> <p><input type="checkbox"/> autre motif :</p>		
XX		
Dépêche n°		
<i>Poste :</i>	<i>Date :</i>	<i>Heure :</i>
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement	Signature :	
Compte rendu procédure VECA :		
<p>Caténaire voie vérifiée du au <small>(numéro) (km/signal/repère) (km/signal/repère)</small></p> <p><input type="checkbox"/> pas d'anomalie</p> <p><input type="checkbox"/> avarie au km Passage pantographes baissés <input type="checkbox"/> possible <input type="checkbox"/> impossible</p>		
<i>Poste :</i>	<i>Date :</i>	<i>Heure :</i>
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>

⋮

403.1.15. Vérification de la voie (VEVO)

VEVO		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small></p> <p><input type="checkbox"/> de vérifier la libération de la (des) zone(s) voie, <small>(numéro(s))</small> <small>(numéro)</small></p> <p style="padding-left: 150px;"><input type="checkbox"/> du au <small>(km/signal/repère)</small> <small>(km/signal/repère)</small></p> <p style="padding-left: 150px;"><input type="checkbox"/> aux abords du km</p> <p><input type="checkbox"/> de vérifier la libération de voie du au <small>(numéro)</small> <small>(km/signal/repère)</small> <small>(km/signal/repère)</small></p> <p style="padding-left: 40px;">situés entre et, <small>(points facilement repérables)</small></p> <p>- et de rendre compte</p> <p><input type="checkbox"/> protection du personnel assurée</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> circulation interdite voie(s) / / <small>(numéro)</small></p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> circulation limitée à voie(s) <small>(km/h)</small> <small>(numéro)</small></p>		
XX		
Dépêche n°		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste)</small> <small>(jour/mois/année)</small> <small>(heures/minutes)</small>		
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement	Signature :	
Compte rendu procédure VEVO :		
<input type="checkbox"/> zone(s) vérifiée(s) voie <small>(numéro(s))</small> <small>(numéro)</small>		
<p style="padding-left: 150px;"><input type="checkbox"/> du au <small>(km/signal/repère)</small> <small>(km/signal/repère)</small></p> <p style="padding-left: 150px;"><input type="checkbox"/> aux abords du km</p>		
<input type="checkbox"/> voie vérifiée du au <small>(numéro)</small> <small>(km/signal/repère)</small> <small>(km/signal/repère)</small>		
<input type="checkbox"/> libre <input type="checkbox"/> occupée		
<input type="checkbox"/> La protection du personnel peut être supprimée		
Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste)</small> <small>(jour/mois/année)</small> <small>(heures/minutes)</small>		

403.1.16. Ordre écrit ETCS 01

Ordre écrit ETCS 01

AUTORISATION DE FRANCHIR UN EOA

Poste Date/...../..... Heure

Le conducteur de train ETCS **numéro**

au (km/signal/repère) **sur la voie**

1 *est autorisé à franchir l'EOA au* (km/signal/repère)

2 *ne doit pas dépasser la vitesse de* km/h

du (km/signal/repère) *au* (km/signal/repère)

et km/h *du* (km/signal/repère) *au* (km/signal/repère)

et km/h *du* (km/signal/repère) *au* (km/signal/repère)

3 *instructions supplémentaires*

Autorisation Numéro

Marquer d'une croix les cases correspondant aux parties applicables (☒)
 Dans les parties applicables remplir les espaces en pointillé
 Barrer les termes non valides entre parenthèses (exemple : km/signal/repère)

403.1.17. Ordre écrit ETCS 02

Ordre écrit ETCS 02

AUTORISATION DE SE REMETTRE EN MARCHÉ APRÈS UN "TRAIN TRIP"

Poste Date / / Heure

Le conducteur de train ETCS ou du mouvement de manœuvre numéro

au (km/signal/repère) sur la voie

1 s'il n'a pas reçu de MA est autorisé à se mettre en marche en SR

2 doit sélectionner SH

3 ne doit pas dépasser la vitesse de km/h

du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)

et km/h du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)

et km/h du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)

4 doit examiner la ligne, pour les raisons suivantes

5 doit faire part de ses constatations à

6 instructions supplémentaires

Autorisation Numéro

Marquer d'une croix les cases correspondant aux parties applicables (☒)
Dans les parties applicables remplir les espaces en pointillé
Barrer les termes non valides entre parenthèses (exemple : km/signal/repère)

403.1.18. Ordre écrit ETCS 03

Ordre écrit ETCS 03

OBLIGATION DE RESTER À L'ARRÊT

Poste Date/...../..... Heure

Le conducteur de train ETCS numéro

au (km/signal/repère) sur la voie

1 doit rester à l'arrêt à sa localisation actuelle

2 instructions supplémentaires

Autorisation Numéro

Marquer d'une croix les cases correspondant aux parties applicables (☒)
 Dans les parties applicables remplir les espaces en pointillé
 Barrer les termes non valides entre parenthèses (exemple : km/signal/repère)

403.1.19. Ordre écrit ETCS 04

Ordre écrit ETCS 04
ANNULATION DE L'ORDRE ÉCRIT ETCS 03

Poste	<input type="text"/>	Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>
-------	----------------------	------	----------------------	-------	----------------------

Le conducteur de train ETCS **numéro**

au (km/signal/repère) **sur la voie**

1 l'ordre écrit ETCS 03 ayant le numéro d'autorisation est annulé

2 instructions supplémentaires

Autorisation Numéro

Marquer d'une croix les cases correspondant aux parties applicables (☒)
Dans les parties applicables remplir les espaces en pointillé
Barrer les termes non valides entre parenthèses (exemple : km/signal/repère)

403.1.20. Ordre écrit ETCS 05

Ordre écrit ETCS 05

OBLIGATION DE CIRCULER A VITESSE LIMITEE

Poste Date/...../..... Heure

Le conducteur du train ETCS numéro
au (km/signal/repère) **sur la voie**

1. ne doit pas dépasser la vitesse de km/h
 du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)
 situés entre et
(points facilement repérables)

2. doit examiner la ligne pour la raison suivante

3. doit faire part de ses constatations

4. instructions complémentaires :

Autorisation Numéro

Marquer d'une croix les cases correspondant aux parties applicables (☒)

Dans les parties applicables, remplir les espaces en pointillés

Barrer les termes non valides entre parenthèses (exemple : km/signal/repère)

403.1.21. Ordre écrit ETCS 07

Ordre écrit ETCS 07

**AUTORISATION DE SE METTRE EN MARCHÉ EN SR
APRÈS LA PRÉPARATION DU MOUVEMENT**

Poste Date / / Heure

Le conducteur de train ETCS **numéro**

au (km/signal/repère) **sur la voie**

1 est autorisé à se mettre en marche en SR après la préparation du mouvement

2 est autorisé à franchir l'EOA au (km/signal/repère) :

3 ne doit pas dépasser la vitesse de km/h

du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)

et km/h du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)

et km/h du (km/signal/repère) au (km/signal/repère)

4 instructions supplémentaires

Autorisation Numéro

Marquer d'une croix les cases correspondant aux parties applicables (☒)
Dans les parties applicables remplir les espaces en pointillé
Barrer les termes non valides entre parenthèses (exemple : km/signal/repère)

403.2. Formulaire à l'initiative du conducteur

403.2.1. Demande de protection personnel (PERS)

PERS	
1. Échange préalable entre conducteur et agent-circulation	
Conducteur du train n° au sur la voie (km/signal/repère)	
Je dois réaliser une intervention	<input type="checkbox"/> voie n° entre km et km
	<input type="checkbox"/> voie n° entre km et km
	<input type="checkbox"/> coté piste voie n° (utilisé sur LGV si projection de glace ou de ballast signalée tranchée couverte ou tunnel)
Conditions d'intervention – Motif :	
<input type="checkbox"/> Traversée de la ou des voie(s) contiguë(s)	<input type="checkbox"/> Entrevoie <input type="checkbox"/> Tunnel / Tranchée couverte <input type="checkbox"/> Mauvaise visibilité
Date : heure : h min.	
2. Solution retenue	
<input type="checkbox"/> Pas de PERS – Fin de la procédure	
<input type="checkbox"/> fermeture de la voie n°	<input type="checkbox"/> Réduction à 160/170 km/h
<input type="checkbox"/> fermeture de la voie n° (fermeture de voie : interruption des circulations)	<input type="checkbox"/> Réduction à 220/230 km/h
	voie : voie :
N° de téléphone du conducteur :	N° de téléphone de l'AC :
3. Notification de la protection	
Agent-circulation de à conducteur du train n° au sur la voie n° (km/signal/repère)	<input type="checkbox"/> fermeture de la voie n° entre km et km <input type="checkbox"/> fermeture de la voie n° entre km et km <input type="checkbox"/> réduction de vitesse à 160/170 km/h voie entre km et km <input type="checkbox"/> réduction de vitesse à 220/230 km/h voie entre km et km
Protection du personnel assurée par :	
Dépêche n° le (date)/...../..... à h min	
4. Autorisation de cesser la protection	
Conducteur du train n° au sur la voie (km/signal/repère)	
à agent-circulation de :	
Autorise la levée des mesures de protection personnel, notifiées par dépêche n°	
le (date) :/...../..... à h min	

En fond gris : informations communiquées par l'agent-circulation au conducteur.

403.2.2. Demande de secours (DSEC)

DSEC	
Conducteur du train <small>(numéro)</small> véhicules, longueur : m,	Engin moteur : <small>(numéro)</small> tonnes, <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses
en détresse sur voie au km <small>(numéro)</small> <input type="checkbox"/> entre les gares de et de <input type="checkbox"/> arrêté au signal / repère <small>(numéro)</small> <input type="checkbox"/> entre les postes de et de <input type="checkbox"/> à contre sens <input type="checkbox"/> à contre voie	
Je demande le secours pour : motif : circonstances particulières : <input type="checkbox"/> retour en arrière nécessaire <input type="checkbox"/> autres moyens : <input type="checkbox"/> wagon de secours nécessaire <input type="checkbox"/> grue de relevage nécessaire	
Je donne l'assurance que je ne me remettrai pas en marche de moi-même.	
OU	
Deuxième partie de train <small>(numéro)</small> véhicules, longueur : m, tonnes, <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses
en détresse sur voie au km <small>(numéro)</small> <input type="checkbox"/> entre la gare de et de <input type="checkbox"/> arrêté au signal / repère <small>(numéro)</small> <input type="checkbox"/> entre les postes de et de <input type="checkbox"/> à contre sens <input type="checkbox"/> à contre voie	
Je demande le secours pour : motif : circonstances particulières : <input type="checkbox"/> retour en arrière nécessaire <input type="checkbox"/> autres moyens : <input type="checkbox"/> wagon de secours nécessaire <input type="checkbox"/> grue de relevage nécessaire	
Poste : <small>(nom du poste)</small>	Date : <small>(jour/mois/année)</small>
Heure : <small>(heures/minutes)</small>	

403.2.3. Annulation de la demande de secours – Demande d'autorisation de remise en marche – Autorisation de remise en marche (REMA)

DEMANDE REMA		
Conducteur du train <small>(numéro)</small> au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small> J'annule ma demande de secours transmise le à <small>(jour/mois/année)</small> <small>(heures/minutes)</small> et je demande l'autorisation de me remettre en marche		
Poste :	Date :	Heure :
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>
NOTIFICATION REMA		
Autorisation est donnée au conducteur du train <small>(numéro)</small> au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small> de se remettre en marche		
XX		
Dépêche n°		
Poste :	Date :	Heure :
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>

403.2.4. Signalement d'anomalie de signalisation (ANSI)

ANSI		
Conducteur du train (numéro)		
au sur la voie (km/signal/repère) (numéro)		
<input type="checkbox"/> Panneau non circulaire km (numéro)		
<input type="checkbox"/> Éteint avec plaque	<input type="checkbox"/> Nf <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> PR <input type="checkbox"/> BM	et oeilleton <input type="checkbox"/> allumé <input type="checkbox"/> éteint
<input type="checkbox"/> Présentant un feu rouge fixe (plaque Nf et oeilleton éteint)		
<input type="checkbox"/> Aspect anormal nature de l'anomalie		
<input type="checkbox"/> Panneau circulaire km (numéro)		
<input type="checkbox"/> Éteint <input type="checkbox"/> Aspect anormal nature de l'anomalie		
<input type="checkbox"/> Autres signaux		
<input type="checkbox"/> signal mécanique km (numéro)		
<input type="checkbox"/> tableau lumineux km (numéro) nature de l'anomalie		
<input type="checkbox"/> Situation de signalisation paraissant anormale signal/tableau km (numéro) nature de l'anomalie		
Poste : Date : Heure : (nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)		

Article 404. Formulaires applicables seulement sur ligne à grande vitesse

404.1. Formulaires délivrés par le représentant local du service chargé de la gestion des circulations

404.1.1. Changement d'extrémité (CHEX)

CHEX		
Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small> au sur la voie <small>(km/signal/repère)</small> <small>(numéro)</small>		
- de changer d'extrémité - et de rendre compte		
<input type="checkbox"/> protection du personnel assurée	<input type="checkbox"/> circulation interdite voie(s) / / <small>(numéro)</small>	
	<input type="checkbox"/> circulation limitée à voie(s) <small>(km/h)</small> <small>(numéro)</small>	
XX		
Dépêche n°		
Poste : <small>(nom du poste)</small>	Date : <small>(jour/mois/année)</small>	Heure : <small>(heures/minutes)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement	Signature :	
Compte rendu procédure CHEX : Changement d'extrémité effectué. Au CAB signal (TVM): Au DMI (ETCS) : niveau d'exploitation..... mode technique.....		
<input type="checkbox"/> la protection du personnel peut être supprimée		
Poste : <small>(nom du poste)</small>	Date : <small>(jour/mois/année)</small>	Heure : <small>(heures/minutes)</small>

404.1.4. Manœuvre du train (MATA)

MATA		
Ordre est donné au conducteur du train (numéro)		
au sur la voie (km/signal/repère) (numéro)		
<input type="checkbox"/> de tirer <input type="checkbox"/> de refouler		
<input type="checkbox"/> jusqu'au (à l') : <input type="checkbox"/> au dégagement du (de l')		
<input type="checkbox"/> repère Nf (numéro)		
<input type="checkbox"/> signal (numéro)		
<input type="checkbox"/> aiguille (numéro)		
<input type="checkbox"/> jalon de manœuvre (numéro)		
<input type="checkbox"/> heurtoir voie (numéro)		
<input type="checkbox"/> km		
et de rendre compte.		
XX		
Dépêche n°		
Poste : Date : Heure : (nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)		
<input type="checkbox"/> délivré directement Signature : <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement		
Compte rendu procédure MATA : Manœuvre effectuée.		
<input type="checkbox"/> Arrêt au (à l') : <input type="checkbox"/> Arrêt au dégagement du (de l')		
<input type="checkbox"/> repère Nf (numéro)		
<input type="checkbox"/> signal (numéro)		
<input type="checkbox"/> aiguille (numéro)		
<input type="checkbox"/> jalon de manœuvre (numéro)		
<input type="checkbox"/> heurtoir voie (numéro)		
<input type="checkbox"/> km		
Poste : Date : Heure : (nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)		

404.1.5. Secours à un train (SECO)

SECO		
Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small>		
au <small>km/signal/repère</small>	sur la voie <small>(numéro)</small>	
<input type="checkbox"/> de pousser le train en détresse sur la voie au km <small>(numéro) (numéro)</small>		
jusqu'à <small>(gare, poste, évitement)</small>		
<input type="checkbox"/> d'aller chercher le train ou la partie de train en détresse sur la voie au km <small>(numéro) / (numéro)</small>		
de rendre compte dès que le train en détresse est prêt pour acheminement et de le ramener		
<input type="checkbox"/> en gare de		
<input type="checkbox"/> à l'évitement télécommandé de		
XX		
Dépêche n°		
Poste : <small>(nom du poste)</small>	Date : <small>(jour/mois/année)</small>	Heure : <small>(heures/minutes)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement	Signature :	
<input type="checkbox"/> transmis par radio		
<input type="checkbox"/> transmis par téléphone		
<input type="checkbox"/> transmis numériquement		
Compte rendu procédure SECO :		
Train en détresse <small>(numéro)</small>		
<input type="checkbox"/> prêt pour acheminement.		
<input type="checkbox"/> non secouru, motif :		
.....		
.....		
Poste : <small>(nom du poste)</small>	Date : <small>(jour/mois/année)</small>	Heure : <small>(heures/minutes)</small>

! ! !

Article 405. Formulaires applicables seulement sur ligne conventionnelle

405.1.2. Entrée en canton occupé et marche à vue (MV)

MV		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p> <div style="text-align: right; font-size: 2em; color: red; font-weight: bold; margin-top: 10px;">MV</div> <p>- de pénétrer en canton occupé, en franchissant s'il y a lieu le sémaphore fermé, - et de MARCHER A VUE jusqu'au poste de cantonnement de : </p> <p>Le conducteur devra s'arrêter à ce poste pour remettre le présent bulletin au garde. </p>		
XX		
<p>Autorisation n°</p>		
<p>Poste :</p> <small>(nom du poste)</small>	<p>Date :</p> <small>(jour/mois/année)</small>	<p>Heure :</p> <small>(heures/minutes)</small>
<p><input type="checkbox"/> délivré directement</p> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">Signature :</div>		

405.1.3. Raté d'ouverture ou bris de barrière (tous les feux fonctionnent) d'un PN à SAL – Marche prudente (RATO)

RATO		
Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small>		
au <small>(km/signal/repère)</small>	sur la voie <small>(numéro)</small>	
de marcher avec prudence aux abords du PN n° km		
situé entre et <small>(points facilement repérables)</small>		
Motif : <input type="checkbox"/> raté d'ouverture <input type="checkbox"/> bris de barrières <input type="checkbox"/> dérangement des pictogrammes du PN piétons		
XX		
Dépêche n°		
Poste : <small>(nom du poste)</small>	Date : <small>(jour/mois/année)</small>	Heure : <small>(heures/minutes)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement <input type="checkbox"/> transmis par radio <input type="checkbox"/> transmis par téléphone <input type="checkbox"/> transmis numériquement	Signature :	

405.1.4. Franchissement d'un sémaphore (S)

S		
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p>		
S		
<p>de franchir fermé le sémaphore présenté par le signal n°</p> <p>Le conducteur doit, par ailleurs, agir comme s'il rencontrait fermés les signaux à distance ci-après combinés avec le sémaphore :</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
XX		
<p>Autorisation n°</p>		
<p>Poste : <small>(nom du poste)</small></p>	<p>Date : <small>(jour/mois/année)</small></p>	<p>Heure : <small>(heures/minutes)</small></p>
<p><input type="checkbox"/> délivré directement</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par radio</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par téléphone</p> <p><input type="checkbox"/> transmis numériquement</p>		<p>Signature :</p>

405.1.5. Bris de barrières d'un PN à SAL – Vérification du fonctionnement des feux routiers (VEFE)

VEFE	
<p>Ordre est donné au conducteur du train <small>(numéro)</small></p> <p>au sur la voie <small>(km/signal/repère) (numéro)</small></p> <p>- de s'arrêter avant le PN n° km situé entre et <small>(points facilement repérables)</small></p> <p>- de vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement.</p> <p>- et de faire-part de ses constatations au téléphone du PN ou par radio ou à défaut au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste.</p> <p>Motif : Bris de barrières</p>	
XX	
<p>Dépêche n°</p>	
<p>Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>	
<p><input type="checkbox"/> délivré directement</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par radio</p> <p><input type="checkbox"/> transmis par téléphone</p> <p><input type="checkbox"/> transmis numériquement</p>	<p>Signature :</p>
<p>Compte rendu procédure VEFE :</p> <p>Arrêt effectué au PN n° km</p> <p><input type="checkbox"/> tous les feux routiers fonctionnent normalement</p> <p><input type="checkbox"/> un ou plusieurs feux routiers sont endommagés</p>	
<p>Poste : Date : Heure : <small>(nom du poste) (jour/mois/année) (heures/minutes)</small></p>	

405.2. Formulaire à l'initiative du conducteur

405.2.1. Signalement d'anomalie GSM-GFU (AGSM)

AGSM		
Conducteur du train (numéro)		
Numéro de téléphone / / / (numéro)		
Apparition du défaut le à (jour/mois/année) (heures/minutes)		
<input type="checkbox"/> Message audio entendu :		
.....		
.....		
.....		
<input type="checkbox"/> La communication n'aboutit pas malgré la présence du réseau		
Poste :	Date :	Heure :
<small>(nom du poste)</small>	<small>(jour/mois/année)</small>	<small>(heures/minutes)</small>

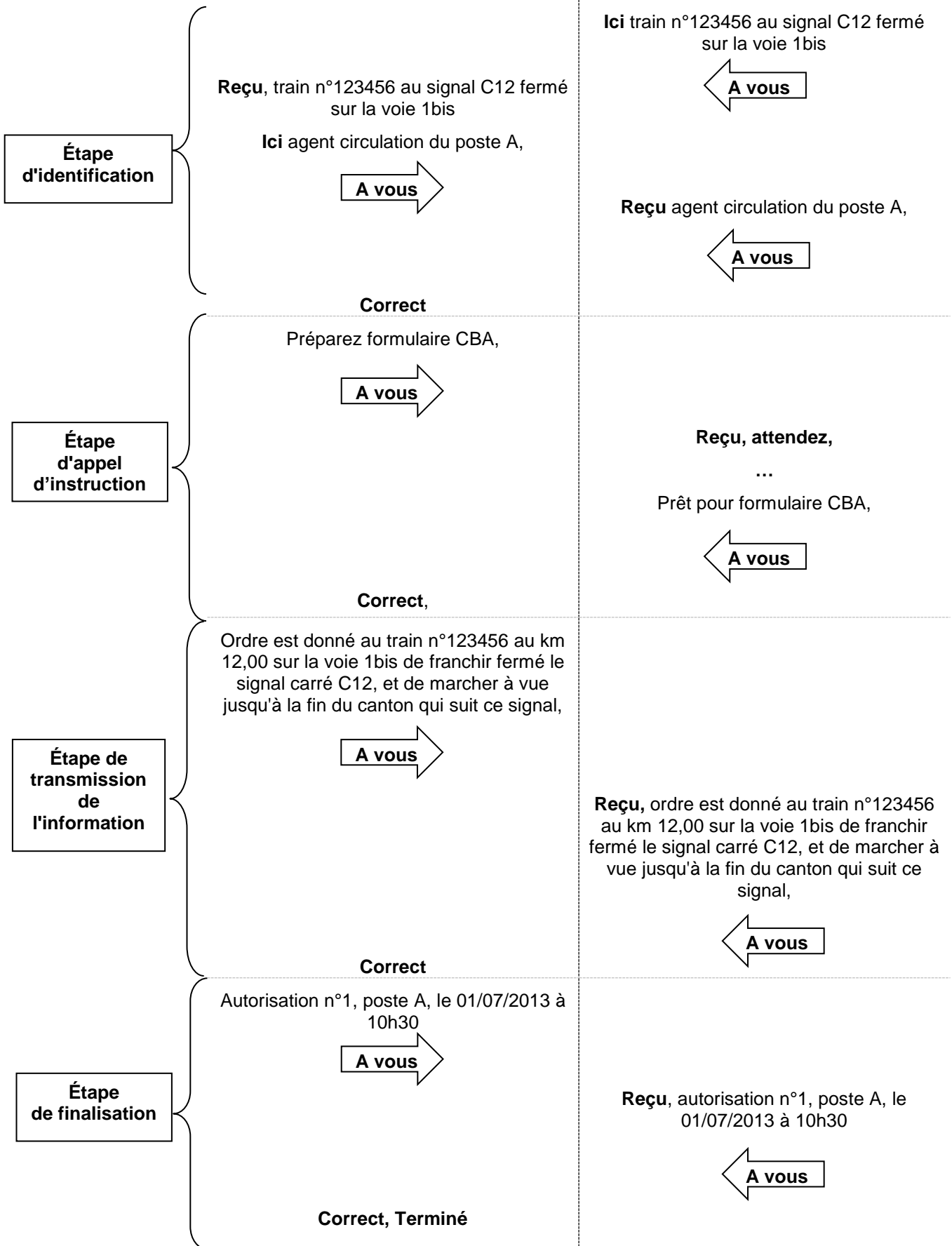
Annexe 1

Exemple d'application de la méthodologie de communication

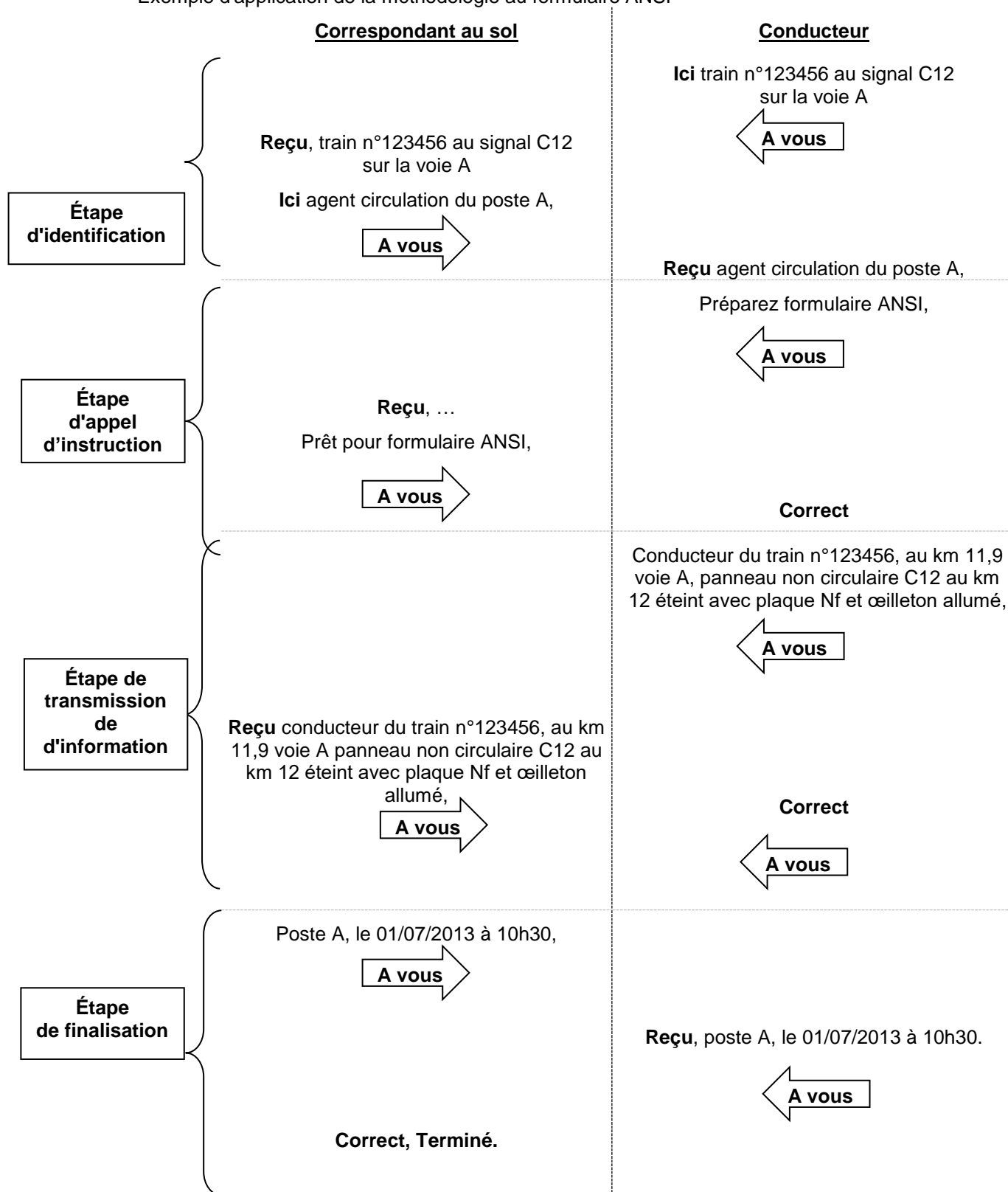
Exemple d'application de la méthodologie au formulaire CBA

Correspondant au sol

Conducteur



Exemple d'application de la méthodologie au formulaire ANSI



Fiche d'identification

Titre	Procédures de communication
Nature du texte	Document d'exploitation
Élaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-CG-SE 00 A-00-n°004
Version en cours / date	Version 05 du 02-12-2020
Date d'application	Applicable à partir du 13-12-2020

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Marion SEGRETAIN 16/11/2020		Marc DOISNEAU 18/11/2020		Matthieu CHABANEL 02/12/2020	

Textes remplacés

- **RFN-CG-SE 00 A-00-n°004** "Procédures de communication", version 4 du 22/07/2019

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **RFN-IG-SE 01 B-00-n°007** " Arrêt d'un train par un signal carré, un sémaphore, un guidon d'arrêt fermé - Arrêt d'un train devant un repère Nf ou F, un jalon de manœuvre en signalisation de cabine de type TVM "
- **RFN-IG-IF 06 A-14-n°002** " Liaisons radio de manœuvre "
- **RFN-CG-SE 02 C-00-n°003** " Mesures à prendre en cas d'adhérence " Rail/Roue " fortement dégradée "
- **RFN-IG-SE 02 B-00-n°004** " Arrêt et rétention des trains – Mesures à prendre en cas de risque grave ou imminent pour la sécurité "
- **RFN-CG-SE 10 B-00-n°004** " Mesures en relation avec le service des passages à niveau "

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation & Sécurité Système</i>
	<i>Direction Générale Industrielle & Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations & Production</i>	- <i>Direction Sécurité</i> - <i>Pôles Sécurité des Zones de Production</i>
	<i>Direction Générale Ile-de-France</i>	- <i>Direction Sécurité Sûreté</i>
	<i>Direction Générale Clients & Services</i>	- <i>Direction de l'Attribution des Capacités</i> ○ <i>Directeur de la Sécurité</i>
		- <i>Directions territoriales</i>
	<i>Direction de la Sécurité – Sûreté & Risques</i>	- <i>Pôle Pilotage Intégration</i>
	<i>Direction Juridique et de la Conformité</i>	- <i>Pôle Prescription et Textes Réglementaires</i>
<i>Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation et de la MOA</i>	- <i>Direction de la Maîtrise d'Ouvrage</i>	
<i>Entreprises Ferroviaires</i>	<i>Entreprises Ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Gestionnaires d'Infrastructure</i>	<i>Gestionnaires d'Infrastructure autres que SNCF Réseau, titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports</i> <i>Direction des services de transport</i> <i>Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Le présent document fixe les prescriptions applicables pour échanger des communications de sécurité entre les agents assurant des tâches de sécurité du service chargé de la gestion des circulations et ceux des autres exploitants ferroviaires. Il définit les principes et les règles de communication devant être respectés. Il indique les moyens et présente le livret de formulaires devant être utilisés.