

Version réglementation	2-0	Classement de confidentialité	Interne
Valable dès le	01.07.2021	Propriétaire	I-ESP-FFM-ZFI
		Processus	Conduire des trains et des mouvements de manœuvre
			Effectuer la
			Production ferroviaire
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées / Unités	Infrastructure		
Utilisateurs spécifiques/Destinataires	LIDI-R (elektronisch): P 20000800 (uniquement Infrastructure)		
	BLS Netz AG		
Remplace	Version réglementation 1-0		
Attribution	FDV R 300.1 - 300.15		
	P 20000800		

Visite du train Infrastructure dans son rôle d'ETF

Contenu

Liste des modifications	1
1. Introduction	2
1.1. Objectif du document.....	2
1.2. Champ d'application.....	2
1.3. Documents d'ordre supérieurs et associés.....	2
2. Visite du train Infrastructure dans son rôle d'ETF	3
2.1. Envoi du formulaire de visite du train.....	3
2.1.1. Exemple sans marchandise dangereuse.....	4
2.1.2. Exemple avec marchandise dangereuse.....	4
2.1.3. Format des données.....	4
2.1.4. Boîtes aux lettres régionales ZFI.....	4
2.1.5. Répartition des régions.....	5
2.2. Bulletin de freinage simplifié.....	5
3. Procédure pour I-FUB-BF en cas d'incident	6

Liste des modifications

Version	Chapitre	Modification
2-0		Incorporation du point 2 de la P 20000816 et ajouts pour les interventions ainsi que pour les mesures et les essais. Inclusion de la boîte aux lettres combinée lors de l'envoi des marchandises dangereuses
1-0		Création du documents

1. Introduction

Amendement à la R 300.5, paragraphe 4.1 "Principe".

Cette disposition remplace le paragraphe 2 de la P 20000816. Le paragraphe 2 de la P 20000816 sera modifié dans l'édition de décembre 2021.

Dans le cas d'infrastructure en tant qu'ETF, le rôle de «préparateur de train» est généralement assumé par le mécanicien.

La présente instruction décrit les activités actuellement réalisées par le mécanicien (CVM) dans le cadre de la visite du train.

Les supports suivants sont utilisés pour réaliser la visite du train.

- Les données nécessaires à la conduite du train sont calculées au moyen du document I-ESP-51440 [Formulaire de visite du train](#). Pour les trains d'intervention, il faut utiliser la «PowerApp».
- Le document I-ESP-51435 [Instructions sur l'utilisation du formulaire de visite du train](#) indique comment remplir ce formulaire.
- Le bulletin de freinage simplifié pour les mouvements de manœuvre sur pleine voie interdite [I-ESP-51495, Bulletin de freinage simplifié](#).

L'exploitant d'infrastructure ferroviaire (GI CFF Infrastructure) est tenu de pouvoir fournir en tout temps des renseignements relatifs au transport de marchandises dangereuses selon RID 1.4.3.6 lettre b). Les données des trains de loc et de service circulant sous la responsabilité de CFF Infrastructure ne peuvent à ce jour pas être traitées par les systèmes CIS/ZIS. Le présent document définit comme solution transitoire le procédé chez I-FUB-BF relatif aux marchandises dangereuses dans le cas où de tels convois sont concerné par un incident.

1.1. Objectif du document

Standardisation de la visite du train et précision des tâches du CVM pour l'ETF CFF Infrastructure.

1.2. Champ d'application

Le présent document s'applique à toutes les personnes impliquées dans le processus « Visite du train CFF Infrastructure ». Chez I-FUB-BF, les rôles Chef circulation et Chef de réseau trafic marchandise sont concernés.

1.3. Documents d'ordre supérieurs et associés

[PCT \(R 300.1-15\)](#)
[P 20000800](#)

2. Visite du train Infrastructure dans son rôle d'ETF

En cas de panne, pas de réseau disponible, le bulletin de freinage peut être envoyé ultérieurement dans la boîte aux lettres régionale ; les dispositions du [5.3] Règlement de freinage P 20000817, section "Notification" doivent être respectées.

Les tâches du CVM lors de la visite du train au sein de l'ETF CFF Infrastructure sont les suivantes:

- Effectuer l'inspection du train conformément à la liste de contrôle de l'inspection du train de l'ESP- 51440;
- calcul des données pour la conduite du train;
- exécution de l'essai des freins;
- rédaction du document de transport RID en cas de circulation de train ou en cas de course de manœuvre franchissant les limites de la gare (zone de manœuvre ETCS L2) et:
 - en cas de transport de wagons pourvus d'une plaque-étiquette (placard) ou d'un panneau de couleur orange;
 - si la limite de 1000 points est dépassée
 - En présence d'un contenant de marchandise dangereuse > 450 litres
- annonce de marchandises dangereuses;
- envoi du formulaire de visite du train.

Exceptions :

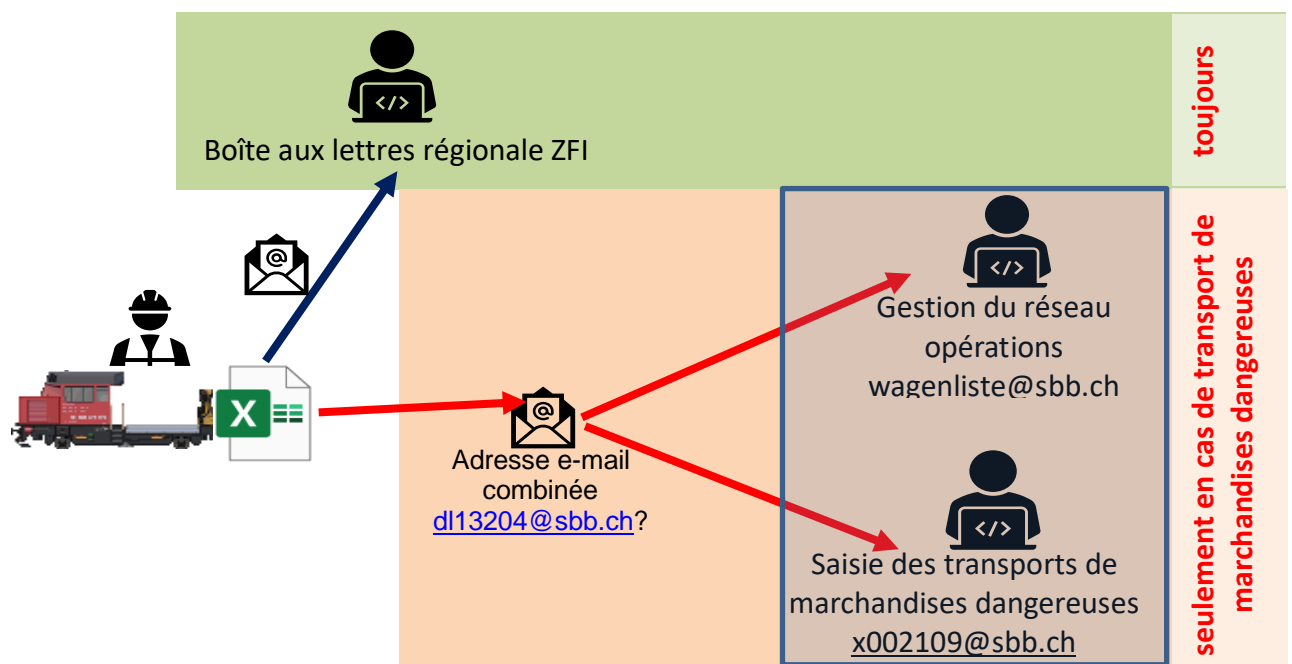
- Dans le cas de trains d'intervention dans le contexte d'une urgence et lors de l'utilisation de la PowerApp, il est possible de renoncer à remplir et à envoyer le formulaire de visite du train.
- Pour les parcours de mesure et de diagnostic ainsi que les parcours d'essai, il n'est pas nécessaire de remplir et d'envoyer le formulaire de visite du train.

Le dépôt des bordereaux de freinage est réglementé au sein des zones.

2.1. Envoi du formulaire de visite du train

Le formulaire de visite du train rempli doit être remis au CVM chargé de la conduite du train par courriel ou au format papier avant le départ, et envoyé à la boîte aux lettres régionale ZFI. L'«Objet» de l'e-mail doit indiquer la date de circulation, le numéro de train correspondant ainsi que les gares de départ et de destination.

Remarque: la boîte aux lettres de la Gestion du réseau opérations sert exclusivement au stockage du formulaire de visite du train, les e-mails ne seront consultés qu'en cas d'incident.



La préannonce téléphonique relative aux marchandises dangereuses (selon PCT R 300.5 - ch 1.4.6.) au Chef circulation de la gare d'origine est supprimé.

Les trains de loc et de service roulant sous la responsabilité de CFF Infrastructure doivent toujours être considérés par le Chef circulation comme conduisant des marchandises dangereuses.

Si le formulaire de visite du train ne peut être envoyé, les interlocuteurs concernés doivent s'entendre sur la suite à donner.

2.1.1. Exemple sans marchandise dangereuse

Train:		Mouvement de manoeuvre:	
A:	xZFI213@sbb.ch	A:	xZFI213@sbb.ch
Cc/Bcc		Cc/Bcc	
Objet:	200701 34425 NY GLA	Objet:	200701 Mvt man MOR STP respectivement 200701 34426R MOR STP

2.1.2. Exemple avec marchandise dangereuse

Train:		Mouvement de manoeuvre:	
A:	xZFI213@sbb.ch dl13204@sbb.ch L'adresse électronique combinée sera envoyée à : wagenliste@sbb.ch x002109@sbb.ch	A:	xZFI213@sbb.ch dl13204@sbb.ch L'adresse électronique combinée sera envoyée à : wagenliste@sbb.ch x002109@sbb.ch
Cc/Bcc		Cc/Bcc	
Objet:	200701 33425 NY GLA	Objet:	200701 Mvt man MOR STP respectivement 200701 34426R MOR STP

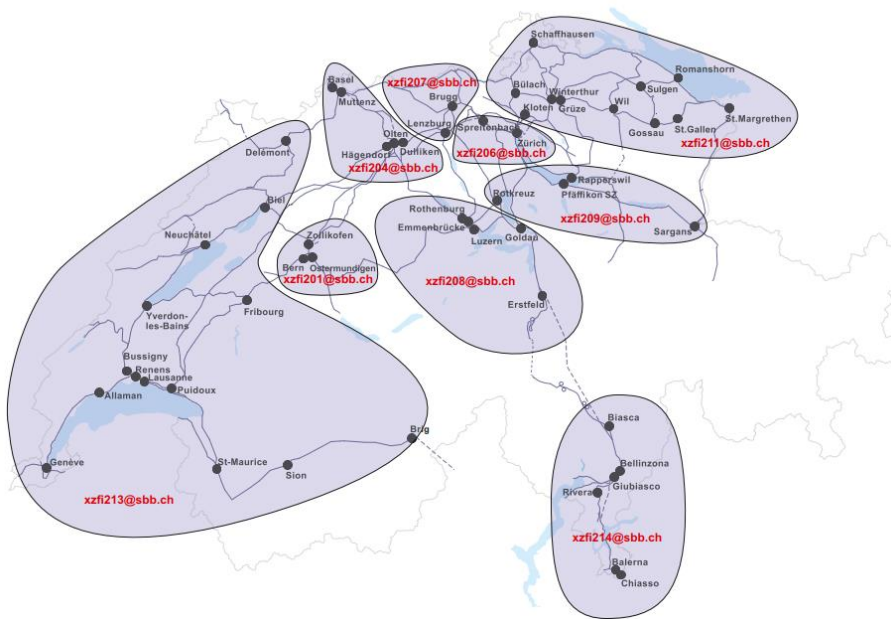
2.1.3. Format des données

La date à indiquer (AAMMJJ) est basée sur l'heure de départ planifiée de la gare de départ. Si la marche chevauche minuit, la date du jour de départ est déterminante (01/02.07.20 = 200701).

2.1.4. Boîtes aux lettres régionales ZFI

xZFI201	Calcul de freinage Région Berne	xZFI201@sbb.ch
xZFI204	Calcul de freinage Région OL	xZFI204@sbb.ch
xZFI206	Calcul de freinage Région ZH	xZFI206@sbb.ch
xZFI207	Calcul de freinage Région BG	xZFI207@sbb.ch
xZFI208	Calcul de freinage Région Reuss	xZFI208@sbb.ch
xZFI209	Calcul de freinage Région RW	xZFI209@sbb.ch
xZFI211	Calcul de freinage Région SG	xZFI211@sbb.ch
xZFI213	Calcul de freinage RWE	xZFI213@sbb.ch
xZFI214	Calcul de freinage RSD-IT	xZFI214@sbb.ch

2.1.5. Répartition des régions



2.2. Bulletin de freinage simplifié

Un bulletin de freinage simplifié est disponible pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite de la pleine voie/hors de la zone de manœuvre. Il peut être utilisé quand toutes les conditions sont remplies pour le rapport de freinage de 50% et une V_{max} de 40 km/h. Le bulletin de freinage simplifié doit être conservé pendant tout le tour de travail. Si l'une des conditions n'est pas remplie, le calcul de freinage doit être effectué au moyen du formulaire de visite du train.



3. Procédure pour I-FUB-BF en cas d'incident

Si le CVM d'un train spécial de service n'est plus en mesure lors d'un incident de donner des renseignements sur la marchandises dangereuse transportée, le Chef circulation prend contact avec le Gestionnaire du réseau G de l'OCI.

Le Gestionnaire du réseau G examine si un formulaire de visite du train existe dans la boîte aux lettres wagenliste@sbb.ch. Il communique selon ces données le numéro de wagon concerné (y compris la position et la nature des marchandises dangereuses) dans RCS-ALEA. Si le Gestionnaire du réseau G ne trouve pas de formulaire de visite du train correspondant, la procédure ultérieure doit être basée sur l'hypothèse que le train transporte des marchandises dangereuses inconnues.

Si le CVM d'un mouvement de manoeuvre n'est plus en mesure lors d'un incident de donner des renseignements sur la marchandises dangereuse transportée, la procédure ultérieure doit toujours être basée sur l'hypothèse que le train transporte des marchandises dangereuses inconnues.

Les e-mails entrant contenant un formulaire de visite du train doivent être archivés au minimum pendant trois mois après l'exécution du transport.

I-ESP-FFM

sig. Beat Müller
stv. Responsable FFM

I-ESP-FFM-ZFI

sig. Benjamin Rahn
Responsable Conduire les trains Infrastructure