MANUEL D'UTILISATION DU SYSTÈME ETCS DÉDIÉ AUX CONDUCTEURS

1.1.0 12/12/2019



120 Rue Marc Lefrancq BP 20392 / FR 59307 Valenciennes, France Tel. +33 (0) 327 09 65 00 era.europa.eu



HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Numéro de publication Date	Numéro de section	Modification/Description	Auteur/Éditeur
0.1.0 18/11/2019	Tous	Traduction du manuel en anglais, version 1.0.0	Ineco
1.0.0 12/12/2019	Tous	Amendements en tenant compte des commentaires du GT OH	Ineco
1.1.0 12/12/2019	CNT.DMI.SPD-[LON1].2, CNT.DMI.SPD-[L23].2, SB.2 & LTR.TRS.DRV.1	Modifications introduites dans la version anglaise 1.1.0.	Ineco



Clause de droits d'auteur

© Les droits d'auteur du présent matériel appartiennent à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (Valenciennes, France).

La reproduction est autorisée pour autant que la source soit mentionnée.

Clause d'utilisation/de non-responsabilité

Ce manuel peut servir de base comme matériel de formation générique et guide de référence pour les conducteurs suivant une formation de conduite sous ETCS.

En ce qui concerne la certification des conducteurs, il est recommandé que les utilisateurs élaborent un manuel de formation plus spécifique en ne tenant pas compte des contenus du manuel qui ne s'appliquent pas à la configuration d'un système embarqué particulier, et en ajoutant au manuel toutes les informations concernant le type matériel roulant particulier dans lequel le système embarqué est installé ; le cas échéant, la version personnalisée du manuel peut également être complétée avec les conditions établies par l'entreprise pertinente quant aux actions du conducteur impliquant le système ETCS embarqué.

Par ailleurs, les utilisateurs doivent respecter les mêmes principes de personnalisation afin d'élaborer les versions du manuel spécifiques à chaque type qui serviront de manuels d'utilisation des différents types spécifiques de matériel roulant exploités par des entreprises ferroviaires particulières dans des zones d'exploitation données.

En tout état de cause, les utilisateurs sont entièrement responsables de l'adéquation de chaque personnalisation du manuel à toutes les exigences particulières requises.

Le guide fourni dans la présente est exclusivement conçu pour faciliter le processus de personnalisation, l'Agence ne saurait donc être tenue pour responsable des conséquences secondaires indésirables découlant de l'omission de contenu applicable de, ou de l'ajout de contenu non harmonisé dans, une version personnalisée du manuel.



TABLE DES MATIÈRES

INT - Introduction (INT)57
INT.SCP Champ d'application et objectif (SCP)
INT.TER Termes ET acronymes (TER) 59
INT.COD Codification et symboles (COD)
INT.REF Document de référence (REF) 78
CNT - Organes de commande ETCS (CNT)79
CNT.SWT Commutateurs et commandes du système ETCS (SWT)
CNT.DMI Interface homme-machine (DMI)
CNT.DMI.GEN Description générale (GEN)
CNT.DMI.BUT Touches (BUT)83
CNT.DMI.SYM Symboles (SYM)84
CNT.DMI.AUD Indications sonores (AUD)100
CNT.DMI.SME Messages de système (SME)100
CNT.DMI.SPD Informations de surveillance et de vitesse (SPD) 103
CNT.DMI.PLN Informations de planification (PLN)126
CNT.DMI.NTC Informations de NTC (NTC)143
CNT.DMI.LNG Sélection de la langue par le conducteur (LNG) 143
CNT.DMI.VOL Réglage du haut-parleur (VOL)155
CNT.DMI.BRI Réglage de la LUMINOSITE (BRI)163
CNT.DMI.SYV Version du système opérationnel (SYV)171
CNT.DMI.DV Vue de données (DV)183
EI – Instructions européennes (EI)196



NP – No Power (NP) 207
NP.ON Mettre sous tension l'équipement ETCS embarqué (ON)
CD (tord D. (CD)
SB – Stand By (SB)
SB.OPN Activer le pupitre de conduite (OPN)210
SB.TST Essais internes (TST)210
SB.DRV Saisir ou reconfirmer l'identification du conducteur (DRV)
SB.TN Saisir ou reconfirmer le numérodu train (TN)
SB.VBC Saisir ou reconfirmer un couvercle de balise virtuelle (VBC)
SB.LEV Saisir ou reconfirmer un Niveau ETCS (LEV)257
SB.RAD Saisir ou confirmer les informations radio (RAD)262
SB.TRN L'engin moteur doit circuler comme un train (TRN)277
SB.TRN.DAT Saisir ou reconfirmer les données de train (DAT) 277
SB.TRN.STR Sélectionner Start (STR)
SB.TRN.OVR Sélectionner Neutraliser (OVR)
SB.SH L'engin moteur doit circuler en mode SH (SH)
SB.NL L'engin moteur doit circuler en mode NL (NL)
SH – Shunting (SH)
SH.MAN Entrée manuelle du mode SH (MAN)292
SH.MAN.RUL Règles de sélection du mode SH (RUL)292
SH.MAN.SEL Sélection du mode SH (SEL)
SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)
SH.AUT.APP Approche d'une zone SH (APP)



SH.AUT.ACK Acquittement du mode SH (ACK)		
SH.OPN Activer le pupitre de conduite en mode SH (OPN)311		
SH.PS Maintenir le mode SH lors d'un changement de cabine (PS)		
SH.RUN Circuler en mode SH (RUN)324		
SH.EXT Sortir du mode SH (EXT)329		
FS – Full Supervision (FS)		
FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)343		
LS – Limited supervision (LS)		
LS.APP Approche d'une zone LS (APP)350		
LS.ACK Acquittement du mode LS (ACK)		
LS.RUN Circuler en mode LS (RUN)355		
SR – Staff Responsible (SR)		
SR.ACK Acquittement du mode SR (ACK)		
SR.LIM Modifier les limitations de vitesse et de distance SR (LIM)		
SR.RUN Circuler en mode SR (RUN)385		
OS – On Sight (OS)		
OS.APP Approche d'une zone OS (APP)401		
OS.ACK Acquittement du mode OS (ACK)401		
OS.RUN Circuler en mode OS (RUN)406		
SL – Mode Sleeping (SL)		
NL – Mode Non-Leading (NL)427		
UN – Mode Unfitted (UN)		
TR – Trip/Post Trip (TR)450		
Page 6 / 777 ETCS DRIVER'S HANDBOOK 1.1.0 12/12/2019 12/12/2019		



TR.MSR Mesures immédiates (MSR)450
TR.CON Redémarrer une mission après un train Trip (CON)456
SF – System Failure (SF)477
IS – Isolation (IS)478
IS.ENT Entrée en mode Isolation (ENT)478
IS.EXT Sortir du mode Isolation (EXT)478
SN – National System (SN)479
RV – Reversing (RV)482
RV.ENT Entrée en mode RV (ENT)482
RV.RUN Circuler en mode RV (RUN)492
RV.EXT Sortie du mode RV (EXT)505
LTR – Entrée et circulation en Niveau (LTR)506
LTR.LEV Niveaux (LEV)506
LTR.LEV.LO Circuler en Niveau 0 (LO)506
LTR.LEV.NTC Circuler en mode NTC (NTC)507
LTR.LEV.L1 Circuler en Niveau 1 (L1)508
LTR.LEV.L2 Circuler en Niveau 2 (L2)509
LTR.LEV.L3 Circuler en Niveau 3 (L3)509
LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)510
LTR.TRS.TLO Transition en Niveau O déclenchée par l'équipement au sol (TLO)511
LTR.TRS.NTC Transition en Niveau NTC déclenchée par l'équipement au sol516
LTR.TRS.TL1 Transition en Niveau 1 déclenchée par l'équipement au sol (TL1)521



LTR.TRS.TL2 Transition en Niveau 2 déclenchée par l'équipement au sol (TL2)524
LTR.TRS.TL3 Transition en Niveau 3 déclenchée par l'équipement au sol (TL3)527
LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)530
LX – Passages à niveau (LX)548
TCK – Annonce de conditions de voie (TKC)556
TKC.PNT Franchir une section avec pantographe(s) en position abaissée (PNT)556
TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)559
TKC.SWT Franchir un tronçon avec le disjoncteur principal ouvert (SWT)
TKC.NST Franchir une zone sans arrêt (NST)565
TKC.MAG Franchir un tronçon avec inhibition de frein à patin magnétique (MAG)566
TKC.CUR Franchir un tronçon avec inhibition du frein à courants de Foucault (CUR)567
TKC.REG Franchir un tronçon avec inhibition de frein par récupération (REG)568
TKC.PRE Franchir un tronçon avec protection contre surpressions(PRE)
TKC.SND Actionner l'avertisseur sonore (SND)570
TKC.RAD Franchir une zone d'ombre radio (RAD)571
TKC.STP Arrêt dans une zone sûre (STP)571
APP – Approche d'une EOA, d'un signal ou d'un repère (APP)585



APP.RS Approche d'une EOA avec indication de vitesse d'exécution (RS)585
APP.SM repère d'arrêt ETCS (SM)585
APP.LM repère de position (LM)585
OVR – Autorisation de franchir un EOA (OVR)
OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)586
OVR.USE Utiliser la fonction de franchissement (USE)587
OTH – Autres procédures (OTH)601
OTH.TAF Voie en aval libre (TAF)601
OTH.DAT Modifier les données de train (DAT)604
OTH.DAT.MAN Modification manuelle des données de train (MAN)604
OTH.DAT.EXT Modification des données de train par des équipements ETCS externes (EXT)643
OTH.ODA Modifier d'autres données (ODA)652
OTH.ODA.DRV Modifier l'ID conducteur (DRV)656
OTH.ODA.TN Modifier le numéro du train (TN)670
OTH.ODA.RAD Modifier les informations de radio (RAD)682
OTH.ADH Modifier le facteur d'adhérence (ADH)698
OTH.ORN Modifier l'orientation du train (ORN)716
OTH.JOI Attelage (JOI)719
OTH.SPL Débranchement (SPL)720
OTH.TXT Messages texte transmis par l'équipement au sol (TXT) 722
OTH.BRK Gérer la commande de frein (BRK)734



OTH.BRK.UNI Réagir face à des mouvements involontaires (UNI)741
OTH.INT Confirmation du conducteur de l'intégrité du train (INT) 741
OTH.GEO Report de position géographique (GEO)750
NFN – Fonctions nationales (NFN)755
DEG – Situations dégradées (DEG)756
DEG.UNS Gérer une incompatibilité d'infrastructure (UNS)756
DEG.TRK Gérer un dysfonctionnement de l'équipement au sol (TRK)
DEG.VER Gérer une incompatibilité de version de système (VER) 757
DEG.BLS Gérer une erreur de lecture de balise (BLS)758
DEG.BMM Gérer une défaillance de transmission de balise (BMM) 759
DEG.SMA Gérer une réduction de MA (SMA)759
DEG.TR Transition en mode Trip (TR)760
DEG.LTR Gérer un problème de transition de niveau (LRT)762
DEG.MDT Gérer l'absence de mode de transition (MDT)764
DEG.RBC Gérer l'absence d'informations de RBC (RBC)765
DEG.COM Gérer un problème de communication radio (COM) 766
DEG.TST Gérer un échec d'autotest (TST)767
DEG.RAD Gérer une défaillance de l'équipement radio embarqué (RAD)
DEG.DMI Gérer une panne de la DMI (écran vide) (DMI)768
DEG.NTC Gérer une défaillance de NTC (NTC)769



OFF – Arrêt du système (OFF)7	74
OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS)7	'74
OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ET embarqué (PWR)7	CS 74
CBS – Système classe B (CBS)7	'75
CBS.CNT Organes de commande (CNT)7	'75
CBS.ON Mettre sous tension (allumer) (ON)7	'75
CBS.SH Mouvements de manœuvre (SH)7	'75
CBS.OVR Franchir un signal restrictif (OVR)7	'75
CBS.OS Mouvements en On Sight (OS)7	'76
CBS.BRK Déclenchement du freinage (BRK)7	'76
CBS.RV Mouvement Reversing (RV)7	'76
CBS.OTH Autres procédures (OTH)7	'77
CBS.DEG Situations dégradées (DEG)7	'77
CBS.OFF Mise hors tension (arrêt) (OFF)7	'77



INDEX DES TABLEAUX

Tableau INT.TER.T1 : Termes74
Tableau INT.TER.T2 : abréviations76
Tableau INT.COD.T1 : Icône d'avertissement 77
Tableau CNT.DMI.SYM.T1 : symboles des niveaux
Tableau CNT.DMI.SYM.T2 : symboles des modes
Tableau CNT.DMI.SYM.T3 : symboles des états
Tableau CNT.DMI.SYM.T4 : symboles des conditions de la voie96
Tableau CNT.DMI.SYM.T5 : symbole d'informations de planification97
Tableau CNT.DMI.SYM-[T].T1 : symboles des demandes de conducteur
Tableau CNT.DMI.SYM-[S].T1 : symboles des demandes de conducteur
Tableau CNT.DMI.SYM-[2021].T1 : symboles de passages à niveau99
Tableau CNT.DMI.SYM-[2021].T2 : symbole de Limited supervision99
Tableau CNT.DMI.SME.T1 : messages d'état du système102



INDEX DES FIGURES

Figure CNT.DMI.GEN-[T].F1: agencement des sous-sections d'ETCS (écran tactile)80
Figure CNT.DMI.GEN-[S].F1 : agencement des sous-sections ETCS (touches de fonction)
Figure CNT.DMI.SPD-[L0N1].F1 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[L23].F1 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[L0N1].F2 : informations de surveillance et de vitesse sans but106
Figure CNT.DMI.SPD-[L23].F2 : informations de surveillance et de vitesse sans but
Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F1 : informations de surveillance et de vitesse but sans qu'aucun freinage soit requis108
Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F1 : informations de surveillance et de vitesse but sans qu'aucun freinage soit requis109
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.N].F1 : informations de surveillance et de vitesse, but sans qu'aucun freinage soit requis110
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F1 : informations de surveillance et de vitesse, but sans qu'aucun freinage soit requis111
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.N].F2 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F2 : informations de surveillance et de vitesse



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F2 : informations de surveillance et de vitesse, but avec freinage requis116
Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F2 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1].F1 : informations de surveillance et de vitesse but avec freinage requis119
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F1 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F3 : informations de surveillance et de vitesse avec vitesse d'approche
Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F3 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1].F2 : informations de surveillance et de vitesse avec vitesse d'approche
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F2 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.LON1.V].F1 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.V].F1 : informations de surveillance et de vitesse
Figure CNT.DMI.PLN-[L32].F1 : principaux éléments des informations de planification
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1].F1 : informations de planification127
Figure CNT.DMI.PLN-[B32].F2 : discontinuités de vitesse128
Figure CNT.DMI.PLN-[B32.N].F1 : repère129



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1].F2 : discontinuités de vitesse et repère130
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.T].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)131
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)132
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.S].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)133
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)134
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.T].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)135
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)136
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.S].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)137
Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)
Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L0N1.T].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)139
Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L23.T].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)140
Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L0N1.S].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)141
Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L23.S].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)142



Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)144
Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)145
Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)146
Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)147
Figure CNT.DMI.LNG-[LON1.T].F1 : sélection de langue de la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)148
Figure CNT.DMI.LNG-[L23.T].F1 : sélection de langue de la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)149
Figure CNT.DMI.LNG-[L0N1.S].F1 : sélection de langue dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)150
Figure CNT.DMI.LNG-[L23.S].F1 : sélection de langue dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)151
Figure CNT.DMI.LNG-[L0N1.T.V].F1 : sélection de langue (écran tactile) 152
Figure CNT.DMI.LNG-[L23.T.V].F1 : sélection de langue (écran tactile) 153
Figure CNT.DMI.LNG-[LON1.S.V].F1 : sélection de langue (touches de fonction)154
Figure CNT.DMI.LNG-[L23.S.V].F1 : sélection de langue (touches de fonction)
Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)156



Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)157
Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)158
Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)159
Figure CNT.DMI.VOL-[L0N1.T].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)160
Figure CNT.DMI.VOL-[L23.T].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)161
Figure CNT.DMI.VOL-[L0N1.S].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)162
Figure CNT.DMI.VOL-[L23.S].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)163
Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)164
Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)165
Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)166
Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)167
Figure CNT.DMI.BRI-[LON1.T].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)168
Figure CNT.DMI.BRI-[L23.T].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)169



Figure CNT.DMI.BRI-[LON1.S].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)170
Figure CNT.DMI.BRI-[L23.S].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)171
Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)172
Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)173
Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)174
Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)175
Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.T].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)176
Figure CNT.DMI.SYV-[L23.T].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)177
Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.S].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)
Figure CNT.DMI.SYV-[L23.S].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)
Figure CNT.DMI.SYV-[L0N1.T.V].F1 : illustration de la fenêtre « System Version» (écran tactile)
Figure CNT.DMI.SYV-[L23.T.V].F1 : illustration de la fenêtre « System Version» (écran tactile)
Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.S.V].F1 : illustration de la fenêtre « Version système » (touches de fonction)



Figure CNT.DMI.SYV-[L23.S.V].F1 : illustration de la fenêtre « Version système » (touches de fonction)183
Figure CNT.DMI.DV-[LON1.T].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (écran tactile)184
Figure CNT.DMI.DV-[L23.T].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (écran tactile)185
Figure CNT.DMI.DV-[LON1.S].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)186
Figure CNT.DMI.DV-[L23.S].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure CNT.DMI.DV-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (écran tactile)
Figure CNT.DMI.DV-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (écran tactile)
Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.S.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (Touches de fonction)
Figure CNT.DMI.DV-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (Touches de fonction)
Figure CNT.DMI.DV-[LON1.T.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (écran tactile)
Figure CNT.DMI.DV-[L23.T.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (écran tactile)
Figure CNT.DMI.DV-[LON1.S.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (touches de fonction)194
Figure CNT.DMI.DV-[L23.S.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (touches de fonction)195



Figure EI-[N].F1 : autorisation de franchir une fin d'autorisation de mouvement – signal présentant l'aspect arrêt ou indication d'arrêt absolu
Figure EI-[N].F2 : autorisation de circuler après un trip (ETCS)199
Figure EI-[N].F3 : obligation de rester à l'arrêt/d'exécuter la fin de mission (ETCS)
Figure EI-[N].F4 : annulation d'une instruction opérationnelle201
Figure EI-[N].F5 : obligation de circuler avec restrictions202
Figure EI-[N].F6 : obligation de marcher à vue203
Figure EI-[N].F7 : autorisation de se remettre en marche en Staff Responsible (ETCS) après préparation d'un mouvement de train204
Figure EI-[N].F8 : autorisation de franchir un passage à niveau en dérangement
Figure EI-[N].F9 : obligation de circuler avec des restrictions d'alimentation électrique206
MO13 : Stand By210
ST05 : sablier211
Figure DRV-[LON1.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)212
Figure DRV-[L23.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)213
Figure DRV-[LON1.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)
Figure DRV-[L23.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



Figure SB.DRV-[LON1.T].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile) Figure SB.DRV-[L23.T].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)218 Figure SB.DRV-[LON1.S].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (touches de Figure SB.DRV-[L23.S].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction) ..220 Figure SB.TN-[LON1.T].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » Figure SB.TN-[L23.T].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » Figure SB.TN-[LON1.S].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » Figure SB.TN-[L23.S].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » Figure TN-[LON1.T].F1 : fenêtre « Numéro du train » (écran tactile) ...226 Figure TN-[L23.T].F1 : fenêtre « Numéro du train » (écran tactile)227 Figure TN-[LON1.S].F1 : fenêtre « Numéro du train » (touches de fonction) Figure TN-[L23.S].F1 : fenêtre « Numéro du train » (touches de fonction) Figure SB.VBC-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)......231



Figure SB.VBC-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)232
Figure SB.VBC-[LON1.S].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)233
Figure SB.VBC-[L23.S].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)234
Figure SB.VBC-[LON1.T].F2 : touche « Établir VBC » (écran tactile)235
Figure SB.VBC-[L23.T].F2 : touche « Établir VBC » (écran tactile)236
Figure SB.VBC-[LON1.S].F2 : touche « Établir VBC » (touches de fonction)
Figure SB.VBC-[L23.S].F2 : touche « Établir VBC » (touches de fonction)238
Figure SB.VBC-[T].F1 : saisie du code de VBC pour établir un VBC (écran tactile)
Figure SB.VBC-[S].F1 : saisie du code de VBC pour établir un VBC (touches de fonction)
Figure SB.VBC-[T].F2 : confirmation « Établir VBC » (écran tactile)242
Figure SB.VBC-[S].F2 : confirmation « Établir VBC » (touches de fonction)
Figure SB.VBC-[LON1.T].F3 : touche « Supprimer VBC » (écran tactile).244
Figure SB.VBC-[L23.T].F3 : touche « Supprimer VBC » (écran tactile)245
Figure SB.VBC-[LON1.S].F3 : touche « Supprimer VBC » (touches de fonction)
Figure SB.VBC-[L23.S].F3 : touche « Supprimer VBC » (touches de fonction)



Figure SB.VBC-[T].F3 : saisie du code VBC pour supprimer un VBC (écran tactile)
Figure SB.VBC-[S].F3 : saisie du code de VBC pour supprimer un VBC (touches de fonction)
Figure SB.VBC-[T].F4 : confirmation « Supprimer VBC » (écran tactile) 251
Figure SB.VBC-[S].F4 : confirmation « Supprimer VBC » (touches de fonction)
Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)253
Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)254
Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)255
Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)256
Figure LEV-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)257
Figure LEV-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)258
Figure LEV-[LON1.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)259
Figure LEV-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)260
Figure SB.RAD-[B32.L23.T].F1 : fenêtre « Informations radio » (écran tactile)
Figure SB.RAD-[B32.L23.S].F1 : fenêtre « Informations radio » (touches de fonction)
Figure SB.RAD-[B3M1.L23.T].F1 : fenêtre « Contacter RBC » (écran tactile)



Figure SB.RAD-[B3M1.L23.S].F1 : fenêtre « Contacter RBC » (touches de fonction)
Figure SB.RAD-[L23.T].F1 : fenêtre « ID réseau radio » (écran tactile)267
Figure SB.RAD-[L23.S].F1 : fenêtre « ID réseau radio » (touches de fonction)
Figure SB.RAD-[L23.T].F2 : RBC-ID/numéro de téléphone RBC (écran tactile)272
Figure SB.RAD-[L23.S].F2 : RBC-ID/numéro de téléphone RBC (touches de fonction)273
Figure SB.TRN.STR-[B32.LON1.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)279
Figure SB.TRN.STR-[B32.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SB.TRN.STR-[B32.LON1.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SB.TRN.STR-[B32.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SB.TRN.STR-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SB.TRN.STR-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



Figure SH.MAN.SEL-[LON1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)293
Figure SH.MAN.SEL-[L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)294
Figure SH.MAN.SEL-[LON1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)295
Figure SH.MAN.SEL-[L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)296
Figure SH.MAN.SEL-[B32.LON1.T].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)297
Figure SH.MAN.SEL-[B32.L23.T].F2 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)298
Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.LON1.T].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)299
Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SH.MAN.SEL-[B32.LON1.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SH.MAN.SEL-[B32.L23.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
ST05 : sablier



MO04 : Trip
MO02 : acquittement du mode Shunting
Figure SH.AUT.ACK-[LON1.T].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (écran tactile)307
Figure SH.AUT.ACK-[L23.T].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (écran tactile)
Figure SH.AUT.ACK-[LON1.S].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (touches de fonction)
Figure SH.AUT.ACK-[L23.S].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (touches de fonction)310
Figure MAIN-[LON1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure MAIN-[L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure MAIN-[LON1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure MAIN-[L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure SH.PS-[B32.LON1.T].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)316
Figure SH.PS-[B32.L23.T].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)317
Figure SH.PS-[B3M1.LON1.T].1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



Figure SH.PS-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)319
Figure SH.PS-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)320
Figure SH.PS-[B32.L23.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SH.PS-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)322
Figure SH.PS-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)323
MO01 : Shunting
Figure SH.RUN-[LON1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)
Figure SH.RUN-[L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)
Figure SH.RUN-[LON1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)
Figure SH.RUN-[L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)
Figure MAIN-[LON1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure MAIN-[L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure MAIN-[LON1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



Figure MAIN-[L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure SH.EXT-[B32.LON1.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)334
Figure SH.EXT-[B32.L23.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SH.EXT-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)336
Figure SH.EXT-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)337
Figure SH.EXT-[B32.LON1.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SH.EXT-[B32.L23.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SH.EXT-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)340
Figure SH.EXT-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)341
MO11 : Full Supervision
Figure FS.RUN-[L1.T].F1 : mode FS activé (écran tactile)
Figure FS.RUN-[L23.T].F1 : mode FS activé (écran tactile)345
Figure FS.RUN-[L1.S].F1 : mode FS activé (touches de fonction)346
Figure FS.RUN-[L23.S].F1 : mode FS activé (touches de fonction)347
MO22 : acquittement du mode Limited supervision



Figure LS.ACK-[2021.L1.T].F1 : touche « Acquittement du mode Limited supervision » (écran tactile)351
Figure LS.ACK-[2021.L23.T].F1 : touche « Acquittement du mode Limited supervision » (écran tactile)352
Figure LS.ACK-[2021.L1.S].F1 : touche « Acquittement du Limited supervision » (touches de fonction)353
Figure LS.ACK-[2021.L23.S].1 : touche « Acquittement du mode Limited supervision » (touches de fonction)
MO21 : mode Limited supervision activé
Figure LS.RUN-[2021.L1.T].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (écran tactile)
Figure LS.RUN-[2021.L23.T].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (écran tactile)
Figure LS.RUN-[2021.L1.S].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (touches de fonction)
Figure LS.RUN-[2021.L23.S].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (touches de fonction)
Figure SR.ACK-[L1.T.N].F1 : acquittement pour le Staff Responsible (écran tactile)
Figure SR.ACK-[L1.S.N].F1 : Acquittement pour le Staff Responsible (touches de fonction)
Figure SR.ACK-[L23.T.N].F1 : Acquittement pour le Staff Responsible (écran tactile)
Figure SR.ACK-[L23.S.N].F1 : Acquittement pour le Staff Responsible (touches de fonction)



Figure SR.ACK-[L1.T].F1 : mode SR activé (écran tactile)
Figure SR.ACK-[L23.T].F1 : mode SR activé (écran tactile)370
Figure SR.ACK-[L1.S].F1 : mode SR activé (touches de fonction)371
Figure SR.ACK-[L23.S].F1 : mode SR activé (touches de fonction)372
MO03 : neutralisation d'EOA activée
Figure SR.LIM-[L1.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure SR.LIM-[L23.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure SR.LIM-[L1.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure SR.LIM-[L23.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure SR.LIM-[L1.T].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)
Figure SR.LIM-[L23.T].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)
Figure SR.LIM-[L1.S].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)
Figure SR.LIM-[L23.S].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)
Figure SR.LIM-[L123.T].F1 : fenêtre « Vitesse/distance SR » (écran tactile) 383
Figure SR.LIM-[L123.S].F1 : fenêtre « Vitesse/distance SR » (touches de fonction)



MO09 : Staff Responsible
Figure SR.RUN-[L1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)
Figure SR.RUN-[L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)
Figure SR.RUN-[L1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)
Figure SR.RUN-[L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)
Figure SR.RUN-[L1.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (écran tactile)
Figure SR.RUN-[L23.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (écran tactile)
Figure SR.RUN-[L1.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (écran tactile)
Figure SR.RUN-[L23.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (touches de fonction)
Figure SR.RUN-[B32.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure SR.RUN-[B32.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SR.RUN-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure SR.RUN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (touches de fonction)



MO08 : acquittement du mode On Sight401
Figure OS.ACK-[L1.T].F1 : touche « Acquittement du mode à marche vue » (écran tactile)402
Figure OS.ACK-[L23.T].F1 : touche « Acquittement du mode à marche vue » (écran tactile)403
Figure OS.ACK-[L1.S].F1 : touche « Acquittement du mode On Sight » (touches de fonction)404
Figure OS.ACK-[L23.S].F1 : touche « Acquittement du mode On Sight » (touches de fonction)405
MO07 : mode On Sight enclenché406
Figure OS.RUN-[B32.L1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)408
Figure OS.RUN-[B32.L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)409
Figure OS.RUN-[B32.L1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)410
Figure OS.RUN-[B32.L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)411
Figure OS.RUN-[B3M1.L1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)412
Figure OS.RUN-[B3M1.L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)413
Figure OS.RUN-[B3M1.L1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)414



Figure OS.RUN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)......415

Figure OS.RUN-[B32.L1.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (écran tactile)......416

Figure OS.RUN-[B32.L23.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (écran tactile)......417

Figure OS.RUN-[B32.L1.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (touches de fonction).......418

Figure OS.RUN-[B32.L23.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (touches de fonction).......419

Figure OS.RUN-[B3M1.L1.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution » et « Distance-but » en mode OS (écran tactile)

Figure OS.RUN-[B3M1.L23.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution » et « Distance-but » en mode OS (écran tactile)



Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)428
Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)429
Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)430
Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)431
Figure NL-[B32.LON1.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)432
Figure NL-[B32.L23.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)433
Figure NL-[B32.LON1.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)434
Figure NL-[B32.L23.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)435
Figure NL-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)436
Figure NL-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)437
Figure NL-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)438
Figure NL-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)439
MO12 : Non-Leading



MO17 : Acquittement de Unfitted442
Figure UN-[L0.T].F1 : touche « Acquittement du mode Unfitted » (écran tactile)443
Figure UN-[L0.S].F1: touche « Acquittement du mode Unfitted » (touches de fonction)
MO16 : Unfitted444
Figure UN-[L0.T].F2 : mode UN enclenché (écran tactile)445
Figure UN-[L0.S].F2 : mode UN activé (touches de fonction)446
MO04 : Trip450
MO05 : Acquittement de Trip450
Figure TR.MSR-[LON1.T].F1 : touche « Acquittement de Trip » (écran tactile)451
Figure TR.MSR-[L23.T].F1 : touche « Acquittement de Trip » (écran tactile) 452
Figure TR.MSR-[LON1.S].F1 : touche « Acquittement de Trip » (touches de fonction)453
Figure TR.MSR-[L23.S].F1 : touche « Acquittement de Trip » (touches de fonction)454
MO06 : Post Trip455
MO01 : Shunting456
MO16 : Unfitted457
MO19 : National System457
Figure TR.CON-[B32.L1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)458
110



Figure TR.CON-[B32.L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)459
Figure TR.CON-[B32.L1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)460
Figure TR.CON-[B32.L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)461
Figure TR.CON-[B3M1.L1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)462
Figure TR.CON-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)463
Figure TR.CON-[B3M1.L1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)464
Figure TR.CON-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)465
Figure TR.CON-[B32.L1.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)466
Figure TR.CON-[B32.L23.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)467
Figure TR.CON-[32.L1.S].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)468
Figure TR.CON-[B32.L23.S].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)469
Figure TR.CON-[B3M1.L1.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)470
Figure TR.CON-[B3M1.L23.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)471


Figure TR.CON-[B3M1.L1.S].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)472
Figure TR.CON-[B3M1.L23.S].2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)473
MO18 : System Failure477
MO20 : acquittement de National System479
MO19 : National System479
ST06 : Reversing autorisé482
Figure RV.ENT-[L1.T].F1 : symbole de Reversing autorisé (écran tactile)
Figure RV.ENT-[L23.T].F1 : symbole de Reversing autorisé (écran tactile)
Figure RV.ENT-[L1.S].F1 : symbole de Reversing autorisé (touches de fonction)
Figure RV.ENT-[L23.S].F1 : symbole de Reversing autorisé (touches de fonction)
MO15 : acquittement de Reversing487
Figure RV.ENT-[L1.T].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (écran tactile)
Figure RV.ENT-[L23.T].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (écran tactile)
Figure RV.ENT-[L1.S].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (touches de fonction)
Figure RV.ENT-[L23.S].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (touches de fonction)491



Figure RV.RUN-[L1.T].F1 : indication de la vitesse maximale et distance autorisée du mode de circulation RV (écran tactile)......493

Figure RV.RUN-[L23.T].F1 : indication de la vitesse maximale et distance autorisée du mode de circulation RV (écran tactile)......494

Figure RV.RUN-[L1.T].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (écran tactile)......497

Figure RV.RUN-[L23.T].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (écran tactile)......498

Figure RV.RUN-[L1.S].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (touches de fonction)499

Figure RV.RUN-[L23.S].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (touches de fonction)500

Figure RV.RUN-[L1.T].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)501
Figure RV.RUN-[L23.T].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)502
Figure RV.RUN-[L1.S].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)503
Figure RV.RUN-[L23.S].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)



LE01 : Niveau 0 (Level 1)507
LE02 : niveau NTC (Level NTC)507
LE03 : niveau 1508
LE04 : niveau 2509
LE05 : niveau 3509
LEO6 : annonce Niveau 0511
Figure LTR.TRS.TLO-[LN1.TO.T].F1 : acquittement du Niveau 0 (écran tactile)512
Figure LTR.TRS.TLO-[L23.TO.T].F1: acquittement du Niveau 0 (écran tactile)
Figure LTR.TRS.TLO-[LN1.TO.S].F1 : acquittement du Niveau 0 (touches de fonction)514
Figure LTR.TRS.TLO-[L23.TO.S].F1 : acquittement du Niveau 0 (touches de fonction)
LE08 : annonce Niveau NTC516
Figure LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.T].F1 : acquittement du Niveau NTC (écran tactile)
Figure LTR.TRS.NTC-[L23.TN.T].F1 : acquittement du Niveau NTC (écran tactile)
Figure LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.S].F1 : acquittement du Niveau NTC (touches de fonction)
Figure LTR.TRS.NTC-[L23.TN.S].F1 : acquittement du Niveau NTC (touches de fonction)
LE10 : annonce Niveau 1521



Figure LTR.TRS.TL1-[LN.T1.T].F1 : acquittement du Niveau 1 (écran tactile)
Figure LTR.TRS.TL1-[LN.T1.S].F1 : acquittement du Niveau 1 (écran tactile)
LE12 : annonce Niveau 2524
Figure LTR.TRS.TL2-[LN.T2.T].F1 : acquittement du Niveau 2 (écran tactile)
Figure LTR.TRS.TL2-[LN.T2.S].F1 : acquittement du Niveau 2 (touches de fonction)
LE14 : annonce Niveau 3527
Figure LTR.TRS.TL3-[LN.T3.T].F1 : acquittement du Niveau 3 (écran tactile)
Figure LTR.TRS.TL3-[LN.T3.S].F1 : acquittement du Niveau 3 (touches de fonction)
Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)
Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)
Figure LTR.TRS.DRV-[B32.LON1.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)



Figure LTR.TRS.DRV-[B32.L23.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure LTR.TRS.DRV-[B32.LON1.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure LTR.TRS.DRV-[B32.L23.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)539
Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)
Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.LON1.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)
Figure LEV-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)543
Figure LEV-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)544
Figure LEV-[LON1.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)545
Figure LEV-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)546
Figure LX-[2021.L1.T].F1 : symbole de LX non protégé (écran tactile)548
Figure LX-[2021.L23.T].F1 : symbole de LX non protégé (écran tactile) 549
Figure LX-[2021.L1.S].F1 : symbole de LX non protégé (touches de fonction)
Figure LX-[2021.L23.S].F1 : symbole de LX non protégé (touches de fonction)



<i>protégé</i> » en mode SR (écran tactile)552
Figure LX-[2021.L23.T].F2 : message texte « <i>Passage à niveau non protégé</i> » en mode SR (écran tactile)553
Figure LX-[2021.L1.S].F2 : message texte « <i>Passage à niveau non protégé</i> » en mode SR (touches de fonction)554
Figure LX-[2021.L23.S].F2 : message texte « Passage à niveau non protégé » en mode SR (touches de fonction)555
TC02 : abaissement automatique de pantographe(s)556
TC03 : abaissement manuel de pantographe(s)556
Figure TKC.PNT-[L123].F1 : panneau repère d'annonce d'abaissement de pantographe(s)
TC01 : pantographe(s) en position abaissée557
Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé557
Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé557 TC04 : élévation automatique de pantographe(s)
Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé557 TCO4 : élévation automatique de pantographe(s)558 TCO5 : élévation manuelle de pantographe(s)
Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé557 TC04 : élévation automatique de pantographe(s)558 TC05 : élévation manuelle de pantographe(s)
Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé557 TC04 : élévation automatique de pantographe(s)558 TC05 : élévation manuelle de pantographe(s)558 Figure TKC.PNT-[L123].F3 : panneau repère pantographe élevé558 TC25 : modification automatique du nouveau système de traction, AC 25 kV 50 Hz
Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé557 TC04 : élévation automatique de pantographe(s)558 TC05 : élévation manuelle de pantographe(s)558 Figure TKC.PNT-[L123].F3 : panneau repère pantographe élevé558 TC25 : modification automatique du nouveau système de traction, AC 25 kV 50 Hz559 TC27 : modification automatique du nouveau système de traction, AC 15 kV 16,7 Hz



TC31 : modification automatique du nouveau système de traction, DC 1,5 kV
TC33 : modification automatique du nouveau système de traction, DC 600/750 V
TC26 : modification manuelle du nouveau système de traction, AC 25 kV 50 Hz
TC28 : modification manuelle du nouveau système de traction, AC 15 kV 16,7 Hz
TC30 : modification manuelle du nouveau système de traction, DC 3 kV
TC32 : modification manuelle du nouveau système de traction, DC 1,5 kV
TC34 : modification manuelle du nouveau système de traction, DC 600/750 V
TC23 : modification automatique du nouveau système de traction, la ligne n'est pas équipée d'un système de traction
TC24 : modification manuelle du nouveau système de traction, la ligne n'est pas équipée d'un système de traction
TC06 : annonce de section neutre pour ouverture automatique du disjoncteur principal
TC07 : annonce de section neutre pour ouverture manuelle du disjoncteur principal
Figure TKC.SWT-[L123].F1 : panneau d'annonce de section neutre563
Figure TKC.SWT-[L123].F2 : panneau de section neutre
TC08 : fermeture automatique du disjoncteur principal563



TC09 : fermeture manuelle du disjoncteur principal564
Figure TKC.SWT-[L123].F3 : panneau de fin de section neutre564
TC11 : annonce de zone sans arrêt565
TC10 : zone sans arrêt565
TC13 : annonce d'inhibition automatique du frein à patin magnétique
TC14 : annonce d'inhibition manuelle du frein à patin magnétique566
TC15 : annonce d'inhibition automatique du frein à courants de Foucault
TC16 : annonce d'inhibition manuelle du frein à courants de Foucault 567
TC17 : annonce d'inhibition automatique du frein par récupération568
TC18 : annonce d'inhibition manuelle du frein par récupération568
TC19 : annonce de fermeture d'admission de climatisation automatique
TC21 : annonce de fermeture d'admission de climatisation manuelle .569
TC20 : ouverture automatique de l'admission de climatisation570
TC22 : ouverture manuelle de l'admission de climatisation
TC35 : Avertisseur sonore570
TC12 : zone d'ombre radio571
DR05 : Fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel
DR05 : Fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel



Figure TKC.STP-[L1.T].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (écran tactile)
Figure TKC.STP-[L23.T].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (écran tactile)574
Figure TKC.STP-[L1.S].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)575
Figure TKC.STP-[L23.S].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)576
Figure TKC.STP-[L1.T].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (écran tactile)577
Figure TKC.STP-[L23.T].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (écran tactile)
Figure TKC.STP-[L1.S].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (touches de fonction)
Figure TKC.STP-[L23.S].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (touches de fonction)
Figure TKC.STP-[L1.T].F3 : zone d'arrêt tunnel (écran tactile)581
Figure TKC.STP-[L23.T].F3 : zone d'arrêt tunnel (écran tactile)582
Figure TKC.STP-[L1.S].F3 : zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)583
Figure TKC.STP-[L23.S].F3 : zone d'arrêt tunnel (touches de fonction) .584
Figure OVR.USE-[LON1.T].F1 : touche « Neutraliser » (écran tactile)587
Figure OVR.USE-[L23.T].F1 : touche « Neutraliser » (écran tactile)588
Figure OVR.USE-[LON1.S].F1 : touche « Neutraliser » (touches de fonction)



Figure OVR.USE-[L23.S].F1 : touche « Neutraliser » (touches de fonction)
Figure OVR.USE-[LON1.T].F2 : touche « EOA » (écran tactile)591
Figure OVR.USE-[L23.T].F2 : touche « EOA » (écran tactile)592
Figure OVR.USE-[LON1.S].F2 : touche « EOA » (touches de fonction)593
Figure OVR.USE-[L23.S].F2 : touche « EOA » (touches de fonction)594
MO03 : fonction « Neutraliser » activée595
Figure OVR.USE-[LON1.T].F3 : fonction Neutraliser activée (écran tactile)
Figure OVR.USE-[L23.T].F3 : fonction Neutraliser activée (écran tactile)
Figure OVR.USE-[LON1.S].F3 : fonction Neutraliser activée (touches de fonction)
Figure OVR.USE-[L23.S].F3 : fonction Neutraliser activée (touches de fonction)
DR02 : Voie en aval libre601
Figure OTH.TAF-[L23.T].F1 : information « Voie en aval libre » (écran tactile)602
Figure OTH.TAF-[L23.S].F1 : information « Voie en aval libre » (touches de fonction)603
Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)605
Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)606



Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)607
Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)608
Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)609
Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L23.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)610
Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)611
Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L23.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)612
Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)613
Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)614
Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)615
Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)616
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F1 : configuration « Entrée de données de train fixe » (écran tactile)618
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F1 : configuration « Entrée de données de train fixe » (touches de fonction)619
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F2 : configuration « Entrée de données de train flexible » (écran tactile)



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F2 : configuration « Entrée de données de train flexible » (touches de fonction)
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F3 : procédure à suivre pour saisir une donnée de train (écran tactile)622
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F3 : procédure à suivre pour saisir une donnée de train (touches de fonction)624
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F4 : touche « Sélectionner type » de la configuration d'entrée de données de train modifiable (écran tactile) 626
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F4 : touche « Sélectionner type » de la configuration d'entrée de données modifiable (touches de fonction)627
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F5 : touche « Saisir données » de la configuration d'entrée de données de train modifiable (écran tactile) 628
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F5 : touche « Saisir données » de la configuration d'entrée de données modifiable (touches de fonction)629
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F6 : fenêtre « Validation des données de train » (écran tactile)630
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F6 : fenêtre « Validation des données de train » (touches de fonction)631
Figure OTH.DAT.MAN-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (écran tactile)633
Figure OTH.DAT.MAN-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (écran tactile)634
Figure OTH.DAT.MAN-[LON1.S.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (touches de fonction)
Figure OTH.DAT.MAN-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (touches de fonction)636



Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F7 : fenêtre « Données NTC » (écran tactile) 638
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F7 : fenêtre « Données NTC A » (touches de fonction)
Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F8 : fenêtre « Validation des données NTC A » (écran tactile)640
Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F8 : fenêtre « Validation des données NTC A » (touches de fonction)641
Figure OTH.DAT.EXT-[LON1.T].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (écran tactile)644
Figure OTH.DAT.EXT-[L23.T].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (écran tactile)645
Figure OTH.DAT.EXT-[LON1.S].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (touches de fonction)646
Figure OTH.DAT.EXT-[L23.S].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (touches de fonction)647
Figure BRK-[LON1.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)648
Figure BRK-[L23.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)649
Figure BRK-[LON1.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)650
Figure BRK-[L23.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)651
Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)653



Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)654
Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)655
Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)656
Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L0N1.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)658
Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L23.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)659
Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L0N1.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)660
Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L23.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)661
Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)662
Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)663
Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)664
Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)665
Figure DRV-[LON1.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)666
Figure DRV-[L23.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)667



Figure DRV-[LON1.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)
Figure DRV-[L23.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)
Figure OTH.ODA.TN-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)670
Figure OTH.ODA.TN-[B32.L23.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)671
Figure OTH.ODA.TN-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)672
Figure OTH.ODA.TN-[B32.L23.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)673
Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)674
Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)675
Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)676
Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)677
Figure TN-[LON1.T].F1 : fenêtre « Numéro du train » (écran tactile)678
Figure TN-[L23.T].F1 : fenêtre « Numéro de circulation du train » (écran tactile)679
Figure TN-[LON1.S].F1 : fenêtre « Numéro du train » (touches de fonction)



Figure TN-[L23.S].F1 : fenêtre « Numéro de circulation du train » (touches de fonction)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F1 : touche « Données de radio » de la fenêtre principale (écran tactile)683
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F1 : touche « Données radio » de la fenêtre principale (touches de fonction)684
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F2 : fenêtre « Informations radio » (écran tactile)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F2 : fenêtre « Informations radio » (touches de fonction)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F3 : fenêtre « ID réseau radio » (écran tactile)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F3 : fenêtre « ID réseau radio » (touches de fonction)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F4 : fenêtre « Informations radio » (écran tactile)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F4 : fenêtre « Informations radio » (touches de fonction)694
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F5 : RBC-ID/numéro de téléphone (écran tactile)
Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F5 : RBC-ID/numéro de téléphone (touches de fonction)
ST02 : facteur d'adhérence Rail glissant698
Figure OTH.ADH-[L1.T.N].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (écran tactile)



Figure OTH.ADH-[L23.T].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (écran tactile)
Figure OTH.ADH-[L1.S].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (touches de fonction)701
Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (touches de fonction)702
Figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)703
Figure OTH.ADH-[L23.T.N].F2 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)704
Figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)705
Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F2 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)706
Figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F2 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial »
Figure OTH.ADH-[L23.T.N].F3 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial »
Figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F2 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)709
Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F3 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)710
Figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F3 : fenêtre « Adhérence » (touches de fonction)
Figure OTH.ADH-[L23.T.N].F4 : fenêtre « Adhérence » (touches de fonction)



Figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F3 : touche « Adhérence » (écran tactile) 714
Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F4 : touche « Adhérence » (écran tactile)715
Figure OTH.TXT-[L0N1.T].F1 : message texte (écran tactile)722
Figure OTH.TXT-[L23.T].F1 : message texte (écran tactile)723
Figure OTH.TXT-[L0N1.S].F1 : message texte (touches de fonction)724
Figure OTH.TXT-[L23.S].F1 : message texte (touches de fonction)725
Figure OTH.TXT-[L0N1.T].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (écran tactile)
Figure OTH.TXT-[L23.T].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (écran tactile)
Figure OTH.TXT-[LON1.T].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (touches de fonction)
Figure OTH.TXT-[L23.S].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (touches de fonction)
Figure OTH.TXT-[LON1.T].F3 : acquittement de message texte (écran tactile)
Figure OTH.TXT-[L23.T].F3 : acquittement de message texte (écran tactile)
Figure OTH.TXT-[LON1.S].F3 : acquittement de message texte (touches de fonction)
Figure OTH.TXT-[L23.S].F3 : acquittement de message texte (touches de fonction)
ST01 : déclenchement du frein de service ou frein d'urgence734



Figure BRK-[LON1.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)737
Figure BRK-[L23.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)738
Figure BRK-[LON1.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)739
Figure BRK-[L23.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)740
Figure OTH.INT-[LON1.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)742
Figure OTH.INT-[L23.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)743
Figure OTH.INT-[LON1.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)744
Figure OTH.INT-[L23.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)745
Figure OTH.INT-[LON1.T].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)746
Figure OTH.INT-[L23.T].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)747
Figure OTH.INT-[LON1.S].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)748
Figure OTH.INT-[L23.S].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)749
DR03 : position géographique750



DR03 : position géographique750
Figure OTH.GEO-[L0N1.T].F1 : position géographique (écran tactile)751
Figure OTH.GEO-[L23.T].F1 : position géographique (écran tactile)752
Figure OTH.GEO-[LON1.S].F1 : position géographique (touches de fonction)
Figure OTH.GEO-[L23.S].F1 : position géographique (touches de fonction) 754
Figure DEG.LTR-[L123.N].F1 : pancarte de point de transition de niveau
ST04 : Connexion radio sécurisée « Perte/échec de connexion »766
ST03 : Connexion radio sécurisée « Connexion établie »
Figure DEG.NTC-[LON1.T.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (écran tactile)
Figure DEG.NTC-[L23.T.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (écran tactile)771
Figure DEG.NTC-[LON1.S.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (touches de fonction)772
Figure DEG.NTC-[L23.S.V].F1 : acquittement du message d'état de système « <i>Échec de [nom du NTC]</i> » (touches de fonction)773



INT - INTRODUCTION (INT)

INT.SCP CHAMP D'APPLICATION ET OBJECTIF (SCP)

Le présent document est le manuel d'utilisation du système européen de contrôle des trains (ETCS) dédié aux conducteurs. Ce document vise à fournir un manuel harmonisé quant à l'utilisation du système ETCS embarqué du Système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS, aux conducteurs des trains équipés de ce système.

Le présent document aborde la totalité des caractéristiques, options, paramètres de configuration, réactions du système prévues, messages du système, situations dégradées, etc. de l'interface homme-machine du système ETCS (DMI) du point de vue du conducteur. Toutes les informations ne revêtant pas une importance essentielle pour le conducteur ont été exclues de ce document.

Le champ d'application de ce document se limite aux équipements ETCS embarqués Réf. 3, c.-à-d., Version Maintenance 1 Réf. 3 et Version 2 Réf. 3, exploités dans les versions de système ETCS applicables (c.-à-d., 1.0, 1.1, 2.0 ou 2.1). Le champ d'application du présent document n'inclut pas les systèmes de Classe B lorsqu'ils sont exploités au moyen de la DMI du système ETCS. Les clauses incluses dans ce manuel harmonisé sont basées sur les spécifications suivantes du système ETCS suivantes :

- a) Spécifications des exigences du système ([2] [3] Subset 026, v3.4.0 et v3.6.0, se reporter au paragraphe <u>INT.REF Document de référence</u> (<u>REF</u>).
- b) Interface homme-machine ETCS ([4] [5] ERA_ERTMS_015560, v3.4.0 et v3.6.0, se reporter au paragraphe <u>INT.REF Document de référence</u> (<u>REF</u>).
- c) Principes et règles d'exploitation de l'ERTMS ([6] Appendice A des TSI OPE, se reporter au paragraphe <u>INT.REF Document de référence</u> (<u>REF</u>).



Sans pour autant exclure d'autres types d'utilisations, ce document est conçu de façon à pouvoir être utilisé comme modèle pour élaborer des manuels spécifiques à chaque modèle. Un manuel spécifique à chaque type de matériel roulant sera élaboré par le fournisseur du matériel roulant ou par l'entreprise ferroviaire (EF) chargée de l'exploiter, et sera fourni aux conducteurs. Tous les manuels spécifiques devront être élaborés de façon à inclure tous les détails relatifs au matériel roulant ainsi que toutes les informations pertinentes (par ex., la version de SRS installée, comment isoler physiquement l'ETCS du système de freinage du matériel roulant, les modes de défaillances de la DMI).

En outre, les manuels spécifiques devront être complétés par les utilisateurs finaux de façon plus approfondie en incluant diverses autres informations comme, entre autres, les conditions devant être vérifiées par le conducteur avant d'utiliser le DMI. Généralement, ces informations sont régies par des règles d'exploitation et d'entreprise. D'autre part, les utilisateurs finaux peuvent faire évoluer les manuels spécifiques afin d'inclure également les systèmes de Classe B lorsque ceux-ci sont exploités au moyen du DMI du système ETCS, c.-à-d., au moyen d'un module de transmission spécifique (STM).

Le présent document inclut des schémas offrant une illustration de l'écran du DMI ETCS, afin de pouvoir comprendre plus facilement les informations fournies. La partie la plus importante de chaque schéma est mise en évidence à l'aide d'un cadre rouge. Il convient de souligner que les autres parties de l'écran du DMI ETCS peuvent varier en fonction des situations données. En général, le schéma de l'écran de la DMI ETCS peut présenter plusieurs variantes. Toutefois, dans un souci de simplification, une seule image est utilisée pour illustrer les informations nécessaires.



INT.TER TERMES ET ACRONYMES (TER)

Ce paragraphe offre une explication des termes et abréviations employés dans le présent document. Ils sont issus des deux Subset - 023 : Glossaire des termes et abréviations. v3.3.0 [1] et Appendices A et J des instructions opérationnelles des spécifications techniques d'interopérabilité (TSI OPE).

Terme	Définition
Acquittement	Confirmation de la part d'une entité attestant
	qu'elle a reçu les informations.
Acquittaneant du	Confirmation de la part du conducteur(trice)
conducteur	attestant qu'il/elle a pris en compte les informations
conducteur	provenant du DMI.
	Exécutant chargé du paramétrage des itinéraires des
Agent de circulation	trains/des mouvements de manœuvre et d'envoyer
	les instructions aux conducteurs.
	Un tronçon de voie pourvu de l'équipement
Aiguille	nécessaire pour faire converger ou diverger les
	itinéraires des trains.
	Désigne une transition de niveau commandée pour
Annonce de transition de	un point en aval ou une transition de niveau
niveau	commandée à une distance nulle et transmise en
	tant qu'information de réouverture.
Aspect d'arrêt	Un ordre d'arrêt fourni par un signal.
Aspect n'imposant pas	Tous les aspects d'un signal autorisant les
l'arrêt	conducteurs à franchir un signal.
	L'exploitation du matériel dans les centres de
	signalisation, les salles de commande d'alimentation
	de traction électrique et les centres de contrôle du
Autorisation de	trafic qui permettent les mouvements des trains.
mouvement de train	Cela n'inclut pas le personnel employé par une
	entreprise ferroviaire et chargé de la gestion des
	ressources, comme l'équipe de train ou le matériel
	roulant.



Terme	Définition
Avertissement	Indications sonores et/ou visuelles conçues pour
	communiquer au conducteur une condition
	requérant une action adaptée de sa part.
	Un transpondeur passif installé sur la voie capable
Balise	de communiquer avec un train lorsqu'il passe
	dessus.
Put -	Lieu où la vitesse du train devrait être inférieure à la
But	vitesse-but.
	L'espace d'une unité motrice ou d'un engin moteur
Cabino	contenant les organes de commande et conçu pour
Cabine	fournir abri et sièges au conducteur ou à l'équipe de
	conduite.
	Fonctionnalité de protection contre la perte des
	données des GROUPES DE BALISES en les annonçant
Chaînage (Linking)	en avance à travers les INFORMATIONS DE
	CHAÎNAGE et en vérifiant qu'elles ont été lues dans
	une FNÊTRE TEMPORELLE donnée.
	Un composant préétabli ou les informations
Clé	nécessaires pour pouvoir chiffrer les données ou
	interpréter les données chiffrées.
	Informations transmises à l'équipement
Conditions do la voio	ERTMS/ETCS embarqué afin de communiquer au
(informations ponctuallas)	conducteur ou au train les conditions en aval. Ces
(informations policidenes)	informations sont utilisées pour des fonctions autres
	que la surveillance de la vitesse et de la distance.
	Personne en mesure et autorisée à conduire des
	trains, y compris des locomotives, des locomotives
Conductour do train	de manœuvre, des trains de travaux, des véhicules
	ferroviaires de maintenance ou des trains de
	passagers ou de fret ferroviaire, de façon autonome,
	responsable et en toute sécurité.
Couversie de balise	Repère spécifique des télégrammes de balises qui
virtuelle	permet de remplacer les couvercles physiques sur
	les lignes en cours de construction.
Défaillance	Impact d'une erreur sur un service spécifique.



Terme	Définition
Défaut	Une condition anormale susceptible d'entraîner une
	erreur d'un système. Les défauts peuvent être
	aléatoires ou systématiques.
	Mouvement de train imprévu et non commandé
Dérive	dans un sens ne correspondant pas à la position
	actuelle de la manette de contrôle du pupitre de
	conduite utilisé.
	Informations qui viennent compléter l'autorisation
	de mouvement et fournissent, au minimum, le profil
	de la vitesse statique et le profil de rampe.
Description de voie	Eventuellement, elles peuvent également contenir le
	profil de charge à l'essieu, les conditions de la voie,
	les données de compatibilité d'infrastructure, les
	zones dans lesquelles les manœuvres sont permises,
	etc.
Devrait	Recommandé.
Doit	Obligatoire.
	Série de données précises fournissant les
Données de train	informations relatives aux trains. Données
	caractéristiques d'un train qui sont reçues par le
	système ERTMS/ETCS afin d'exécuter une mission.
	Donnés envoyées à l'équipement ERTMS/ETCS
	embarqué afin de vérifier la capacité du train à
Données d'incompatibilité	circuler sur la voie, tel que l'indique l'autorisation de
d'infrastructure	mouvement. Elles comprennent les données
	relatives au gabarit, au système de traction et à la
	catégorie de charge à l'essieu.
	Deux ou plusieurs engins moteurs, utilisés sur le
	même train, attelés mécaniquement et non
Double Traction	électriquement. Chaque engin moteur requiert la
	présence d'un conducteur. Seul un engin moteur est
	établi comme engin moteur de tête, les autres
	engins moteurs sont, par conséquent, considérés
	comme étant Non-Leading.



Terme	Définition
Dysfonctionnement	Un écart du niveau de performance prévu entraînant un mauvais fonctionnement du système. Généralement dû à une erreur ou une anomalie du système.
En aval	Un point A est « en aval » d'un point B lorsqu'il est rencontré après le point B dans le sens considéré.
Engin moteur	Véhicule moteur capable de circuler par ses propres moyens et de déplacer d'autres véhicules auxquels il peut être attelé. Association d'une ou deux cabines de conduite d'un matériel roulant et d'un seul système ERTMS/ETCS embarqué. Lorsqu'une cabine de conduite de l'engin moteur est utilisée pour conduire un train ou un mouvement de manœuvre, l'équipement ERTMS/ETCS embarqué supervise le mouvement du train/manœuvre auquel l'engin moteur appartient. Chaque cabine de conduite d'un engin moteur permet au conducteur de communiquer avec l'équipement ERTMS/ETCS embarqué au moyen du DMI.
Engin moteur asservi	Tout engin moteur n'étant pas l'unité principale du matériel roulant d'un train ou d'un groupe de traction. L'équipement ERTMS/ETCS embarqué de l'engin moteur asservi fonctionne dans l'un des modes ne permettant pas le contrôle des mouvements du train/groupe de traction (mode Non-Leading, mode veille, mode passif de manœuvre)



Terme	Définition
	Équipement dont l'objectif est d'échanger des
	informations avec le véhicule afin de garantir une
	surveillance adéquate des trains pour que la
Équipoment au col	circulation se fasse en toute sécurité. Les
Equipement au sol	informations transmises entre la voie et les trains
	peuvent être continues ou intermittentes selon le
	niveau d'application du système ERTMS/ETCS et la
	nature des informations.
Équinoment ETCS	La part des éléments (logiciel ou matériel
embarqué	(informatique)) de l'équipement embarqué qui
embarque	satisfait aux spécifications du système ERTMS/ETCS.
Furobalise	Balise qui satisfait aux spécifications du système
Europalise	ERTMS/ETCS.
Fin d'autorisation de	Point jusqu'où un train est autorisé à avancer et où
mouvement (EOA)	la vitesse but indiquée au DMI est égale à zéro.
Frontière de transition de	Point au niveau duquel la liste des niveaux pris en
niveau	charge par l'équipement au sol est modifiée.
	Une ou plusieurs balises qui sont traitées comme
Groupe de balises	ayant la même position de référence sur la voie. Les
Groupe de banses	télégrammes envoyés par toutes les balises d'un
	groupe constituent un message voie-vers-train.
	Heure des transactions ordinaires dans une localité
Heure locale	qui est, le plus souvent, indiquée par les horloges de
	gare.
ID du conducteur	Code exclusif qui permet d'identifier le conducteur
	de train.
Instruction européenne	Une instruction opérationnelle harmonisée conçue
	pour donner un contenu similaire à tous les
	conducteurs de train à travers toute l'Union
	européenne de façon à ce qu'ils répondent tous de
	la même manière face à une situation identique.



Terme	Définition
	Informations formelles échangées entre l'agent de
	circulation et le conducteur du train afin de
Instructions	garantir/poursuivre l'exploitation du train dans des
opérationnelles	situations particulières. Les instructions
	d'exploitation existent tant au niveau national
	qu'européen.
Intégrité de train	Niveau de certitude qu'un train est complet et
	qu'aucun wagon ou voiture ne s'est détaché.
Interface conducteur-	L'interface permettant d'établir une liaison directe
machine (DMI)	entre le système ERTMS/ETCS embarqué et le
	conducteur.
	On entend par interopérabilité la capacité de
Intoronárabilitá	permettre le mouvement sûr et ininterrompu des
Interoperabilite	trains qui satisfont aux niveaux de performances
	requis.
	Lorsque le système ERTMS/ETCS prend le relais du
	conducteur en interrompant la traction, ou en
Intervention	actionnant le freinage de service complet et en
	coupant la traction, ou alors en déclenchant le
	freinage d'urgence et en coupant la traction.
	Tronçon ou tronçons de voie particuliers, allant
Itinéraire	d'une origine à une destination, établis pour
	l'exploitation des trains.
	Lieu sur la voie (par ex., emplacement d'un groupe
	de balises) utilisé comme référence pour les
Lieu de référence	informations envoyées par l'équipement au sol ou
	pour la position des trains.
Ligne	Une section continue de voie ferroviaire.
Message	Combinaison de données d'application et de
	données de protocole qui est transmise par un
	groupe de balises, une boucle ou radio au train, ou
	du train vers l'équipement au sol à travers une
	transmission radio.
Mission	Description objective de la tâche fondamentale
	qu'un système doit exécuter.



Terme	Définition
Mada	État de fonctionnement des équipements
	ERTMS/ETCS embarqués avec un partage spécifique
Mode	des responsabilités d'exploitation entre le système
	ERTMS/ETCS et le conducteur.
	Mode dans lequel le système ERTMS/ETCS
Mode Full Supervision (FS)	embarqué assure une protection totale contre les
	survitesses et dépassements.
	Lorsque le système ERTMS/ETCS embarqué est
Mode Isolation	déconnecté du système de freinage du véhicule. Ce
	mode est indiqué au conducteur.
	Mode dans lequel le système ERTMS/ETCS
	embarqué assure une protection partielle contre les
Mode Limited Supervision	survitesses et les dépassements. En Limited
(LS)	supervision, les conducteurs doivent observer et
	obéir à la signalisation au sol et respecter les règles
	d'exploitation.
	Mode de fonctionnement du système ERTMS/ETCS
Mode National System	embarqué où les trains sont contrôlés par un
	système national.
	Mode au cours duquel l'équipement ERTMS/ETCS
Mode No Power	embarqué n'est pas alimenté et le freinage
	d'urgence est commandé.
	Mode au cours duquel l'équipement ERTMS/ETCS
Mode Non-Leading	embarqué est connecté à une cabine non située en
	tête du mouvement (pousse, double traction).
Mode On Sight	Mode de fonctionnement de l'équipement
	ERTMS/ETCS embarqué au cours duquel le
	conducteur assume la responsabilité partielle du
	contrôle sécurisé du train. Bien que dans ce mode le
	train dispose d'une autorisation de mouvement, la
	voie en aval peut toutefois être occupée par un
	autre train.



Terme	Définition
	Mode de fonctionnement de l'équipement
Mode Post Trip	ERTMS/ETCS embarqué faisant suite à un Train Trip
wode i ost mp	lorsque le train est immobilisé et que le conducteur
	a acquitté la situation.
	Mode de fonctionnement du système ETCS
Mode Reversing	embarqué qui permet aux conducteurs de modifier
wode neversing	le sens de marche du train, en supervisant le train
	depuis la même cabine.
	Mode de fonctionnement du système ETCS
Mode Shunting	embarqué qui permet au train d'effectuer un
	mouvement de manœuvre, sans disposer des
	données train.
	Mode au cours duquel l'équipement ERTMS/ETCS
Mode Sleeping	embarqué des engins moteurs asservis est contrôlé
	par l'engin moteur de tête.
	Mode de fonctionnement du système ERTMS/ETCS
	embarqué au cours duquel le conducteur assume la
Mode Staff Responsible	responsabilité totale des mouvements du train dans
Mode Starr Responsible	une zone équipée. Dans ce mode, l'équipement
	ERTMS/ETCS embarqué impose une limite de
	vitesse.
	Mode de fonctionnement du système ERTMS/ETCS
Modo System Epiluro	embarqué qui est commuté lorsqu'une défaillance
Mode System Fandre	fatale et susceptible de compromettre la sécurité
	survient.
	Mode du système ETCS embarqué (par ex.,
	commuté à la suite d'un franchissement d'une EOA)
Mode Trip	entraînant l'actionnement du freinage d'urgence et
	qui ne peut être révoqué que lorsque le train est à
	l'arrêt et en prenant des précautions
	supplémentaires.
Mode Unfitted	Mode du système ETCS embarqué qui permet à un
	train équipé de circuler sur une zone Unfitted.



Terme	Définition
	Mouvements de trains ou de véhicules autres que la
Mouvement de manœuvre	circulation normale sur les voies au cours desquels
	les véhicules sont déplacés sans disposer des
	donnees train.
	Déplacements de véhicules en disposant de données
	de train ; en règle générale, d'une gare à une autre,
Mouvement de train	en respectant les indications des aspects des signaux
	principaux n'imposant pas l'arrêt, ou des procédures
	similaires.
Niveau	Désigne le niveau d'exploitation
	Niveau de système ERTMS/ETCS établi pour couvrir
	les situations dans lesquelles l'équipement
Niveau 0	ERTMS/ETCS embarqué est exploité dans une zone
	au sein de laquelle l'équipement au sol n'est équipé
	d'aucun système ERTMS/ETCS ni d'aucun Système
	national opérationnel.
	Niveau de système ERTMS/ETCS superposé à la
	signalisation latérale conventionnelle qui utilise des
	Eurobalises/Euroloop/Réouvertures radio pour
Niveau 1	envoyer les autorisations de mouvement au train,
	tout en s'appuyant sur les moyens conventionnels
	afin de déterminer la position et l'intégrité des
	trains.
	Niveau de système ERTMS/ETCS qui utilise une
	liaison radio pour envoyer les autorisations de
Niveau 2	mouvements aux trains, tout en s'appuyant sur les
	équipements au sol conventionnels afin de
	déterminer la position et l'intégrité des trains.
Niveau 3	Niveau de système ERTMS/ETCS qui utilise une
	liaison radio pour envoyer les autorisations de
	mouvements aux trains. Le Niveau 3 utilise la
	position et l'intégrité signalée pour déterminer si la
	sécurité requise est satisfaite pour envoyer
	l'autorisation de mouvement.



Terme	Définition
Niveau d'application	Les différents niveaux d'application du système ERTMS/ETCS sont une méthode d'exprimer l'éventuelle relation opérationnelle entre la voie et le train. Les définitions des niveaux sont liées à l'équipement au sol utilisé, à la façon dont les informations de l'équipement au sol sont transmises à l'équipement embarqué, et aux fonctions exécutées respectivement par l'équipement au sol et l'équipement embarqué.
Niveau NTC (STM)	Niveau de système ERTMS/ETCS qui permet de contrôler les trains au moyen d'un système national de contrôle des trains.
Numéro de circulation du train	Numéro sous lequel le train est exploité.
Obligatoire	Lorsqu'il s'avère impératif de remplir ou de mettre en œuvre une exigence afin de satisfaire à une norme d'interopérabilité applicable aux équipements ou systèmes ERTMS/ETCS.
Occupé	Tronçon de voie sur lequel se trouve un train ou une partie de train.
Ordre de transition de	Point au niveau duquel la liste des niveaux pris en
niveau	charge par l'équipement au sol est modifiée.
Orientation du train	S'il y a une cabine active, celle-ci établit l'orientation du train, cà-d. que le côté de la cabine active est considéré comme étant la tête de train. S'il n'existe aucune cabine active, l'orientation du train est alors établie en fonction de la dernière cabine active.
Ouvrir un signal (voie libre)	Modifier l'aspect d'un signal en le passant de son aspect le plus restrictif a un aspect moins restrictif.
Pantographe	Dispositif conçu pour capter et transmettre l'alimentation aux trains depuis la caténaire.
Paramétrage	La structuration et l'interconnexion du matériel (informatique) et logiciel (informatique) d'un système pour l'utilisation prévue.



Terme	Définition
Paramètres nationaux	Valeurs transmises aux trains lorsqu'ils pénètrent dans l'infrastructure d'une administration régie par les règlements de cette administration. Les paramètres nationaux peuvent être modifiés par l'administrateur de la zone.
Personnel	Employés de l'entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, ou leurs sous-traitants, chargés de réaliser les travaux comme le prévoit le présent règlement.
Point d'information	Point spécifique sur la voie au niveau duquel les informations peuvent être envoyées par l'équipement ERTMS/ETCS au sol à celui embarqué (voir également TRANSMISSION PONCTUELLE).
Position actuelle	La position d'un train calculée à un moment donné sur la base des coordonnées établies par le système.
Préparation du train	S'assurer que toutes les conditions pour mettre un train en circulation sont remplies, que les équipements du train sont correctement utilisés et que la formation du train est conforme aux exigences de l'itinéraire alloué. La préparation du train comprend également les vérifications techniques réalisées avant la mise en circulation du train.
Pupitre de conduite	À l'intérieur d'une cabine, l'ensemble des organes de commande dédiés aux mouvements effectué dans un sens donné (cà-d., marche avant, pendant laquelle le conducteur contrôle visuellement le mouvement depuis la cabine). Exception : certaines locomotives à une seule cabine sont équipées d'un seul pupitre de conduite permettant d'effectuer les mouvements normaux en marche avant et arrière



Terme	Définition
RBC – Centre de bloc radio	Système centralisé qui reçoit à travers une transmission radio les informations relatives à la position du train et qui envoie par une transmission radio les autorisations de mouvements aux trains.
Référence (Baseline)	Une référence englobe la notion d'un noyau stable en termes de fonctionnalités du système, de performances et d'autres caractéristiques non fonctionnelles.
Refoulement	Mouvement de train au cours duquel le conducteur se trouve dans l'engin moteur de tête, mais le train circule dans le sens opposé à l'orientation du train.
Sécurité	Absence d'un risque inacceptable de dommages.
Session de communication	Processus chargé d'initier et d'interrompre, à travers une transmission radio, la communication entre l'équipement au sol et l'équipement bord.
Signal	Unité d'affichage qui transmet les instructions ou envoie des préavis d'alerte d'instructions relatives à l'autorisation de mouvement accordée au conducteur.



Terme	Définition
Système	Un ensemble de matériel, de compétences et de techniques permettant de prendre en charge ou d'appuyer une fonction opérationnelle. Un système complet se compose de l'ensemble de l'équipement, des installations correspondantes, du matériel, des logiciels, des services et du personnel requis pour son exploitation et soutien, de telle manière qu'il puisse être considéré comme étant une unité autonome au sein de l'environnement opérationnel pour lequel il est prévu.
Système national de contrôle des trains	Système de contrôle des trains précédemment installé, défini comme un système de Classe B par la STI CCS.
Temporisateur de tronçon	Temporisateur associé à un tronçon en tant que partie de l'autorisation de mouvement. Lorsque le temporisateur atteint la valeur établie par l'équipement au sol, le tronçon est alors considéré comme étant occupé et l'autorisation de mouvement du train est réduite en conséquence.
Tête de train maxi (Max Safe Front End)	La position de tête de train maxi peut différer de la position calculée en tenant compte de la sous- estimation de la distance mesurée à partir du LRBG plus l'erreur de détection de la position exacte du LRBG.
Tête de train mini (Min Safe Front End)	La position de la tête de train mini peut différer de la position calculée en tenant compte de la surestimation de la distance mesurée à partir du LRBG plus l'erreur de détection de la position exacte du LRBG.



Terme	Définition
Train	Un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par un ou plusieurs engins moteurs, ou un engin moteur voyageant seul, circulant d'un point de départ fixe (origine) vers un point d'arrivée fixe (destination) et identifié par un numéro de circulation de train spécifique.
Train Trip	Se déclenche lorsqu'un train franchit une EOA/LOA, sauf en cas de situation forcée qui entraîne l'actionnement immédiat du freinage d'urgence.
Transitions	Changements contrôlés des différents modes d'exploitation et/ou niveaux.
Transmission intermittente	Terme qui englobe « TRANSMISSION PONCTUELLE » et « TRANSMISSION SEMI-CONTINUE ».
Transmission ponctuelle	Transmission entre l'équipement au sol et celui embarqué qui survient à des endroits déterminés.
Tronçon	Partie d'une autorisation de mouvement.


Terme	Définition
Trou radio	Une zone connue au sein de laquelle il s'avère impossible d'établir ou de maintenir une transmission radio fiable.
Valeur par défaut	Valeur enregistrée dans le système ERTMS/ETCS embarqué et qui s'utilise si aucune autre valeur n'est disponible.
Validation	Confirmation, par examen et apport de preuves objectives, que les exigences particulières requises pour une utilisation spécifique prévue sont satisfaites.
Version du système	La version du système établit les fonctions obligatoires du système ERTMS/ETCS garantissant l'interopérabilité technique entre l'équipement ERTMS/ETCS au sol et celui embarqué.
Version du système opérationnel	Tant pour l'équipement au sol que celui embarqué, on entend par exploiter une version de système, répondre aux exigences de toutes les TSI de l'Annexe A applicables à cette version de système et aux sous- systèmes concernés. La version de système opérationnel est commandée par l'équipement au sol. Toutefois, dans une zone au sol délimitée, la version de système numéro X doit être commandée par l'équipement embarqué conformément à l'ensemble des exigences applicables à la version de système numéro X.Y, en sachant que X est la version commandée par l'équipement au sol et Y la version de système Y (qui peut être différente de celle commandée par l'équipement au sol) commandée par l'équipement embarqué dans cette version X.
Vitesse autorisée	Vitesse limite à laquelle les trains sont autorisés à circuler sans avertissement ou intervention du système ERTMS/ETCS.



Terme	Définition
Vitesse d'approche (Release speed)	Valeur de vitesse d'approche d'un EOA (fin d'autorisation de mouvement) imposée au train. Vitesse permettant à un train de s'approcher de la fin de son autorisation de mouvement (EOA). Cette valeur est requise pour la transmission intermittente afin de permettre au train d'approcher un signal « voie libre » de façon à atteindre le point d'informations du signal.
Vitesse de consigne	Entrée envoyée par une fonction externe au système ETCS et affichée au conducteur. Il s'agit de la valeur de vitesse envoyée par un dispositif externe (par ex., un système de régulation de vitesse de croisière) régulant la vitesse du train.
Zone Niveau 0	Zone au sol adaptée à une exploitation de Niveau 0.
Zone Niveau 1	Zone au sol adaptée à une exploitation de Niveau 1.
Zone Niveau 2	Zone au sol adaptée à une exploitation de Niveau 2.
Zone Niveau 2/3	Zone au sol adaptée à une exploitation de Niveau 2 ou Niveau 3.
Zone Niveau 3	Zone au sol adaptée à une exploitation de Niveau 3.
Zone Niveau NTC	Zone au sol adaptée à une exploitation de Niveau NTC.
Zone Unfitted	Ligne n'étant pas équipée d'un système au sol de protection des trains opérationnel.

Tableau INT.TER.T1 : Termes



Abréviations	Définition		
АСК	Acquittement		
CSG	Indicateur de vitesse circulaire		
DC	Courant continu		
DMI	Interface homme-machine		
EIRENE	Réseau amélioré de radiocommunication ferroviaire intégré européen		
EOA	Fin d'autorisation de mouvement		
ERA	Agence ferroviaire européenne		
ERTMS	Système européen de gestion du trafic ferroviaire		
ERTMS/ETCS	Composante ETCS du système ERTMS		
ETCS	Système européen de contrôle des trains		
FS	Mode Full supervision		
IS	Mode Isolation		
LOA	Limite d'autorisation de mouvement		
LS	Mode de Limited Supervision		
	Vitesse minimale de contrôle d'une autorisation de		
LIJIVIA	mouvement		
LX	Passages à niveau		
MA	Autorisation de mouvement		
MRSP	Profil de vitesse le plus restrictif		
NL	Mode Non-Leading		
NP	Mode No Power		
NTC	Contrôle national des trains		
OBU	Dispositif embarqué		
OL	Chevauchement		
OPE	Exploitation et gestion du trafic		
OS	Mode On sight		
PS	Mode Passive Shunting		
PT	Mode Post Trip		
RAP	Protection antidérive		
RBC	Centre de bloc radio		



Abréviations	Définition
RIU	Unité de réouverture radio (in-fill)
RMP	Protection anti-mouvement marche arrière
RV	Mode Reversing
SB	Mode Stand By
SBI	Limite de surveillance de déclenchement du frein de service
SF	Mode System Failure
SH	Mode Shunting
SL	Mode Sleeping
SN	Mode National System
SoM	Démarrage de mission (Start of Mission)
SR	Mode Staff Responsible
SRS	System Requirements Specification
SSP	Profil de vitesse statique
STM	Module de transmission spécifique
SvL	Lieu contrôlé
TAF	Voie en aval libre
TR	Mode Trip
TRK	Équipement au sol
TSI	Spécification technique d'interopérabilité
TSM	Surveillance de vitesse-but
TTI	Temps avant indication
UN	Mode Unfitted
VBC	Couvercle de balise virtuelle

Tableau INT.TER.T2 : abréviations

INT.COD CODIFICATION ET SYMBOLES (COD)

Le présent document a une structure modulaire afin que les manuels spécifiques à chaque modèle puissent illustrer le paramétrage actuel de l'équipement ETCS embarqué, ainsi que les options disponibles. Chaque chapitre de ce document est codé à l'aide de 2 ou 3 lettres prises dans le

ETCS DRIVER'S HANDBOOK



titre du chapitre (par ex., SB pour le chapitre Stand By). Toutes les clauses incluses dans ce manuel sont caractérisées par les attributs suivants :

- a) Niveau,
- b) Version du système ETCS,
- c) Niveau d'ETCS,
- d) Technologie de l'écran du DMI,
- e) Type d'exigence.

Bien que cette caractérisation des informations s'avère utile pour pouvoir élaborer les manuels spécifiques, elle ne revêt toutefois aucune importance pour les conducteurs. Les clauses revêtant une importance pour les conducteurs et celles relatives à la sécurité sont mises en évidence au moyen d'icônes d'avertissement, tel qu'il est indiqué dans le tableau INT.COD.T1.

Icône d'avertissement	Signification		
	Icône « Attention ». Ce symbole attire l'attention sur les clauses contenant des informations importantes pour les conducteurs. Il est par conséquent primordial que ceux-ci accordent une attention toute particulière à ces clauses.		
	Icône « Sécurité ». Ce symbole signale aux conducteurs une condition critique susceptible d'entraîner des situations dangereuses.		

Tableau INT.COD.T1 : Icône d'avertissement

Remarque : seule l'icône « Attention » a été incluse dans ce manuel harmonisé. L'icône « Sécurité » doit être inclus dans les manuels spécifiques afin de mettre en évidence, après une évaluation pertinente, les clauses relatives à la sécurité.



INT.REF DOCUMENT DE REFERENCE (REF)

- [1] Subset-023 : Glossaire des termes et abréviations, v3.3.0.
- [2] Subset-026 : Spécifications des exigences du système, version 3.4.0.
- [3] Subset-026 : Spécifications des exigences du système, version 3.6.0.
- [4] ERA_ERTMS_015560 : Interface homme-machine du système ETCS, version 3.6.0.
- [5] ERA_ERTMS_015560 : Interface homme-machine du système ETCS, version 3.4.0.
- [6] ERA_ERTMS_OPE_AppA_5. Spécification technique d'interopérabilité du sous-système d'exploitation et de gestion du trafic. Annexe A : Principes et règles d'exploitation de l'ERTMS/ETCS, version 5.0.
- [7] Spécification technique d'interopérabilité du sous-système d'exploitation et de gestion du trafic. Annexe C2 : Instructions opérationnelles. Règlement d'exécution (EU) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019.



CNT - ORGANES DE COMMANDE ETCS (CNT)

CNT.SWT COMMUTATEURS ET COMMANDES DU SYSTEME ETCS (SWT)

CNT.SWT-[V].1 Clauses spécifiques aux trains quant à l'emplacement dans le train des principaux commutateurs et commandes du système ETCS.

CNT.DMI INTERFACE HOMME-MACHINE (DMI)



CNT.DMI-[N].1 Le conducteur doit se reporter aux informations affichées au DMI et agir conformément aux règles opérationnelles. Les règles opérationnelles peuvent exiger que le conducteur prenne en compte également les informations de l'équipement au sol.



CNT.DMI.GEN DESCRIPTION GÉNÉRALE (GEN)

CNT.DMI.GEN-[T].1 La figure CNT.DMI.GEN-[T].F1 montre les intitulés et l'agencement des sous-sections d'ETCS au moyen d'un écran tactile. Les principales sections sont mises en évidence à l'aide de rectangles rouges et sont associées aux informations suivantes :

- (A) Informations de distance-but,
- (B) informations de vitesse,
- (C) informations supplémentaires quant à la conduite,
- (D) informations de planification,
- et information de surveillance (G), (E)



Figure CNT.DMI.GEN-[T].F1 : agencement des sous-sections d'ETCS (écran tactile)

CNT.DMI.GEN-[S].1 La figure CNT.DMI.GEN-[S].F1 montre les intitulés et l'agencement des sous-sections d'ETCS en utilisant les touches de



fonction. Les principales sections sont mises en évidence à l'aide de rectangles rouges et sont associées aux informations suivantes :

- (A) Informations de distance-but,
- (B) informations de vitesse,
- (C) informations supplémentaires quant à la conduite,
- (D) informations de planification,
- (E) et information de surveillance (G),
- (F) Entrée du menu principal,

Autres entrées d'information (H).



Figure CNT.DMI.GEN-[S].F1 : agencement des sous-sections ETCS (touches de fonction)

CNT.DMI.GEN.1 La section spécifique dans laquelle sont affichées les informations est expliquée au paragraphe <u>CNT.DMI.SYM Symboles</u>



<u>(SYM)</u>. Par ailleurs, l'heure locale est affichée dans la section G13 et les messages du système dans la section E.

CNT.DMI.GEN.2 Si, au cours du processus d'entrée de données, une erreur d'entrée de valeur survient, le champ de saisie indique :

- a) « ++++ » en rouge : si la valeur saisie ne se trouve pas dans la plage permise ou si elle ne correspond pas à sa résolution technique.
- b) « ????? » en vert : si plusieurs valeurs saisies par le conducteur ne sont pas compatibles techniquement entre-elles.
- c) « ++++ » en jaune : si la valeur saisie ne se trouve pas dans la plage de fonctionnement permise.
- d) « ???? » en jaune : si plusieurs valeurs saisies par le conducteur ne sont pas compatibles entre-elles sur le plan opérationnel.

CNT.DMI.GEN.3 Les couleurs de fond des champs de saisie et de la valeur de donnée indiquent au conducteur l'état des champs de saisie :

- a) Non sélectionné : si le conducteur n'a pas sélectionné le champ de saisie, le fond est gris foncé et la valeur de donnée est affichée en gris.
- b) Sélectionné : Si le conducteur a sélectionné le champ de saisie, le fond est gris moyen et la valeur de donnée est affichée en noir.
- c) Confirmé : si le conducteur n'a pas sélectionné le champ de saisie, mais qu'il a néanmoins d'ores et déjà confirmé la valeur de donnée, le fond est gris foncé et la valeur de donnée est affichée en blanc.



CNT.DMI.BUT TOUCHES (BUT)

CNT.DMI.BUT.1 À chaque fois que le conducteur utilise une touche, une indication visuelle et tactile/sonore est fournie.

Une touche peut présenter trois états différents : activé, pressé et désactivé :

- a) Lorsqu'une touche est activée, celle-ci est affichée légèrement mise en relief avec une bordure.
- b) Lorsqu'une touche a été pressée, celle-ci est affichée légèrement incrustée sans bordure.
- c) Lorsqu'une touche est désactivée, celle-ci est affichée avec l'étiquette de texte en gris foncé ou un symbole donné.

CNT.DMI.BUT.2 Le conducteur dispose de touches de navigation :

a) \times : permet de fermer la fenêtre et revenir à la fenêtre principale.

b) \checkmark : permet de confirmer la valeur de donnée du champ de saisie et, par conséquent, de terminer la configuration de la sélection en cours.

c) **•** : permet de sélectionner la fenêtre suivante associée à la même rubrique.

d) d) ermet de sélectionner la fenêtre précédente associée à la même rubrique.

- e) Del : permet d'effacer le caractère saisi.
- f) **o**u **v**: permettent de faire défiler une liste vers le haut ou vers le bas.
- g) + ou : permettent d'augmenter/diminuer une échelle de distance.
- h) ... : permet d'afficher les sélections préétablies suivantes.



CNT.DMI.SYM SYMBOLES (SYM)

CNT.DMI.SYM.1 Le tableau CNT.DMI.SYM.T1 présente les symboles des niveaux d'ERTMS/ETCS. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
LE01		Niveau 0 (Level 1)	C8	LTR.LEV.LO Circuler en Niveau 0 (LO)
LEO2	NTC example: PZB/LZB	Niveau NTC	En niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.LEV.NTC Circuler en mode NTC (NTC)
LE03	1	Niveau 1, transmission intermittente	C8	LTR.LEV.L1 Circuler en Niveau 1 (L1)
LEO4	2	Niveau 2, transmission continue	C8	LTR.LEV.L2 Circuler en Niveau 2 (L2)
LE05	3	Niveau 3, transmission continue	C8	LTR.LEV.L3 Circuler en Niveau 3 (L3)
LEO6	* []	Annonce Niveau 0	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TLO Transition en Niveau O déclenchée par l'équipement au sol (TLO)
LE07		Annonce Niveau 0	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL0 Transition en Niveau 0 déclenchée par l'équipement au sol (TL0)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
LE08	example:	Annonce Niveau NTC	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.NTC Transition en Niveau NTC déclenchée par l'équipement au sol
LEO9	example:	Annonce Niveau NTC	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.NTC Transition en Niveau NTC déclenchée par l'équipement au sol
LEO10	<u>→1</u>	Annonce Niveau 1, transmission intermittente	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL1 Transition en Niveau 1 déclenchée par l'équipement au sol (TL1)
LEO11	₩1	Annonce Niveau 1, transmission intermittente	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL1 Transition en Niveau 1 déclenchée par l'équipement au sol (TL1)
LEO12	<u>→ 2</u>	Annonce Niveau 2, transmission continue	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL2 Transition en Niveau 2 déclenchée par l'équipement au sol (TL2)
LEO13	<u>→ 2</u>	Annonce Niveau 2, transmission continue	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL2 Transition en Niveau 2 déclenchée par l'équipement au sol (TL2)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
LEO14	→ 3	Annonce Niveau 3, transmission continue	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL3 Transition en Niveau 3 déclenchée par l'équipement au sol (TL3)
LE015	→ 3	Annonce Niveau 3, transmission continue	Exception C1 : en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé.	LTR.TRS.TL3 Transition en Niveau 3 déclenchée par l'équipement au sol (TL3)

Tableau CNT.DMI.SYM.T1 : symboles des niveaux

CNT.DMI.SYM.2 Le tableau CNT.DMI.SYM.T2. présente les symboles des modes. Le tableau fournit le nom du symbole, la section de la DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
M001	Ð	Shunting	В7	SH.RUN Circuler en mode SH (RUN)
M002	, , , , ,	Acquittement de Shunting	C1	SH.AUT.APP Approche d'une zone SH (APP)
M003	-₽	Neutralisation d'EOA activée (override EOA)	C7	OVR.USE Utiliser la fonction de neutralisation (USE)
M004	Ē	Trip	Β7	TR.MSR Mesures immédiates (MSR)
M005	Ę	Acquittement de Trip	C1	TR.MSR Mesures immédiates (MSR)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
M006	₿	Post Trip	В7	TR.MSR Mesures immédiates (MSR)
M007	\checkmark	Marche à vue	В7	OS.RUN Circuler en mode OS (RUN)
MO08	\triangleleft	Acquittement de marche à vue	C1	OS.APP Approche d'une zone OS (APP)
M009	X	Staff Responsible	В7	<u>SR.RUN Circuler en mode SR (RUN)</u>
M010	XX	Acquittement pour Staff Responsible	C1	SR.ACK Acquittement du mode SR (ACK)
M011	0	Full Supervision	В7	FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)
M012	X	Non-Leading	В7	<u>NL – Mode Non-Leading (NL)</u>
M013	\bigcirc	Stand By	В7	<u>SB – Stand By (SB)</u>
M014	+)	Reversing	В7	<u>RV.ENT Entrée en mode RV (ENT)</u>
M015	-)	Acquittement de Reversing	C1	RV.ENT Entrée en mode RV (ENT)
M016	A	Unfitted	В7	<u>UN – Mode Unfitted (UN)</u>



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
M017	Ħ	Acquittement de Unfitted	C1	<u>UN – Mode Unfitted (UN)</u>
M018	A	System Failure	В7	<u>SF – System Failure (SF)</u>
M019	\diamond	National System	En niveau NTC, l'emplacemen t n'est pas précisé.	<u>SN – National System (SN)</u>
MO20	\bigcirc	Acquittement de National System	C1	<u>SN – National System (SN)</u>
M021		Limited Supervision	В7	LS.RUN Circuler en mode LS (RUN)
M022		Acquittement de Limited Supervision	C1	LS.APP Approche d'une zone LS (APP)

Tableau CNT.DMI.SYM.T2 : symboles des modes



CNT.DMI.SYM.3 Le tableau CNT.DMI.SYM.T3. présente les symboles d'état. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
ST01		Déclenchement du freinage de service ou du freinage d'urgence	C9	OTH.BRK Gérer la commande de frein (BRK)
ST02	q	Facteur d'adhérence dégradée	A4	OTH.ADH Modifier le facteur d'adhérence (ADH)
ST03	Ţ	Connexion radio sécurisée « Connexion établie »	E1	Symbole utilisé dans les Niveaux 2 et 3 pour indiquer la présence d'une connexion radio sécurisée.
ST04) 1	Connexion radio sécurisée « Perte/Échec de connexion »	E1	DEG.COM Gérer un problème de communication radio (COM)
ST05	ы	Sablier	Titre des fenêtres de menu « Principale » et « Données de radio »	Symbole affiché dans plusieurs sections lorsque l'équipement procède au traitement des données ou est à l'attente d'une réponse d'un RBC.
ST06) L	Reversing autorisé	C6	<u>RV.ENT Entrée en mode RV (ENT)</u>

Tableau CNT.DMI.SYM.T3 : symboles des états



CNT.DMI.SYM.4 Le tableau CNT.DMI.SYM.T4. présente les symboles des conditions de voie (indications ponctuelles). Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC01	N	Pantographe en position abaissée	Ordres et annonces : B3/4/5	<u>TKC.PNT Franchir une section</u> avec pantographe(s) en position abaissée (PNT)
TC02	1	Abaisser pantographe	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.PNT Franchir une section</u> <u>avec pantographe(s) en position</u> <u>abaissée (PNT)</u>
TC03	Ż	Abaisser pantographe	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PNT Franchir une section avec pantographe(s) en position abaissée (PNT)
TC04	N	Lever pantographe	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PNT Franchir une section avec pantographe(s) en position abaissée (PNT)
TC05	3	Lever pantographe	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PNT Franchir une section avec pantographe(s) en position abaissée (PNT)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC06	<u>L</u>	Section neutre et annonce de section neutre	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.SWT Franchir un tronçon avec le disjoncteur principal ouvert (SWT)
TC07		Annonce de section neutre	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.SWT Franchir un tronçon avec le disjoncteur principal ouvert (SWT)
TC08	П	Fin de section neutre	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.SWT Franchir un tronçon avec le disjoncteur principal ouvert (SWT)
TC09		Fin de section neutre	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.SWT Franchir un tronçon avec le disjoncteur principal ouvert (SWT)
TC10	$\underline{\otimes}$	Zone sans arrêt	Ordres et annonces : B3/4/5	TKC.NST Franchir une zone sans arrêt (NST)
TC11	$\underline{\otimes}$	Annonce de zone sans arrêt	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.NST Franchir une zone sans</u> arrêt (NST)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC12	×	Zone de trou radio	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.RAD Franchir une zone</u> <u>d'ombre radio (RAD)</u>
TC13	¥	Inhibition du frein à sabot magnétique et annonce d'inhibition du frein à patin magnétique	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.MAG Franchir un tronçon</u> <u>avec inhibition de frein à patin</u> <u>magnétique (MAG)</u>
TC14	¥	Annonce d'inhibition du frein à patin magnétique	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.MAG Franchir un tronçon</u> <u>avec inhibition de frein à patin</u> <u>magnétique (MAG)</u>
TC15	釆	Inhibition du frein à courant de Foucault et annonce d'inhibition du frein à courant de Foucault	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.CUR Franchir un tronçon</u> <u>avec inhibition du frein à</u> <u>courants de Foucault (CUR)</u>
TC16	¥	Annonce d'inhibition des freins à courant de Foucault	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.CUR Franchir un tronçon</u> <u>avec inhibition du frein à</u> <u>courants de Foucault (CUR)</u>
TC17	Ø	Inhibition du frein par récupération et annonce du frein par récupération	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.REG Franchir un tronçon</u> <u>avec inhibition de frein par</u> <u>récupération (REG)</u>



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC18	Ø	Annonce d'inhibition du frein par récupération	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.REG Franchir un tronçon</u> <u>avec inhibition de frein par</u> <u>récupération (REG)</u>
TC19		Admission de climatisation fermée et annonce de fermeture d'admission de climatisation	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PRE Franchir un tronçon avec protection contre surpressions (PRE)
TC20	(}	Ouvrir admission de climatisation	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PRE Franchir un tronçon avec protection contre surpressions (PRE)
TC21	Ð	Annonce de fermeture d'admission de climatisation	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PRE Franchir un tronçon avec protection contre surpressions (PRE)
TC22	()	Ouvrir admission de climatisation	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PRE Franchir un tronçon avec protection contre surpressions (PRE)
TC23	\diamond	Nouveau mode de traction et annonce de changement de mode de traction « ligne non électrifiée »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC24	\diamond	Annonce de changement de mode de traction ligne non électrifiée »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC25	25 kV	Nouveau mode de traction et annonce de changement de mode de traction « CA 25 kV 50 Hz »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC26	25 kV	Annonce de changement de mode de traction « CA 25 kV 50 Hz »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC27	15 kV	Nouveau mode de traction et annonce de changement de mode de traction « CA 15 kV 16,7 Hz »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.PWR Modifier</u> <u>l'alimentation électrique (PWR)</u>
TC28	15 kV	Annonce de changement de mode de traction « CA 15 kV 16,7 Hz »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
ТС29	3000 V	Nouveau mode de traction et annonce de changement de mode de traction « CC 3 kV »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC30	3000	Annonce de changement de mode de traction « CC 3 kV »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC31	1500 V	Nouveau mode de traction et annonce de changement de mode de traction « CC 1,5 kV »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC32	1500 V	Annonce de changement de mode de traction « CC 1,5 kV »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	<u>TKC.PWR Modifier</u> l'alimentation électrique (PWR)
TC33	750 V	Nouveau mode de traction et annonce de changement de mode de traction « CC 600/750 V »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC34	750 V	Annonce de changement de mode de traction « CC 600/750 V »	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.PWR Modifier l'alimentation électrique (PWR)
TC35	M	Avertisseur sonore (sifflet)	Ordres et annonces : B3/4/5 Informations de planification : D2/3/4	TKC.SND Actionner l'avertisseur sonore (SND)
TC36	A	Zone d'arrêt tunnel	Ordres et annonces : B3/4/5	TKC.STP Arrêt dans une zone sûre (STP)



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
TC37	<u>-</u>	Annonce de zone d'arrêt tunnel	Ordres et annonces : B3/4/5	<u>TKC.STP Arrêt dans une zone</u> <u>sûre (STP)</u>

Tableau CNT.DMI.SYM.T4 : symboles des conditions de la voie



CNT.DMI.SYM.5 Le tableau CNT.DMI.SYM.T5. présente les symboles d'information de planification ne concernant pas les conditions de la voie. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
PL21	<u> </u>	Augmentation de vitesse	D6 (partie moitié gauche) / D7 (partie moitié droite)	CNT.DMI.SPD Informations de surveillance et de vitesse (SPD)
PL22	▼	Diminution de vitesse	D6 (partie moitié gauche) / D7 (partie moitié droite)	CNT.DMI.SPD Informations de surveillance et de vitesse (SPD)
PL23	T	Diminution de la vitesse jusqu'à la vitesse but associée au repère de signalisation	D6 (partie moitié gauche) / D7 (partie moitié droite)	<u>CNT.DMI.SPD Informations de</u> <u>surveillance et de vitesse (SPD)</u>

Tableau CNT.DMI.SYM.T5 : symbole d'informations de planification

CNT.DMI.SYM-[T].1 Le tableau CNT.DMI.SYM-[T].T1. présente les symboles des fonctions commandées par le conducteur. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.



Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
DR02	\geq	Voie en aval libre	D	OTH.TAF Voie en aval libre (TAF)
DR03	20	Position géographique	G12	OTH.GEO Report de position géographique (GEO)
DR05	$\widehat{}$	Fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel	C2/C3/C4	<u>TKC.STP Arrêt dans une zone sûre</u> (<u>STP)</u>

Tableau CNT.DMI.SYM-[T].T1 : symboles des demandes de conducteur

CNT.DMI.SYM-[S].1 Le tableau CNT.DMI.SYM-[S].T1. présente les symboles des fonctions commandées par le conducteur. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numér o du symbol e	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
DR01	$\langle \rangle$	Fonction afficher/masquer les informations de vitesse/distance	F7	OS.RUN Circuler en mode OS (RUN) SR.RUN Circuler en mode SR (RUN) SH.RUN Circuler en mode SH (RUN)
DR02	\sim	Voie en aval libre	D	OTH.TAF Voie en aval libre (TAF)
DR03	45 50	Position géographique	F8	OTH.GEO Report de position géographique (GEO)
DR04	Ack	Acquittement	Н7	Symbole utilisé dans plusieurs sections lorsqu'une demande d'acquittement est communiquée (s'affiche) au conducteur.



Numér o du symbol e	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
DR05	?	Fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel	F6	<u>TKC.STP Arrêt dans une zone sûre</u> (<u>STP</u>)

Tableau CNT.DMI.SYM-[S].T1 : symboles des demandes de conducteur

CNT.DMI.SYM-[2021].1 Le tableau CNT.DMI.SYM-[2021].T1. présente le symbol du passage à niveau. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
LX01	×	LX non protégé	B3/4/5	<u>LX – Passages à niveau (LX)</u>

Tableau CNT.DMI.SYM-[2021].T1 : symboles de passages à niveau

CNT.DMI.SYM-[2021].2 Le tableau CNT.DMI.SYM-[2021].T2. présente le symbol de Limited supervision. Le tableau fournit le nom du symbole, la section du DMI dans laquelle le symbole est affiché et la référence du paragraphe du manuel offrant une explication du symbole.

Numéro du symbole	Forme du symbole	Nom du symbole	Section(s) du symbole	Référence
LS01	•••	Trame de Limited supervision	A1	<u>LS.RUN Circuler en mode LS</u> (RUN)

Tableau CNT.DMI.SYM-[2021].T2 : symbole de Limited supervision



CNT.DMI.AUD INDICATIONS SONORES (AUD)

CNT.DMI.AUD.1 Les indications sonores permettent au conducteur de porter son attention sur le DMI.

CNT.DMI.AUD.2 À chaque fois que le conducteur appuie sur une touche, un « clic » sonore est émis.

CNT.DMI.AUD.3 À chaque fois qu'une nouvelle information visuelle apparaît sur le DMI, le son « Sinfo » est émis.



CNT.DMI.AUD.4 À chaque fois que la vitesse du train est supérieure à la vitesse permise, le son « S1 » est émis.



CNT.DMI.AUD.5 À chaque fois que la vitesse du train se rapproche ou est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, le son « S2 » est émis.



CNT.DMI.SME MESSAGES DE SYSTEME (SME)

CNT.DMI.SME.1 Le tableau CNT.DMI.SME.T1. présente les messages d'état du système.

Message d'état du système	Référence		
Erreur de lecture de balise	DEG.BLS Gérer une erreur de lecture de balise (BLS)		
Dysfonctionnement de l'équipement au sol	DEG.TRK Gérer un dysfonctionnement de l'équipement au sol (TRK)		
Erreur de communication	DEG.RBC Gérer l'absence d'informations de RBC (RBC)		
Entrée en FS	FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)		
Entrée en OS	OS.RUN Circuler en mode OS (RUN)		



Message d'état du système	Référence	
Mouvement incontrôlé (dérive)	OTH.BRK Gérer la commande de frein (BRK)	
SH refusé	SH.MAN.SEL Sélection du mode SH (SEL)	
Échec de demande SH	SH.MAN.SEL Sélection du mode SH (SEL)	
Incompatibilité d'équipement au sol	DEG.VER Gérer une incompatibilité de version de système (VER)	
Données du train modifiées	OTH.DAT.EXT Modification des données de train par des équipements ETCS externes (EXT)	
Train refusé	SB.RAD Saisir ou confirmer les informations radio (RAD)	
Franchissement d'EOA/LOA non autorisé	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Aucune MA reçue à la transition de niveau	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Distance SR dépassée	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Ordre d'arrêt SH	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Ordre d'arrêt SR	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Arrêt d'urgence	Si une transition en mode <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u> a lieu, se reporter au paragraphe <u>DEG.TR Transition en mode Trip (TR)</u> . Dans le cas contraire, se reporter au paragraphe <u>DEG.SMA</u> <u>Gérer une réduction de MA (SMA)</u> .	
Distance RV dépassée	RV.RUN Circuler en mode RV (RUN)	
Aucune description de voie	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Demande de freinage [nom de NTC]	DEG.TR Transition en mode Trip (TR)	
Incompatibilité d'infrastructure – gabarit	DEG.UNS Gérer une incompatibilité d'infrastructure (UNS)	
Incompatibilité d'infrastructure – système de traction	DEG.UNS Gérer une incompatibilité d'infrastructure (UNS)	
Incompatibilité d'infrastructure – catégorie de charge à l'essieu	DEG.UNS Gérer une incompatibilité d'infrastructure (UNS)	



Message d'état du système	Référence		
Échec d'enregistrement du réseau radio	Si ce message apparaît au cours de la procédure de démarrage de mission, se reporter au paragraphe <u>SB.RAD Saisir ou</u> <u>confirmer les informations radio (RAD)</u> . S'il apparaît lorsque le conducteur modifie les informations de radio à un moment autre qu'au cours de la procédure de démarrage de mission, se reporter au paragraphe <u>OTH.ODA.RAD Modifier les informations de radio (RAD)</u> .		
[nom du NTC] non disponible	Procédure NTC spécifique		
Données requises par [nom du NTC]	Procédure NTC spécifique		
Échec de [nom du NTC]	DEG.NTC Gérer une défaillance de NTC (NTC)		

Tableau CNT.DMI.SME.T1 : messages d'état du système

Le conducteur doit acquitter les messages d'état du système « Échec de [nom du NTC] » Toutefois, le conducteur ne doit pas acquitter les autres messages d'état du système au format texte.

Les messages d'état du système sont affichés en anglais. Néanmoins, le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier la langue d'affichage en suivant les instructions fournies au paragraphe <u>CNT.DMI.LNG</u> <u>Sélection de la langue par le</u> conducteur (LNG).



CNT.DMI.SPD INFORMATIONS DE SURVEILLANCE ET DE VITESSE (SPD)

CNT.DMI.SPD-[LON1].1 La figure CNT.DMI.SPD-[LON1].F1. offre un aperçu des principaux éléments se trouvant dans les sections de surveillance et vitesse. Les principales sections sont mises en évidence et sont associées aux informations suivantes :

(1) Valeurs analogiques et numériques de la vitesse actuelle du train.

(2) Barre et valeur de distance-but : indique la distance entre la position actuelle du train et le lieu-but, cette valeur diminue au fur et à mesure que le train se rapproche du but.

(3) Vitesse-but.

(4) CSG : affiche la vitesse-but, la vitesse autorisée, la vitesse limite de déclenchement du freinage ou vitesse d'exécution, selon les couleurs affichées sur la DMI. Une explication est fournie dans ce paragraphe.

(5) Mode actuel.

Remarque : Le CSG n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, LS, OS, SR, SH, UN, RV, TR PT et NL. La barre de distance-but n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, LS, OS, SR, SH, UN, TR, PT et NL. La valeur numérique de la distance-but apparaît dans les modes suivants : SB, LS, OS, SH, UN, TR, PT et NL.





Figure CNT.DMI.SPD-[L0N1].F1 : informations de surveillance et de vitesse

CNT.DMI.SPD-[L23].1 La figure CNT.DMI.SPD-[L23].F1. offre un aperçu des principaux éléments se trouvant dans les sections de surveillance et vitesse. Les principales sections sont mises en évidence et sont associées aux informations suivantes :

(1) Valeurs analogiques et numériques de la vitesse actuelle du train.

(2) Barre et valeur de distance-but : indique la distance entre la position actuelle du train et le lieu-but, cette valeur diminue au fur et à mesure que le train se rapproche du but.

(3) Vitesse-but.

(4) CSG : affiche la vitesse-but, la vitesse autorisée, la vitesse limite de déclenchement du freinage ou vitesse d'exécution, selon les couleurs affichées sur la DMI. Une explication est fournie dans ce paragraphe.

(5) Mode actuel.

Remarque : Le CSG n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, LS, OS, SR, SH, UN, RV, TR PT et NL. La barre de distance-but n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, LS, OS, SR, SH, UN, TR, PT et NL. La valeur numérique de la distance-but apparaît dans les modes suivants : SB, LS, OS, SH, UN, TR, PT et NL.



Figure CNT.DMI.SPD-[L23].F1 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.SPD.1 La couleur de l'aiguille varie selon les modes – FS, OS, LS, SR, UN, SH et RV –, tel qu'il est expliqué ci-dessous. Dans les modes NL, SB et PT, l'aiguille est affichée en gris. Dans le mode TR, l'aiguille est toujours affichée en rouge. En ce qui concerne le mode FS exclusivement, la couleur de l'aiguille varie, tel qu'expliqué ci-dessous.

CNT.DMI.SPD-[LON1].2 Si aucun freinage vers un but n'est requis, le CSG s'affiche en gris entre 0 et la vitesse autorisée et l'aiguille s'affiche en gris lorsque la vitesse actuelle du train est comprise entre 0 et la vitesse autorisée.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse autorisée, le CSG, entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage, ainsi que l'aiguille sont affichés en orange. Dans ce cas, le signal sonore S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG, entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage, ainsi que l'aiguille sont affichés en rouge.

La figure CNT.DMI.SPD-[L0N1].F2. offre une illustration de ces trois cas. Dans ces trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h.





Figure CNT.DMI.SPD-[L0N1].F2 : informations de surveillance et de vitesse sans but



CNT.DMI.SPD-[L23].2 Si aucun freinage vers un but n'est requis, le CSG s'affiche en gris entre 0 et la vitesse autorisée et l'aiguille s'affiche en gris lorsque la vitesse actuelle du train est comprise entre 0 et la vitesse autorisée.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse autorisée, le CSG, entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage, ainsi que l'aiguille sont affichés en orange. Dans ce cas, le signal sonore S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG, entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage, ainsi que l'aiguille sont affichés en rouge.

La figure CNT.DMI.SPD-[L23].F2. offre une illustration de ces trois cas. Dans ces trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h.



Figure CNT.DMI.SPD-[L23].F2 : informations de surveillance et de vitesse sans but



CNT.DMI.SPD-[B3M1.LON1].1 Lorsque le train se rapproche d'un point but, et qu'aucune intervention de freinage n'est requise, l'aiguille et le CSG sont affichés en blanc dans l'intervalle compris entre la vitesse-but et la vitesse autorisée. Lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but, l'aiguille et le CSG sont affichés en gris. Dans ce cas, le son Sinfo est émis.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Dans ce cas, le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F1. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 941 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F1 : informations de surveillance et de vitesse but sans qu'aucun freinage soit requis


CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].1 Lorsque le train se rapproche d'un point but, et qu'aucune intervention de freinage n'est requise, l'aiguille et le CSG sont affichés en blanc dans l'intervalle compris entre la vitessebut et la vitesse autorisée. Lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but, l'aiguille et le CSG sont affichés en gris. Dans ce cas, le son Sinfo est émis.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Dans ce cas, le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F1. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 941 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F1 : informations de surveillance et de vitesse but sans qu'aucun freinage soit requis



CNT.DMI.SPD-[B32.LON1.N].1 Si défini par valeur nationale, le conducteur sera informé d'un point but sans déclenchement du freinage. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en blanc dans l'intervalle compris entre la vitesse-but et la vitesse autorisée. Lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but, l'aiguille et le CSG sont affichés en gris.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Dans ce cas, le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.N].F1. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 941 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.N].F1 : informations de surveillance et de vitesse, but sans qu'aucun freinage soit requis



CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].1 Si défini par valeur nationale, le conducteur sera informé d'un point but sans déclenchement du freinage. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en blanc dans l'intervalle compris entre la vitesse-but et la vitesse autorisée. Lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but, l'aiguille et le CSG sont affichés en gris.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Dans ce cas, le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F1. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 941 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F1 : informations de surveillance et de vitesse, but sans qu'aucun freinage soit requis



CNT.DMI.SPD-[B32.LON1.N] .2 Si défini par valeur nationale, le conducteur est informé du temps avant indication (TTI) et du temps restant avant un point but sans déclenchement du freinage. Le TTI est affiché dans un cadre en gris, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B32.LON1.N].F2.

Le TTI permet au conducteur d'adapter efficacement la conduite en fonction des différentes situations. Lorsque le cadre s'affiche, le son Sinfo est émis. La dimension du cadre blanc augmente au fur et à mesure que le TTI diminue. Lorsque la vitesse du train est comprise entre 0 et la vitesse autorisée, l'aiguille et le CSG sont affichés en gris.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Dans ce cas, le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.N].F2. offre une illustration de ces cas. Dans ces trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h.





Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.N].F2 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N] .2 Si défini par valeur nationale, le conducteur sera informé du temps avant indication (TTI) et du temps restant avant un point but sans déclenchement du freinage. Le TTI est affiché dans un cadre en gris, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F2.

Le TTI permet au conducteur d'adapter efficacement la conduite en fonction des différentes situations. Lorsque le cadre s'affiche, le son Sinfo est émis. La dimension du cadre blanc augmente au fur et à mesure que le TTI diminue. Lorsque la vitesse du train est comprise entre 0 et la vitesse autorisée, l'aiguille et le CSG sont affichés en gris.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Dans ce cas, le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F2. offre une illustration de ces cas. Dans ces trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h.





Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.N].F2 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.SPD-[B3M1.LON1].2 Lorsque le train se rapproche d'un point but au niveau duquel une commande de freinage est requise, le CSG et l'aiguille sont affichés en jaune dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse-but ; et ils sont affichés en gris lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Lorsque la vitesse actuelle du train dépasse la vitesse autorisée, le son S1 est émis. Lorsque la vitesse actuelle du train dépasse la vitesse limite d'alerte, le son S2 est émis.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F2. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 760 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F2 : informations de surveillance et de vitesse, but avec freinage requis



CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].2 Lorsque le train se rapproche d'un point but au niveau duquel une commande de freinage est requise, le son Sinfo est émis. Le CSG et l'aiguille sont affichés en jaune dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse-but ; et ils sont affichés en gris lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Lorsque la vitesse actuelle du train dépasse la vitesse autorisée, le son S1 est émis. Le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F2. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 760 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F2 : informations de surveillance et de vitesse





CNT.DMI.SPD-[B32.LON1].1 Lorsque le train se rapproche d'un point but au niveau duquel une commande de freinage est requise, le son Sinfo est émis. Le CSG et l'aiguille sont affichés en jaune dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse-but ; et ils sont affichés en gris lorsque la vitesse est comprise entre 0 et la vitesse-but. Si le point but est modifié, le son Sinfo est émis.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Le son S1 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que cette situation perdure. Lorsque la vitesse actuelle du train dépasse la vitesse limite d'alerte, le son S2 est émis.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1].F1. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse-but est de 60 km/h et la distance-but est de 760 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1].F1 : informations de surveillance et de vitesse but avec freinage requis



CNT.DMI.SPD-[B32.L23].1 Lorsque le train se rapproche d'un point but au niveau duquel une commande de freinage est requise, le son Sinfo est émis. Le CSG et l'aiguille sont affichés en jaune dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse but et en gris entre 0 et la vitesse but. Si le but est modifié, le son Sinfo est émis.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure la vitesse autorisée, le CSG et l'aiguille sont affichés en orange dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage. Le son S1 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que cette situation perdure. Le son S2 est émis de façon ininterrompue aussi longtemps que la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite d'alerte.

Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse limite de déclenchement du freinage, l'équipement ETCS embarqué actionne le frein de service. Dans ce cas, le CSG et l'aiguille sont affichés en rouge dans l'intervalle compris entre la vitesse autorisée et la vitesse limite de déclenchement du freinage.

La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F1. offre une illustration de ces trois cas. Dans les trois cas, la vitesse autorisée est de 140 km/h, la vitesse but est de 60 km/h et la distance-but est de 760 m.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F1 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.SPD-[B3M1.LON1].3 Lorsque le train se rapproche d'un EOA avec vitesse d'approche, la vitesse d'approche est affichée sur le CSG en gris. La valeur numérique de la vitesse d'approche (1) est affichée, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.LON1].F3. Dans cette figure, la valeur numérique indiquée est de 30 km/h.

La section du CSG correspondant à l'intervalle entre la vitesse autorisée et la vitesse-but est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est inférieure ou égale à la vitesse d'approche, l'aiguille est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse d'approche, l'équipement actionne le frein de service et l'aiguille est affichée en rouge. La figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F3. offre une illustration de ces deux cas.

Remarque : la vitesse d'approche n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, SH, UN, PT, TR, NL, SR et RV.



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L0N1].F3 : informations de surveillance et de vitesse avec vitesse d'approche



CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].3 Lorsque le train se rapproche d'une EOA avec une vitesse d'approche, la vitesse d'approche est affichée sur le CSG en gris. La valeur numérique de la vitesse d'approche (1) est affichée, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F3. Dans cette figure, la valeur numérique indiquée est de 30 km/h.

La section du CSG correspondant à l'intervalle entre la vitesse autorisée et la vitesse-but est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est inférieure ou égale à la vitesse d'approche, l'aiguille est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse d'approche, l'équipement actionne le frein de service et l'aiguille est affichée en rouge. La figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F3. offre une illustration de ces deux cas.

Remarque : la vitesse d'approche n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, SH, UN, PT, TR, NL, SR et RV.



Figure CNT.DMI.SPD-[B3M1.L23].F3 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.SPD-[B32.LON1].2 Lorsque le train se rapproche d'une EOA avec une vitesse d'approche, le son Sinfo est émis. La vitesse d'approche est affichée sur le CSG en gris. La valeur numérique de la vitesse d'approche (1) est affichée, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B32.LON1].F2. Dans cette figure, la valeur numérique indiquée est de 30 km/h.

La section du CSG correspondant à l'intervalle entre la vitesse autorisée et la vitesse-but est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est inférieure ou égale à la vitesse d'approche, l'aiguille est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse d'approche, l'équipement actionne le frein de service et l'aiguille est affichée en rouge. La figure CNT.DMI.SPD-[B32.LON1].F1. offre une illustration de ces deux cas.

Remarque : la vitesse d'approche n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, SH, UN, PT, TR, NL, SR et RV.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1].F2 : informations de surveillance et de vitesse avec vitesse d'approche



CNT.DMI.SPD-[B32.L23].2 Lorsque le train se rapproche d'une EOA avec une vitesse d'approche, le son Sinfo est émis. La vitesse d'approche est affichée sur le CSG en gris. La valeur numérique de la vitesse d'approche (1) est affichée, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F2. Dans cette figure, la valeur numérique indiquée est de 30 km/h.

La section du CSG correspondant à l'intervalle entre la vitesse autorisée et la vitesse-but est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est inférieure ou égale à la vitesse d'approche, l'aiguille est affichée en jaune. Lorsque la vitesse actuelle du train est supérieure à la vitesse d'approche, l'équipement actionne le frein de service et l'aiguille est affichée en rouge. La figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F2. offre une illustration de ces deux cas.

Remarque : la vitesse d'approche n'apparaît pas dans les modes suivants : SB, SH, UN, PT, TR, NL, SR et RV.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23].F2 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.SPD-[B32.LON1.V] .1 Si une valeur spécifique de vitesse de consigne a été établie par un dispositif externe, celle-ci est affichée au DMI dans un cercle, tel qu' illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B32.LON1.V].F1.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L0N1.V].F1 : informations de surveillance et de vitesse

CNT.DMI.SPD-[B32.L23.V] .1 Si une valeur spécifique de vitesse de consigne a été établie par un dispositif externe, celle-ci est affichée au DMI dans un cercle, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.V].F1.



Figure CNT.DMI.SPD-[B32.L23.V].F1 : informations de surveillance et de vitesse



CNT.DMI.PLN INFORMATIONS DE PLANIFICATION (PLN)

CNT.DMI.PLN-[B32].1 En mode FS, les informations de planification sont toujours affichées. Les informations de planification peuvent être affichées en mode OS. Le conducteur peut afficher ou masquer, selon le cas, ces informations, tel qu'il est indiqué au paragraphe <u>OS.RUN Circuler en mode OS (RUN)</u>. La figure CNT.DMI.PLN-[B32].F1 offre un aperçu des principaux éléments des informations de planification :



Figure CNT.DMI.PLN-[L32].F1 : principaux éléments des informations de planification



CNT.DMI.PLN-[B3M1].1 Les informations de planification ne peuvent être affichées qu'en mode FS. Le conducteur peut afficher ou masquer ces informations en pressant la touche Afficher/masquer les informations de planification. La figure CNT.DMI.PLN-[B3M1].F1 offre un aperçu des principaux éléments des informations de planification :



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1].F1 : informations de planification

CNT.DMI.PLN-[B3M1.V] .1 En fonction de la configuration à bord, les informations de planification peuvent être désactivées de manière permanente.

CNT.DMI.PLN.1 Le conducteur sera informé de la distance des prochaines informations de planification, calculée à partir de la position actuelle du train, sur une échelle de distances qui indique la position des informations essentielles.

Les ordres ou annonces à venir de conditions d'une voie sont signalés au conducteur au moyen des symboles décrits au paragraphe CNT.DMI.SYM Symboles (SYM).

Le conducteur est informé du profil de rampe par différents rectangles de rampe. Un rectangle gris foncé indique une rampe descendante et un rectangle gris indique une rampe montante ou



nulle (0). Si la longueur du rectangle le permet, les signes « + » et « - » qui indiquent une rampe montante ou descendante respectivement, ainsi que la valeur numérique, exprimée en ‰, seront également affichés.

CNT.DMI.PLN-[B32].2 Le conducteur est informé des augmentations de vitesse (1), des diminutions de vitesse (2) et des diminutions de vitesse vers un but à vitesse nulle (3), tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B32].F2. Le profil de vitesse est affiché sous forme de diagramme d'arrière-plan, sachant que la vitesse correspond à l'axe horizontal et la distance à l'axe vertical.







CNT.DMI.PLN-[B32.N].1 Si une valeur nationale le requiert, le repère est affiché sous forme d'une ligne jaune (1). Il informe le conducteur du moment où l'équipement ETCS embarqué déclenchera le freinage vers un but. La diminution de vitesse associée au but (2) est affichée et signalée au conducteur, tel qu'il est illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B32.N].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B32.N].F1 : repère



CNT.DMI.PLN-[B3M1].2 Le conducteur est informé des augmentations de vitesse (1), des diminutions de vitesse (2), et diminutions de vitesse vers un but à vitesse nulle (3), tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B3M1].F2. La ligne jaune (4) représente le repère de signalisation et informe le conducteur du moment où l'équipement ETCS embarqué déclenchera le freinage vers un but. Le profil de vitesse est affiché sous forme de diagramme d'arrière-plan, sachant que la vitesse correspond à l'axe horizontal et la distance à l'axe vertical.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1].F2 : discontinuités de vitesse et repère



CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.T].1 En mode FS, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer les informations de planification. Pour afficher les informations de planification, le conducteur doit presser la section (1), et pour les masquer, il doit presser la touche (2), tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.T].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T].1 En mode FS, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer les informations de planification. Pour afficher les informations de planification, le conducteur doit presser la section (1), et pour les masquer, il doit presser la touche (2), tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.S].1 En mode FS, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer les informations de planification au moyen de la touche , tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.S].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S].1 En mode FS, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer les informations de planification au moyen de la touche , tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S].F1 : Touches afficher et masquer (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.T] .2 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche [] + pour augmenter l'échelle et de la touche – pour la réduire, tel qu'illustré à la figure [B3M1.LON1.T].F2.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.T].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T] .2 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche + pour augmenter l'échelle et de la touche - pour la réduire, tel qu' illustré à la figure [B3M1.L23.T].F2.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.T].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.LON1.S] .2 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche + pour augmenter l'échelle et de la touche - pour la réduire, tel qu'illustré à la figure [B3M1.LON1.S].F2.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L0N1.S].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)



CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S] .2 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche + pour augmenter l'échelle et de la touche - pour la réduire, tel qu' illustré à la figure [B3M1.L23.S].F2.



Figure CNT.DMI.PLN-[B3M1.L23.S].F2 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)



CNT.DMI.PLN-[B32.LON1.T].1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche + pour augmenter l'échelle et de la touche - pour la réduire, tel qu' illustré à la figure [B32.LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L0N1.T].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B32.L23.T].1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche + pour augmenter l'échelle et de la touche pour la réduire, tel qu'illustré à la figure [B32.L23.T].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L23.T].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (écran tactile)



CNT.DMI.PLN-[B32.LON1.S].1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche pour augmenter l'échelle et de la touche pour la réduire, tel qu'illustré à la figure [B32.LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L0N1.S].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)



CNT.DMI.PLN-[B32.L23.S].1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, modifier l'échelle des distances au moyen de la touche + pour augmenter l'échelle et de la touche - pour la réduire, tel qu'illustré à la figure [B32.L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.PLN-[B32.L23.S].F1 : Touches [augmenter] et [réduire] (touches de fonction)



CNT.DMI.NTC INFORMATIONS DE NTC (NTC)

CNT.DMI.NTC-[LN.V].1 En ce qui concerne le Niveau NTC et les modes SN et NL, les éléments/fonctions et les touches de la fenêtre par défaut sont affichés et présentés au conducteur conformément au système national correspondant.

Les messages texte de NTC sont affichés avec les messages texte relatifs à l'ETCS.

Les informations de surveillance de vitesse et de distance du système national sont présentées au conducteur de façon similaire à celles de surveillance de vitesse et de distance du système ETCS.



CNT.DMI.NTC-[LN].1 Aucune information NTC n'est disponible lorsque l'aiguille de vitesse du train est affichée en gris et qu'aucune autre information de surveillance n'est affichée.

CNT.DMI.LNG SELECTION DE LA LANGUE PAR LE CONDUCTEUR (LNG)

CNT.DMI.LNG.1 La fenêtre Langue permet au conducteur de sélectionner la langue de son choix parmi les langues préétablies. Cette fenêtre se trouve dans la fenêtre Paramètres.

CNT.DMI.LNG-[V].1 En dehors de la fenêtre Langue du menu Paramètres, le conducteur peut également modifier la langue à l'aide de différents autres moyens disponibles sur le pupitre de conduite.



CNT.DMI.LNG-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir modifier la langue, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut de la DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.T].F1.



Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)


CNT.DMI.LNG-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir modifier la langue, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.T].F1.



Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir modifier la langue, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.S].F1.



Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.LNG-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir modifier la langue, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.S].F1.



Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.LNG-[LON1.T] .2 Pour accéder à la fenêtre Langue, le conducteur doit presser la touche [P] (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[LON1.T].F1 : sélection de langue de la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[L23.T] .2 Pour accéder à la fenêtre Langue, le conducteur doit presser la touche [P] (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[L23.T].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[L23.T].F1 : sélection de langue de la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[LON1.S] .2 Pour accéder à la fenêtre Langue, le conducteur doit presser la touche étiquetée « Language » de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[LON1.S].F1 : sélection de langue dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)



CNT.DMI.LNG-[L23.S] .2 Pour accéder à la fenêtre Langue, le conducteur doit presser la touche étiquetée « Language » de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[L23.S].F1 : sélection de langue dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)

CNT.DMI.LNG.2 La touche « Language » s'active lorsque :

- a) Le train est à l'arrêt et dans les modes SB, OU
- b) dans les modes SH/FS/LS/SR/OS/NL/UN/TR/PT/SN/RV.



CNT.DMI.LNG-[LON1.T.V].1 Pour sélectionner la langue souhaitée, le conducteur doit presser la touche de la langue souhaitée dans la liste des langues disponibles, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[LON1.T.V].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[L0N1.T.V].F1 : sélection de langue (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[L23.T.V].1 Pour sélectionner la langue souhaitée, le conducteur doit presser la touche de la langue souhaitée dans la liste des langues disponibles, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[L23.T.V].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[L23.T.V].F1 : sélection de langue (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[LON1.S.V].1 Pour sélectionner la langue souhaitée, le conducteur doit presser la touche de la langue souhaitée dans la liste des langues disponibles, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[LON1.S.V].F1.



fonction)



CNT.DMI.LNG-[L23.S.V].1 Pour sélectionner la langue souhaitée, le conducteur doit presser la touche de la langue souhaitée dans la liste des langues disponibles, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.LNG-[L23.S.V].F1.



Figure CNT.DMI.LNG-[L23.S.V].F1 : sélection de langue (touches de fonction) CNT.DMI.LNG.3 Si la fenêtre Langue l'indique, le conducteur doit alors sélectionner ou valider de nouveau le choix de la langue.

CNT.DMI.VOL REGLAGE DU HAUT-PARLEUR (VOL)

CNT.DMI.VOL.1 Le conducteur peut, le cas échéant régler le hautparleur depuis la fenêtre Volume. Cette fenêtre se trouve dans la fenêtre Paramètres.

CNT.DMI.LNG-[V].1 En dehors de la fenêtre Volume du menu Paramètres, le conducteur peut également régler le haut-parleur à



l'aide de différents autres moyens disponibles sur le pupitre de conduite.

CNT.DMI.LNG-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler le haut-parleur, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut de la DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.T].F1.



Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler le haut-parleur, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut de la DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.T].F1.



Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.LNG-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler le haut-parleur, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut de la DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.S].F1.



Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.LNG-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler le haut-parleur, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.S].F1.



Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).

CNT.DMI.VOL.2 Le conducteur peut régler le haut-parleur lorsque :

- a) Le train est à l'arrêt et dans les modes SB, OU
- b) dans les modes SH/FS/LS/SR/OS/NL/UN/TR/PT/SN/RV.



CNT.DMI.VOL-[LON1.T] .2 Pour régler le volume, le conducteur doit presser la touche [네 (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu' illustré à la figure CNT.DMI.VOL-[LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.VOL-[L0N1.T].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)





Figure CNT.DMI.VOL-[L23.T].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.VOL-[LON1.S] .2 Pour régler le volume, le conducteur doit presser la touche étiquetée Volume de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.VOL-[LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.VOL-[LON1.S].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)



CNT.DMI.VOL-[L23.S] .2 Pour régler le volume, le conducteur doit presser la touche étiquetée Volume de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.VOL-[L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.VOL-[L23.S].F1 : réglage du volume dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)

CNT.DMI.BRI REGLAGE DE LA LUMINOSITE (BRI)

CNT.DMI.BRI.1 Le conducteur peut, le cas échéant, régler la luminosité depuis la fenêtre « Brightness » . Cette fenêtre se trouve dans la fenêtre Paramètres.



CNT.DMI.BRI-[V].1 En dehors de la fenêtre Brillance du menu Paramètres, le conducteur peut également régler la luminosité à l'aide de différents autres moyens disponibles sur le pupitre de conduite. En outre, la luminosité peut être réglée automatiquement.

CNT.DMI.BRI-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.T].F1.



Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.BRI-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.T].F1.



Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.BRI-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.S].F1.



Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.BRI-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.S].F1.



Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).

CNT.DMI.BRI.2 Le conducteur peut régler la luminosité lorsque :

- a) Le train est à l'arrêt et dans les modes SB, OU
- b) dans les modes SH/FS/LS/SR/OS/NL/UN/TR/PT/SN/RV.



CNT.DMI.BRI-[LON1.T].2 Pour régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche 🔆 (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.BRI-[LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.BRI-[LON1.T].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.BRI-[L23.T].2 Pour régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche 🔅 (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.BRI-[L23.T].F1.



Figure CNT.DMI.BRI-[L23.T].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.BRI-[LON1.S].2 Pour régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche étiquetée Brightness de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.BRI-[LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.BRI-[LON1.S].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)



CNT.DMI.BRI-[L23.S].2 Pour régler la luminosité, le conducteur doit presser la touche étiquetée « Brightness » de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.BRI-[L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.BRI-[L23.S].F1 : réglage de la luminosité dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)

CNT.DMI.SYV VERSION DU SYSTEME OPERATIONNEL (SYV)

CNT.DMI.SYV-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir afficher la version du système utilisée, le conducteur doit



presser la touche 🖌 de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.T].F1.



Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.SYV-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir afficher la version du système utilisée, le conducteur doit presser la touche \checkmark de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.T].F1.



Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.SYV-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir afficher la version du système utilisée, le conducteur doit presser la touche \checkmark de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.S].F1.



Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.SYV-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres et pouvoir afficher la version du système utilisée, le conducteur doit presser la touche \checkmark de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure SET-[L23.S].F1.



Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).

CNT.DMI.SYV.1 Le conducteur peut afficher la version du système lorsque :

- a) Le train est à l'arrêt et dans les modes SB, OU
- b) dans les modes SH/FS/LS/SR/OS/NL/UN/TR/PT/SN/RV.



CNT.DMI.SYV-[LON1.T].2 Pour afficher la version du système exploité, le conducteur doit presser la touche System version (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.SYV-[LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.T].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.SYV-[L23.T].2 Pour afficher la version du système exploité, le conducteur doit presser la touche System version (1) de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.SYV-[L23.T].F1.



Figure CNT.DMI.SYV-[L23.T].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (écran tactile)



CNT.DMI.SYV-[LON1.S].2 Pour afficher la version du système exploité, le conducteur doit presser la touche étiquetée System version de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.SYV-[LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.S].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)



CNT.DMI.SYV-[L23.S] .2 Pour afficher la version du système exploité, le conducteur doit presser la touche étiquetée « System version » de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.SYV-[L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.SYV-[L23.S].F1 : sélection de la version du système dans la fenêtre « Paramètres » (touches de fonction)



CNT.DMI.SYV-[LON1.T.V] .1 La figure CNT.DMI.SYV-[LON1.T.V].F1 offre une illustration de la fenêtre « System Version ».



Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.T.V].F1 : illustration de la fenêtre « System Version» (écran tactile)


CNT.DMI.SYV-[L23.T.V] .1 La figure CNT.DMI.SYV-[L23.T.V].F1 offre une illustration de la fenêtre « System Version ».



Figure CNT.DMI.SYV-[L23.T.V].F1 : illustration de la fenêtre « System Version» (écran tactile)



CNT.DMI.SYV-[LON1.S.V] .1 La figure CNT.DMI.SYV-[LON1.S.V].F1 offre une illustration de la fenêtre « System Version ».



Figure CNT.DMI.SYV-[LON1.S.V].F1 : illustration de la fenêtre « Version système » (touches de fonction)



CNT.DMI.SYV-[L23.S.V] .1 La figure CNT.DMI.SYV-[L23.S.V].F1 offre une illustration de la fenêtre « System Version ».



Figure CNT.DMI.SYV-[L23.S.V].F1 : illustration de la fenêtre « Version système » (touches de fonction)

CNT.DMI.DV VUE DE DONNEES (DV)

CNT.DMI.DV-[B32].1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher les données relatives à l'ID du conducteur, le numéro du train, les informations de contact de RBC, l'ID du réseau de radio, le(s) couvercle(s) de balise virtuelle et les données train.

CNT.DMI.DV-[B3M1].1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher les données relatives à l'ID du conducteur, le numéro du train, les informations de contact de RBC, le(s) couvercle(s) de balise virtuelle et les données de train.



CNT.DMI.DV-[LON1.T].1 Pour afficher les données susmentionnées, le conducteur doit presser la touche Data view de la fenêtre par défaut du DMI pour accéder à la fenêtre Vue de données, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.DV-[LON1.T].F1.



Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.T].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.DV-[L23.T].1 Pour afficher les données susmentionnées, le conducteur doit presser la touche Data view de la fenêtre par défaut du DMI pour accéder à la fenêtre Vue de données, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.DV-[L23.T].F1.



Figure CNT.DMI.DV-[L23.T].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



CNT.DMI.DV-[LON1.S].1 Pour afficher les données susmentionnées, le conducteur doit presser la touche Data view de la fenêtre par défaut du DMI pour accéder à la fenêtre Vue de données, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.DV-[LON1.S].F1.



Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.S].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.DV-[L23.S].1 Pour afficher les données susmentionnées, le conducteur doit presser la touche Data view de la fenêtre par défaut du DMI pour accéder à la fenêtre Vue de données, tel qu'illustré à la figure CNT.DMI.DV-[L23.S].F1.



Figure CNT.DMI.DV-[L23.S].F1 : touche « Vue de données » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



CNT.DMI.DV-[LON1.T.V].1 La figure CNT.DMI.DV-[LON1.T.V].F1 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données.



Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.T.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (écran tactile)



CNT.DMI.DV-[L23.T.V].1 La figure CNT.DMI.DV-[L23.T.V].F1 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données.



Figure CNT.DMI.DV-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (écran tactile)



CNT.DMI.DV-[LON1.S.V].1 La figure CNT.DMI.DV-[LON1.S.V].F1 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données.



Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.S.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (Touches de fonction)



CNT.DMI.DV-[L23.S.V].1 La figure CNT.DMI.DV-[L23.S.V].F1 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données.



Figure CNT.DMI.DV-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Vue de données » (Touches de fonction)

CNT.DMI.DV.1 Pour naviguer d'une fenêtre à l'autre et afficher les données disponibles, le conducteur doit presser les touches et <a>



CNT.DMI.DV-[LON1.T.V].2 Pour accéder aux fenêtres Vue données de NTC de tous les systèmes nationaux disponibles, le conducteur doit presser les touches et . La figure CNT.DMI.DV-[LON1.T.V].F2 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données NTC.



Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.T.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (écran tactile)



CNT.DMI.DV-[L23.T.V].2 Pour accéder aux fenêtres Vue données de NTC de tous les systèmes nationaux disponibles, le conducteur doit presser les touches et . La figure CNT.DMI.DC-[L23.T.V].F2 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données NTC.



Figure CNT.DMI.DV-[L23.T.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (écran tactile)



CNT.DMI.DV-[LON1.S.V].2 Pour accéder aux fenêtres Vue données de NTC de tous les systèmes nationaux disponibles, le conducteur doit presser les touches et . La figure CNT.DMI.DC-[LON1.S.V].F2 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données NTC.



Figure CNT.DMI.DV-[L0N1.S.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (touches de fonction)



CNT.DMI.DV-[L23.S.V].2 Pour accéder aux fenêtres Vue données de NTC de tous les systèmes nationaux disponibles, le conducteur doit presser les touches et . La figure CNT.DMI.DC-[L23.S.V].F2 offre une illustration de l'affichage de la fenêtre Vue de données NTC.



Figure CNT.DMI.DV-[L23.S.V].F2 : fenêtre « Vue de données NTC » (touches de fonction)



EI – INSTRUCTIONS EUROPEENNES (EI)

El.1 Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure doivent appliquer les instructions européennes relatives aux procédures de communication suivantes :

(1) Autorisation de franchir un EOA – signal présentant l'aspect arrêt ou indication d'arrêt absolu ;

(2) autorisation de circuler après un train trip (ETCS) ;

(3) obligation de rester à l'arrêt, d'exécuter la fin de mission (ETCS) ;

- (4) annulation d'une instruction opérationnelle ;
- (5) obligation de circuler avec restrictions ;
- (6) obligation de marcher à vue ;
- (7) autorisation de se remettre en marche en mode SR (ETCS) après préparation d'un mouvement de train ;
- (8) autorisation de franchir un passage à niveau en dérangement ;
- (9) obligation de circuler avec des restrictions d'alimentation électrique.

Pour de plus amples informations, se reporter à l'Appendice C2 : instructions opérationnelles de la spécification technique d'interopérabilité en matière « d'exploitation et de gestion du trafic » (TSI OPE) [7].



EI-[N].1 Les figures suivantes indiquent le format indicatif des instructions européennes incluses dans l'Appendice C2 de la STI OPE [7].

Par exemple, si un champ spécifique ne doit pas être utilisé dans un État membre ou sur le réseau d'un gestionnaire de l'infrastructure, il n'y a aucune obligation de mentionner ce champ dans l'instruction européenne et aucun champ n'est ajouté.



A Train No	B Date	C Location of issuer
D Location of Train		L Unique identification
European Inst	ruction 1 – Permiss	sion to pass EOA/signal
¹ showi	ng a stop aspect/st	op indication at
1.10 Km/Signal/From	1.11 Km/Signal/From/To	1.12 Km/Signal/to
Run with a maximum s	speed of	
x.31 Km/h/Mph	from x.32 Location Km/Signal	to. x.33 Location Km/Signal
Is exempted from run	ning on sight	
x.40 Set SR speed to	ې Set S	SR distance to
Additional x.90 instructions	. Km/h/Mph	x.66 m
x.91	Free text	
M ID of Driver	N ID of Issuer	O Time

Figure EI-[N].F1 : autorisation de franchir une fin d'autorisation de mouvement – signal présentant l'aspect arrêt ou indication d'arrêt absolu



A Train/Shunting movement N	o B Date	C Location of issuer
D Location of Train/Shunting m	novement	E Unique identification
European Instru	iction 2 – Permissi	on to proceed after a TRIP
Select start and if no MA 2.10 to start in SR	received, is allowed	Select SH
Run with a maximum s	peed of	
x.30 1 x.31 Km/h/Mph	from x.32 Location/Km/Signal	to. x.33 Location/Km/Signal
Is exempted from runn	ing on sight	
Examine the line for the following reason	x.46 Free text	
Report findings to		
Set SR speed to	x.51 Free text.	SR distance to
Additional instruction	ree text	
M ID of Driver	N ID of Issuer	O Time

Figure EI-[N].F2 : autorisation de circuler après un trip (ETCS)



A Tra	ain No		B Date		C Location of issuer	
D Loo	cation of Train				E Unique identification	
3	Europ st	ean Instru andstill/Ca	iction 3 – arry out Er	Obligati nd of M	ion to remain at ission (EoM)	
3.10	Remain at Stands the current posit	ion 3.11	Carry out En Mission (EoN	d of Л)		
x.90	Additional instruction	x.91 Free text				
						-
M	ID of Driver	N	D of Issuer		O Time	
Figu	re FI_[N] E3 · c	bligation de	rester à l'ar	rôt/d'ov	écuter la fin de missio	n

Figure EI-[N].F3 : obligation de rester à l'arrêt/d'exécuter la fin de mission (ETCS)



A Tr	rain No		B Date		C Location of issuer
D Lo	ocation of Train				E Unique identification
4 4.10 x.90	European Operational instruct with unique identifit Additional instruction	n Instructi	ion 4 – Re	vocatio	n of an instruction
M	ID of Driver	N ID	of Issuer		O Time

Figure EI-[N].F4 : annulation d'une instruction opérationnelle



A Train No D Location of Train	B Date	C Location of issuer
European Inst	ruction 5 – Obligati restriction	ion to run with speed
Run with a maximum sp x.30 Between/in	x.31 Kmh/Mph and.	on
x.32 Location/Km/Sign	al x.33 Location/Km/Sig to	gnal 5.39 Track/Line Lineside boards 5.37 Yes 5.38 No
x.45 Examine the line for the following reason Report findings to x.50	x.46 Free text	
Additional x.90 instruction	x.51 Free text	
ID of Driver	N ID of Issuer	O Time

Figure EI-[N].F5 : obligation de circuler avec restrictions



A Tra	ain No	B Date	C Location of issuer]
D Lo	cation of Train		E Unique identificati	on
6	European Ir Run on sight Between/in	and	gation to run on sig	5.13 Track/Line
x.30	from 6.14 Run with a maximum s f x.31 Km/h/Mph	to 6. Km/Signal 6. peed of rom	15 Km/Signal to	
x.45	Examine the line for the following reason Report findings to	x.46 Free text		
x.90	Additional instruction x.91	Free text		
M	D of Driver	N ID of Issuer	O Time	

Figure EI-[N].F6 : obligation de marcher à vue



А т	rain/Shunting movement No	o B Date		C Location of issuer
D ս	ocation of Train/Shunting m	novement		E Unique identification
7	European Inst	truction 7 – Pe preparing a	ermission moveme	to start in SR after ent
7.10	Is allowed to start in SR			
7.20	Is allowed to overpass Ed	oA at		
x.30	Run with a maximum s	peed of		
	x.31 Km/h/Mph	x.32 Location/Km/Si	gnal	x.33 Location/Km/Signal
x.40	Is exempted from runn	ing on sight		
x.60	Set SR speed to	imt/Mph x.65	Set SR distan	x.66 m
x.90	Additional instruction x.91 F	ree text		
м	ID of Driver	N ID of Issuer		O Time

Figure EI-[N].F7 : autorisation de se remettre en marche en Staff Responsible (ETCS) après préparation d'un mouvement de train



A 1	rain No		B Date		C Location	n of issuer
D ι	ocation of Train]		E Unique	identification
8	Europea	an Instructi	on 8 – Pe level c	ermissior rossing	n to pass	a defective
8.05	Stop before lev Examine level o	el crossing (at) crossing (at)	8.06 Km/ID		8.07 Km/ID	
8.25 x.30	Between/in Activate level cr Run with a ma	8.13 Location rossing manually aximum speed of from x] and	8.14 Location	x.33 Location,	8.15 Track/Line
8.70 8.80 x.90	Activate audible Pass level crossi Additional instruction	e warning device ing 	from	. Km/Signal	to	8.72 Km/Signal
M	ID of Driver	N II	D of Issuer		O Time	

Figure EI-[N].F8 : autorisation de franchir un passage à niveau en dérangement



A Train No	B Date	C Location of issuer
D Location of Train		E Unique identification
European Inst	ruction 9 – Obligat	ion to run with power
Run with lowered 9.10 pantograph	Run with "main 9.15 switch off"	ion
Reduce power consumpt	sion to 9.21 Value 9.	%/Amp./KVA
Between/in	tion/Km/Signal 9.24 Locat	tion/Km/Signal 9.25 Track/Line
Lineside boards	9.29 No	
Examine the line for the following reason	x.46 Free text	
Report findings to x.50	x.51 Free text	
Additional x.90 instruction x.91 Fr	ee text	
M ID of Driver	N ID of Issuer	O Time

Figure EI-[N].F9 : obligation de circuler avec des restrictions d'alimentation électrique



NP – NO POWER (NP)

NP.1 Le dispositif bord ETCS est en mode No Power (NP) lorsque l'équipement n'est pas alimenté.

La notion de responsabilité du conducteur ne s'applique pas pour ce mode.

En mode NP, la fonction frein d'urgence est commandée en permanence.

NP-[V].1 Si en mode NP il s'avère nécessaire de déplacer une locomotive comme un wagon, il est alors nécessaire de neutraliser la commande de freinage ETCS de façon externe.

NP.ON METTRE SOUS TENSION L'EQUIPEMENT ETCS EMBARQUE (ON)

NP.ON-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour mettre sous tension l'équipement ETCS embarqué.

NP.ON.1 Lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, une transition au mode Stand By a lieu, se reporter au paragraphe <u>SB</u> <u>– Stand By (SB)</u>.

NP.ON.2 Outre la transition susmentionnée (c.-à-d., NP \rightarrow SB), la transition de mode suivante peut également être déclenchée depuis le mode NP :

 mode IS. La transition se déclenche lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



SB – STAND BY (SB)

SB.1 Le conducteur ne peut pas sélectionner le mode Stand by (SB). Le mode SB est le mode au cours duquel l'équipement ETCS embarqué s'active.

En mode SB, le conducteur n'a aucune responsabilité concernant les mouvements du train.

Lorsque le mode SB est enclenché, les données de mission sont recueillies. Le conducteur peut saisir/reconfirmer les données suivantes :

- a) ID de conducteur,
- b) numéro du train,
- c) couvercle de balise virtuelle,
- d) niveau ERTMS/ETCS,
- e) informations radio,
- f) données train.

SB.2 La procédure de démarrage de mission est enclenchée lorsque le mode est Stand-By, le pupitre de conduite est actif et aucune session de communication n'est établie ni en cours d'établissement.

Le conducteur peut démarrer une mission :

- a) lorsque le train est activé, OU
- b) lorsque les mouvements de manœuvre sont terminés, OU
- c) lorsque la mission est terminée, OU
- d) lorsque qu'un engin moteur « asservi » passe en tête du mouvement.

La procédure SoM peut différer, car certaines données, en fonction de la situation précédente, peuvent être d'ores et déjà enregistrées.



Dès qu'une transition de mode, autre qu'en mode SB, a lieu ou que le pupitre de conduite est désactivé, la procédure SoM prend fin.



SB.OPN ACTIVER LE PUPITRE DE CONDUITE (OPN)

SB.OPN-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour activer le pupitre de conduite.

SB.OPN.1 Lorsque le conducteur active le pupitre de conduite, il doit vérifier qu'il se trouve en mode SB. Le symbole du mode SB (MO13) est le suivant :





MO13 : Stand By

Remarque : Le train peut passer en mode Shunting si le conducteur sélectionne Maintenir Shunting avant de désactiver le pupitre de conduite. Dans ce cas, le conducteur doit alors appliquer les règles non harmonisées, se reporter au paragraphe <u>SH.OPN Activer le pupitre de conduite en mode SH (OPN).</u>

SB.TST ESSAIS INTERNES (TST)

SB. TST-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour procéder aux contrôles internes.



SB.DRV SAISIR OU RECONFIRMER L'IDENTIFICATION DU CONDUCTEUR (DRV)

SB.DRV.1 Lorsque le conducteur active le pupitre de conduite, s'il se trouve mode SB et si une communication est établie ou en cours d'établissement :

- a) La fenêtre principale s'affiche, y compris les boutons désactivés, ET
- b) le symbole de sablier (ST05), affiché au DMI, indique au conducteur que l'équipement ETCS embarqué est en attente d'établissement de communication.



ST05 : sablier

Lorsqu'aucune session de communication n'est établie ou qu'une session de communication est en cours d'établissement, et que toutes les conditions de démarrage de mission sont remplies, la fenêtre ID conducteur s'affiche afin que le conducteur puisse, selon le cas, saisir ou reconfirmer l'ID..



SB.DRV-[LON1.T].1 Le conducteur doit alors saisir/confirmer l'ID conducteur dans le champ de saisie d'ID conducteur de la fenêtre ID conducteur au moyen du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[LON1.T].F1.



Figure DRV-[L0N1.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.DRV-[L23.T].1 Le conducteur doit alors saisir/confirmer l'ID conducteur dans le champ de saisie d'ID conducteur de la fenêtre ID conducteur au moyen du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer l'ID en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[L23.T].F1.



Figure DRV-[L23.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.DRV-[LON1.S].1 Le conducteur doit alors saisir/confirmer l'ID conducteur dans le champ de saisie d'ID conducteur de la fenêtre ID conducteur au moyen du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer l'ID en pressant la touche (2), tel qu'il est illustré à la figure DRV-[LON1.S].F1.



Figure DRV-[LON1.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



SB.DRV-[L23.S].1 Le conducteur doit alors saisir/confirmer l'ID conducteur dans le champ de saisie d'ID conducteur de la fenêtre ID conducteur au moyen du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer l'ID en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[L23.S].F1.



Figure DRV-[L23.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



SB.DRV.2 Après avoir saisi ou reconfirmé l'ID conducteur :

- a) Le conducteur doit saisir/confirmer le niveau ERTMS/ETCS, si celui-ci n'est pas d'ores et déjà enregistré ou s'il est erroné. Pour ce faire, la fenêtre Niveau s'affiche. On trouvera au paragraphe <u>SB.LEV Saisir ou reconfirmer un Niveau ETCS (LEV)</u> les instructions à suivre pour saisir ou reconfirmer le niveau ERTMS/ETCS.
- b) La fenêtre principale s'affiche automatiquement afin que le conducteur puisse poursuivre la procédure, si une position et un niveau – Niveau 0, Niveau 1 ou Niveau NTC – sont enregistrés.
- c) Lorsqu'une position et un niveau Niveau 2 ou Niveau 3 sont enregistrés, la fenêtre principale apparaît avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran afin d'indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué est en attente de communication avec le RBC.

SB.DRV-[L23].1 Lorsque le niveau d'ETCS enregistré est le Niveau 2 ou le Niveau 3, les étapes suivantes ne requièrent aucune intervention du conducteur (échange d'informations avec le RBC). Une fois ces étapes terminées, la fenêtre principale s'affiche à nouveau avec toutes les touches activées.

SB.DRV.3 Par ailleurs, au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM), lorsque la fenêtre principale apparaît, le conducteur a également la possibilité de saisir/confirmer l'ID à l'aide de la touche ID conducteur activée de la fenêtre principale.

Se reporter au paragraphe <u>OTH.ODA.DRV Modifier l'ID conducteur</u> (<u>DRV</u>) pour connaître les instructions à suivre une fois que la fenêtre principale apparaît.


SB.DRV-[LON1.T].2 Dans la fenêtre ID conducteur, le conducteur peut saisir/reconfirmer le numéro du train ou établir/éliminer un couvercle de balise virtuelle au moyen des touches TRN ou \checkmark , tel qu'illustré à la figure SB.DRV-[LON1.T].F1.



Figure SB.DRV-[LON1.T].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.DRV-[L23.T].2 Dans la fenêtre ID conducteur, le conducteur peut saisir/reconfirmer le numéro du train ou établir/éliminer un couvercle de balise virtuelle au moyen des touches TRN ou \checkmark , tel qu'il est illustré à la figure SB.DRV-[L23.T].F1.



Figure SB.DRV-[L23.T].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.DRV-[LON1.S].2 Dans la fenêtre ID conducteur, le conducteur peut saisir/reconfirmer le numéro du train ou établir/éliminer un couvercle de balise virtuelle au moyen des touches TRN ou 🗲 de cette fenêtre, tel qu'illustré à la figure SB.DRV-[LON1.S].F1.



Figure SB.DRV-[LON1.S].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



SB.DRV-[L23.S].2 Dans la fenêtre ID conducteur, le conducteur peut saisir/reconfirmer le numéro du train ou établir/éliminer un couvercle de balise virtuelle au moyen des touches TRN ou \checkmark , tel qu'il est illustré à la figure SB.DRV-[L23.S].F1.



Figure SB.DRV-[L23.S].F1 : accès à la fenêtre « Paramètres » et « Numéro du train » depuis la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)

SB.DRV.4 Pour établir ou éliminer un VBC dans la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche Paramètres. On trouvera au paragraphe <u>SB.VBC Saisir ou reconfirmer un couvercle de balise virtuelle (VBC)</u> les instructions à suivre pour saisir ou reconfirmer un couvercle de balise virtuelle (VBC).

SB.DRV.5 Pour saisir ou reconfirmer un numéro du train dans la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche TRN. On



trouvera au paragraphe <u>SB.TN Saisir ou reconfirmer le numérodu</u> <u>train (TN)</u> les instructions à suivre pour saisir ou reconfirmer le numéro de circulation du train.

SB.TN SAISIR OU RECONFIRMER LE NUMERODU TRAIN (TN)

SB.TN-[N].1 Au cours du démarrage de mission, le numéro du train enregistré peut provenir de la valeur saisie par le conducteur, du RBC ou de toute autre source ERTMS/ETCS externe.

SB.TN.1 En mode SB, le conducteur peut, si nécessaire, saisir/reconfirmer ou réintroduire le numéro du train en accédant à la fenêtre Numéro de circulation du train. Pour ce faire, il dispose de trois options :

- a) Depuis la fenêtre ID conducteur OU,
- b) depuis la fenêtre principale, au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM), une fois que celle-ci apparaît OU
- c) après la fenêtre Validation des données train si le numérodu train enregistré est erroné. La fenêtre Numéro de circulation du train apparaît pour que le conducteur puisse réintroduire ou reconfirmer cette donnée.

La procédure à suivre pour saisir/réintroduire ou reconfirmer cette donnée est identique pour toutes les options disponibles.



SB.TN-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre Numéro de circulation du train depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche TRN, tel qu'illustré à la figure SB.TN-[LON1.T].F1.



Figure SB.TN-[LON1.T].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.TN-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre Numéro de circulation du train depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche TRN, tel qu'illustré à la figure SB.TN-[L23.T].F1.



Figure SB.TN-[L23.T].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.TN-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre Numéro de circulation du train depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche TRN, tel qu'illustré à la figure SB.TN-[LON1.S].F1.



Figure SB.TN-[LON1.S].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



SB.TN-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre Numéro de circulation du train » depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche TRN, tel qu'illustré à la figure SB.TN-[L23.S].F1.



Figure SB.TN-[L23.S].F1 : touche « TRN » de la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)

SB.TN.2 En conséquence, la fenêtre Numéro du train s'affiche.



SB.TN-[LON1.T].2 Le conducteur doit alors saisir le numéro du train dans le champ de saisie disponible à l'aide du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure TN-[LON1.T].F1.



Figure TN-[LON1.T].F1 : fenêtre « Numéro du train » (écran tactile)



SB.TN-[L23.T].2 Le conducteur doit alors saisir le numéro du train dans le champ de saisie disponible à l'aide du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure TN-[L23.T].F1.



Figure TN-[L23.T].F1 : fenêtre « Numéro du train » (écran tactile)



SB.TN-[LON1.S].2 Le conducteur doit alors saisir le numéro du train dans le champ de saisie disponible à l'aide du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure TN-[LON1.S].F1.



Figure TN-[LON1.S].F1 : fenêtre « Numéro du train » (touches de fonction)



SB.TN-[L23.S].2 Le conducteur doit alors saisir le numéro du train dans le champ de saisie disponible à l'aide du clavier conçu à cet effet (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure TN-[L23.S].F1.



Figure TN-[L23.S].F1 : fenêtre « Numéro du train » (touches de fonction)

SB.TN.3 Une fois que le conducteur a saisi, réintroduit ou confirmé de nouveau le numéro du train, la procédure revient sur la fenêtre ID conducteur, se reporter au paragraphe <u>SB.DRV Saisir ou reconfirmer</u> <u>l'identification du conducteur (DRV)</u>.

SB.TN.4 On trouvera au paragraphe <u>OTH.ODA.TN Modifier le numéro</u> <u>du train (TN)</u> les instructions à suivre pour réintroduire ou reconfirmer le numéro du train.



SB.TN.5 Si après la fenêtre Validation des données du train le numéro du train enregistré est erroné, celui-ci est à nouveau présenté au conducteur. La procédure à suivre pour saisir ou reconfirmer le numéro de circulation du train est identique à celle des autres cas.

SB.VBC SAISIR OU RECONFIRMER UN COUVERCLE DE BALISE VIRTUELLE (VBC)



SB.VBC-[N].1 Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées pour établir ou éliminer un couvercle de balise virtuelle (VBC).

SB.VBC.1 Le conducteur peut, s'il le souhaite, établir ou éliminer des couvercles dans liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord en mode SB; pour ce faire, il doit accéder à la fenêtre Paramètres:

- a) Depuis la fenêtre ID de conducteur OU,
- b) depuis la fenêtre par défaut.

La procédure à suivre pour saisir/réintroduire ou reconfirmer cette donnée est identique pour les deux options.



SB.VBC-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche \checkmark , tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[LON1.T].F1.



Figure SB.VBC-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.VBC-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche [] 💉 , tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[L23.T].F1.



Figure SB.VBC-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



SB.VBC-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche \checkmark , tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[LON1.S].F1.



Figure SB.VBC-[LON1.S].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



SB.VBC-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre Paramètres depuis la fenêtre ID conducteur, le conducteur doit presser la touche \checkmark , tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[L23.S].F1.



Figure SB.VBC-[L23.S].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)

SB.VBC.2 Une fois que la fenêtre Paramètres est affichée, le conducteur peut alors établir ou éliminer des couvercles de balise virtuelle.



SB.VBC-[LON1.T].2Pour établir un nouveau VBC dans la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche Set VBC de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[LON1.T].F2.



Figure SB.VBC-[L0N1.T].F2 : touche « Établir VBC » (écran tactile)



SB.VBC-[L23.T].2Pour établir un nouveau VBC dans la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche Set VBC de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[L23.T].F2.



Figure SB.VBC-[L23.T].F2 : touche « Établir VBC » (écran tactile)



SB.VBC-[LON1.S] .2Pour établir un nouveau VBC dans la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche étiquetée Set VBC de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[LON1.S].F2.



Figure SB.VBC-[LON1.S].F2 : touche « Établir VBC » (touches de fonction)



SB.VBC-[L23.S] .2Pour établir un nouveau VBC dans la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche étiquetée Set VBC de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[L23.S].F2.



Figure SB.VBC-[L23.S].F2 : touche « Établir VBC » (touches de fonction)

SB.VBC.3 En conséquence, la fenêtre Établir VBC s'affiche. La touche Set VBC s'active lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est SB, ET
- c) le nombre de VBC enregistré par le conducteur n'excède pas la capacité de mémoire de l'équipement ETCS embarqué.



SB.VBC-[T].1 Le conducteur doit saisir le code du nouveau VBC dans le champ de saisie Code de VBC à l'aide du clavier (1), puis confirmer le code en pressant la touche Yes (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[T].F1.



Figure SB.VBC-[T].F1 : saisie du code de VBC pour établir un VBC (écran tactile)



SB.VBC-[S].1 Le conducteur doit saisir le code du nouveau VBC dans le champ de saisie Code de VBC à l'aide du clavier (1), puis confirmer le code en pressant la touche étiquetée (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[S].F1.



Figure SB.VBC-[S].F1 : saisie du code de VBC pour établir un VBC (touches de fonction)





SB.VBC.4 Bien que le conducteur ait confirmé le code VBC lors de l'étape précédente, celui-ci n'a pas été validé et, par conséquent, le nouveau VBC n'a pas encore été ajouté à liste des VBC enregistrés. Par conséquent, le conducteur doit confirmer ou pas, selon le cas, le code du VBC établi.

Pour ce faire, la fenêtre de confirmation « Établir VBC » s'affiche afin que le conducteur puisse confirmer ou pas, selon le cas, le code du VBC établi.



SB.VBC-[T].2 Pour confirmer la valeur saisie précédemment dans le champ de saisie Code VBC établi, le conducteur doit presser la touche Yes (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[T].F2. Par défaut, l'option « Oui » est toujours affichée.



Figure SB.VBC-[T].F2 : confirmation « Établir VBC » (écran tactile)



SB.VBC-[S].2Pour confirmer la valeur saisie précédemment dans le champ de saisie Code VBC établi, le conducteur doit presser la touche Yes (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[S].F2. Par défaut, l'option Oui est toujours affichée.



Figure SB.VBC-[S].F2 : confirmation « Établir VBC » (touches de fonction)

SB.VBC.5 Si le conducteur presse la touche No, la procédure pour établir un VBC redémarre et la valeur précédente du code de VBC établi est à nouveau présentée afin que le conducteur puisse, s'il le souhaite, la confirmer.



SB.VBC-[LON1.T].3 Pour supprimer un VBC de la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche Remove VBC de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[LON1.T].F3.



Figure SB.VBC-[LON1.T].F3 : touche « Supprimer VBC » (écran tactile)



SB.VBC-[L23.T] .3Pour supprimer un VBC de la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche Remove VBC de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[L23.T].F3.



Figure SB.VBC-[L23.T].F3 : touche « Supprimer VBC » (écran tactile)



SB.VBC-[LON1.S] .3Pour supprimer un VBC de la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche étiquetée « Remove VBC » de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[LON1.S].F3.



Figure SB.VBC-[LON1.S].F3 : touche « Supprimer VBC » (touches de fonction)



SB.VBC-[L23.S] .3 Pour supprimer un VBC de la liste des couvercles de balise virtuelle enregistrés à bord, le conducteur doit presser la touche étiquetée « Remove VBC » de la fenêtre Paramètres, tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[L23.S].F3.



Figure SB.VBC-[L23.S].F3 : touche « Supprimer VBC » (touches de fonction)

SB.VBC.6 En conséquence, la fenêtre Éliminer VBC s'affiche.

La touche Remove VBC s'active lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est SB, ET
- c) au moins un VBC est enregistré à bord.



SB.VBC-[T].3 Après avoir pressé la touche Éliminer VBC, le conducteur doit saisir le code du VBC dans le champ de saisie Code VBC (1), puis confirmer en pressant la touche Yes (2), tel qu'il est illustré à la figure SB.VBC-[T].F3.



Figure SB.VBC-[T].F3 : saisie du code VBC pour supprimer un VBC (écran tactile)



SB.VBC-[S].3Après avoir pressé la touche « Supprimer VBC », le conducteur doit saisir le code du VBC dans le champ de saisie Code VBC (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[S].F3.



Figure SB.VBC-[S].F3 : saisie du code de VBC pour supprimer un VBC (touches de fonction)





SB.VBC.7 Bien que le conducteur ait confirmé le code VBC lors de l'étape précédente, celui-ci n'a pas été validé et, par conséquent, le VBC n'a pas encore été supprimé de la liste des VBC enregistrés à bord. Par conséquent, le conducteur doit confirmer ou pas, selon le cas, le code du VBC et le supprimer.

Pour ce faire, la fenêtre de confirmation « Supprimer VBC » s'affiche pour que le conducteur puisse confirmer ou pas, selon les cas, le code de VBC et le supprimer.



SB.VBC-[T].4 Pour confirmer la valeur saisie précédemment dans le champ de saisie « Supprimer code VBC », le conducteur doit presser la touche Yes (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[T].F4. Par défaut, l'option Oui est toujours affichée.



Figure SB.VBC-[T].F4 : confirmation « Supprimer VBC » (écran tactile)



SB.VBC-[S].4 Pour confirmer la valeur saisie précédemment dans le champ de saisie « Supprimer code VBC », le conducteur doit presser la touche Yes (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure SB.VBC-[S].F4. Par défaut, l'option Oui est toujours affichée.



Figure SB.VBC-[S].F4 : confirmation « Supprimer VBC » (touches de fonction)

SB.VBC.8 Si le conducteur presse la touche Non, la procédure pour supprimer un VBC redémarre et la valeur précédente du code de VBC supprimé est à nouveau présentée afin que le conducteur puisse, s'il le souhaite, la confirmer.


SB.VBC.9 Après avoir confirmé l'établissement ou la suppression d'un code de VBC, la fenêtre Paramètres s'affiche afin que le conducteur puisse, s'il le souhaite, saisir d'autres données.

Lorsque le conducteur ferme la fenêtre Paramètres, la procédure revient sur la fenêtre ID conducteur, se reporter au paragraphe <u>SB.DRV Saisir ou reconfirmer l'identification du conducteur (DRV)</u>.

SB.VBC-[LON1.T].4 Pour accéder à la fenêtre Paramètres, le conducteur doit presser la touche \checkmark , tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.T].F1.



Figure SET-[LON1.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SB.VBC-[L23.T].4 Pour accéder à la fenêtre Paramètres, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure SET-[L23.T].F1.



Figure SET-[L23.T].F1 : touche « Paramètres » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SB.VBC-[LON1.S].4 Pour accéder à la fenêtre Paramètres, le conducteur doit presser la touche \checkmark , tel qu'illustré à la figure SET-[LON1.S].F1.



Figure SET-[LON1.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).



SB.VBC-[L23.S].4 Pour accéder à la fenêtre Paramètres, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure SET-[L23.S].F1.



Figure SET-[L23.S].F1 : touches « Paramètres » de la fenêtre par défaut (touches de fonction).

SB.VBC.10 Une fois que la fenêtre Paramètres apparaît, le conducteur doit répéter les étapes décrites ci-dessus s'il souhaite accéder une nouvelle fois à la fenêtre ID de conducteur pour établir/supprimer un nouveau VBC.

Lorsque le conducteur ferme la fenêtre Paramètres après avoir établi/supprimé un VBC, la fenêtre par défaut s'affiche.



SB.LEV SAISIR OU RECONFIRMER UN NIVEAU ETCS (LEV)

SB.LEV.1 Si après avoir saisi/reconfirmé l'ID conducteur, la position enregistrée ou le niveau enregistré est erroné ou inconnu, la fenêtre Niveau s'affiche en présentant une liste des différents niveaux disponibles, afin que le conducteur puisse saisir, ou réintroduire/reconfirmer les données de niveau.

SB.LEV-[LON1.T.V] .1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux ERTMS/ETCS proposés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer son choix en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[LON1.T.V].F1.



Figure LEV-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)



SB.LEV-[L23.T.V] .1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux ERTMS/ETCS proposés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer son choix en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[L23.T.V].F1.



Figure LEV-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)



SB.LEV-[LON1.S.V].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux ERTMS/ETCS proposés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer son choix en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[LON1.S.V].F1.



Figure LEV-[LON1.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)



SB.LEV-[L23.S.V].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux ERTMS/ETCS proposés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer son choix en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[L23.S.V].F1.



Figure LEV-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)

SB.LEV-[L0123].1 Les touches/sélections 1, 2, 3 et 4 sont toujours réservées respectivement aux niveaux ERTMS/ETCS 1, 2, 3 et 0.

SB.LEV-[LN.N].1 Les étiquettes des niveaux NTC varient selon les différents systèmes nationaux.

SB.LEV-[LON1].1 La fenêtre principale s'affiche afin que le conducteur puisse poursuivre la procédure de sélection des niveaux, 0, 1 ou NTC.



SB.LEV-[L23].1 Si le niveau saisi/confirmé est le niveau 2 ou 3, le conducteur doit alors confirmer de nouveau les données d'informations radio. On trouvera au paragraphe <u>SB.RAD Saisir ou</u> <u>confirmer les informations radio (RAD)</u> les instructions à suivre pour saisir ou confirmer les informations radio.

SB.LEV.2 Par ailleurs, au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM), lorsque la fenêtre principale apparaît, le conducteur a également la possibilité de réintroduire ou confirmer le niveau ERTMS/ETCS dans la fenêtre principale.

On trouvera au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau</u> <u>déclenchée par le conducteur (DRV)</u> les instructions à suivre pour réintroduire ou reconfirmer les données de niveau.



SB.RAD SAISIR OU CONFIRMER LES INFORMATIONS RADIO (RAD)

SB.RAD-[B32.L23.T].1 Une fois que le conducteur a saisi ou confirmé le niveau ERTMS/ETCS – Niveau 2 ou 3 – et l'ID conducteur, la fenêtre Informations radio s'affiche en présentant les touches suivantes : Contacter dernier RBC, Utiliser numéro court, Saisir données RBC et ID réseau radio, tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[B32.L23.T].F1.



Figure SB.RAD-[B32.L23.T].F1 : fenêtre « Informations radio » (écran tactile)



SB.RAD-[B32.L23.S].1 Une fois que le conducteur a saisi ou reconfirmé le niveau ERTMS/ETCS – Niveau 2 ou 3 – et l'ID de conducteur, la fenêtre Informations radio s'affiche en présentant les touches suivantes : Contacter dernier RBC, Utiliser numéro court, Saisir données RBC et ID réseau radio, tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[B32.L23.S].F1.



Figure SB.RAD-[B32.L23.S].F1 : fenêtre « Informations radio » (touches de fonction)



SB.RAD-[B3M1.L23.T].1Une fois que le conducteur a saisi ou confirmé le niveau ERTMS/ETCS – Niveau 2 ou 3 – et l'ID conducteur, la fenêtre Contacter RBC s'affiche en présentant les touches suivantes: Contacter dernier RBC, Utiliser numéro court, Saisir données RBC et ID réseau radio, tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[B3M1.L23.T].F1.



Figure SB.RAD-[B3M1.L23.T].F1 : fenêtre « Contacter RBC » (écran tactile)



SB.RAD-[B3M1.L23.S].1Une fois que le conducteur a saisi ou confirmé le niveau ERTMS/ETCS – Niveau 2 ou 3 – et l'ID conducteur, la fenêtre Contacter RBC s'affiche en présentant les touches suivantes: Contacter dernier RBC, Utiliser numéro court, Saisir données RBC et ID réseau radio, tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[B3M1.L23.S].F1.



Figure SB.RAD-[B3M1.L23.S].F1 : fenêtre « Contacter RBC » (touches de fonction)

SB.RAD-[B32.L23].1 Pour saisir ou confirmer les données d'ID réseau radio, le conducteur doit presser la touche Radio Network ID de la fenêtre Données radio. Il convient de souligner que cette opération entraînera l'interruption de toutes les sessions de communication en cours.

SB.RAD-[B3M1.L23].1 Pour saisir ou reconfirmer les données d'ID réseau radio, le conducteur doit presser la touche Radio Network ID



de la fenêtre Contacter RBC. Il convient de souligner que cette opération entraînera l'interruption de toutes les sessions de communication en cours.

SB.RAD-[B32.L23].2 La fenêtre Données radio apparaît avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran afin d'indiquer au conducteur que le processus d'acquisition de la liste des réseaux radio disponibles et autorisés est en cours.

SB.RAD-[B3M1.L23].2 La fenêtre Contacter RBC apparaît avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché afin d'indiquer au conducteur que le processus d'acquisition de la liste des réseaux radio disponibles et autorisés est en cours.

SB.RAD-[L23].1 Au cas où aucun réseau radio ne serait disponible (liste vide), le message texte « Échec d'enregistrement du réseau radio » s'affiche à l'écran, afin de communiquer au conducteur qu'aucun réseau n'est disponible. Dans ce cas, la fenêtre principale s'affiche et, dès que le conducteur presse l'une des touches de la fenêtre, le message texte cesse d'être affiché.

Si ce message texte s'affiche, le conducteur doit alors saisir l'indicatif de réseau radio.

SB.RAD-[L23].2 Autrement, la fenêtre ID réseau radio apparaît en présentant au conducteur la liste de tous les réseaux disponibles.





SB.RAD-[L23.T].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des réseaux disponibles et autorisés proposés dans la liste (1), puis confirmer son choix en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[L23.T].F1.



Figure SB.RAD-[L23.T].F1 : fenêtre « ID réseau radio » (écran tactile)



SB.RAD-[L23.S].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des réseaux disponibles et autorisés proposés dans la liste (1), puis confirmer son choix en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[L23.S].F1.



Figure SB.RAD-[L23.S].F1 : fenêtre « ID réseau radio » (touches de fonction) SB.RAD-[B32.L23].3 Une fois l'ID réseau radio sélectionnée, la fenêtre Données radio apparaît avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que le processus d'enregistrement du réseau radio est en cours.



SB.RAD-[B3M1.L23].3 Une fois l'ID réseau radio sélectionnée, la fenêtre Contact RBC apparaît avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que le processus d'enregistrement du réseau radio est en cours.

SB.RAD-[B32.L23].4 Les touches de la fenêtre Données radio se réactivent lorsqu'au moins un terminal mobile est enregistré sur le nouveau réseau radio ; le conducteur dispose alors des options de RBC-ID/numéro de téléphone suivantes :

- a) Pour utiliser le dernier RBC-ID/numéro de téléphone enregistré (utiliser la touche Contacter dernier RBC).
- b) Pour utiliser le numéro court EIRENE (fonction acheminement des appels d'équipement au sol) (utiliser la touche Numéro court).
- c) Pour réintroduire ou reconfirmer le RBC-ID/numéro de téléphone (utiliser la touche Saisir données RBC).

SB.RAD-[B3M1.L23].4 Les touches de la fenêtre Contacter RBC se réactivent lorsqu'au moins un terminal mobile est enregistré sur le nouveau réseau radio ; le conducteur dispose alors des options de RBC-ID/numéro de téléphone suivantes :

- a) Pour utiliser le dernier RBC-ID/numéro de téléphone enregistré (utiliser la touche Contacter dernier RBC).
- b) Pour utiliser le numéro court EIRENE (fonction acheminement des appels d'équipement au sol) (utiliser la touche Numéro court).
- c) Pour réintroduire ou reconfirmer le RBC-ID/numéro de téléphone (utiliser la touche Saisir données RBC).



SB.RAD-[L23].3 Si une identification de RBC et un numéro de téléphone valide est d'ores et déjà disponible, le conducteur ne doit alors réaliser aucune entrée de données pour établir une connexion avec le RBC lors de la procédure de démarrage de mission.

SB.RAD-[B32.L23].5 Pour utiliser le dernier RBC-ID/numéro de téléphone ou numéro court EIRENE enregistré, le conducteur doit presser les touches Contact last RBC ou Use short number, selon le cas, de la fenêtre Données radio.

SB.RAD-[B3M1.L23].5 Pour utiliser le dernier RBC-ID/numéro de téléphone ou numéro court EIRENE enregistré, le conducteur doit presser les touches Contact last RBC ou Use short number, selon le cas, de la fenêtre Contacter RBC.

SB.RAD-[L23].4 En conséquence, la fenêtre principale apparaît avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse du RBC.

Lorsque la session avec le RBC s'ouvre, un échange de messages a lieu entre le RBC et l'équipement ETCS embarqué sans que le conducteur ait à intervenir. Le conducteur doit patienter jusqu'à ce que la fenêtre principale s'affiche.



 \triangle

SB.RAD-[L23].5 Dans le cas contraire, le message texte « *Incompatibilité d'équipement au sol* » s'affiche pendant 30 secondes pour indiquer au conducteur que l'ouverture de la session a échoué en raison d'une incompatibilité de version. Par la suite, la fenêtre principale s'affiche.

Le train ne peut pas poursuivre en ETCS tant que ce message est affiché. On trouvera au paragraphe <u>DEG.VER Gérer une</u> <u>incompatibilité de version de système (VER)</u> les instructions que le conducteur doit suivre pour résoudre cette situation.

SB.RAD-[B32.L23].6 Pour saisir ou confirmer le RBC-ID/numéro de téléphone, le conducteur doit presser la touche Enter RBC data de la fenêtre Données radio.

SB.RAD-[B3M1.L23].6 Pour saisir ou confirmer le RBC-ID/numéro de téléphone, le conducteur doit presser la touche Enter RBC data de la fenêtre Contacter RBC.

SB.RAD-[L23].6 En conséquence, la fenêtre Données RBC s'affiche.



SB.RAD-[L23.T] .2 Le conducteur doit alors sélectionner le champ de saisie (RBC-ID ou numéro de téléphone RBC) en pressant le champ de saisie (le premier est sélectionné par défaut) (1). Par la suite, le conducteur doit saisir le code à l'aide du clavier (2). Pour finir, le conducteur doit confirmer en pressant la touche Yes (3), tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[L23.T].F2.



Figure SB.RAD-[L23.T].F2 : RBC-ID/numéro de téléphone RBC (écran tactile)



SB.RAD-[L23.S].2 Le conducteur doit alors sélectionner le champ de saisie (RBC-ID ou numéro de téléphone RBC) en pressant les touches
▲ et ▼ (1). Par la suite, le conducteur doit saisir le code à l'aide des touches du clavier (2). Pour finir, le conducteur doit confirmer en pressant la touche ▲ (3), tel qu'illustré à la figure SB.RAD-[L23.S].F2.



Figure SB.RAD-[L23.S].F2 : RBC-ID/numéro de téléphone RBC (touches de fonction)

SB.RAD-[L23].7La touche Oui de la question Saisie de données complète s'active si toutes les valeurs des champs de saisie ont été renseignées.

SB.RAD-[L23].8 Une fois que le conducteur a saisi, réintroduit/confirmé le RBC-ID/numéro de téléphone, la fenêtre principale s'affiche avec toutes les touches désactivées. Le symbole

ETCS DRIVER'S HANDBOOK



sablier (ST05) est affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse du RBC.



SB.RAD-[L23].9 Indépendamment du résultat de l'ouverture de session avec le RBC (session ouverte ou échec d'ouverture de session), les étapes suivantes ne requièrent aucune intervention du conducteur et, une fois ces étapes terminées, la fenêtre principale s'affichera avec toutes les touches activées. En cas d'échec d'ouverture de session, le message « *Incompatibilité d'équipement au sol »* s'affiche pendant 30 secondes.

Le train ne peut pas poursuivre en ETCS tant que ce message est affiché. On trouvera au paragraphe <u>DEG.VER Gérer une</u> <u>incompatibilité de version de système (VER)</u> les instructions que le conducteur doit suivre pour résoudre cette situation.

SB.RAD-[B32.L23].7 Par ailleurs, au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM), lorsque la fenêtre principale apparaît, le conducteur a également la possibilité de réintroduire ou confirmer les données radio dans la fenêtre principale.

On trouvera au paragraphe <u>OTH.ODA.RAD Modifier les informations</u> <u>de radio (RAD)</u> les instructions à suivre pour réintroduire ou reconfirmer les données d'informations radio dans la fenêtre principale.



SB.RAD-[B32.LON1].1 Au moment de sélectionner les niveaux ERTMS/ETCS – Niveau 0, 1 ou NTC –, le conducteur peut également réintroduire ou confirmer les données radio. La touche Données radio de la fenêtre principale est activée et le conducteur peut saisir l'ID réseau radio si :

- a) Le train est à l'arrêt, ET
- b) l'ID de conducteur est valide, ET
- c) le mode est SB/FS/LA/SR/OS/NL/PT/UN/SN, ET
- d) le niveau d'ERTMS est valide.

Pour pouvoir saisir les informations radio, le niveau saisi ou confirmé par le conducteur doit être le Niveau 2 ou 3.

SB.RAD-[L23].10 Outre les options précédentes, le conducteur peut également réintroduire les informations radio à l'aide de la touche Niveau de la fenêtre principale. Après avoir réintroduit ou confirmé le niveau ERTMS/ETCS – Niveau ERTMS/ETCS 2 ou 3 –, l'option permettant au conducteur de saisir ou confirmer les données radio s'affiche.

SB.RAD-[L23].11 Au cours de la saisie des données radio, différents messages, que le conducteur doit lire et prendre en compte, s'affichent.



SB.RAD-[L23].12 Le message texte « Échec d'enregistrement du réseau radio »peut éventuellement s'afficher au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM) pour indiquer au conducteur :

 \wedge

a) Que la liste des réseaux radio disponibles et autorisés est vide et qu'aucun ID réseau radio ne peut être établi.

b) Que suffisamment de temps s'est écoulé depuis le dernier envoi d'enregistrement de réseau radio à un terminal mobile.

Si ce message texte s'affiche, le conducteur doit alors saisir l'indicatif de réseau radio.

SB.RAD-[L23].13 Le message texte « *Incompatibilité d'équipement au sol* »peut éventuellement s'afficher pour indiquer au conducteur :

a) Que l'ouverture de la session a échoué en raison d'une incompatibilité de version.

Le train ne peut pas poursuivre en ETCS tant que ce message est affiché. On trouvera au paragraphe <u>DEG.VER Gérer une</u> <u>incompatibilité de version de système (VER)</u> les instructions que le conducteur doit suivre pour résoudre cette situation.



SB.RAD-[L23.N].1 Le message texte «*Train refusé* » peut éventuellement s'afficher pour indiquer au conducteur que le train a été refusé. Dans ce cas, le conducteur doit alors communiquer cette situation (train refusé) à l'agent de circulation et appliquer les règles non harmonisées.





SB.TRN L'ENGIN MOTEUR DOIT CIRCULER COMME UN TRAIN (TRN)

SB.TRN.1 Si l'engin moteur doit circuler comme un train, le conducteur doit :

- a) Saisir les données de train.
- b) Sélectionner Start.

SB.TRN.DAT SAISIR OU RECONFIRMER LES DONNEES DE TRAIN (DAT)

SB.TRN.DAT.1 Les données de train enregistrées peuvent provenir des valeurs saisies par le conducteur, des valeurs préétablies ou de toute autre source ERTMS/ETCS externe.

Au cours de la préparation du train, le conducteur doit saisir/modifier et confirmer les données de train suivantes :

- a) la catégorie opérationnelle d'ETCS du train,
- b) la longueur de la rame,
- c) le pourcentage de freinage,
- d) la vitesse maximale du train,
- e) la catégorie de charge à l'essieu,
- f) si le train est équipé d'un système étanche,
- g) le gabarit,
- h) les données additionnelles disponibles relatives aux STM,

Si ces données ne sont pas préétablies dans l'équipement ETCS embarqué ou sont reçues d'autres sources ETCS externes.

Le conducteur ne doit jamais intervenir dans le processus de saisie/modification/confirmation des données de train quant au



système de traction admis par l'engin moteur, de la liste des systèmes nationaux disponibles à bord et du nombre d'essieux.



SB.TRN.DAT.2 Le conducteur doit s'assurer que le train et les données de train correspondent.

SB.TRN.DAT.3 Pour confirmer/réintroduire les données de train, le conducteur doit accéder à la fenêtre principale, puis presser la touche Données de train pour pouvoir modifier les données.

La fenêtre principale s'affiche au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM) après que le conducteur ait saisi et confirmé l'ID de conducteur, le TRN et les données de la radio.

On trouvera au paragraphe <u>OTH.DAT.MAN Modification manuelle</u> <u>des données de train (MAN)</u> les instructions que le conducteur doit suivre pour accéder à la fenêtre Données de train depuis la fenêtre principale, et saisir ou réintroduire les données de train.



SB.TRN.DAT.4 Si un mouvement de train est détecté cours du processus de modification ou de confirmation des données, l'équipement ETCS embarqué déclenchera la commande de freinage.



SB.TRN.STR SELECTIONNER START (STR)

SB.TRN.STR-[B32.LON1.T].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B32.LON1.T].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B32.LON1.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B32.L23.T].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B32.L23.T].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B32.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B32.LON1.S].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B32.LON1.S].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B32.LON1.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B32.L23.S].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B32.L23.S].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B32.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.T].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B3M1.L23.T].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B3M1.L23.T].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.S].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B3M1.LON1.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B3M1.L23.S].1 Après avoir introduit toutes les données requises, le conducteur doit alors presser la touche Start de la fenêtre principale pour poursuivre la procédure, tel qu'illustré à la figure SB.TRN.STR-[B3M1.L23.S].F1.



Figure SB.TRN.STR-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SB.TRN.STR-[B32].1 La touche Start s'active lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) Le train est à l'arrêt ET le mode est SB ET l'ID conducteur, les données de train, le niveau ERTMS/ETCS ET le numéro de circulation du train sont valides, OU
- b) le train est à l'arrêt ET le mode est PT ET le niveau ERTMS/ETCS établi est le Niveau 1, 2/3 ET qu'une session de communication est établie ET qu'aucun arrêt d'urgence n'est enregistré dans l'équipement ETCS embarqué, OU
- c) le mode est SR ET le niveau ERTMS/ETCS établi est le Niveau 2 ou
 3 ET qu'une session de communication est établie.

SB.TRN.STR-[B3M1].1 La touche Start s'active lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) Le train est à l'arrêt ET le mode est SB ET l'ID conducteur, les données de train, le niveau ERTMS/ETCS ET le numéro de circulation du train sont valides, OU
- b) le train est à l'arrêt ET le mode est PT ET le niveau ERTMS/ETCS établi est le Niveau 1 ou 2/3 ET qu'aucun arrêt d'urgence n'est enregistré dans l'équipement ETCS embarqué, OU
- c) le mode est SR ET le niveau ERTMS/ETCS est 2 ou 3.

SB.TRN.STR-[LN].1 Lorsque le niveau établi est le Niveau NTC et que le conducteur presse la touche Start, il doit alors acquitter la transition en mode SN en appliquant les règles décrites au paragraphe <u>SN – National System (SN).</u>

SB.TRN.STR-[L0].1 Lorsque le niveau établi est le Niveau 0 et que le conducteur presse la touche Start, il doit alors acquitter la transition en mode UN en appliquant les règles décrites au paragraphe <u>UN –</u> <u>Mode Unfitted (UN)</u>.

SB.TRN.STR-[L1].1 Lorsque le niveau établi est le Niveau 1 et que le conducteur presse la touche Start, il doit alors acquitter la transition



en mode SR en appliquant les règles décrites au paragraphe <u>SR.ACK</u> <u>Acquittement du mode SR (</u>ACK).

SB.TRN.STR-[L23].1 Lorsque le niveau établi est le Niveau 2 ou le Niveau 3, une demande de MA est envoyée au RBC.

En cas d'échec d'ouverture de session avec le RBC, la fenêtre par défaut s'affiche.

Dans le cas contraire, si l'ouverture de session est réussie, la fenêtre principale s'affiche avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse du RBC.

- a) Si le RBC envoie une autorisation pour mode SR, le conducteur doit alors acquitter la transition en mode SR en appliquant les règles décrites au paragraphe <u>SR.ACK Acquittement du mode SR</u> <u>(</u>ACK).
- b) Si le RBC envoie une MA pour les modes OS/LS/HS, le conducteur doit alors acquitter la transition vers ces modes en appliquant les règles décrites aux paragraphes <u>OS.ACK Acquittement du mode</u> <u>OS (ACK)</u>, <u>LS.ACK Acquittement du mode LS (ACK)</u> et


- c) <u>SH.AUT.ACK Acquittement du mode SH (</u>ACK)_respectivement.
- d) Si le RBC envoie une MA pour mode FS, la mission démarrera dans ce mode sans que le conducteur ait à acquitter une transition, se reporter au paragraphe <u>FS – Full Supervision (FS)</u>.

Après avoir reçu une autorisation de MA ou mode SR, le DMI affiche la fenêtre par défaut.

Si la session de communication est interrompue en raison de l'absence de réponse de la part du RBC, la fenêtre principale s'affiche.



SB.TRN.STR-[L23.N].1 Lorsque l'engin moteur doit circuler comme un train, si au cours de la préparation des mouvements de train une demande d'acquittement de SH a lieu (le symbole MO02 s'affiche), le conducteur doit le communiquer à l'agent de circulation avant de procéder à l'acquittement du symbole. Et dans ce cas, le conducteur doit alors appliquer les règles non harmonisées.

SB.TRN.OVR SELECTIONNER NEUTRALISER (OVR)

SB.TRN.OVR.1 Au cours de la procédure de démarrage de mission, le conducteur peut sélectionner la fonction Neutraliser lorsque la fenêtre principale apparaît. Pour ce faire, le conducteur doit fermer la fenêtre principale (en pressant la touche X) pour pouvoir accéder à la fonction Neutraliser de la fenêtre par défaut.

On trouvera au paragraphe <u>OVR – Autorisation de franchir un EOA</u> (OVR) les instructions à suivre.

SB.SH L'ENGIN MOTEUR DOIT CIRCULER EN MODE SH (SH)

SB.SH.1 Pour que l'engin moteur puisse circuler en mode SH, le conducteur doit presser la touche Shunting de la fenêtre principale



en suivant les instructions décrites au <u>paragraphe</u> <u>SH.MAN Entrée</u> <u>manuelle du mode SH (MAN)</u>.

SB.SH-[L23.N].1 Si, en niveau d'ETCS 2 ou 3, le RBC refuse la demande de manœuvre, la fenêtre principale apparaît et le message *« SH refusé »* ou *« Échec de demande de SH »* s'affiche pour informer le conducteur de la situation. Dans ce cas, le conducteur doit alors communiquer cette situation (train refusé) à l'agent de circulation, le conducteur et l'agent de circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

SB.NL L'ENGIN MOTEUR DOIT CIRCULER EN MODE NL (NL)

SB.NL.1 Pour que l'engin moteur puisse circuler en mode NL, le conducteur doit presser la touche Non-Leading de la fenêtre principale, puis suivre les instructions décrites au paragraphe <u>NL – Mode Non-Leading (NL)</u>.



SB.3 Outre les transitions susmentionnées (c.-à-d., SB → SH, FS, LS, SR, OS, UN, SN), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode SB :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SL. Transition déclenchée lorsque le signal d'entrée Sleeping est reçu, le train est à l'arrêt et le pupitre de conduite est désactivé, se reporter au paragraphe <u>SL – Mode Sleeping (SL)</u>.
- c) Mode NL. Transition déclenchée manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>NL Mode Non-Leading</u> <u>(NL)</u>.
- d) Mode TR. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.
- e) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF)</u>.
- f) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT).</u>



SH – SHUNTING (SH)

SH.1 Le but du mode Shunting est d'autoriser les mouvements de manœuvre sous la responsabilité du conducteur.



Ce mode peut être activé par le conducteur (se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle du mode SH (MAN)</u>) ou commandé par l'équipement au sol (se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)</u>).

SH.MAN ENTREE MANUELLE DU MODE SH (MAN)

SH.MAN.1 Ce paragraphe offre une description de la procédure à suivre par le conducteur pour entrer en mode Shunting.

SH.MAN.RUL REGLES DE SELECTION DU MODE SH (RUL)



SH.MAN.RUL-[L123.N].1 Le conducteur doit sélectionner le mode Shunting conformément aux règles non harmonisées.



SH.MAN.SEL SELECTION DU MODE SH (SEL)

SH.MAN.SEL-[LON1.T].1 Pour commuter en mode Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[LON1.T].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[LON1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SH.MAN.SEL-[L23.T].1 Pour commuter en mode Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[L23.T].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SH.MAN.SEL-[LON1.S].1 Pour commuter en mode Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[LON1.S].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[LON1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SH.MAN.SEL-[L23.S].1 Pour commuter en mode Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[L23.S].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SH.MAN.SEL-[B32.LON1.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B32.LON1.T].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B32.LON1.T].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.MAN.SEL-[B32.L23.T] .2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B32.L23.T].F2.



Figure SH.MAN.SEL-[B32.L23.T].F2 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.MAN.SEL-[B3M1.LON1.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.T].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.MAN.SEL-[B32.LON1.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche étiquetée Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B32.LON1.S].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B32.LON1.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.MAN.SEL-[B32.L23.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche étiquetée Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B32.L23.S].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B32.L23.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.MAN.SEL-[B3M1.LON1.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche étiquetée Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche étiquetée Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.S].F1.



Figure SH.MAN.SEL-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)

SH.MAN.SEL.1 La touche Shunting s'active lorsque :

- a) Le train est à l'arrêt ET le mode est SB/FS/LS/SR/OS/UN/SN ET que l'ID de conducteur et le Niveau sont valides, OU
- b) le train est à l'arrêt et le mode est PT.

SH.MAN.SEL-[L01].1 En niveau d'ETCS 0 et 1, le mode SH est toujours autorisé.

SH.MAN.SEL-[L23].1 En niveau d'ETCS 2 et 3, une fois que le conducteur presse la touche Shunting, la transition ne s'effectue qu'après avoir reçu l'autorisation de la part de l'équipement au sol.



Le symbole sablier (ST05) reste affiché jusqu'à ce que l'autorisation ou le refus du mode SH soit reçu.



ST05 : sablier

SH.MAN.SEL-[LN].1 En Niveau NTC, si aucune procédure nationale de Trip n'est appliquée, le mode SH est alors autorisé.

Au cas où il serait nécessaire d'appliquerune procédure nationale de Trip, le symbole de Trip (MO04) et le message « *SH refusé* » s'affichent à l'écran (se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)).</u>



MO04 : Trip



SH.MAN.SEL-[L23.N].1 Si le message « SH refusé » ou « Échec de demande SH » s'affiche, le conducteur doit le communiquer à l'agent de circulation. Le conducteur et l'agent de circulation doivent alors appliquer des règles non harmonisées.

SH.AUT ENTREE AUTOMATIQUE EN MODE SH (AUT)

SH.AUT.1 Cette procédure permet l'entrée automatique en mode SH d'un train dans une zone de manœuvre.

SH.AUT.APP APPROCHE D'UNE ZONE SH (APP)

SH.AUT.APP.1 Lorsque le train se rapproche d'une zone SH, la demande d'acquittement du symbole du mode Shunting (MO02) s'affiche à l'écran. Pour acquitter le mode SH, le conducteur doit suivre les instructions décrites au paragraphe



SH.AUT.ACK Acquittement du mode SH (ACK).



MO02 : acquittement du mode Shunting

Si le lieu actuel requiert le mode SH, la transition en mode SH s'effectue immédiatement et le symbole de Shunting (MO01) s'affiche à l'écran.

Si le mode SH est requis pour un autre lieu, le début de la zone SH est contrôlé comme une EOA sans vitesse d'exécution jusqu'à ce que le conducteur acquitte la demande de mode Shunting.



SH.AUT.ACK ACQUITTEMENT DU MODE SH (ACK)

SH.AUT.ACK-[L123.N].1 Lorsque la demande d'acquittement du symbole du mode Shunting (MO02) s'affiche à l'écran, le conducteur doit :

- a) S'assurer que les informations relatives au mouvement à réaliser sont correctes et disponibles
- b) Puis, acquitter la transition en mode SH.

SH.AUT.ACK-[LON1.T].1 Pour acquitter le mode SH, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure SH.AUT.ACK-[LON1.T].F1.



Figure SH.AUT.ACK-[LON1.T].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (écran tactile)



SH.AUT.ACK-[L23.T].1 Pour acquitter le mode SH, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure SH.AUT.ACK-[L23.T].F1.



Figure SH.AUT.ACK-[L23.T].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (écran tactile)



SH.AUT.ACK-[LON1.S].1 Pour acquitter le mode SH, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO02 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure SH.AUT.ACK-[LON1.S].F1.



Figure SH.AUT.ACK-[LON1.S].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (touches de fonction)



SH.AUT.ACK-[L23.S].1 Pour acquitter le mode SH, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO02 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure SH.AUT.ACK-[L23.S].F1.



Figure SH.AUT.ACK-[L23.S].F1 : touche « Acquittement du mode Shunting » (touches de fonction)

SH.AUT.ACK.1 Lorsque le conducteur acquitte la transition en mode SH ou lorsque le train atteint le début d'une zone de manœuvre, le mode est commuté en mode SH.



SH.AUT.ACK.2 Si, lorsque le train se trouve dans la zone de manœuvre, le conducteur n'a pas acquitté la transition en mode SH dans les 5 secondes suivant la commutation en mode SH, la commande du frein de service est alors déclenchée.

La commande de freinage est relâchée dès que le conducteur procède à l'acquittement de la commutation en mode SH, sauf si celle-ci a été déclenchée pour d'autres raisons.

SH.OPN ACTIVER LE PUPITRE DE CONDUITE EN MODE SH (OPN)

SH.OPN.1 Lorsque le conducteur active le pupitre de conduite, il doit vérifier le mode actif, qui peut être SH (se reporter au paragraphe <u>SH.RUN Circuler en mode SH (RUN)</u>) ou SB (se reporter au paragraphe <u>SB – Stand By (SB)</u>).

Pour maintenir le mode Shunting lorsque la procédure de manœuvre requiert l'utilisation de deux cabines, se reporter au paragraphe <u>SH.PS Maintenir le mode SH lors d'un changement de cabine (PS)</u> ciaprès.

SH.PS MAINTENIR LE MODE SH LORS D'UN CHANGEMENT DE CABINE (PS)

SH.PS-[L123].1 Le conducteur peut, avant de désactiver le pupitre de conduite, sélectionner l'option Maintenir Shunting si la procédure de manœuvre requiert l'utilisation de plusieurs cabines.



SH.PS-[LON1.T].1 Pour sélectionner l'option Maintenir Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.T].F1.



Figure MAIN-[LON1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SH.PS-[L23.T].1 Pour sélectionner l'option Maintenir Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.T].F1.



Figure MAIN-[L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SH.PS-[LON1.S].1 Pour sélectionner l'option Maintenir Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.S].F1.



Figure MAIN-[LON1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SH.PS-[L23.S].1 Pour sélectionner l'option Maintenir Shunting, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.S].F1.



Figure MAIN-[L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SH.PS-[B32.LON1.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B32.LON1.T].F1.



Figure SH.PS-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.PS-[B32.L23.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B32.L23.T].F1.



Figure SH.PS-[B32.L23.T].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.PS-[B3M1.LON1.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure SH.PS-[B3M1.LON1.T].1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.PS-[B3M1.L23.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B3M1.L23.T].F1.



Figure SH.PS-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.PS-[B32.LON1.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B32.LON1.S].F1.



Figure SH.PS-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.PS-[B32.L23.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B32.L23.S].F1.



Figure SH.PS-[B32.L23.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.PS-[B3M1.LON1.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure SH.PS-[B3M1.LON1.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.PS-[B3M1.L23.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Maintain Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.PS-[B3M1.L23.S].F1.



Figure SH.PS-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Maintenir Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)

SH.PS.1 La touche Maintain Shunting ne s'active que lorsque :

- a) le mode est SH, ET
- b) le signal d'entrée de manœuvre passive envoyé par l'interface du train est reçu.



SH.PS.2 Une fois que le conducteur a pressé la touche Maintain Shunting et qu'il désactive le pupitre de conduite (se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS)</u>), l'équipement ETCS embarqué passe en mode PS. La notion de responsabilité du conducteur ne s'applique pas pour le mode PS.

SH.RUN CIRCULER EN MODE SH (RUN)

SH.RUN-[L123.N].1 Lorsque le mode Shunting est enclenché, le symbole de Shunting (MO01) s'affiche à l'écran :





La vitesse limite de mode Shunting établie par une valeur nationale ne doit pas être dépassée.

Le conducteur doit/est responsable :

- a) Demeurer dans la zone de manœuvre.
- b) Des mouvements du train et des opérations de manœuvre.



SH.RUN-[L123.N] .2 Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées tant que le symbole de Shunting (MO01) est affiché à l'écran.

SH.RUN-[LON.N].1 Clauses spécifiques aux réseaux quant à l'exploitation en mode SH en Niveau 0 et NTC.


SH.RUN-[LON1.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite en mode Shunting. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer la vitesse limite en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure SH.RUN-[LON1.T].F1.



Figure SH.RUN-[LON1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



SH.RUN-[L23.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite en mode Shunting. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer la vitesse limite en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure SH.RUN-[L23.T].F1.



Figure SH.RUN-[L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



SH.RUN-[LON1.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite en mode Shunting. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer la vitesse limite en pressant la touche $\widehat{\mathbf{M}}$, tel qu'illustré à la figure SH.RUN-[LON1.S].F1.



Figure SH.RUN-[LON1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



SH.RUN-[L23.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite en mode Shunting. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer la vitesse limite en pressant la touche $\widehat{\mathbf{M}}$, tel qu'iillustré à la figure SH.RUN-[L23.S].F1.



Figure SH.RUN-[L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



SH.RUN-[L123.N].3 En cas d'urgence, le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées pour garantir la sécurité et redémarrer les mouvements de manœuvre.

SH.RUN-[L123.N].4 Lorsqu'un mouvement de manœuvre doit franchir une frontière donnée d'une zone de manœuvre, le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.

SH.RUN-[L123.N].5 Lorsqu'un mouvement de manœuvre se déclenche suite au franchissement d'une frontière donnée d'une zone de manœuvre, le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.

SH.RUN.1 Si l'équipement au sol envoie une condition de Trip lorsque le train circule en mode Shunting, une transition en mode Trip a lieu (se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u>).

Après un Trip, le conducteur ne doit continuer à circuler dans le même sens que s'il a reçu l'autorisation par instruction opérationnelle de la part de l'agent de circulation.

SH.EXT SORTIR DU MODE SH (EXT)

SH.EXT-[L123].1 Lorsque tous les mouvements de manœuvre à effectuer en mode SH sont terminés, le conducteur doit :

- a) Quitter le mode Shunting manuellement.
- b) S'assurer qu'aucun engin moteur ne demeure en condition Maintenir Shunting.



SH.EXT-[LON1.T].1 Pour quitter le mode Shunting manuellement, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.T].F1.



Figure MAIN-[LON1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SH.EXT-[L23.T].1 Pour quitter le mode Shunting manuellement, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.T].F1.



Figure MAIN-[L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SH.EXT-[LON1.S].1Pour quitter le mode Shunting manuellement, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.S].F1.



Figure MAIN-[LON1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SH.EXT-[L23.S].1 Pour quitter le mode Shunting manuellement, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut pour accéder à la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.S].F1.



Figure MAIN-[L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SH.EXT-[B32.LON1.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B32.LON1.T].F1.



Figure SH.EXT-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.EXT-[B32.L23.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B32.L23.T].F1.



Figure SH.EXT-[B32.L23.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.EXT-[B3M1.LON1.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure SH.EXT-[B3M1.LON1.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



SH.EXT-[B3M1.L23.T].1 Puis, le conducteur doit presser la touche Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B3M1.L23.T].F1.



Figure SH.EXT-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



S-H.EXT-[B32.LON1.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B32.LON1.S].F1.



Figure SH.EXT-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.EXT-[B32.L23.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B32.L23.S].F1.



Figure SH.EXT-[B32.L23.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.EXT-[B3M1.LON1.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure SH.EXT-[B3M1.LON1.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SH.EXT-[B3M1.L23.S].1 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée Exit Shunting de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SH.EXT-[B3M1.L23.S].F1.



Figure SH.EXT-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Quitter Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)

SH.EXT.2 La touche Maintain Shunting ne s'active que lorsque :

a) le mode est SH, ET

b) le train est à l'arrêt.

Lorsque le conducteur presse la touche Quitter Shunting, la transition en mode SB est déclenchée (se reporter au paragraphe <u>SB</u> <u>– Stand By (SB)</u>).



SH.EXT.3 Outre la transition susmentionnée (c.-à-d., SH → SB, lorsque le conducteur presse la touche Quitter Shunting), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode SH:

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée lorsque le conducteur n'a pas sélectionné Maintenir Shunting et qu'il désactive le pupitre de conduite, tel se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le</u> <u>pupitre de conduite (CLS)</u>.
- c) Mode PS. Transition déclenchée lorsque le conducteur a sélectionné Maintenir Shunting, se reporter au paragraphe <u>SH.PS</u> <u>Maintenir le mode SH lors d'un changement de cabine (PS)</u> et de la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS)</u>.
- d) Mode NL. Transition déclenchée manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>NL Mode Non-Leading</u> <u>(NL)</u>.
- e) Mode TR. Transition automatique déclenchée lorsqu'une condition de Trip envoyée par l'équipement au sol est reçue, se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u>.
- f) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF – System Failure (SF)</u>.
- g) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT).</u>



FS – FULL SUPERVISION (FS)

FS-[L123].1 Lorsque le mode Full Supervision (FS) est activé, cela implique une supervision intégrale du train. En mode de Full Supervision, l'équipement ETCS embarqué est entièrement responsable de la protection du train.

Le conducteur ne peut pas sélectionner le mode FS de sa propre initiative. Le mode FS est automatiquement activé lorsque toutes les conditions nécessaires sont remplies.

FS.RUN CIRCULER EN MODE FS (RUN)

FS.RUN-[L123].1 Lorsque le mode FS est activé, le symbole de Full Supervision (MO11) s'affiche à l'écran :



MO11 : Full Supervision

Lorsque le mode FS est activé, le conducteur doit respecter la vitesse autorisée.

Le conducteur doit/est responsable :

- a) Respecter les EOA lorsqu'il se rapproche d'une EOA avec vitesse d'exécution.
- b) Respecter les limitations de vitesse non couvertes, lorsque le message « *Entrée en FS* » est affiché.



FS.RUN-[L1.T].1 La figure FS.RUN-[L1.T].F1 offre une illustration de l'affichage du DMI lorsque le mode FS est activé :



Figure FS.RUN-[L1.T].F1 : mode FS activé (écran tactile)



FS.RUN-[L23.T].1 La figure FS.RUN-[L23.T].F1 offre une illustration de l'affichage du DMI lorsque le mode FS est activé :



Figure FS.RUN-[L23.T].F1 : mode FS activé (écran tactile)



FS.RUN-[L1.S].1 La figure FS.RUN-[L1.S].F1 offre une illustration de l'affichage du DMI lorsque le mode FS est activé :



Figure FS.RUN-[L1.S].F1 : mode FS activé (touches de fonction)



FS.RUN-[L23.S].1 La figure FS.RUN-[L23.S].F1 offre une illustration de l'affichage du DMI lorsque le mode FS est activé :



Figure FS.RUN-[L23.S].F1 : mode FS activé (touches de fonction)



FS.RUN-[L123].2 Si lorsque le symbole de Full Supervision (MO11) est affiché à l'écran, le message « *Entrée en FS* » s'affiche également. Le conducteur doit respecter les limitations de vitesse.

FS.RUN-[L123].3 Le conducteur doit respecter les EOA lorsqu'il se rapproche d'une EOA avec vitesse d'exécution.

Si le conducteur franchit un EOA/LOA indiquée sur l'écran du DMI, le train passe en mode Trip, se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post</u> <u>Trip (TR)</u>. En outre, la transition en mode Trip se déclenche lorsqu'un ordre envoyé par l'équipement au sol est reçu.

FS.RUN-[L123].4 Outre la transition susmentionnée (c.-à-d., FS \rightarrow TR), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode FS :

ETCS DRIVER'S HANDBOOK



- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le</u> <u>pupitre de conduite (CLS)</u>.
- c) Mode SH. Transition déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle</u> <u>du mode SH (MAN)</u>, soit automatiquement à la suite d'un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)</u>.
- d) Mode LS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LS.APP Approche d'une zone LS (APP)</u>.
- e) Mode SR. Transition déclenchée manuellement par le conducteur après avoir effectué une neutralisation, se reporter au paragraphe <u>OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>.
- f) Mode OS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>OS.APP Approche d'une zone OS (APP)</u>.
- g) Mode NL. Transition déclenchée manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>NL Mode Non-Leading</u> (<u>NL</u>).
- h) Mode UN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>UN –</u> <u>Mode Unfitted (UN).</u> Cette transition permet également une transition en Niveau 0 déclenchée soit par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau</u>



<u>déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.

- i) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF)</u>.
- j) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.
- k) Mode SN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SN –</u> <u>National System (SN)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau NTC déclenchée soit manuellement par le par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV</u> <u>Transition de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- Mode RV. Transition déclenchée lorsque le conducteur acquitte le mode RV, se reporter au paragraphe <u>RV – Reversing (RV)</u>.



LS - LIMITED SUPERVISION (LS)

LS-[2021.L123].1 Le mode de Limited supervision (LS) permet d'exploiter le train dans les zones où l'équipement au sol fournit les informations nécessaires pour pouvoir effectuer une surveillance du train en arrière-plan.

Le conducteur ne peut pas sélectionner le mode LS de sa propre initiative. Le mode LS ne s'active qu'à travers un ordre envoyé par l'équipement au sol.

LS.APP APPROCHE D'UNE ZONE LS (APP)

LS.APP-[2021.L123].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone LS, la demande d'acquittement du symbole du mode de Limited supervision (MO22) s'affiche. Pour acquitter le mode LS, le conducteur doit suivre les instructions décrites au paragraphe <u>LS.ACK</u> <u>Acquittement du mode LS (ACK)</u>.



MO22 : acquittement du mode Limited supervision

Si le lieu actuel requiert le mode LS, la transition en mode LS s'effectue immédiatement et le symbole de Limited supervision (MO21) s'affiche à l'écran.

Si le mode LS est requis pour un autre lieu, le début de la zone LS est contrôlé comme une EOA sans vitesse d'exécution jusqu'à ce que le conducteur acquitte la demande de mode Limited supervision.



LS.ACK ACQUITTEMENT DU MODE LS (ACK)



LS.ACK-[2021.L12.N].1 Lorsque le symbole du mode de Limited supervision (MO22) est affiché à l'écran, le conducteur doit acquitter le mode LS conformément aux règles non harmonisées.

LS.ACK-[2021.L1.T].1 Pour acquitter le mode LS, le conducteur doit presser la touche 💽, tel quillustré à la figure LS.ACK-[2021.L1.T].F1.



Figure LS.ACK-[2021.L1.T].F1 : touche « Acquittement du mode Limited supervision » (écran tactile)



LS.ACK-[2021.L23.T].1 Pour acquitter le mode LS, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure LS.ACK-[2021.L23.T].F1.



Figure LS.ACK-[2021.L23.T].F1 : touche « Acquittement du mode Limited supervision » (écran tactile)



LS.ACK-[2021.L1.S].1 Pour acquitter le mode LS, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO22 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure LS.ACK-[2021.L1.S].F1.



Figure LS.ACK-[2021.L1.S].F1 : touche « Acquittement du Limited supervision » (touches de fonction)



LS.ACK-[2021.L23.S].1 Pour acquitter le mode LS, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO22 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure LS.ACK-[2021.L23.S].1.



Figure LS.ACK-[2021.L23.S].1 : touche « Acquittement du mode Limited supervision » (touches de fonction)

LS.ACK-[2021.L123].1 Lorsque le conducteur acquitte la transition en mode LS ou lorsque le train atteint le début d'une zone de Limited supervision, le mode est commuté en mode LS.



LS.ACK-[2021.L123].2 Si, lorsque le train se trouve dans la zone de Limited supervision, le conducteur n'a pas acquitté la transition en mode LS dans les 5 secondes suivant la commutation en mode LS, la commande du frein de service est alors déclenchée.

La commande de freinage est relâchée dès que le conducteur procède à l'acquittement de la commutation en mode LS, sauf si celle-ci a été déclenchée pour d'autres raisons.



LS.ACK-[2021.L123].3 Si lorsque le mode LS est activé, la vitesse du train est supérieure à la vitesse limite du mode LS, cela peut entraîner le déclenchement immédiat du freinage, et ce, que le conducteur ait procédé à l'acquittement ou pas.

LS.RUN CIRCULER EN MODE LS (RUN)

LS.RUN-[2021.L123].1 Lorsque le mode Limited supervision est activé, le symbole de Limited supervision (MO21) s'affiche à l'écran :



MO21 : mode Limited supervision activé

LS.RUN-[2021.L123.N].1 Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées tant que le symbole de Limited supervision (MO21) est affiché à l'écran.

Les indications transmises au conducteur par l'équipement ETCS embarqué n'annulent pas l'obligation de respecter la signalisation latérale. Le conducteur doit toujours respecter la signalisationlatérale et les règles d'exploitation nationales.

LS.RUN-[2021.L123].2 Le conducteur doit saisir les informations de voie en aval libre, s'il en fait la demande, tel qu'il est indiqué au paragraphe <u>OTH.TAF Voie en aval libre (TAF)</u>.



LS.RUN-[2021.L1.T].1 La vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement est indiquée dans la section illustrée à la figure LS.RUN-[2021.L1.T].F1.



Figure LS.RUN-[2021.L1.T].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (écran tactile)



LS.RUN-[2021.L23.T].1 La vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement est indiquée dans la section illustrée à la figure LS.RUN-[2021.L23.T].F1.



Figure LS.RUN-[2021.L23.T].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (écran tactile)



LS.RUN-[2021.L1.S].1 La vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement est indiquée dans la section illustrée à la figure LS.RUN-[2021.L1.S].F1.



Figure LS.RUN-[2021.L1.S].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (touches de fonction)



LS.RUN-[2021.L23.S].1 La vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement est indiquée dans la section illustrée à la figure LS.RUN-[2021.L23.S].F1.



Figure LS.RUN-[2021.L23.S].F1 : vitesse minimale de contrôle de l'autorisation de mouvement (touches de fonction)

LS.RUN-[2021.L123].3 Le mode LS est désactivé lorsque la tête de train franchit la fin de la zone LS.



LS.RUN-[2021.L123].4 Les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode LS :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR).</u>
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le</u> <u>pupitre de conduite (CLS)</u>.
- c) Mode SH. Transition déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle</u> <u>du mode SH (MAN)</u>, soit automatiquement à la suite d'un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)</u>.
- d) Mode FS. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)</u>.
- e) Mode SR. Transition déclenchée manuellement par le conducteur après avoir effectué une neutralisation, se reporter au paragraphe <u>OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>.
- f) Mode OS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>OS.APP Approche d'une zone OS (APP)</u>.
- g) Mode NL. Transition déclenchée manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>NL Mode Non-Leading</u> (NL).


- h) Mode UN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>UN –</u> <u>Mode Unfitted (UN)</u>. Cette transition permet également une transition de Niveau déclenchée soit par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau</u> <u>déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- i) Mode TR. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.
- j) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF – System Failure (SF)</u>.
- k) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT).</u>
- Mode SN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SN –</u> <u>National System (SN)</u>. Cette transition permet également une transition de Niveau déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition</u> <u>de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- m)Mode RV. Transition déclenchée lorsque le conducteur acquitte le mode RV, se reporter au paragraphe <u>RV.ENT Entrée en mode</u> <u>RV (ENT)</u>



SR – STAFF RESPONSIBLE (SR)

SR-[L123.N].1 En mode Staff Responsible (SR), le conducteur est autorisé à circuler sous sa propre responsabilité dans une zone équipée d'un système ERTMS/ETCS.

Le conducteur doit préalablement recevoir l'autorisation de l'agent de circulation à travers une instruction opérationnelle avant d'exécuter le mouvement en mode SR, sauf si le mouvement s'exécute en niveau ERTMS/ETCS 1 ou 2 avec signalisation au sol.

En mode SR, le conducteur est entièrement responsable de la circulation. Cependant, l'équipement ETCS embarqué contrôle les mouvements du train afin de respecter la vitesse plafond et la distance indiquée établie par valeur nationale, qui peut être modifiée tel qu'il est indiqué au paragraphe <u>SR.LIM Modifier les limitations de vitesse et de distance SR (LIM)</u>.

En outre, l'équipement ETCS embarqué contrôle le train afin d'éviter qu'il ne circule dans le sens opposé à l'orientation du train.

SR-[L1.N].1 Pour redémarrer un train qui n'aurait pas été pris en charge à la suite d'une situation d'urgence, en Niveau 1 avec signalisation au sol, le conducteur doit circuler en Marche à vue jusqu'au signal au sol suivant en tenant compte, le cas échéant, des instructions ou restrictions transmises par l'agent de circulation.



SR.ACK ACQUITTEMENT DU MODE SR (ACK)

SR.ACK-[L1.T.N].1 Lorsque le symbole de la demande d'acquittement du mode SR (MO10) (voir figure SR.ACK-[L1.T.N].F1) s'affiche à l'écran dans un cadre clignotant :

- En Niveau 1 sans signalisation au sol, après avoir reçu l'autorisation de circuler en mode SR de la part de l'agent de circulation à travers l'instruction européenne 7, le conducteur doit alors procéder à l'acquittement en pressant la touche (1).
- En Niveau 1 avec signalisation au sol, le conducteur doit :
 - a) Recevoir au préalable une autorisation de mouvement de train ERTMS,
 - b) vérifier la vitesse limite applicable,







Figure SR.ACK-[L1.T.N].F1 : acquittement pour le Staff Responsible (écran tactile)

SR.ACK-[L1.S.N].1 Lorsque le symbole de la demande d'acquittement du mode SR (MO10) (voir figure SR.ACK-[L1.S.N].F1) s'affiche à l'écran dans un cadre clignotant :

- En Niveau 1 sans signalisation au sol, après avoir reçu l'autorisation de circuler en mode SR de la part de l'agent de circulation à travers l'instruction européenne 7, le conducteur doit alors procéder à l'acquittement en pressant la touche Ack.
- En Niveau 1 avec signalisation au sol, le conducteur doit :
 - a) Recevoir au préalable une autorisation de mouvement de train ETCS,
 - b) vérifier la vitesse limite applicable,
 - c) procéder à l'acquittement en pressant la touche Ack (1).





Figure SR.ACK-[L1.S.N].F1 : Acquittement pour le Staff Responsible (touches de fonction)



SR.ACK-[L23.T.N].1 Lorsque le symbole de la demande d'acquittement du mode SR (MO10) (voir figure SR.ACK-[L23.T.N].F1) s'affiche à l'écran dans un cadre clignotant :

- En Niveau 2 sans signalisation au sol et Niveau 3, après avoir reçu l'autorisation de circuler en mode SR de la part de l'agent de circulation à travers l'instruction européenne 7, le conducteur doit alors procéder à l'acquittement en pressant la touche (1).
- En Niveau 2 avec signalisation au sol, le conducteur doit :
 - a) Recevoir au préalable une autorisation de mouvement de train ETCS,
 - b) vérifier la vitesse limite applicable,
 - c) procéder à l'acquittement en pressant la touche 🔯 (1).





Figure SR.ACK-[L23.T.N].F1 : Acquittement pour le Staff Responsible (écran tactile)

SR.ACK-[L23.S.N].1 Lorsque le symbole de la demande d'acquittement du mode SR (MO10) (voir figure SR.ACK-[L23.S.N].F1) s'affiche à l'écran dans un cadre clignotant :

- En Niveau 2 sans signalisation au sol et Niveau 3, après avoir reçu l'autorisation de circuler en mode SR de la part de l'agent de circulation à travers l'instruction européenne 7, le conducteur doit alors procéder à l'acquittement en pressant la touche Ack.
- En Niveau 2 avec signalisation au sol, le conducteur doit :
 - a) Recevoir au préalable une autorisation de mouvement de train ERTMS,
 - b) vérifier la vitesse limite applicable,
 - c) procéder à l'acquittement en pressant la touche Ack (1).



	(1) Ack
Main Over- ride View Spec	

Figure SR.ACK-[L23.S.N].F1 : Acquittement pour le Staff Responsible (touches de fonction)



SR.ACK-[L1.T].1 La figure SR.ACK-[L1.T].F1 offre une illustration de l'affichage du DMI lorsque le mode SR est activé :



Figure SR.ACK-[L1.T].F1 : mode SR activé (écran tactile)



SR.ACK-[L23.T].1 La figure SR.ACK-[L23.T].F1 offre une illustration de l'affichage de la DMI lorsque le mode SR est activé :



Figure SR.ACK-[L23.T].F1 : mode SR activé (écran tactile)



SR.ACK-[L1.S].1 La figure SR.ACK-[L1.S].F1 offre une illustration de l'affichage de la DMI lorsque le mode SR est activé :



Figure SR.ACK-[L1.S].F1 : mode SR activé (touches de fonction)



SR.ACK-[L23.S].1 La figure SR.ACK-[L23.S].F1 offre une illustration de l'affichage de la DMI lorsque le mode SR est activé :



Figure SR.ACK-[L23.S].F1 : mode SR activé (touches de fonction)



SR.ACK-[L123.N].1 Sur les lignes sans signalisation au sol :

- Si le train ne se trouve pas au niveau d'un repère d'arrêt ETCS, l'autorisation est valable du point où se trouve le train jusqu'au repère d'arrêt ETCS suivant.
- Si le train se trouve au niveau d'un repère d'arrêt ETCS, cette autorisation est valable de ce repère jusqu'au repère suivant, le conducteur est autorisé à franchir l'EOA. Le conducteur doit :
 - a) Recevoir l'instruction européenne 7 de la part de l'agent de circulation,
 - b) vérifier la vitesse limite applicable,
 - c) utiliser la fonction de neutralisation, s'il y a lieu, et patienter jusqu'à ce que le symbole (MO03), illustré ci-dessous, apparaisse à l'écran, se reporter au paragraphe <u>OVR.USE</u> <u>Utiliser la fonction de franchissement (USE)</u>.



MO03 : neutralisation d'EOA activée

- d) démarrer le train,
- e) ne pas dépasser la vitesse de neutralisation EOA tant que la neutralisation EOA est activée et que le symbole (MO03) est affiché.
- Si les règles non harmonisées le prévoient, le conducteur peut être autorisé par l'agent de circulation à franchir plusieurs repères d'arrêt ETCS consécutifs au moyen d'un seul ordre écrit.
- Si l'agent de circulation peut établir que la voie est libre, il peut alors dispenser le conducteur de marcher à vue en mode SR conformément aux règles non harmonisées.



SR.LIM MODIFIER LES LIMITATIONS DE VITESSE ET DE DISTANCE SR (LIM)

SR.LIM-[L123].1 Le conducteur peut modifier la valeur de vitesse limite et de distance indiquée du mode SR lorsque le train est à l'arrêt et en mode SR.

Lorsque le conducteur procède à la modification de la vitesse limite et de la distance indiquée, il lui incombe d'établir des valeurs raisonnables.

Si un mouvement de train est détecté lorsque le conducteur saisi la vitesse/distance limite, la commande de freinage est alors déclenchée.

La vitesse limite établie par le conducteur a la priorité sur la valeur nationale/par défaut.





SR.LIM-[L1.T].1 Pour modifier la vitesse et distance limite, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L1.T].F1.



Figure SR.LIM-[L1.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SR.LIM-[L23.T].1 Pour modifier la vitesse et distance limite, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L23.T].F1.



Figure SR.LIM-[L23.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



SR.LIM-[L1.S].1 Pour modifier la vitesse et distance limite, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L1.S].F1.



Figure SR.LIM-[L1.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SR.LIM-[L23.S].1 Pour modifier la vitesse et distance limite, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L23.S].F1.



Figure SR.LIM-[L23.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



SR.LIM-[L1.T].2 Le conducteur doit presser la touche SR speed/distance de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L1.T].F2.



Figure SR.LIM-[L1.T].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)



SR.LIM-[L23.T].2 Le conducteur doit presser la touche SR speed/distance de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L23.T].F2.



Figure SR.LIM-[L23.T].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)



SR.LIM-[L1.S].2 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée SR speed/distance de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L1.S].F2.



Figure SR.LIM-[L1.S].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)



SR.LIM-[L23.S].2 Puis, le conducteur doit presser la touche étiquetée SR speed/distance de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L23.S].F2.



Figure SR.LIM-[L23.S].F2 : touche « Vitesse/distance SR » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)



SR.LIM-[L123.T].1 Pour saisir les valeurs de vitesse et de distance SR, le conducteur doit presser les chiffres (1), tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L123.T].F1. Après avoir confirmé ou réintroduit les valeurs, le conducteur doit presser la touche Yes (2) pour confirmer que toutes les valeurs ont été saisies.



Figure SR.LIM-[L123.T].F1 : fenêtre « Vitesse/distance SR » (écran tactile)



SR.LIM-[L123.S].1 Pour saisir les valeurs de vitesse et de distance SR, le conducteur doit presser les chiffres (1), tel qu'illustré à la figure SR.LIM-[L123.S].F1. Après avoir confirmé ou réintroduit les valeurs, le conducteur doit presser la touche (2) pour confirmer que toutes les valeurs ont été établies.



Figure SR.LIM-[L123.S].F1 : fenêtre « Vitesse/distance SR » (touches de fonction)



SR.RUN CIRCULER EN MODE SR (RUN)

SR.RUN-[L123.N].1 Lorsque le symbole SR (MO09) (Staff Responsible) est affiché à l'écran, le conducteur doit :

- a) Circuler en marche à vue, sauf s'il a reçu une instruction opérationnelle le dispensant de marcher à vue en mode SR,
- b) respecter la vitesse limite applicable établie par une valeur nationale,



c) En Niveau d'ETCS 1 et 2 sans signalisation au sol et en Niveau d'ETCS 3, s'arrêter au prochain repère d'arrêt ETCS, le communiquer à l'agent de circulation et suivre les instructions fournies.



MO09 : Staff Responsible



SR.RUN-[L123].1 Le conducteur doit vérifier que la voie est libre, que les aiguilles sont correctement positionnées, et respecter les indications latérales (signaux, panneaux de vitesse, etc.).

SR.RUN-[L23].1 Si le RBC envoie une demande de voie en aval libre, le conducteur est alors invité à saisir les informations de voie en aval libre (se reporter au paragraphe <u>OTH.TAF Voie en aval libre (TAF)</u>).



SR.RUN-[L1.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche ni la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L1.T].F1.



Figure SR.RUN-[L1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



SR.RUN-[L23.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche ni la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L23.T].F1.



Figure SR.RUN-[L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



SR.RUN-[L1.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche ni la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L1.S].F1.



Figure SR.RUN-[L1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



SR.RUN-[L23.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche ni la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L23.S].F1.



Figure SR.RUN-[L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



SR.RUN-[L1.T].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L1.T].F2.



Figure SR.RUN-[L1.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (écran tactile)



SR.RUN-[L23.T].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L23.T].F2.



Figure SR.RUN-[L23.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (écran tactile)



SR.RUN-[L1.S].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L1.S].F2.



Figure SR.RUN-[L1.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (écran tactile)



SR.RUN-[L23.S].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[L23.S].F2.



Figure SR.RUN-[L23.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but » et « Distance-but » en mode SR (touches de fonction)

SR.RUN-[L123.N].2 Le conducteur doit respecter les limitations de vitesse. Ces limitations de vitesse sont communiquées au conducteur par l'agent circulation, un document/outil digital spécifique.



SR.RUN-[B32.L23.T].1 En Niveau d'ETCS 2 ou Niveau 3, si une session de communication est établie, le conducteur doit pouvoir faire la demande d'une nouvelle distance à parcourir en mode Staff Responsible (SR) en pressant la touche Start de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[B32.L23.T].F1



Figure SR.RUN-[B32.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (écran tactile)



SR.RUN-[B32.L23.S].1 En Niveau d'ETCS 2/3, si une session de communication est établie, le conducteur doit pouvoir faire la demande d'une nouvelle distance à parcourir en mode Staff Responsible (SR) en pressant la touche Start de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[B32.L23.S].F1



Figure SR.RUN-[B32.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (touches de fonction)



SR.RUN-[B3M1.L23.T].1 En Niveau d'ETCS 2 ou Niveau 3, si une session de communication est établie, le conducteur doit pouvoir faire la demande d'une nouvelle distance à parcourir en mode Staff Responsible (SR) en pressant la touche Start de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[B3M1.L23.T].F1.



Figure SR.RUN-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (touches de fonction)


SR.RUN-[B3M1.L23.S].1 En Niveau d'ETCS 2 ou Niveau 3, si une session de communication est établie, le conducteur doit pouvoir faire la demande d'une nouvelle distance à parcourir en mode Staff Responsible (SR) en pressant la touche Start de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure SR.RUN-[B3M1.L23.S].F1.



Figure SR.RUN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Start » de la fenêtre principale (touches de fonction)

SR.RUN-[L123].2 Lorsque le train est en mode SR, que la fonction Neutraliser n'est pas activée et que la tête de train estimée excède la distance SR, le message texte Distance SR dépassée s'affiche à l'écran afin d'en informer le conducteur. Le train passe alors en mode Trip, se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR).</u>



SR.RUN-[L123].3 Outre la transition susmentionnée (c.-à-d., SR \rightarrow TR), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode SR :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le</u> <u>pupitre de conduite (CLS)</u>.
- c) Mode SH. Transition déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle</u> <u>du mode SH (MAN)</u>, soit automatiquement à la suite d'un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)</u>.
- d) Mode FS. Transition déclenchée par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>FS.RUN Circuler</u> <u>en mode FS (RUN)</u>.
- e) Mode LS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe LS.APP Approche d'une zone LS (APP).
- f) Mode OS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>OS.APP Approche d'une zone OS (APP)</u>.
- g) Mode NL. Transition déclenchée manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>NL Mode Non-Leading</u> (<u>NL</u>).



- h) Mode UN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>UN –</u> <u>Mode Unfitted (UN)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau ETCS 0 déclenchée soit par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau</u> <u>déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- i) Mode TR. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.
- j) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF).</u>
- k) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.
- Mode SN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SN –</u> <u>National System (SN)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau NTC déclenchée soit manuellement par le par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV</u> <u>Transition de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.



OS - ON SIGHT (OS)

OS-[L123].1 Le mode On Sight (OS) permet au train de pénétrer dans un tronçon qui pourrait être occupé par un autre train, ou bloqué par un obstacle.

Le conducteur ne peut pas sélectionner le mode OS de sa propre initiative. Le mode OS n'est activé qu'à travers un ordre envoyé par l'équipement au sol.



OS-[L123.N].1 S'il s'avère nécessaire de pénétrer dans un tronçon occupé dans une gare et que cela est prévu par les règles non harmonisées, le conducteur doit alors attendre que l'agent circulation autorise le train à pénétrer dans le tronçon occupé. Le conducteur doit respecter les instructions envoyées par l'agent de circulation.



OS.APP APPROCHE D'UNE ZONE OS (APP)

OS.APP-[L123].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone OS, la demande d'acquittement du symbole du mode On Sight (MO08) s'affiche à l'écran. Pour acquitter le mode OS, le conducteur doit suivre les instructions décrites au paragraphe <u>OS.ACK Acquittement</u> <u>du mode OS (ACK)</u>.



MO08 : acquittement du mode On Sight

Si la localisation en cours requiert le mode OS, la transition en mode OS s'effectue immédiatement et le symbole de la demande d'acquittement du mode On Sight (MO08) s'affiche à l'écran.

Si le mode OS est requis pour un autre point, le début de la zone OS est contrôlé comme un EOA sans vitesse d'exécution jusqu'à ce que le conducteur acquitte la demande de mode OS.

OS.ACK ACQUITTEMENT DU MODE OS (ACK)



OS.ACK-[L123.N].1 Lorsque le symbole de la demande d'acquittement du mode On Sight (MO08) s'affiche à l'écran, le conducteur doit :

a) Acquitter,

b) démarrer et poursuivre la marche On Sight.



OS.ACK-[L1.T].1 Pour acquitter le mode OS, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure OS.ACK-[L1.T].F1.



Figure OS.ACK-[L1.T].F1 : touche « Acquittement du mode à marche vue » (écran tactile)



OS.ACK-[L23.T].1 Pour acquitter le mode OS, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure OS.ACK-[L23.T].F1.



Figure OS.ACK-[L23.T].F1 : touche « Acquittement du mode à marche vue » (écran tactile)



OS.ACK-[L1.S].1 Pour acquitter le mode OS, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO08 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure OS.ACK-[L1.S].F1.



Figure OS.ACK-[L1.S].F1 : touche « Acquittement du mode On Sight » (touches de fonction)



OS.ACK-[L23.S].1 Pour acquitter le mode OS, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO08 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure OS.ACK-[L23.S].F1.



Figure OS.ACK-[L23.S].F1 : touche « Acquittement du mode On Sight » (touches de fonction)

OS.ACK-[L123].1 Lorsque le conducteur procède à l'acquittement ou que le train atteint le début d'une zone On Sight, le mode est commuté en mode OS.



OS.ACK-[L123].2 Si, lorsque le train se trouve dans la zone On Sight, le conducteur n'a pas acquitté la transition en mode OS dans les 5 secondes suivant la commutation en mode OS, la commande de frein de service est alors déclenchée.

La commande de freinage est relâchée dès que le conducteur procède à l'acquittement de la commutation en mode OS, sauf si celle-ci a été déclenchée pour d'autres raisons.



OS.ACK-[L123].3 Si lorsque le mode OS est activé, la vitesse du train est supérieure à la vitesse limite du mode OS, cela peut entraîner le déclenchement immédiat du freinage, et ce, que le conducteur ait procédé à l'acquittement ou pas.

OS.RUN CIRCULER EN MODE OS (RUN)

OS.RUN-[L123.N].1 Lorsque le mode On Sight est enclenché, le symbole de On Sight (MO07) s'affiche à l'écran :





MO07 : mode On Sight enclenché

Le conducteur doit :

- a) Marcher à vue (OS),
- b) respecter la vitesse autorisée établie par une valeur nationale.



OS.RUN-[L123].1 Le conducteur doit contrôler l'occupation de voie lors du mouvement du train, car une voie peut être occupée.

OS.RUN-[L123].2 S'il y a lieu, le conducteur doit saisir les informations de Voie en aval libre, tel qu'il est indiqué au paragraphe <u>OTH.TAF Voie</u> <u>en aval libre (TAF)</u>.





OS.RUN-[L123].3 Si le message « *Entrée en OS* » s'affiche à l'écran, le conducteur doit respecter les limitations de vitesse.



OS.RUN-[B32.L1.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but, ni (le cas échéant) les informations de planification. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L1.T].F1.



Figure OS.RUN-[B32.L1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



OS.RUN-[B32.L23.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but, ni (le cas échéant) les informations de planification. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L23.T].F1.



Figure OS.RUN-[B32.L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



OS.RUN-[B32.L1.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but, ni (le cas échéant) les informations de planification. Le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L1.S].F1.



Figure OS.RUN-[B32.L1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



OS.RUN-[B32.L23.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, ni la distance-but, ni la vitesse-but, ni (le cas échéant) les informations de planification. Le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L23.S].F1.



Figure OS.RUN-[B32.L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



OS.RUN-[B3M1.L1.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, la distance-but, la vitesse-but, ni (le cas échéant) la vitesse d'exécution. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L1.T].F1.



Figure OS.RUN-[B3M1.L1.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



OS.RUN-[B3M1.L23.T].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, la distance-but, la vitesse-but, ni (le cas échéant) la vitesse d'exécution. Toutefois, le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la section conçue à cet effet, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L23.T].F1.



Figure OS.RUN-[B3M1.L23.T].F1 : section « Afficher » et « Masquer » (écran tactile)



OS.RUN-[B3M1.L1.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, la distance-but, la vitesse-but, ni (le cas échéant) la vitesse d'exécution. Le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L1.S].F1.



Figure OS.RUN-[B3M1.L1.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



OS.RUN-[B3M1.L23.S].1 Par défaut, le DMI n'affiche pas la vitesse limite, la distance-but, la vitesse-but, ni (le cas échéant) la vitesse d'exécution. Le conducteur peut, s'il le souhaite, afficher ou masquer ces paramètres en pressant la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L23.S].F1.



Figure OS.RUN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Afficher » et « Masquer » (touches de fonction)



OS.RUN-[B32.L1.T].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L1.T].F2. La vitesse d'exécution, la distance-but et les informations de planification sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B32.L1.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (écran tactile)



OS.RUN-[B32.L23.T].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L23.T].F2. La vitesse d'exécution, la distancebut et les informations de planification sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B32.L23.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (écran tactile)



OS.RUN-[B32.L1.S].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L1.S].F2. La vitesse d'exécution, la distance-but et les informations de planification sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B32.L1.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (touches de fonction)



OS.RUN-[B32.L23.S].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B32.L23.S].F2. La vitesse d'exécution, la distancebut et les informations de planification sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B32.L23.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution », « Distance-but » et « Informations de planification » en mode OS (touches de fonction)



OS.RUN-[B3M1.L1.T].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L1.T].F2. La vitesse d'exécution et la distance-but sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B3M1.L1.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution » et « Distance-but » en mode OS (écran tactile)



OS.RUN-[B3M1.L23.T].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L23.T].F2. La vitesse d'exécution et la distance-but sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B3M1.L23.T].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution » et « Distance-but » en mode OS (écran tactile)



OS.RUN-[B3M1.L1.S].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L1.S].F2. La vitesse d'exécution et la distance-but sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B3M1.L1.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution » et « Distance-but » en mode OS (touches de fonction)



OS.RUN-[B3M1.L23.S].2 La vitesse autorisée est indiquée par un rectangle blanc et la vitesse-but par un rectangle gris, tel qu'illustré à la figure OS.RUN-[B3M1.L23.S].F2. La vitesse d'exécution et la distance-but sont quant à elles affichées comme dans les autres modes.



Figure OS.RUN-[B3M1.L23.S].F2 : « Vitesse autorisée », « Vitesse-but », « Vitesse d'exécution » et « Distance-but » en mode OS (touches de fonction)

OS.RUN-[L123].4 Le mode OS est désactivé lorsque la tête de train franchit la fin de la zone OS.



OS.RUN-[L123].5 Les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode OS :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le</u> <u>pupitre de conduite (CLS)</u>.
- c) Mode SH. Transition déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle</u> <u>du mode SH (MAN)</u>, soit automatiquement à la suite d'un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT).</u>
- d) Mode FS. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)</u>.
- e) Mode LS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LS.APP Approche d'une zone LS (APP)</u>.
- f) Mode SR. Transition déclenchée manuellement par le conducteur après avoir effectué une neutralisation, se reporter au paragraphe <u>OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>.
- g) Mode NL. Transition déclenchée manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>NL Mode Non-Leading</u> (<u>NL</u>).



- h) Mode UN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>UN –</u> <u>Mode Unfitted (UN)</u>. Cette transition permet également une transition de Niveau déclenchée soit par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau</u> <u>déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS</u> <u>Transitions de niveau (TRS)</u>.
- i) Mode TR. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.
- j) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF).</u>
- k) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.
- Mode SN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SN –</u> <u>National System (SN)</u>. Cette transition permet également une transition de Niveau déclenchée soit manuellement par le par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition</u> <u>de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- m)Mode RV. Transition déclenchée lorsque le conducteur acquitte le mode RV, se reporter au paragraphe <u>RV.ENT Entrée en mode</u> <u>RV (ENT)</u>.



SL – MODE SLEEPING (SL)

SL.1 Le mode Sleeping (SL) permet de gérer l'équipement ETCS embarqué d'un engin moteur asservi lorsque celui-ci est commandé à distance.

Étant donné qu'aucun conducteur n'est présent, aucune information n'est affichée sur le pupitre de conduite de l'engin en mode Sleeping. C'est pourquoi le(s) pupitre(s) de conduite de l'engin moteur en mode Sleeping doit(vent) demeurer isolé(s).

En mode SL, la notion de responsabilité du conducteur n'est pas pertinente.

En mode SL, l'engin moteur de tête prend en charge les mouvements du train.

SL.2 Les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode SL :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à l'activation du pupitre de conduite de l'engin moteur en mode Sleeping lorsque le train est en circulation, se reporter au paragraphe <u>SB.OPN Activer le pupitre de conduite (OPN)</u>.
- c) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



NL – MODE NON-LEADING (NL)

NL.1 Le mode Non-Leading (NL) permet de gérer l'équipement ETCS embarqué d'un engin moteur asservi n'étant pas attelé électriquement à l'engin moteur de tête (et donc, non commandé à distance), mais qui dispose de son propre conducteur. Cette opération d'exploitation est appelée double traction.



La vitesse du train est toujours affichée afin que le conducteur puisse la contrôler. Le conducteur doit exécuter les ordres de conditions de la voie qui s'affichent sur le DMI.

NL.2 Pour entrer en mode NL et exécuter un mouvement en double traction, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser, à l'arrêt, l'option Non-Leading de la fenêtre principale du DMI.





NL-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.T].F2.



Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



NL-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.T].F2.



Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



NL-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.S].F2.



Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



NL-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.S].F2.



Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)

NL.3 En conséquence, la fenêtre principale s'affiche.



NL-[B32.LON1.T].1 Le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B32.LON1.T].F1.



Figure NL-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)


NL-[B32.L23.T].1 Le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B32.L23.T].F1.



Figure NL-[B32.L23.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)



NL-[B32.LON1.S].1 le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche étiquetée Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B32.LON1.S].F1.



Figure NL-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)



NL-[B32.L23.S].1 le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche étiquetée Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B32.L23.S].F1.



Figure NL-[B32.L23.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)



NL-[B3M1.LON1.T].1 Le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure NL-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)



NL-[B3M1.L23.T].1 Le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B3M1.L23.T].F1.



Figure NL-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (écran tactile)



NL-[B3M1.LON1.S].1 le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche étiquetée Non-Leading, tel qu'illustré à la figure NL-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure NL-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)



NL-[B3M1.L23.S].1 le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit presser la touche étiquetée « Non-Leading », tel qu'illustré à la figure NL-[B3M1.L23.S].F1.



Figure NL-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Non-Leading » de la fenêtre principale (touches de fonction)

NL.4 La touche « Non-Leading » s'active afin d'entrer en mode NL lorsque toutes conditions suivantes sont remplies :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est SB/SH/FS/LS/SR/OS, ET
- c) l'ID conducteur et le niveau ERTMS/ETCS est valide, ET
- d) le signal d'entrée Non-Leading est reçu du sol.

NL.5 Dès que le conducteur presse la touche Non-Leading, la fenêtre principale se ferme et la fenêtre par défaut s'affiche.



Une fois entré en mode NL et lorsque le symbole de Non-Leading (MO12, affiché dans la section B7) s'affiche au DMI, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit confirmer au conducteur de l'engin moteur de tête que l'engin moteur Non-Leading se trouve en mode NL.



MO12 : Non-Leading

NL-[N].1 Le mouvement en double traction doit s'effectuer conformément aux règles non harmonisées.

NL.6 Pour sortir du mode NL lorsque le train est à l'arrêt, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit :

- a) Actionner les freins,
- b) confirmer au conducteur de l'engin moteur de tête que l'engin de traction Non-Leading ne se trouve plus en mode NL.

Lorsque le conducteur actionne les freins, le signal d'entrée Non-Leading cesse d'être reçu et, en conséquence, la transition en mode SB est déclenchée ((se reporter au paragraphe <u>SB – Stand By (SB)</u>).



NL.7 Outre la transition susmentionnée (c.-à-d., NL \rightarrow SB, lorsque le signal d'entrée Non-Leading cesse d'être reçu), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode NL:

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR).</u>
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS).</u>
- c) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



UN – MODE UNFITTED (UN)

UN-[L0].1 Le mode Unfitted (UN) permet au train de circuler :

- a) Dans des zones n'étant équipées d'aucun équipement ERTMS/ETCS au sol ni d'aucun système national de contrôle des trains.
- b) ou dans des zones équipées d'un équipement ERTMS/ETCS au sol et/ou d'un système national de contrôle des trains, mais dans lesquelles ni l'équipement au sol ni le(s) système(s) national(aux) de contrôle des trains ne prennent actuellement en charge la surveillance de l'exploitation.

Dans ce mode, la vitesse du train est toujours affichée et le conducteur est entièrement responsable des mouvements du train. Le conducteur doit respecter la signalisation latérale en place.

UN-[L0.N].1 Lorsque le symbole de la demande d'acquittement du mode Unfitted (MO17) est affichée dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter le mode UN conformément aux règles non harmonisées.



MO17 : Acquittement de Unfitted







UN-[L0.T].1Pour acquitter le mode UN, le conducteur doit presser touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure UN-[L0.T].F1.



Figure UN-[L0.T].F1 : touche « Acquittement du mode Unfitted » (écran tactile)



UN-[L0.S].1 Pour acquitter le mode UN, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole MO17 affiché dans un cadre clignotant, tel qu'il est illustré à la figure UN-[L0.S].F1.



Figure UN-[L0.S].F1 : touche « Acquittement du mode Unfitted » (touches de fonction)

UN-[L0.N].2 Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées lorsque le symbole de Unfitted (MO16) est affiché à l'écran.



MO16 : Unfitted

UN-[L0.T].2 La figure UN-[L0.T].F2 offre une illustration de l'affichage de la DMI lorsque le mode UN est enclenché :





Figure UN-[L0.T].F2 : mode UN enclenché (écran tactile)



FS.RUN-[LO.S].2 La figure UN-[LO.S].F2 offre une illustration de l'affichage de la DMI lorsque le mode UN est activé :



Figure UN-[L0.S].F2 : mode UN activé (touches de fonction)



UN-[L0].2 Les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode UN :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS).</u>
- c) Mode SH. Transition déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle</u> <u>du mode SH (MAN)</u>, soit automatiquement à la suite d'un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)</u>.
- d) Mode FS. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)</u>. Cette transition permet également une transition en niveau 1, 2 ou 3, déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur</u> (DRV), soit par un par un par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau</u> (<u>TRS</u>).
- e) Mode LS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LS.APP Approche d'une zone LS (APP)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau 1, 2 ou 3 déclenchée par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS).</u>
- f) Mode SR. Transition en Niveau 1, 2 ou 3 lorsque la fonction « Neutraliser » est activée, se reporter au paragraphe <u>OVR.RUL</u> <u>Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>. Cette transition



permet également une transition en niveau 1, 2 ou 3, déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur</u> (DRV), soit par un par un par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau</u> (TRS).

- g) Mode OS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>OS.APP Approche d'une zone OS (APP)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau 1, 2 ou 3 déclenchée par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- h) Mode TR. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.
- i) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF)</u>.
- j) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



k) Mode SN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SN –</u> <u>National System (SN)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau NTC déclenchée soit manuellement par le par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV</u> <u>Transition de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS).</u>



TR – TRIP/POST TRIP (TR)

TR.1 Le mode Trip (TR) s'active lorsqu'un événement (situation dangereuse) entraîne le train trip. La transition en mode Trip peut se faire depuis les modes FS, LS, OS, SR, SB, SH, SN ou UN, lorsque l'une des conditions de Trip est remplie.

Le conducteur est informé de l'événement ayant entraîné le train trip.

En mode Trip, le conducteur n'est pas responsable des mouvements du train.

TR.MSR MESURES IMMEDIATES (MSR)

TR.MSR.1 Le mode de Trip est indiqué au conducteur au moyen du symbole de Trip (MO04).



MO04 : Trip

Lorsque le symbole de Trip (MO04) est affiché à l'écran, le conducteur doit présumer qu'il se trouve en situation dangereuse et, en conséquence, prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter ou limiter les conséquences de cette situation.

Dès que le train est à l'arrêt et que le symbole d'acquittement du mode Trip (MO05) s'affiche dans un cadre clignotant, le conducteur doit alors acquitter le symbole.



MO05 : Acquittement de Trip





TR.MSR-[B3M1] Une fois que le conducteur a acquitté le mode TR, le message texte indiquant la raison du Trip cesse d'être affiché.

TR.MSR-[LON1.T].1 Pour acquitter le mode Trip, le conducteur doit presser la touche gisignalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure TR.MSR-[LON1.T].F1.



Figure TR.MSR-[LON1.T].F1 : touche « Acquittement de Trip » (écran tactile)



TR.MSR-[L23.T].1 Pour acquitter le mode Trip, le conducteur doit presser la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure TR.MSR-[L23.T].F1.



Figure TR.MSR-[L23.T].F1 : touche « Acquittement de Trip » (écran tactile)



TR.MSR-[LON1.S].1 Pour acquitter le mode Trip, le conducteur doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Trip, tel qu'illustré à la figure TR.MSR-[LON1.S].F1. La touche d'acquittement du symbole de Trip (MO05) et la touche « Ack » sont affichées dans un cadre clignotant.



Figure TR.MSR-[LON1.S].F1 : touche « Acquittement de Trip » (touches de fonction)



TR.MSR-[L23.S].1 Pour acquitter le mode Trip, le conducteur doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Trip, tel qu'illustré à la figure TR.MSR-[L23.S].F1. La touche d'acquittement du symbole de Trip (MO05) et la touche « Ack » sont affichées dans un cadre clignotant.



Figure TR.MSR-[L23.S].F1 : touche « Acquittement de Trip » (touches de fonction)

TR.MSR-[L123].1 En Niveau d'ETCS 1, 2 ou 3, dès que le conducteur acquitte le mode Trip, le mode est immédiatement commuté en



mode Post Trip et le symbole de Trip (MO04) est remplacé par le symbole Post Trip (MO06, affiché dans la section B7).





MO06 : Post Trip

En mode PT, la commande de frein d'urgence est relâchée. Le conducteur est responsable, s'il y a lieu, des mouvements de refoulement du train.

En mode PT, le conducteur est toujours informé de l'événement ayant entraîné le déclenchement du freinage.

TR.MSR-[L123.N].1 Lorsque le symbole Post Trip (MO06) est affiché à l'écran et que, conformément aux règles non harmonisées, le conducteur décide de refouler le train/mouvement de manœuvre afin de minimiser l'impact du train trip, il doit :

- a) Relâcher le frein d'urgence, ET
- b) refouler le train/mouvement de manœuvre.

Une fois le mouvement de refoulement, et dès que le train/mouvement de manœuvre est à l'arrêt, le conducteur doit informer l'agent de circulation de la situation.

TR.MSR-[L123.N].2 La distance autorisée de refoulement est établie par une valeur nationale. Si, au cours du mouvement de refoulement, cette distance nationale n'est pas respectée, les freins sont actionnés.



TR.MSR-[L123].2 Si, lorsque le symbole Post Trip (MO06) est affiché à l'écran, aucun mouvement de refoulement n'est nécessaire, le conducteur est alors tenu d'informer l'agent de circulation de la situation.





TR.CON REDEMARRER UNE MISSION APRES UN TRAIN TRIP (CON)



TR.CON.1 Après un Trip, le conducteur ne doit continuer à circuler dans le même sens que s'il a reçu l'autorisation par instruction opérationnelle de la part de l'agent de circulation.



TR.CON-[N].1 Si aucun mouvement de train/manœuvre n'est nécessaire après un Trip, le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.

TR.CON-[LON].1 Si, lorsque le conducteur acquitte le mode de Trip, le niveau d'ETCS établi est Niveau 0 ou NTC et les informations de train enregistrées ne sont pas valides, le mode est alors directement commuté en mode Shunting, se reporter au paragraphe <u>SH.RUN</u> <u>Circuler en mode SH (RUN).</u>

En conséquence, le symbole de Trip (MO04) est remplacé par le symbole de Shunting (MO01, affiché dans la section B7).



MO01 : Shunting



TR.CON-[L0].1 Si, lorsque le conducteur acquitte le mode Trip, le niveau d'ETCS établi est Niveau 0 ou NTC et les informations de train enregistrées sont valides, le mode est alors directement commuté en mode Unfitted, se reporter au paragraphe <u>UN – Mode Unfitted (UN)</u>. En conséquence, le symbole de mode Trip (MO04) est remplacé par le symbole de mode Unfitted (MO16, affiché dans la section B7).



MO16 : Unfitted

TR.CON-[LN.V].1 Si, après avoir acquitté le mode de Trip, le niveau d'ETCS établi est le Niveau NTC et les informations de train enregistrées sont valides, le mode est directement commuté en mode National System, se reporter au paragraphe <u>SN – National</u> <u>System (SN).</u>

En conséquence, le symbole de Trip (MO04) est remplacé par le symbole de National System (MO19, en Niveau NTC, l'emplacement du symbole n'est pas précisé).



MO19 : National System

TR.CON-[L123].1 Pour poursuivre la circulation en niveau d'ETCS 1, 2 ou 3, le conducteur doit recevoir l'instruction européenne 2 ainsi que toutes les autres instructions supplémentaires de la part de l'agent de circulation. Selon les mouvements à réaliser, le conducteur doit presser Start ou Shunting et suivre les indications de l'instruction européenne 2.



TR.CON-[B32.L1.T].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut de la DMI, tel qu'il est illustré à la figure TR.CON-[B32.L1.T].F1.



Figure TR.CON-[B32.L1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



TR.CON-[B32.L23.T].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L23.T].F1.



Figure TR.CON-[B32.L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



TR.CON-[B32.L1.S].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L1.S].F1.



Figure TR.CON-[B32.L1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



TR.CON-[B32.L23.S].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L23.S].F1.



Figure TR.CON-[B32.L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



TR.CON-[B3M1.L1.T].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L1.T].F1.



Figure TR.CON-[B3M1.L1.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



TR.CON-[B3M1.L23.T].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L23.T].F1.



Figure TR.CON-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



TR.CON-[B3M1.L1.S].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L1.S].F1.



Figure TR.CON-[B3M1.L1.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



TR.CON-[B3M1.L23.S].1 Pour accéder aux touches Start ou Shunting, le conducteur doit premièrement accéder à la fenêtre principale en pressant la touche Main de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L23.S].F1.



Figure TR.CON-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



TR.CON-[B32.L1.T].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L1.T].F2.



Figure TR.CON-[B32.L1.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



TR.CON-[B32.L23.T].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L23.T].F2.



Figure TR.CON-[B32.L23.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



TR.CON-[B32.L1.S].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L1.S].F2.



Figure TR.CON-[32.L1.S].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)


TR.CON-[B32.L23.S].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B32.L23.S].F2.



Figure TR.CON-[B32.L23.S].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



TR.CON-[B3M1.L1.T].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L1.T].F2.



Figure TR.CON-[B3M1.L1.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



TR.CON-[B3M1.L23.T].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L23.T].F2.



Figure TR.CON-[B3M1.L23.T].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (écran tactile)



TR.CON-[B3M1.L1.S].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L1.S].F2.



Figure TR.CON-[B3M1.L1.S].F2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)



TR.CON-[B3M1.L23.S].2 La fenêtre principale s'affiche avec les touches Start et Shunting, tel qu'illustré à la figure TR.CON-[B3M1.L23.S].2.



Figure TR.CON-[B3M1.L23.S].2 : touches « Start » et « Shunting » de la fenêtre principale (touches de fonction)

TR.CON-[L123].2 La touche Start s'active lorsque toutes conditions suivantes sont remplies :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est Post Trip, ET
- c) les données de train sont valides, ET
- d) le niveau ERTMS/ETCS est 1, 2 ou 3, ET
- e) une session de communication est établie, ET
- f) aucun arrêt d'urgence en attente n'est enregistré à bord.



TR.CON-[L123].3 La touche Shunting s'active lorsque toutes conditions suivantes sont remplies :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est Post Trip, ET
- c) le niveau ERTMS/ETCS est 1, 2 ou 3, ET
- d) une session de communication est établie, ET
- e) aucun arrêt d'urgence en attente n'est enregistré à bord.

TR.CON-[L1].1 Si le conducteur sélectionne Start en Niveau 1, il sera alors invité à entrer en mode Staff Responsible.

Pour ce faire, le conducteur doit suivre les instructions décrites au paragraphe <u>SR.ACK Acquittement du mode SR (</u>ACK).

TR.CON-[L23].1 Si le conducteur sélectionne Start en Niveau 2 ou 3, le RBC peut alors lui proposer les options suivantes :

- a) Mode SR: si le conducteur est invité à entrer en mode Staff Responsible (SR), il doit alors suivre les instructions décrites au paragraphe <u>SR.ACK Acquittement du mode SR (</u>ACK).
- b) Mode FS : si le RBC envoie une MA pour mode FS, la transition en mode FS est automatiquement déclenchée, se reporter au paragraphe <u>FS – Full Supervision (FS)</u>.
- c) Mode OS/LS/HS : si le conducteur est invité à entrer en mode OS/LS/SH, il doit alors suivre les instructions décrites aux paragraphes : <u>OS.ACK Acquittement du mode OS (ACK)</u>, <u>LS.ACK</u> <u>Acquittement du mode LS (ACK)</u> et <u>SH.AUT Entrée automatique en</u> <u>mode SH (AUT)</u>, respectivement.

TR.CON-[L123].4 Si le conducteur sélectionne Shunting, il doit alors suivre les instructions décrites au paragraphe <u>SH.MAN Entrée</u> manuelle du mode SH (MAN).

 \triangle

TR.CON-[L23].2 Si en niveau d'ETCS 2 ou 3, à un quelconque moment de la procédure, le message « *Erreur de communication* » s'affiche, le



conducteur est alors tenu de le communiquer à l'agent de circulation et de prendre les mesures requises pour franchir un EOA, se reporter au paragraphe <u>OVR – Autorisation de franchir un EOA (OVR).</u>

TR.CON.2 En mode Trip, la désactivation du pupitre de conduite n'entraîne aucun changement de mode. Lorsque le pupitre de conduite est désactivé, aucune interaction avec le conducteur n'est possible hormis l'isolement de l'équipement ETCS embarqué

TR.CON-[N].2 Lorsqu'un mouvement de manœuvre subit un Train Trip suite au franchissement d'une frontière donnée d'une zone de manœuvre, le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.

TR.CON-[L23].3 En niveau d'ETCS 2 ou 3, et en mode PT, si une perte de communication ouverte survient, le conducteur peut presser « Neutraliser » si les conditions décrites à la procédure expliquée au paragraphe <u>OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u> sont remplies.



TR.CON.3 Outre les transitions susmentionnées (c.-à-d., TR \rightarrow SH, UN, SN et PT \rightarrow SH, FS, LS, SR, OS), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis les modes TR et PT :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS)</u>.
- c) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF).</u>
- d) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



SF – SYSTEM FAILURE (SF)

SF.1 Le mode System Failure (SF) s'active en cas de défaillance susceptible de compromettre la sécurité. En mode SF, le conducteur n'assume aucune responsabilité.

SF-[N].1 Lorsque le symbole de défaillance de système (MO18, affiché dans la section B7) s'affiche à l'écran, le conducteur doit informer l'agent circulation.





MO18 : System Failure

Dans ce cas, le conducteur doit alors appliquer les règles non harmonisées.

SF-[V].1 Si le symbole de System Failure (MO18) ne peut pas être affiché au DMI, le mode SF est toutefois indiqué par d'autres moyens (par ex., écran noir, écran gelé, témoin lumineux dédié à cet effet, signal sonore, etc.).

SF.2 Les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode SF :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



IS – ISOLATION (IS)



IS.1 Le mode Isolation (IS) permet d'isoler physiquement l'équipement ETCS embarqué des freins et autres équipements/systèmes embarqués.

Le conducteur est responsable de l'isolement de l'équipement ETCS embarqué.

IS.ENT ENTREE EN MODE ISOLATION (ENT)

IS.ENT-[V].1 Le DMI dispose de divers moyens permettant au conducteur d'entrer en mode Isolation lorsque cela s'avère nécessaire.

Chaque train possède sa propre méthode d'entrée en mode Isolation.

En outre, la méthode utilisée pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué est isolé est également propre à chaque train.

IS.EXT SORTIR DU MODE ISOLATION (EXT)

IS.EXT-[V].1 Une procédure opérationnelle particulière est requise pour pouvoir sortir du mode Isolation. Cette procédure permet de s'assurer que l'équipement ETCS embarqué n'est remis en service que lorsqu'il a été prouvé que la sécurité d'exploitation est pleinement garantie.



SN – NATIONAL SYSTEM (SN)

SN-[LN.N].1 Le mode National System (SN) dépend du système national utilisé.

En mode SN, la responsabilité qu'assume le conducteur dépend de chaque système national.

SN-[LN.N].2 Lorsque le symbole d'acquittement du mode National System (MO20, affiché dans la section C1) est affiché dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter le mode SN conformément aux règles non harmonisées.



MO20 : acquittement de National System

SN-[LN.N].3 Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées lorsque le symbole de National System (MO19, en Niveau NTC, l'emplacement n'est pas précisé) est affiché à l'écran.



MO19 : National System

SN-[LN].1 Les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode SN :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SB. Transition déclenchée à la désactivation du pupitre de conduite, se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS)</u>.







- c) Mode SH. Transition déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>SH.MAN Entrée manuelle</u> <u>du mode SH (MAN)</u>, soit automatiquement à la suite d'un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>SH.AUT Entrée automatique en mode SH (AUT)</u>.
- d) Mode FS. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>FS.RUN Circuler en mode FS (RUN)</u>. Cette transition permet également une transition en niveau 1, 2 ou 3, déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur</u> (DRV)<u>DRV</u>, soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- e) Mode LS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LS.APP Approche d'une zone LS (APP)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau 1, 2 ou 3 déclenchée par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.



- f) Mode SR. Transition en Niveau 1, 2 ou 3 lorsque la fonction « Neutraliser » est activée, se reporter au paragraphe <u>OVR.RUL</u> <u>Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>. Cette transition permet également une transition en niveau 1, 2 ou 3, déclenchée soit manuellement par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur</u> (DRV), soit par un par un par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau</u> (<u>TRS</u>).
- g) Mode OS. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>OS.APP Approche d'une zone OS (APP)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau 1, 2 ou 3 déclenchée par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS).</u>
- h) Mode UN. Transition déclenchée habituellement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>UN –</u> <u>Mode Unfitted (UN)</u>. Cette transition permet également une transition en Niveau O déclenchée soit par le conducteur, se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau</u> <u>déclenchée par le conducteur</u> (DRV), soit par un ordre envoyé par l'équipement au sol <u>LTR.TRS Transitions de niveau (TRS)</u>.
- i) Mode TR. Transition déclenchée automatiquement par un ordre envoyé par l'équipement au sol, se reporter au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.
- j) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF)</u>.
- k) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT)</u>.



RV – REVERSING (RV)

RV-[L123].1 Le mode Reversing (RV) permet au conducteur de modifier le sens de marche du train, en supervisant le train depuis la même cabine.

Ce mode permet au conducteur d'échapper à une situation dangereuse et de déplacer le train vers un lieu plus sûr le plus rapidement possible.

Le conducteur ne peut déclencher le mode RV qu'après avoir reçu une indication de l'équipement au sol. Le mouvement en marche arrière est défini par une distance maximale et une vitesse limite, également transmises par l'équipement au sol.

Dans ce cas, la vitesse du train, la vitesse autorisée et la distance à parcourir restante sont toujours affichées pour garantir une surveillance adéquate du mouvement en marche arrière dans le sens opposé à l'orientation du train.

RV.ENT ENTREE EN MODE RV (ENT)

RV.ENT-[L123].1 Une fois le train à l'arrêt, le conducteur est informé qu'il peut entrer en mode Reversing lorsque le symbole d'autorisation de Reversing (ST06) s'affiche à l'écran. Le symbole ST06 indique au conducteur que le train se trouve sur une zone de Reversing.



ST06 : Reversing autorisé



RV.ENT-[L1.T].1 La figure RV.ENT-[L1.T].F1 offre une illustration de l'affichage sur le DMI de l'annonce de Reversing autorisé.



Figure RV.ENT-[L1.T].F1 : symbole de Reversing autorisé (écran tactile)



RV.ENT-[L23.T].1 La figure RV.ENT-[L23.T].F1 offre une illustration de l'affichage au DMI de l'annonce de Reversing autorisé.



Figure RV.ENT-[L23.T].F1 : symbole de Reversing autorisé (écran tactile)



RV.ENT-[L1.S].1 La figure RV.ENT-[L1.S].F1 offre une illustration de l'affichage auDMI de l'annonce de Reversing autorisé.



Figure RV.ENT-[L1.S].F1 : symbole de Reversing autorisé (touches de fonction)



RV.ENT-[L23.S].1 La figure RV.ENT-[L23.S].F1 offre une illustration de l'affichage au DMI de l'annonce de Reversing autorisé.



Figure RV.ENT-[L23.S].F1 : symbole de Reversing autorisé (touches de fonction)

RV.ENT-[L123.V].1 Si, lorsque le symbole de Reversing autorisé (ST06) est affiché à l'écran, le train doit circuler en marche arrière dans une zone de refoulement d'urgence, le conducteur doit alors indiquer à l'équipement ETCS embarqué son intention d'exécuter une marche arrière (par ex., sélecteur de direction sur position marche arrière).



RV.ENT-[L123].2 Lorsque le symbole d'acquittement du mode Reversing (MO15) est affiché dans un cadre clignotant, cela indique que l'équipement ETCS embarqué a détecté l'intention du conducteur d'exécuter une marche arrière. Si le train doit exécuter un mouvement en marche arrière dans une zone de refoulement d'urgence, le conducteur doit alors acquitter la transition en mode RV.



MO15 : acquittement de Reversing



RV.ENT-[L1.T].2 Pour acquitter le mode RV, le conducteur doit presser la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'il est illustré à la figure RV.ENT-[L1.T].F2.



Figure RV.ENT-[L1.T].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (écran tactile)



RV.ENT-[L23.T].2 Pour acquitter le mode RV, le conducteur doit presser la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure RV.ENT-[L23.T].F2.



Figure RV.ENT-[L23.T].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (écran tactile)



RV.ENT-[L1.S].2 Pour acquitter le mode RV, le conducteur doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole RV (MO15) affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure RV.ENT-[L1.S].F2.



Figure RV.ENT-[L1.S].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (touches de fonction)



RV.ENT-[L23.S].2 Pour acquitter le mode RV, le conducteur doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole RV (MO15) affiché dans un cadre clignotant, tel qu'il est illustré à la figure RV.ENT-[L23.S].F2.



Figure RV.ENT-[L23.S].F2 : touche « Acquittement de Reversing » (touches de fonction)

RV.ENT-[L123].3 Lorsque le conducteur procède à l'acquittement, la transition en mode RV a lieu.



RV.RUN CIRCULER EN MODE RV (RUN)

RV.RUN-[L123.N].1 Lorsque le symbole de Reversing (MO14) est affiché à l'écran, le conducteur doit refouler le train conformément aux règles non harmonisées.



MO14 : Reversing

RV.RUN-[L123].1 Par ailleurs, lorsque le symbole de Reversing (MO14) est affiché à l'écran, le conducteur doit respecter la vitesse maximale du mode RV.

Lors du mouvement du train, il incombe au conducteur de respecter la distance de refoulement indiquée.

En mode RV, la distance autorisée et la vitesse maximale de circulation en Reversing peuvent, s'il y a lieu, être modifiées par l'équipement au sol. Dans ce cas, les informations affichées au DMI sont rafraichies.

RV.RUN-[L123].2 HAS NOT BEEN TRANSLATED





RV.RUN-[L1.T].1 La figure RV.RUN-[L1.T].F1 offre une illustration de la façon dont sont affichées au DMI la distance autorisée et la vitesse maximale de circulation en Reversing.



Figure RV.RUN-[L1.T].F1 : indication de la vitesse maximale et distance autorisée du mode de circulation RV (écran tactile)



RV.RUN-[L23.T].1 La figure RV.RUN-[L23.T].F1 offre une illustration de la façon dont sont affichées au DMI la distance autorisée et la vitesse maximale de circulation en Reversing.



Figure RV.RUN-[L23.T].F1 : indication de la vitesse maximale et distance autorisée du mode de circulation RV (écran tactile)



RV.RUN-[L1.S].1 La figure RV.RUN-[L1.S].F1 offre une illustration de la façon dont sont affichées au DMI la distance autorisée et la vitesse maximale de circulation en Reversing.



Figure RV.RUN-[L1.S].F1 : indication de la vitesse maximale et distance autorisée du mode de circulation RV (touches de fonction)



RV.RUN-[L23.S].1 La figure RV.RUN-[L23.S].F1 offre une illustration de la façon dont sont affichées au DMI la distance autorisée et la vitesse maximale de circulation en Reversing.



Figure RV.RUN-[L23.S].F1 : indication de la vitesse maximale et distance autorisée du mode de circulation RV (touches de fonction)

RV.RUN-[L123].2 Si en RV, le conducteur dépasse la distance autorisée, le frein est déclenché et le message texte « *Distance RV dépassée* » s'affiche à l'écran. Le conducteur doit :

a) informer l'agent de circulation de la situation,

b) acquitter la commande de freinage à l'arrêt si la distance autorisée en RV n'a pas été étendue,

c) relâcher le frein.



Page 496 / 777



RV.RUN-[L1.T].2 La figure RV.RUN-[L1.T].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI lorsque la distance autorisée de circulation en RV est dépassée et, par conséquent, la commande de freinage est déclenchée et le message texte « *Distance RV dépassée* » s'affiche.



Figure RV.RUN-[L1.T].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (écran tactile)



RV.RUN-[L23.T].2 La figure RV.RUN-[L23.T].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI lorsque la distance autorisée de circulation en RV est dépassée et, par conséquent, la commande de freinage est déclenchée et le message texte « *Distance RV dépassée* » s'affiche.



Figure RV.RUN-[L23.T].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (écran tactile)



RV.RUN-[L1.S].2 La figure RV.RUN-[L1.S].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI lorsque la distance autorisée de circulation en RV est dépassée et, par conséquent, la commande de freinage est déclenchée et le message texte « *Distance RV dépassée* » s'affiche.



Figure RV.RUN-[L1.S].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (touches de fonction)



RV.RUN-[L23.S].2 La figure RV.RUN-[L23.S].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI lorsque la distance autorisée de circulation en RV est dépassée et, par conséquent, la commande de freinage est déclenchée et le message texte « *Distance RV dépassée* » s'affiche.



Figure RV.RUN-[L23.S].F2 : affichage de la commande de freinage et du message texte « Distance RV dépassée » (touches de fonction)



RV.RUN-[L1.T].3 Pour acquitter la commande de freinage, le conducteur doit presser la touche **Signalée par un cadre clignotant**, tel qu'illustré à la figure RV.RUN-[L1.T].F3.



Figure RV.RUN-[L1.T].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)



RV.RUN-[L23.T].3 Pour acquitter la commande de freinage, le conducteur doit presser la touche **Signalée par un cadre clignotant**, tel qu'illustré à la figure RV.RUN-[L23.T].F3.



Figure RV.RUN-[L23.T].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)



RV.RUN-[L1.S].3 Pour acquitter la commande de freinage, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole de commande de freinage (ST01) affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure RV.RUN-[L1.S].F3.



Figure RV.RUN-[L1.S].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)



RV.RUN-[L23.S].3 Pour acquitter la commande de freinage, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole de commande de freinage (ST01) affiché dans un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure RV.RUN-[L23.S].F3.



Figure RV.RUN-[L23.S].F3 : touche « Acquittement de commande de freinage » (écran tactile)


RV.EXT SORTIE DU MODE RV (EXT)



RV.EXT-[L123].1 Une fois le mouvement en marche arrière du train terminé et le train à l'arrêt, le conducteur doit informer l'agent circulation de la situation. Si aucun autre mouvement RV n'est nécessaire, le conducteur doit désactiver le pupitre de conduite pour sortir du mode RV. Le mode passe alors en mode « Stand By », se reporter au paragraphe <u>SB – Stand By (SB)</u>.

RV.EXT-[L123].2 Outre la transition susmentionnée (c.-à-d., RV → SB), les transitions de mode suivantes peuvent également être déclenchées depuis le mode RV :

- a) Mode NP. Transition déclenchée lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis sous tension, se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS</u> <u>embarqué (PWR)</u>.
- b) Mode SF. Transition déclenchée automatiquement en cas de défaillance, se reporter au paragraphe <u>SF System Failure (SF).</u>
- c) Mode IS. Transition déclenchée lorsque le conducteur isole l'équipement ETCS embarqué, se reporter au paragraphe <u>IS.ENT</u> <u>Entrée en mode Isolation (ENT).</u>



LTR - ENTREE ET CIRCULATION EN NIVEAU (LTR)

LTR.LEV NIVEAUX (LEV)

LTR.LEV.LO CIRCULER EN NIVEAU 0 (LO)

LTR.LEV.LO-[LO].1 Le Niveau O permet la circulation des trains équipés d'un système ETCS sur les lignes équipées d'un système ETCS ou d'un système national ou sur les lignes équipées d'un système ETCS ou d'un système national où la surveillance de l'exploitation par ces systèmes n'est pas possible.

En Niveau O, les autorisations de mouvement sont fournies au conducteur par la signalisation latérale ou d'autres moyens de signalisation. Le train circule sans aucun système de contrôle des trains.

L'équipement ETCS embarqué ne prend en charge que le contrôle de la vitesse maximale par conception du train et de la vitesse maximale autorisée.

La vitesse est la seule information de surveillance affichée au DMI.

En Niveau O, les données du train doivent être saisies afin d'éviter que le train n'ait à s'arrêter au niveau d'une transition de niveau dans une zone équipée d'un système ETCS.



LTR.LEV.LO-[LO.N].1 Lorsque le train circule en Niveau O, le symbole de niveau O (LEO1, affiché dans la section C8) est affiché sur la DMI. Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.



LE01 : Niveau 0 (Level 1)

LTR.LEV.NTC CIRCULER EN MODE NTC (NTC)

LTR.LEV.NTC-[LN].1 Le Niveau NTC permet aux trains équipés d'un système ETCS de circuler sur les lignes équipées d'un système national de contrôle des trains et de la vitesse.

En Niveau NTC, la signalisation latérale peut s'avérer nécessaire, en fonction du niveau de performance et de fonctionnalité du système de signalisation national existant.

Les informations affichées au DMI dépendent de la fonctionnalité du système national existant.

En Niveau NTC, les données du train doivent être saisies afin d'éviter que le train n'ait à s'arrêter au niveau d'une transition de niveau.



LTR.LEV.NTC-[LN.N].1 Lorsque le train circule en Niveau NTC, le symbole de niveau NTC (LE02, en Niveau NTC l'emplacement n'est pas précisé) est affiché au DMI. Le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées. Le symbole LE02 affiché dépend du système national.



LE02 : niveau NTC (Level NTC)



LTR.LEV.L1 CIRCULER EN NIVEAU 1 (L1)

LTR.LEV.L1-[L1].1 Le Niveau 1 est une transmission ponctuelle basée sur le système de contrôle des trains devant être utilisé en superposition du système de signalisation existant.

Il permet une surveillance continue de la vitesse.

En Niveau 1, la signalisation latérale est nécessaire, sauf si une réouverture (in-fill) semi-continue est disponible.

Lorsqu'en Niveau 1 un signal s'ouvre (voie libre), un train en approche ne recevra les informations que lorsqu'il franchira le groupe de balises au niveau de ce signal. Par conséquent, le conducteur doit observer la signalisation latérale pour savoir quand procéder au franchissement. Le train doit donc être autorisé à se rapprocher du lieu d'arrêt en circulant à une vitesse inférieure à la vitesse d'exécution maximale.

LTR.LEV.L1-[L1].2 Lorsque le train circule en Niveau 1, le symbole de niveau 1 (LE03, affiché dans la section C8) est affiché au DMI. Dans ce cas, le conducteur doit appliquer les règles établies pour le Niveau 1.



LEO3 : niveau 1





LTR.LEV.L2 CIRCULER EN NIVEAU 2 (L2)

LTR.LEV.L2-[L2].1 Le Niveau 2 est un système de contrôle des trains par radio utilisé en superposition du système de signalisation existant.

Il permet une surveillance continue de la vitesse.

En Niveau 2, la signalisation latérale peut être supprimée.

LTR.LEV.L2-[L2].2 Lorsque le train circule en Niveau 2, le symbole de niveau 2 (LE04, affiché dans la section C8) est affiché au DMI. Le conducteur doit appliquer les règles établies pour le Niveau 2.



LEO4 : niveau 2

LTR.LEV.L3 CIRCULER EN NIVEAU 3 (L3)

LTR.LEV.L3-[L3].1 Le Niveau 3 est un système de contrôle des trains commandé par radio.

Il permet une surveillance continue de la vitesse.

En Niveau 3, la signalisation latérale n'est pas nécessaire.

LTR.LEV.L3-[L3].2 Lorsque le train circule en Niveau 3, le symbole de niveau 3 (LE05, affiché dans la section C8) est affiché au DMI. Le conducteur doit appliquer les règles établies pour le Niveau 3.





LE05 : niveau 3



LTR.TRS TRANSITIONS DE NIVEAU (TRS)

LTR.TRS.1 Les transitions de niveau peuvent être déclenchées soit par l'équipement au sol, soit par le conducteur, tel qu'il est expliqué aux paragraphes suivants.

Lorsque la transition de niveau est déclenchée par l'équipement au sol, le conducteur reçoit l'annonce de transition de niveau, et s'il s'agit d'une transition de/en Niveau NTC ou depuis Niveau 0, le conducteur est alors invité à acquitter cette transition.

En mode NL, aucun acquittement n'est requis.

Si le conducteur ne procède pas à l'acquittement de la transition de niveau dans le délai imparti de 5 secondes, le frein de service est déclenché. Le frein de service est relâché dès que le conducteur acquitte la transition de niveau.



LTR.TRS-[N].1 Il convient de noter que la transition est déclenchée, et ce, même si aucun des niveaux commandés par l'équipement au sol n'est disponible sur l'équipement ETCS embarqué. Le conducteur doit alors appliquer la procédure prévue pour les situations dégradées.



LTR.TRS.TLO TRANSITION EN NIVEAU O DECLENCHEE PAR L'EQUIPEMENT AU SOL (TLO)



LTR.TRS.TLO-[TO.N].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone de Niveau 0 et que le symbole d'annonce de Niveau 0 s'affiche au DMI (LE06, affiché dans la section C1, sauf en ce qui concerne le Niveau NTC pour lequel l'emplacement n'est pas précisé), le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.



LE06 : annonce Niveau 0



LTR.TRS.TLO-[LN1.TO.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 0 (LE07) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 0 ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau 0 , tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TLO-[LN1.T0.T].F1.



Figure LTR.TRS.TLO-[LN1.T0.T].F1 : acquittement du Niveau 0 (écran tactile)



LTR.TRS.TLO-[L23.TO.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 0 (LE07) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 0 ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau 0 , tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TLO-[L23.T0.T].F1.



Figure LTR.TRS.TLO-[L23.T0.T].F1 : acquittement du Niveau 0 (écran tactile)



LTR.TRS.TLO-[LN1.TO.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 0 (LE07) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 0 ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau 0, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TLO-[LN1.TO.S].F1.



Figure LTR.TRS.TLO-[LN1.TO.S].F1 : acquittement du Niveau 0 (touches de fonction)



LTR.TRS.TLO-[L23.TO.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 0 (LE07) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 0 ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau 0, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TLO-[L23.T0.S].F1.



Figure LTR.TRS.TLO-[L23.T0.S].F1 : acquittement du Niveau 0 (touches de fonction)



LTR.TRS.TLO-[LN.TO].1 Lorsque le train sort d'une zone Niveau NTC pour entrer dans une zone Niveau 0, le conducteur doit respecter la vitesse maximale de la ligne de Niveau NTC.



LTR.TRS.NTC TRANSITION EN NIVEAU NTC DECLENCHEE PAR L'EQUIPEMENT AU SOL

LTR.TRS.NTC-[TN.N].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone de Niveau NTC et que le symbole d'annonce de Niveau NTC s'affiche au DMI (LE08, affiché dans la section C1, sauf en ce qui concerne le Niveau NTC pour lequel l'emplacement n'est pas précisé), le conducteur doit appliquer les règles non harmonisées.



LE08 : annonce Niveau NTC



LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau NTC (LE09) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau NTC ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau NTC \rightarrow mtc, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.T].F1.



Figure LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.T].F1 : acquittement du Niveau NTC (écran tactile)



LTR.TRS.NTC-[L23.TN.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau NTC (LE09) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau NTC ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau NTC → MTC, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.NTC-[L23.TN.T].F1.



Figure LTR.TRS.NTC-[L23.TN.T].F1 : acquittement du Niveau NTC (écran tactile)



LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau NTC (LE09) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau NTC ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau NTC, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.S].F1.



Figure LTR.TRS.NTC-[LON1.TN.S].F1 : acquittement du Niveau NTC (touches de fonction)



LTR.TRS.NTC-[L23.TN.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau NTC (LE09) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau NTC ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau NTC, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.NTC-[L23.TN.S].F1.



Figure LTR.TRS.NTC-[L23.TN.S].F1 : acquittement du Niveau NTC (touches de fonction)

LTR.TRS.NTC-[TN.V].1 L'abréviation correspondant au système national est affichée au lieu du texte « NTC ».



LTR.TRS.NTC-[L0.TN].1 Lorsque le train sort d'une zone Niveau 0 pour entrer dans une zone Niveau NTC, le conducteur doit respecter la vitesse maximale de la ligne non équipée.



LTR.TRS.TL1 TRANSITION EN NIVEAU 1 DECLENCHEE PAR L'EQUIPEMENT AU SOL (TL1)

LTR.TRS.TL1-[T1.V].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone de Niveau 1 et que le symbole d'annonce de Niveau 1 s'affiche au DMI (LE10, affiché dans la section C1, sauf en ce qui concerne le Niveau NTC pour lequel l'emplacement n'est pas précisé), le conducteur doit se préparer à appliquer les règles établies pour le Niveau 1.



LE10 : annonce Niveau 1



LTR.TRS.TL1-[LN.T1.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 1 (LE11) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 1 ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau 1 . , tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TL1-[LN.T1.T].F1.



Figure LTR.TRS.TL1-[LN.T1.T].F1 : acquittement du Niveau 1 (écran tactile)



LTR.TRS.TL1-[LN.T1.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 1 (LE11) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 1 ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau 1, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TL1-[LN.T1.S].F1.



Figure LTR.TRS.TL1-[LN.T1.S].F1 : acquittement du Niveau 1 (écran tactile)



LTR.TRS.TL1-[LON.T1].1 Lorsque le train sort d'une zone Niveau 0 ou Niveau NTC pour entrer dans une zone Niveau 1, le conducteur doit respecter les limitations de vitesse de la ligne non équipée ou de Niveau NTC.



LTR.TRS.TL1-[LON.T1].2 Si, lorsque la transition de Niveau 0 ou Niveau NTC vers Niveau 1 a lieu, aucune MA de Niveau 1 ni aucune description de voie n'est reçue avant ou à la frontière de la transition de niveau, le train est pris en charge (Train Trip) (se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u>).

LTR.TRS.TL2 TRANSITION EN NIVEAU 2 DECLENCHEE PAR L'EQUIPEMENT AU SOL (TL2)



LTR.TRS.TL2-[T2.V].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone de Niveau 2 et que le symbole d'annonce de Niveau 2 s'affiche au DMI (LE12, affiché dans la section C1, sauf en ce qui concerne le Niveau NTC pour lequel l'emplacement n'est pas précisé), le conducteur doit se préparer à appliquer les règles définies pour le Niveau 2.



LE12 : annonce Niveau 2



LTR.TRS.TL2-[LN.T2.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 2 (LE13) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 2 ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau 2 \longrightarrow 2, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TL2-[LN.T2.T].F1.



Figure LTR.TRS.TL2-[LN.T2.T].F1 : acquittement du Niveau 2 (écran tactile)



LTR.TRS.TL2-[LN.T2.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 2 (LE13) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 2 ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau 2, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TL2-[LN.T2.S].F1.



Figure LTR.TRS.TL2-[LN.T2.S].F1 : acquittement du Niveau 2 (touches de fonction)



LTR.TRS.TL2-[LON.T2].1 Lorsque le train sort d'une zone Niveau 0 ou Niveau NTC pour entrer dans une zone Niveau 2, le conducteur doit respecter les limitations de vitesse de la ligne non équipée ou de Niveau NTC.

LTR.TRS.TL2-[LON.T2].2 Si, lorsque la transition de Niveau 0 ou Niveau NTC vers Niveau 2 a lieu, aucune MA de Niveau 2 ni aucune description de voie n'est reçue avant ou à la frontière de la transition



de niveau, le train est pris en charge (Train Trip) lorsque celui-ci franchit la frontière (se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip</u> (TR)).

LTR.TRS.TL3 TRANSITION EN NIVEAU 3 DECLENCHEE PAR L'EQUIPEMENT AU SOL (TL3)



LTR.TRS.TL3-[T3.V].1 Lorsque le train se rapproche d'une zone de Niveau 3 et que le symbole d'annonce de Niveau 3 s'affiche au DMI (LE14, affiché dans la section C1, sauf en ce qui concerne le Niveau NTC pour lequel l'emplacement n'est pas précisé), le conducteur doit se préparer à appliquer les règles définies pour le Niveau 3.



LE14 : annonce Niveau 3



LTR.TRS.TL3-[LN.T3.T].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 3 (LE15) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 3 ; pour ce faire, il doit presser le symbole d'acquittement de Niveau 3 $\overrightarrow{}$, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TL3-[LN.T3.T].F1.



Figure LTR.TRS.TL3-[LN.T3.T].F1 : acquittement du Niveau 3 (écran tactile)



LTR.TRS.TL3-[LN.T3.S].1 Lorsque le symbole d'acquittement du Niveau 3 (LE15) s'affiche au DMI dans un cadre clignotant, le conducteur doit acquitter la transition en Niveau 3 ; pour ce faire, il doit presser la touche Ack d'acquittement du symbole de Niveau 3, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.TL3-[LN.T3.S].F1.



Figure LTR.TRS.TL3-[LN.T3.S].F1 : acquittement du Niveau 3 (touches de fonction)



LTR.TRS.TL3-[LON.T3].1 Lorsque le train sort d'une zone Niveau 0 ou Niveau NTC pour entrer dans une zone Niveau 3, le conducteur doit respecter les limitations de vitesse de la ligne non équipée ou de Niveau NTC.

LTR.TRS.TL3-[LON.T3].2 Si, lorsque la transition de Niveau 0 ou Niveau NTC vers Niveau 3 a lieu, aucune MA de Niveau 3 ni aucune description de voie n'est reçue avant ou à la frontière de la transition



de niveau, le train est pris en charge (Train Trip) lorsque celui-ci franchit la frontière (se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip</u> (TR)).

LTR.TRS.DRV TRANSITION DE NIVEAU DECLENCHEE PAR LE CONDUCTEUR (DRV)



LTR.TRS.DRV-[N].1 Pour déclencher/modifier et confirmer un niveau ERTMS/ETCS, le conducteur est tenu de se conformer aux conditions définies par les règles non harmonisées.

LTR.TRS.DRV.1 En exploitation normale, après le démarrage de la mission, le conducteur n'a pas à sélectionner un niveau d'ETCS (toutes les autres transitions de niveau se déclenchent automatiquement).

Toutefois, à l'arrêt, le conducteur peut modifier le niveau d'ETCS à partir de la fenêtre principale en cas de procédures opérationnelles de secours.

Les informations de niveau d'ETCS sont nécessaires pour tous les modes d'exploitation du train, sauf pour le mode « Veille ».



LTR.TRS.DRV-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre « Niveau » et pouvoir modifier les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.T].F2.



Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre « Niveau » et pouvoir modifier les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.T].F2.



Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre « Niveau » et pouvoir modifier les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.S].F2.



Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



LTR.TRS.DRV-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre « Niveau » et pouvoir modifier les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.S].F2.



Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)

LTR.TRS.DRV.2 En conséquence, la fenêtre principale s'affiche.



LTR.TRS.DRV-[B32.LON1.T].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B32.LON1.T].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[B32.L23.T].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B32.L23.T].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B32.L23.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[B32.LON1.S].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B32.LON1.S].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)



LTR.TRS.DRV-[B32.L23.S].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche étiquetée « Level » de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B32.L23.S].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B32.L23.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)



LTR.TRS.DRV-[B3M1.LON1.T].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.T].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.T].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (écran tactile)


LTR.TRS.DRV-[B3M1.LON1.S].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)



LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.S].1 Pour réintroduire ou confirmer les données de niveau d'ETCS, le conducteur doit presser la touche Level de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.S].F1.



Figure LTR.TRS.DRV-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Niveau » de la fenêtre principale (touches de fonction)

LTR.TRS.DRV.3 La touche « Level » s'active afin de modifier les données de niveau d'ETCS lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est SB, FS, LS, SR, OS, NL, UN, SN, ET
- c) l'ID de conducteur est valide.

LTR.TRS.DRV.4 La fenêtre « Niveau » apparaît pour que le conducteur puisse réintroduire/modifier le niveau d'ETCS.



LTR.TRS.DRV-[LON1.T.V].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux d'ETCS présentés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel illustré à la figure LEV-[LON1.T.V].F1.



Figure LEV-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[L23.T.V].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux d'ETCS présentés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[L23.T.V].F1.



Figure LEV-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Niveau » (écran tactile)



LTR.TRS.DRV-[LON1.S.V].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux d'ETCS présentés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[LON1.S.V].F1.



Figure LEV-[LON1.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)



LTR.TRS.DRV-[L23.S.V].1 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des niveaux d'ETCS présentés dans la liste de niveaux (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure LEV-[L23.S.V].F1.



Figure LEV-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Niveau » (touches de fonction)

LTR.TRS.DRV-[LON1].1 Après avoir introduit et confirmé les données de niveau, la fenêtre principale s'affiche afin que le conducteur puisse effectuer les actions suivantes si le niveau d'ETCS établi est le Niveau 0, Niveau 1 ou Niveau NTC.



LTR.TRS.DRV-[L23].1 Si, suite à la saisie et confirmation des données de Niveau 2 ou 3, au moins un terminal mobile est enregistré dans un réseau radio et les informations de contact de RBC sont valides, la fenêtre principale s'affiche avec toutes les touches activées et le symbole sablier (ST05) est également affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement attend une réponse du RBC.

LTR.TRS.DRV-[L23].2 Si, à la suite de la saisie et confirmation des données de Niveau 2 ou 3, aucun terminal mobile n'est enregistré dans un réseau radio et les informations de contact de RBC ne sont pas valides, le conducteur doit alors saisir à nouveau les données d'information radio. On trouvera au paragraphe <u>SB.RAD Saisir ou</u> <u>confirmer les informations radio (RAD)</u> les instructions à suivre pour réintroduire et reconfirmer les données d'informations radio.



LX – PASSAGES A NIVEAU (LX)

LX-[2021.L123].1 Lorsque le train se rapproche d'un passage à niveau (LX), le conducteur reçoit les informations lui indiquant que le passage à niveau est dépourvu de protection.

LX-[2021.L123].2 En mode FS, LS ou OS, lorsque le symbole de LX non protégé (LX01) s'affiche à l'écran, le conducteur doit suivre la règle 7 de l'Appendice B de la STI OPE.





LX01 : LX non protégé

LX-[2021.L1.T].1 La figure LX-[2021.L1.T].F1 offre une illustration de l'affichage au DMI du symbole de LX non protégé (LX01).



Figure LX-[2021.L1.T].F1 : symbole de LX non protégé (écran tactile)



LX-[2021.L23.T].1 La figure LX-[2021.L23.T].F1 offre une illustration de l'affichage au DMI du symbole de LX non protégé (LX01).



Figure LX-[2021.L23.T].F1 : symbole de LX non protégé (écran tactile)



LX-[2021.L1.S].1 La figure LX-[2021.L1.S].F1 offre une illustration de l'affichage au DMI du symbole de LX non protégé (LX01).



Figure LX-[2021.L1.S].F1 : symbole de LX non protégé (touches de fonction)



LX-[2021.L23.S].1 La figure LX-[2021.L23.S].F1 offre une illustration de l'affichage au DMI du symbole de LX non protégé (LX01).



Figure LX-[2021.L23.S].F1 : symbole de LX non protégé (touches de fonction)



LX-[2021.L123].3 Le symbole de LX non protégé (LX01) cesse d'être affiché à l'écran lorsque l'une des conditions suivantes est remplie : a) L'état du passage à niveaux devient LX protégé.

b) Le train franchit le passage à niveau.

LX-[2021.L123.N].1 En mode SR, lorsque le message texte « *Passages* à niveau non protégé » s'affiche au DMI, le conducteur doit suivre la règle 7 de l'Appendice B de la TSI OPE.



LX-[2021.L1.T].2 La figure LX-[2021.L1.T].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI, en mode SR, du message texte « *Passage à niveau non protégé* ».



Figure LX-[2021.L1.T].F2 : message texte « *Passage à niveau non protégé* » en mode SR (écran tactile)



LX-[2021.L23.T].2 La figure LX-[2021.L23.T].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI, en mode SR, du message texte « *Passage à niveau non protégé* ».



Figure LX-[2021.L23.T].F2 : message texte « *Passage à niveau non protégé* » en mode SR (écran tactile)



LX-[2021.L1.S].2 La figure LX-[2021.L1.S].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI, en mode SR, du message texte « *Passage à niveau non protégé* ».



Figure LX-[2021.L1.S].F2 : message texte « *Passage à niveau non protégé* » en mode SR (touches de fonction)



LX-[2021.L23.S].2 La figure LX-[2021.L23.S].F2 offre une illustration de l'affichage au DMI, en mode SR, du message texte « *Passage à niveau non protégé* ».



Figure LX-[2021.L23.S].F2 : message texte « Passage à niveau non protégé » en mode SR (touches de fonction)



TCK – ANNONCE DE CONDITIONS DE VOIE (TKC)

TKC-[L123].1 La fonction « Conditions de voie » permet d'informer le conducteur d'une condition de voie en aval du train.

TKC.PNT FRANCHIR UNE SECTION AVEC PANTOGRAPHE(S) EN POSITION ABAISSEE (PNT)

TKC.PNT-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon de ligne non alimenté devant être franchi avec le(s) pantographe(s) en position abaissée, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si l'abaissement du(es) pantographe(s), afin de pouvoir pénétrer dans ce tronçon non alimenté, se fait automatiquement ou manuellement :

 a) Lorsque le symbole TCO2 (affiché dans les section B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le(s) pantographe(s) sera(ont) automatiquement abaissé(s), sans qu'il ait à intervenir.



TC02 : abaissement automatique de pantographe(s)

 b) Lorsque le symbole TCO3 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit abaisser manuellement le(s) pantographe(s), en tenant compte de la position du(es) pantographe(s).



TC03 : abaissement manuel de pantographe(s)



TKC.PNT-[L123].1 Par ailleurs, en circulation sans MA, si le train passe par un panneau repère d'annonce d'abaissement de pantographe(s), le conducteur doit abaisser manuellement le(s) pantographe(s), en tenant compte de la position du(es) pantographe(s).



Figure TKC.PNT-[L123].F1 : panneau repère d'annonce d'abaissement de pantographe(s)

TKC.PNT-[L123].2 Après avoir abaissé le(s) pantographe(s), lorsque le symbole TC01 (affiché dans les sections B3/4/5) est affiché ou en circulation sans MA, si le train passe par un panneau de pantographe abaissé (figure TKC.PNT-[L123].F2), le conducteur doit alors maintenir le(s) pantographe(s) abaissé(s) sur le tronçon non alimenté.



TC01 : pantographe(s) en position abaissée



Figure TKC.PNT-[L123].F2 : panneau repère pantographe abaissé



TKC.PNT-[L123.V].2 Dès que le train atteint la fin du tronçon non alimenté, le conducteur est alors informé qu'il peut lever le(s) pantographe(s). Cette information indique également au conducteur si cette opération se fait automatiquement ou manuellement.

 a) Lorsque le symbole TCO4 (affiché dans les section B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le(s) pantographe(s) sera(ont) automatiquement levé(s), sans qu'il ait à intervenir.



TC04 : élévation automatique de pantographe(s)

b) Lorsque le symbole TC05 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il est autorisé à lever manuellement le(s) pantographe(s), en tenant compte de la position de(es) pantographe(s).



TC05 : élévation manuelle de pantographe(s)

TKC.PNT-[L123].3 Par ailleurs, en circulation sans MA, si le train passe par le panneau repère suivant, le conducteur est autorisé à lever le(s) pantographe(s), en tenant compte de la position du(es) pantographe(s).



Figure TKC.PNT-[L123].F3 : panneau repère pantographe élevé



TKC.PWR MODIFIER L'ALIMENTATION ELECTRIQUE (PWR)

TKC.PWR-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon de ligne au niveau duquel l'alimentation doit être modifiée, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si la modification de l'alimentation électrique se fait automatiquement ou manuellement :

 a) Lorsque l'un des symboles suivants (affichées dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique que l'alimentation électrique a été modifiée automatiquement et en conséquence les nouvelles spécifications de l'alimentation électriques s'affichent.



TC25 : modification automatique du nouveau système de traction, AC 25 kV 50 Hz



TC27 : modification automatique du nouveau système de traction, AC 15 kV 16,7 Hz



TC29 : modification automatique du nouveau système de traction, DC 3 kV



TC31 : modification automatique du nouveau système de traction, DC 1,5 kV



ETCS DRIVER'S HANDBOOK



TC33 : modification automatique du nouveau système de traction, DC 600/750 V

 b) Lorsque l'un des symboles suivants (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit modifier manuellement l'alimentation électrique en conséquence.



TC26 : modification manuelle du nouveau système de traction, AC 25 kV 50 Hz



TC28 : modification manuelle du nouveau système de traction, AC 15 kV 16,7 Hz



TC30 : modification manuelle du nouveau système de traction, DC 3 kV



TC32 : modification manuelle du nouveau système de traction, DC 1,5 kV



TC34 : modification manuelle du nouveau système de traction, DC 600/750 V



TKC.PWR-[L123.V].2 En outre, lorsque la ligne n'est pas équipée d'un système de traction,

a) si la modification du nouveau système de traction se fait automatiquement, le symbole TC23 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur.



TC23 : modification automatique du nouveau système de traction, la ligne n'est pas équipée d'un système de traction

b) ou si la modification du nouveau système doit se faire manuellement, le symbole TC24 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur.



TC24 : modification manuelle du nouveau système de traction, la ligne n'est pas équipée d'un système de traction



TKC.SWT FRANCHIR UN TRONÇON AVEC LE DISJONCTEUR PRINCIPAL OUVERT (SWT)

TKC.SWT-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon de ligne au niveau duquel le disjoncteur principal dot être ouvert, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si l'ouverture du disjoncteur principal se fait automatiquement ou manuellement :

a) Lorsque le symbole TCO6 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le disjoncteur principal est ouvert automatiquement sans qu'il ait à intervenir.



TC06 : annonce de section neutre pour ouverture automatique du disjoncteur principal

 b) Lorsque le symbole TC07 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit ouvrir manuellement le disjoncteur principal, en tenant compte de la position de(es) pantographe(s).



TC07 : annonce de section neutre pour ouverture manuelle du disjoncteur principal



TKC.SWT-[L123].1 Par ailleurs, en circulation sans MA, si le train passe par un panneau d'annonce de section neutre, le conducteur doit alors ouvrir manuellement le disjoncteur principal, en tenant compte de la position du(es) pantographe(s).



Figure TKC.SWT-[L123].F1 : panneau d'annonce de section neutre

TKC.SWT-[L123].2 Après avoir ouvert le disjoncteurprincipal, lorsque le symbole TC06 est affiché ou en circulation MA, si le train passe par un panneau de section neutre, le conducteur doit maintenir le disjoncteur principal ouvert.



Figure TKC.SWT-[L123].F2 : panneau de section neutre

TKC.SWT-[L123.V].2 Dès que le train atteint la fin du tronçon non alimenté avec le disjoncteur principal ouvert, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur que le disjoncteur principal peut à nouveau être fermé, automatiquement ou manuellement :

 a) Lorsque le symbole TC08 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le train a atteint la fin du tronçon non alimenté et que le disjoncteur principal a été automatiquement fermé.



TC08 : fermeture automatique du disjoncteur principal

b) Lorsque le symbole TC09 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il est autorisé à



fermer le disjoncteur principal, en tenant compte de la position du(es) pantographe(s).



TC09 : fermeture manuelle du disjoncteur principal

TKC.SWT-[L123].3 En circulation sans MA, si le train passe par un panneau de fin de section neutre, le conducteur est alors autorisé à fermer le disjoncteur principal, en tenant compte de la position du(es) pantographe(s).



Figure TKC.SWT-[L123].F3 : panneau de fin de section neutre



TKC.NST FRANCHIR UNE ZONE SANS ARRET (NST)

TKC.NST-[L123].1 Lorsque le symbole d'annonce de zone sans arrêt (TC11, affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le train se rapproche d'une zone dans laquelle il doit éviter d'effectuer un arrêt.



TC11 : annonce de zone sans arrêt

TKC.NST-[L123].2 Lorsque le symbole de zone sans arrêt (TC10, affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, le conducteur doit éviter de s'arrêter.



TC10 : zone sans arrêt



TKC.MAG FRANCHIR UN TRONÇON AVEC INHIBITION DE FREIN A PATIN MAGNETIQUE (MAG)

TKC.MAG-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon de ligne sur lequel le frein à patin magnétique ne peut pas être utilisé, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si le relâchement du frein à patin magnétique se fait automatiquement ou manuellement :

 a) Lorsque le symbole TC13 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le frein à patin magnétique est automatiquement relâché, sans qu'il ait à intervenir.



TC13 : annonce d'inhibition automatique du frein à patin magnétique

b) Lorsque le symbole TC14 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit relâcher manuellement le frein à patin magnétique, sauf en cas d'urgence.



TC14 : annonce d'inhibition manuelle du frein à patin magnétique

TKC.MAG-[L123].1 Après avoir relâché le frein à sabot magnétique, lorsque le symbole TC13 est affiché à l'écran, le conducteur ne doit utiliser le frein à patin magnétique qu'en cas d'urgence.



TKC.CUR FRANCHIR UN TRONÇON AVEC INHIBITION DU FREIN A COURANTS DE FOUCAULT (CUR)

TKC.CUR-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon de ligne sur lequel le frein à courants de Foucault ne peut pas être utilisé, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si le relâchement du frein à courants de Foucault se fait automatiquement ou manuellement :

a) Lorsque le symbole TC15 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le frein à courants de Foucault est automatiquement relâché, sans qu'il ait à intervenir.



TC15 : annonce d'inhibition automatique du frein à courants de Foucault

 b) Lorsque le symbole TC16 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit relâcher le frein à courants de Foucault, sauf en cas d'urgence.



TC16 : annonce d'inhibition manuelle du frein à courants de Foucault

TKC.CUR-[L123].1 Après avoir relâché le frein à courants de Foucault, lorsque le symbole TC15 est affiché à l'écran, le conducteur ne doit utiliser le frein à courants de Foucault qu'en cas d'urgence.



TKC.REG FRANCHIR UN TRONÇON AVEC INHIBITION DE FREIN PAR RECUPERATION (REG)

TKC.REG-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon de ligne sur lequel le frein par récupération ne peut pas être utilisé, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si le relâchement du frein par récupération se fait automatiquement ou manuellement :

a) Lorsque le symbole TC17 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que le frein par récupération est automatiquement relâché, sans qu'il ait à intervenir.



TC17 : annonce d'inhibition automatique du frein par récupération

 b) Lorsque le symbole TC18 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit relâcher le frein par récupération, sauf en cas d'urgence.



TC18 : annonce d'inhibition manuelle du frein par récupération

TKC.REG-[L123].1 Après avoir relâché le frein par récupération, lorsque le symbole TC17 est affiché à l'écran, le conducteur ne doit utiliser le frein par récupération qu'en cas d'urgence.



TKC.PRE FRANCHIR UN TRONÇON AVEC PROTECTION CONTRE SURPRESSIONS (PRE)

TKC.PRE-[L123.V].1 Lorsque le train se rapproche d'un tronçon d'une ligne au niveau duquel l'admission de climatisation doit être fermée, l'indication correspondante s'affiche au DMI afin d'informer le conducteur. Cette information indique au conducteur si la fermeture de l'admission de climatisation se fait automatiquement ou manuellement :

a) Lorsque le symbole TC19 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que l'admission de climatisation est automatiquement fermée, sans qu'il ait à intervenir.



TC19 : annonce de fermeture d'admission de climatisation automatique

b) Lorsque le symbole TC21 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il doit fermer l'admission de climatisation.



TC21 : annonce de fermeture d'admission de climatisation manuelle

TKC.PRE-[L123].1 Après la fermeture de l'admission de climatisation, lorsque le symbole TC19 est affiché à l'écran, le conducteur doit maintenir l'admission de climatisation fermée.



TKC.PRE-[L123.V].2 Lorsque le train atteint la fin d'un tronçon non alimenté sur lequel l'admission de climatisation doit être fermée, l'indication correspondante s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur. Cette information indique au conducteur si l'ouverture de l'admission de climatisation se fait automatiquement ou manuellement :

 a) Lorsque le symbole TC20 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur que l'admission de climatisation est automatiquement ouverte, sans qu'il ait à intervenir.



TC20 : ouverture automatique de l'admission de climatisation

 b) Lorsque le symbole TC22 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, cela indique au conducteur qu'il est autorisé à ouvrir l'admission de climatisation.



TC22 : ouverture manuelle de l'admission de climatisation

TKC.SND ACTIONNER L'AVERTISSEUR SONORE (SND)

TKC.SND-[L123.N].1 Lorsque le symbole d'avertisseur sonore (TC35, affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, le conducteur doit actionner le dispositif d'avertissement sonore sauf en cas d'interdiction imposée par les règles non harmonisées.



TC35 : Avertisseur sonore

ETCS DRIVER'S HANDBOOK



TKC.RAD FRANCHIR UNE ZONE D'OMBRE RADIO (RAD)

TKC.RAD-[L23].1 Le conducteur reçoit les indications pertinentes lui annonçant une zone d'ombre radio dans laquelle la connexion radio sécurisée de surveillance est compromise.

Lorsque le symbole TC12 (affiché dans les sections B3/4/5) s'affiche à l'écran, le conducteur peut poursuivre toutes les autorisations de mouvement valides.



TC12 : zone d'ombre radio

Si le conducteur atteint la fin de l'autorisation et le symbole TC12 reste affiché à l'écran, il doit alors le communiquer à l'agent de circulation. Pour franchir une EOA, le conducteur et l'agent de circulation doivent suivre les instructions décrites au paragraphe <u>OVR</u> – Autorisation de franchir un EOA (OVR).

TKC.STP ARRET DANS UNE ZONE SURE (STP)

TKC.STP-[L123].1 Si le conducteur doit procéder à un arrêt du train sur une zone sûre d'un tunnel, où les arrêts sont autorisés et où il existe des voies d'évacuation appropriées, le conducteur doit alors afficher la zone d'arrêt du tunnel au DMI.

L'affichage de la zone d'arrêt tunnel n'est disponible que si les zones d'arrêt sont connues par l'équipement ETCS embarqué.

TKC.STP-[L123.T].1 Le symbole DR05 s'affiche à l'écran dès lors que l'affichage de la zone d'arrêt tunnel est masqué (état initial).



DR05 : Fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel

ETCS DRIVER'S HANDBOOK



TKC.STP-[L123.S].1 Le symbole DR05 s'affiche afin que le conducteur puisse afficher/masquer, selon le cas, les informations de la zone d'arrêt tunnel.



DR05 : Fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel



TKC.STP-[L1.T].1 Pour afficher la zone d'arrêt tunnel, le conducteur doit presser la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L1.T].F1.



Figure TKC.STP-[L1.T].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (écran tactile)



TKC.STP-[L23.T].1 Pour afficher la zone d'arrêt tunnel, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L23.T].F1.



Figure TKC.STP-[L23.T].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (écran tactile)



TKC.STP-[L1.S].1 Pour afficher la zone d'arrêt tunnel, le conducteur doit presser la touche $\widehat{}$, tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L1.S].F1.



Figure TKC.STP-[L1.S].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)



TKC.STP-[L23.S].1 Pour afficher la zone d'arrêt tunnel, le conducteur doit presser la touche , tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L23.S].F1.



Figure TKC.STP-[L23.S].F1 : fonction « Afficher/Masquer » zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)


TKC.STP-[L1.T].2 Lorsque le symbole d'annonce de zone d'arrêt tunnel (1) s'affiche à l'écran, tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L1.T].F2, et le conducteur décide de procéder à un arrêt à hauteur de la zone sûre indiquée, il doit alors tenir compte de la distance restante affichée au DMI.



Figure TKC.STP-[L1.T].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (écran tactile)



TKC.STP-[L23.T].2 Lorsque le symbole d'annonce de zone d'arrêt tunnel (1) s'affiche à l'écran, tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L23.T].F2, et le conducteur décide de procéder à un arrêt à hauteur de la zone sûre indiquée, il doit alors tenir compte de la distance restante affichée au DMI.



Figure TKC.STP-[L23.T].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (écran tactile)



TKC.STP-[L1.S].2 Lorsque le symbole d'annonce de zone d'arrêt tunnel (1) s'affiche à l'écran, tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L1.S].F2, et le conducteur décide de procéder à un arrêt à hauteur de la zone sûre indiquée, il doit alors tenir compte de la distance restante affichée au DMI.



Figure TKC.STP-[L1.S].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (touches de fonction)



TKC.STP-[L23.S].2 Lorsque le symbole d'annonce de zone d'arrêt tunnel (1) s'affiche à l'écran, tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L23.S].F2, et le conducteur décide de procéder à un arrêt à hauteur de la zone sûre indiquée, il doit alors tenir compte de la distance restante affichée au DMI.



Figure TKC.STP-[L23.S].F2 : annonce de zone d'arrêt tunnel et distance restante (touches de fonction)



TKC.STP-[L1.T].3 Lorsque le train atteint la zone d'arrêt tunnel, le symbole de zone d'arrêt tunnel s'affiche à l'écran (1), tel qu' illustré à la figure TKC.STP-[L1.T].F3. Si le conducteur a décidé d'exécuter un arrêt, il doit alors arrêter le train.



Figure TKC.STP-[L1.T].F3 : zone d'arrêt tunnel (écran tactile)



TKC.STP-[L23.T].3 Lorsque le train atteint la zone d'arrêt tunnel, le symbole de zone d'arrêt tunnel s'affiche à l'écran (1), tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L23.T].F3. Si le conducteur a décidé d'exécuter un arrêt, il doit alors arrêter le train.



Figure TKC.STP-[L23.T].F3 : zone d'arrêt tunnel (écran tactile)



TKC.STP-[L1.S].3 Lorsque le train atteint la zone d'arrêt tunnel, le symbole de zone d'arrêt tunnel s'affiche à l'écran (1), tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L1.S].F3. Si le conducteur a décidé d'exécuter un arrêt, il doit alors arrêter le train.



Figure TKC.STP-[L1.S].F3 : zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)



TKC.STP-[L23.S].3 Lorsque le train atteint la zone d'arrêt tunnel, le symbole de zone d'arrêt tunnel s'affiche à l'écran (1), tel qu'illustré à la figure TKC.STP-[L23.S].F3. Si le conducteur a décidé d'exécuter un arrêt, il doit alors arrêter le train.



Figure TKC.STP-[L23.S].F3 : zone d'arrêt tunnel (touches de fonction)

TKC.STP-[L123.T].2 Une fois l'affichage de la zone d'arrêt tunnel activé, le conducteur peut le masquer (désactiver) à tout moment. Pour ce faire, le conducteur doit presser la section du DMI dans laquelle les symboles de zone d'arrêt tunnel et la distance restante sont affichés.

TKC.STP-[L123.S].2 Une fois l'affichage de la zone d'arrêt tunnel activé, le conducteur peut, à tout moment, le masquer en pressant la touche du symbole DR05.



APP – APPROCHE D'UNE EOA, D'UN SIGNAL OU D'UN REPERE (APP)

APP.RS APPROCHE D'UNE EOA AVEC INDICATION DE VITESSE D'EXECUTION (RS)

APP.RS-[L123].1 Lorsque le train se rapproche d'un EOA et qu'une vitesse d'approche s'affiche au DMI, le conducteur est alors autorisé à s'approcher d'un signal, repère d'arrêt ETCS/panneau repère d'emplacement ETCS ou heurtoir se trouvant à courte distance derrière l'EOA affiché au DMI en respectant la vitesse d'approche indiquée.

APP.RS-[L1].1 En niveau 1, avec présence d'une signalisation au sol – aspect n'imposant pas l'arrêt, lorsque le train se rapproche d'un EOA et qu'une vitesse d'approche s'affiche au DMI, le conducteur est autorisé à avancer en respectant la vitesse d'approche.

APP.SM REPERE D'ARRET ETCS (SM)

APP.SM.1 Le conducteur doit s'arrêter à l'approche d'un repère d'arrêt ETCS indiquant l'EOA de la MA en cours, ou en circulation sans MA, sauf si le conducteur a reçu l'autorisation spécifique de la part de l'agent de circulation.

APP.LM REPERE DE POSITION (LM)

APP.LM.1 Le conducteur doit s'arrêter à l'approche d'un repère de position ETCS indiquant l'EOA de la MA en cours, ou en circulation sans MA, s'il celui-ci reçoit un ordre spécifique de la part de l'agent de circulation.



OVR – AUTORISATION DE FRANCHIR UN EOA (OVR)

OVR.1 Dans certaines situations dégradées particulières, le conducteur peut être autorisé à franchir un EOA par l'agent circulation.

OVR.RUL REGLES DE FRANCHISSEMENT D'UN EOA (RUL)

OVR.RUL-[LON.N].1 Dans les zones d'ETCS 0/NTC, le franchissement d'un signal d'arrêt (danger) est uniquement défini par une procédure nationale.

OVR.RUL-[L123].1 Dans les zones équipées d'un système ETCS (c.-àd., Niveau d'ETCS 1, 2 ou 3), les lieux au niveau desquels un train doit s'arrêter sont surveillés par l'équipement ETCS embarqué. Le conducteur ne peut procéder à l'inhibition de cette surveillance que si celui-ci a reçu l'autorisation de franchir l'EOA de la part de l'agent circulation.

OVR.RUL-[LON].1 Si une annonce de transition de niveau depuis une zone Unfitted (Niveau 0) ou une zone équipée d'un système national (Niveau NTC) vers une zone équipée d'un système ERTMS (Niveau 1, 2 ou 3) est reçue, et qu'un signal d'arrêt (danger) doit être franchi avant d'atteindre la zone équipée du système ETCS, le conducteur avoir préalablement reçu l'ordre de l'agent circulation avant de neutraliser la fonction.

OVR.RUL-[L123].2 Pour franchir l'EOA, le conducteur doit :

- a) Recevoir l'instruction européenne 1 de la part de l'agent circulation,
- b) vérifier la vitesse limite applicable,
- c) et utiliser la fonction de franchissement.





OVR.RUL-[L123].3 Le conducteur ne doit pas appliquer la procédure de franchissement sans voir préalablement reçu l'autorisation à travers l'instruction européenne 1 de la part de l'agent circulation.

OVR.USE UTILISER LA FONCTION DE FRANCHISSEMENT (USE)

OVR.USE.1 Une fois que le conducteur applique la procédure de franchissement, il est alors entièrement responsable de la conduite du train.

OVR.USE-[LON1.T].1 Pour appliquer la procédure de franchissement, le conducteur doit presser la touche Override, tel qu'illustré à la figure OVR.USE- [LON1.T].F1.



Figure OVR.USE-[L0N1.T].F1 : touche « Neutraliser » (écran tactile)



OVR.USE-[L23.T].1 Pour appliquer la procédure de franchissement, le conducteur doit presser la touche Override, tel qu'iillustré à la figure OVR.USE-[L23.T].F1.



Figure OVR.USE-[L23.T].F1 : touche « Neutraliser » (écran tactile)



OVR.USE-[LON1.S].1 Pour appliquer la procédure de franchissement, le conducteur doit presser la touche Override, tel qu'illustré à la figure OVR.USE-[LON1.S].F1.



Figure OVR.USE-[L0N1.S].F1 : touche « Neutraliser » (touches de fonction)



OVR.USE-[L23.S].1 Pour appliquer la procédure de franchissement, le conducteur doit presser la touche Override, tel qu'illustré à la figure OVR.USE-[L23.S].F1.



Figure OVR.USE-[L23.S].F1 : touche « Neutraliser » (touches de fonction)



OVR.USE-[LON1.T].2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche EOA, tel qu'illustré à la figure OVR.USE-[LON1.T].F2.



Figure OVR.USE-[L0N1.T].F2 : touche « EOA » (écran tactile)



OVR.USE-[L23.T].2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche EOA, tel qu'illustré à la figure OVR.USE-[L23.T].F2.



Figure OVR.USE-[L23.T].F2 : touche « EOA » (écran tactile)



OVR.USE-[LON1.S].2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche EOA, tel qu'illustré à la figure OVR.USE-[LON1.S].F2.



Figure OVR.USE-[LON1.S].F2 : touche « EOA » (touches de fonction)



OVR.USE-[L23.S].2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche EOA, tel qu'illustré à la figure OVR.USE-[L23.S].F2.



Figure OVR.USE-[L23.S].F2 : touche « EOA » (touches de fonction)

OVR.USE-[N].1 La touche EOA ne s'active que lorsque :

- a) La vitesse du train est inférieure ou égale à la vitesse limite d'activation de la fonction de franchissement, établie par une valeur nationale, ET
- b) le Mode est FS, LS, SR, OS, UN, SN, SH, SB (seulement niveau ETCS 2 ou 3) ou PT, ET
- c) les données de train et le numéro de circulation du train sont disponibles et valides.



OVR.USE.2 Lorsque la fonction Neutraliser est activée, le symbole de neutralisation activée (MO03) s'affiche à l'écran afin d'informer le conducteur.



MO03 : fonction « Neutraliser » activée

OVR.USE-[LON1.T].3 La figure OVR.USE-[LON1.T].F3 offre une illustration de l'affichage au DMI indiquant que la fonction Neutraliser est activée.



Figure OVR.USE-[L0N1.T].F3 : fonction Neutraliser activée (écran tactile)



OVR.USE-[L23.T].3 La figure OVR.USE-[L23.T].F3 offre une illustration de l'affichage au DMI indiquant que la fonction Neutraliser est activée.



Figure OVR.USE-[L23.T].F3 : fonction Neutraliser activée (écran tactile)



OVR.USE-[LON1.S].3 La figure OVR.USE-[LON1.S].F3 offre une illustration de l'affichage au DMI indiquant que la fonction Neutraliser est activée.



Figure OVR.USE-[LON1.S].F3 : fonction Neutraliser activée (touches de fonction)



OVR.USE-[L23.S].3 La figure OVR.USE-[L23.S].F3 offre une illustration de l'affichage au DMI indiquant que la fonction Neutraliser est activée.



Figure OVR.USE-[L23.S].F3 : fonction Neutraliser activée (touches de fonction)

OVR.USE-[B32.LN].1 Le symbole de fonction de neutralisation activée (MO03) ne s'affiche pas à l'écran lorsque la fonction Neutraliser est activée par un STM.

OVR.USE-[B32.LN].2 Si la fonction Neutraliser a été activée en Niveau d'ETCS 0, 1, 2 ou 3, le symbole de franchissement activé (MO03) cesse d'être affiché dès l'enclenchement de Niveau NTC.

OVR.USE-[L123.N].1 Pour franchir un EOA, lorsque le symbole de franchissement activé (MO03) est affiché à l'écran, le conducteur doit mettre en marche le train et, tant que le symbole MO03 reste affiché, respecter la vitesse limite établie par une valeur nationale.



OVR.USE-[N].2 La procédure de franchissement prend fin lorsqu'au moins l'une des conditions suivantes est remplie :

- a) temps maxi d'annulation du train trip lorsque la fonction Neutraliser est déclenchée (valeur nationale), OU
- b) distance parcourue par le train supérieure à celle d'annulation train trip lorsque la fonction Neutraliser est déclenchée (valeur nationale), OU
- c) franchissement de l'EOA précédente, OU
- d) un ordre d'arrêt en mode SR ou SH a été reçu, OU
- e) une MA de poursuivre a été reçue (c.-à-d., une MA sans signalisation de restriction de vitesse de valeur nulle),
- f) le train excède la distance SR contrôlée,
- g) l'équipement ETCS embarqué passe en mode TR, LS, OS ou SH.

Remarque : en ce qui concerne les modes UN et SN, seules les conditions de fin a) et b) sont prises en compte.



OVR.USE.3 Si la procédure de franchissement prend fin après que le train ait franchi l'EOA, le conducteur doit alors prendre en compte les conditions de marche du mode actif.

Les modes actifs possibles après la procédure de neutralisation sont :

- a) Mode SR. Se reporter au paragraphe <u>SR Staff Responsible (SR)</u>.
- b) Mode SH. Se reporter au paragraphe <u>SH Shunting (SH)</u>.
- c) Mode UN. Se reporter au paragraphe <u>UN Mode Unfitted (UN).</u>
- d) Mode SN. Se reporter au paragraphe <u>SN National System (SN)</u>.

OVR.USE.4 Si la procédure de franchissement prend fin avant que le train n'ait franchi l'EOA, le conducteur doit alors appliquer la procédure de franchissement pour neutraliser l'EOA.



OTH – AUTRES PROCEDURES (OTH)

OTH.TAF VOIE EN AVAL LIBRE (TAF)

OTH.TAF-[L23].1 Lorsque le symbole de voie en aval libre (DR02) s'affiche à l'écran, le conducteur est autorisé à confirmer que la voie en aval est libre, s'il est en mesure d'établir que le tronçon de voie entre la tête de train et le signal au sol suivant, ou repère ETCS d'arrêts/repère de position ETCS, est libre.



DR02 : Voie en aval libre



OTH.TAF-[L23.T].1 Pour acquitter la demande de voie en aval libre envoyée par le RBC, le conducteur doit presser la touche Yes du symbole DR02, tel qu'illustré à la figure OTH.TAF-[L23.T].F1.



Figure OTH.TAF-[L23.T].F1 : information « Voie en aval libre » (écran tactile)



OTH.TAF-[L23.S].1 Pour acquitter la demande de voie en aval libre envoyée par le RBC, le conducteur doit presser la touche Yes du symbole DR02, tel qu'illustré à la figure OTH.TAF-[L23.S].F1.



Figure OTH.TAF-[L23.S].F1 : information « Voie en aval libre » (touches de fonction)

OTH.TAF-[L23].2 Lorsque le conducteur acquitte la demande de voie en aval libre, la demande cesse d'être affichée au DMI et le RBC reçoit les informations lui indiquant que la voie en aval est libre.

OTH.TAF-[L23].3 Si le conducteur ne procède pas à l'acquittement de la demande de voie en aval libre, aucune restriction n'est appliquée par le système ETCS embarqué.



OTH.DAT MODIFIER LES DONNEES DE TRAIN (DAT)

OTH.DAT.1 Les données de train peuvent provenir des valeurs saisies par le conducteur, des valeurs préétablies ou de toute autre source ERTMS/ETCS externe.

OTH.DAT.MAN MODIFICATION MANUELLE DES DONNEES DE TRAIN (MAN)

OTH.DAT.MAN.1 Après une modification de la composition du train ou à la suite d'un problème technique qui impliquerait une modification des données du train, le conducteur doit :

- a) déterminer les nouvelles données de train,
- b) saisir les nouvelles données de train,
- c) confirmer les nouvelles données de train.

Le conducteur ne doit jamais intervenir dans le processus de saisie/modification/confirmation des données de train quant au(x) système(s) de traction admis par l'engin moteur, de la liste des systèmes nationaux disponibles à bord ou du nombre d'essieux.

Pour saisir, modifier et confirmer les données de train, le conducteur doit, tout d'abord, accéder à la fenêtre principale.

La fenêtre principale s'affiche automatiquement au cours de la procédure de démarrage de mission (SoM) sans que le conducteur ait à intervenir.



OTH.DAT.MAN-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.T].F2.



Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.T].F2.



Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.S].F2.



Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.S].F2.



Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[B32.LON1.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B32.LON1.T].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[B32.L23.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B32.L23.T].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L23.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[B32.LON1.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B32.LON1.S].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[B32.L23.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B32.L23.S].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B32.L23.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)


OTH.DAT.MAN-[B3M1.LON1.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.T].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.T].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[B3M1.LON1.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.S].1 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Train data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.S].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Données de train » de la fenêtre principale (touches de fonction)

OTH.DAT.MAN.2 En conséquence, la fenêtre Données de train s'affiche afin que le conducteur puisse saisir les données de train.

La touche Données de train s'active afin de modifier les données de train lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) I'ID de conducteur et le niveau ERTMS/ETCS est valide, ET
- c) le mode est SB, FS, LS, SR, OS, UN, SN.



OTH.DAT.MAN-[V].1 Le nombre d'éléments des données de train pouvant être modifiés dépend du paramétrage de l'équipement ETCS embarqué et des données envoyées par d'éventuelles sources externes.

Le conducteur dispose de trois types de configurations d'entrée de données de train :

- a) Entrée de données de train fixe : la fenêtre Données de train ne contient qu'un champ de saisie conçu pour que le conducteur puisse sélectionner et établir le type de train dans une liste de trains préétablis. Chaque type de train est une combinaison de toutes les données de train. Après avoir sélectionné le type de train, le conducteur ne peut modifier aucune des données de train composant le type de train sélectionné.
- b) Entrée de données de train flexible : la fenêtre Données de train contient un ou plusieurs champs de saisie permettant au conducteur de saisir/modifier les données spécifiques au train.
- c) Entrée de données de train modifiable : cette configuration permet au conducteur de passer de l'entrée de données fixe à l'entrée de données de train flexible, et vice versa.



OTH.DAT.MAN-[T.V].1 La figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F1 offre une illustration de la configuration d'entrée de données de train fixe de la fenêtre Données de train.

Train data	Train type		type 1	
Train type type 1				
	type 1	type 2	type 3	
Train data entry complete?				
Yes	X			

Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F1 : configuration « Entrée de données de train fixe » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].1 La figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F1 offre une illustration de la configuration d'entrée de données de train fixe de la fenêtre Données de train.



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F1 : configuration « Entrée de données de train fixe » (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[T.V].2 La figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F2 offre une illustration de la configuration d'entrée de données de train flexible de la fenêtre Données de train.

Train data (1/2)	Tr	PASS 1		
Train category PASS 1 Length (m) 200 Brake percentage 135 Max speed (km/h) 160 Axle load category A Airtight no Loading gauge Out of GC		200		
	Brake percentage 135			
	Max s	160		
	PASS 1	PASS 2	PASS 3	
	FP 2	FP 3	FP 4	
	FG 2	FG 3	FG 4	
Train data entry complete?				
Yes	×			

Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F2 : configuration « Entrée de données de train flexible » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].2 La figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F2 offre une illustration de la configuration d'entrée de données de train flexible de la fenêtre Données de train.

	Train data (1/2)				Train cat	tegory	PASS 1			
						Leng	th (m)	200		
	Train L	categor ength (m	y PASS) 200	1	Bra	ke perce	entage	135	X	
	Brake pe Max spe	ercentag ed (km/h	e 135) 160		Max	speed	(km/h)	160		\square
	Axle load category A Airtight no Loading gauge Out of GC		1 - PASS 1 2 - PASS 2 3 - PASS 3 4 - FP 2 5 - FP 3 6 - FP 4 7 - FG 2				▲ ▼			
	Train data entry complete? Yes		8 - FG 3 9 - FG 4			◄				
1	2	3	4	5	6	7	8	9		

Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F2 : configuration « Entrée de données de train flexible » (touches de fonction)

OTH.DAT.MAN.3 Pour saisir, modifier et confirmer chacune des données de train devant être validée par le conducteur, celui-ci doit suivre la même procédure, et ce, quelle que soit le type de configuration d'entrée de train.



OTH.DAT.MAN-[T].1 Le conducteur doit presser le champ de saisie qu'il souhaite sélectionner (s'il y a plus d'un champ de saisie) (1), puis sélectionner l'option correspondante dans la liste ou bien saisir la donnée de train nécessaire à l'aide du clavier (2), s'il s'agit d'une donnée numérique, puis confirmer en pressant la touche Yes (3).

OTH.DAT.MAN-[T.V].3 La figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F3 offre une illustration de la procédure à suivre pour saisir ou modifier une donnée de train.

Train data (1/2)	Tr	PASS 1	
(1)		200	
Train category PASS 1 Length (m) 200	Brake	135	
Brake percentage 135 Max speed (km/h) 160 (2) Axle load category A Airtight no Loading gauge Out of GC	Max s	160	
	PASS 1	PASS 2	PASS 3
	FP 2	FP 3	FP 4
(3)	FG 2	FG 3	FG 4
Train data entry complete?			
Yes	×		

Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F3 : procédure à suivre pour saisir une donnée de train (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S].1 Le conducteur doit sélectionner le champ de saisie qu'il souhaite remplir en pressant les touches ▲ et ▼ (s'il y a plus d'un champ de saisie) (1), puis sélectionner l'option pertinente dans la liste ou bien saisir la donnée de train nécessaire à l'aide du clavier (2), puis confirmer en pressant la touche ← (3).



OTH.DAT.MAN-[S.V].3 La figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F3 offre une illustration de la procédure à suivre pour saisir ou modifier une donnée de train.

Train data (1/	2) Train category PASS 1
	Length (m) 200
Train category PASS 1 Length (m) 200	Brake percentage 135
Brake percentage 135 Max speed (km/h) 160	Max speed (km/h) 160
Axle load category A Airtight no Loading gauge Out of GC Train data entry complete? Yes	1 - PASS 1 2 - PASS 2 3 - PASS 3 4 - FP 2 5 - FP 3 6 - FP 4 7 - FG 2 8 - FG 3 9 - FG 4 (1) ▲ ▼ (2) (3) 9 - FG 4
1 2 3 4 5	6 7 8 9

Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F3 : procédure à suivre pour saisir une donnée de train (touches de fonction)

OTH.DAT.MAN.4 Pour naviguer d'une fenêtre à l'autre, le conducteur doit presser les touches 🔺 et 🔽.

OTH.DAT.MAN.5 S'il n'existe qu'une seule donnée possible, celle-ci est affichée par défaut. Lorsqu'il existe plusieurs données, la première donnée de la liste est affichée par défaut.

OTH.DAT.MAN-[V].2 La configuration d'entrée de données de train modifiable permet au conducteur de passer de l'entrée de données de train fixe à l'entrée de données de train flexible.



OTH.DAT.MAN.6 Par défaut, le DMI affiche la dernière fenêtre Données de train utilisée (c.-à-d., celle d'entrée de données de train fixe ou celle d'entrée de données de train flexible).

OTH.DAT.MAN-[V].3 Pour modifier le type d'entrée de données de train, le conducteur doit presser la touche Select type ou la touche Enter data. Si la fenêtre Données de train présente l'entrée de données de train flexible (plusieurs champs de saisie modifiables), le conducteur doit alors presser la touche Select type. Si la fenêtre Données de train présente l'entrée de données de train fixe (un seul champ de saisie pour le type de train), le conducteur doit alors presser la touche train, le conducteur doit alors presser la touche train fixe (un seul champ de saisie pour le type de train), le conducteur doit alors presser la touche Enter data.



OTH.DAT.MAN-[T.V].4 La figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F4 offre une illustration de la fenêtre Données de train avec la configuration d'entrée de données de train modifiable et la touche Select type.

Train data (1/2)	Tr	PASS 1		
Train category PASS 1 Length (m) 200 Brake percentage 135 Max speed (km/h) 160 Axle load category A Airtight no Loading gauge Out of GC		Length (m)	200	
	Brake	135		
	Max s	160		
	PASS 1	PASS 2	PASS 3	
	FP 2	FP 3	FP 4	
	FG 2	FG 3	FG 4	
Train data entry complete?				
Yes	×		Select type	

Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F4 : touche « Sélectionner type » de la configuration d'entrée de données de train modifiable (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].4 La figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F4 offre une illustration de la fenêtre Données de train avec la configuration d'entrée de données de train modifiable et la touche Select type.



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F4 : touche « Sélectionner type » de la configuration d'entrée de données modifiable (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[T.V].5 La figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F5 offre une illustration de la fenêtre Données de train avec la configuration d'entrée de données de train modifiable et la touche Enter data.

Train data		Train type	type 1
Train type type 1			
	type 1	type 2	type 3
Train data entry complete?			
Yes	×		Enter data

Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F5 : touche « Saisir données » de la configuration d'entrée de données de train modifiable (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].5 La figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F5 offre une illustration de la fenêtre Données de train avec la configuration d'entrée de données de train modifiable et la touche Enter data.



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F5 : touche « Saisir données » de la configuration d'entrée de données modifiable (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN.7 Lorsque conducteur presse la touche Yes pour accepter les données de train, celles-ci ne sont pas validées et, par conséquent, les données de train ne sont pas enregistrées. Pour ce faire, la fenêtre Validation des données de train s'affiche afin que le conducteur puisse confirmer ou pas les données.



OTH.DAT.MAN-[T.V].6 Pour valider les données de train saisies, le conducteur doit presser la touche Yes de la fenêtre Validation des données de train, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F6. L'option Oui est affichée par défaut.



Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F6 : fenêtre « Validation des données de train » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].6 Pour valider les données de train saisies, le conducteur doit presser la touche Yes de la fenêtre Validation des données de train, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F6. L'option Oui est affichée par défaut.



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F6 : fenêtre « Validation des données de train » (touches de fonction)

OTH.DAT.MAN.8 Si le conducteur presse la touche No, la première fenêtre Données de train s'affiche à nouveau en présentant au conducteur les données de train précédemment saisies.



OTH.DAT.MAN-[V].4 Après avoir pressé la touche Oui pour valider les données de train saisies, la fenêtre Entrée de donnée nationale s'affiche pour que le conducteur saisisse au moins une donnée NTC.

Le symbole sablier (ST05) s'affiche à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse de tous les STM connectés prenant en charge NTC requérant des données spécifiques.



OTH.DAT.MAN-[LON1.T.V].1 Lorsque le symbole sablier (ST05) cesse d'être affiché, la fenêtre Entrée de données nationales permet au conducteur de sélectionner NTC A, NTC B, etc. (1), puis, une fois cela fait, de presser End of data entry (2), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[LON1.T.V].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[LON1.T.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[L23.T.V].1 Lorsque le symbole sablier (ST05)_cesse d'être affiché, la fenêtre Entrée de données nationales permet au conducteur de sélectionner NTC A, NTC B, etc. (1), puis, une fois cela fait, de presser End of data entry (2), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[L23.T.V].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[L23.T.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[LON1.S.V].1 Lorsque le symbole sablier (ST05) cesse d'être affiché, la fenêtre Entrée de données nationales permet au conducteur de sélectionner NTC A, NTC B, etc. (1), puis, une fois cela fait, de presser End of data entry (2), tel quillustré à la figure OTH.DAT.MAN-[LON1.S.V].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[LON1.S.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[L23.S.V].1 Lorsque le symbole sablier (ST05) cesse d'être affiché, la fenêtre Entrée de données nationales permet au conducteur de sélectionner NTC A, NTC B, etc. (1), puis, une fois cela fait, de presser End of data entry (2), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[L23.S.V].F1.



Figure OTH.DAT.MAN-[L23.S.V].F1 : fenêtre « Entrée de données nationales » (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[V].5 Pour saisir les données d'un système NTC particulier, le conducteur doit presser la touche NTC particulier.

Chaque touche NTC particulier s'active lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) I'ID de conducteur est valide, ET
- c) le niveau ERTMS/ETCS est valide, ET
- d) le mode est SB/FS/LS/SR/OS/UN/SN, ET
- e) Le signal correspondant au système NTC particulier est reçu.

OTH.DAT.MAN-[V].6 Le conducteur peut omettre le processus de saisie/modification des données de tous les NTC pris en charge par les STM en pressant la touche End of data entry. Dans ce cas, le processus d'entrée de données ETCS se poursuit.

La touche NTC particulier s'active lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) l'ID de conducteur est valide, ET
- c) le niveau ERTMS/ETCS est valide, ET
- d) le mode est SB/FS/LS/SR/OS/UN/SN.

Pour annuler l'ensemble du processus d'entrée de données de train, le conducteur doit presser la touche X.

OTH.DAT.MAN-[V].7 Le conducteur peut procéder à l'entrée de données de NTC A lorsque la fenêtre Données NTC A s'affiche. Remarque : NTC A s'affiche afin d'indiquer au conducteur le NTC particulier sélectionné dans la fenêtre Entrée de données nationales.



OTH.DAT.MAN-[T.V].7 Pour saisir les données NTC, le conducteur doit presser le champ de saisie (1), puis saisir ou réintroduire/reconfirmer les données à l'aide du clavier (2) et confirmer en pressant la touche Yes (3), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F7.



Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F7 : fenêtre « Données NTC » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].7 Pour saisir les données NTC, le conducteur doit presser le champ de saisie en pressant les touches de défilement ▲ et ▼ (1), puis saisir ou réintroduire/reconfirmer les données à l'aide du clavier (2) et confirmer en pressant la touche ▲ (3), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F7.



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F7 : fenêtre « Données NTC A » (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[T.V].8 Une fois que toutes les données de NTC A sont saisies, la fenêtre Validation des données NTC A s'affiche. Le conducteur doit alors confirmer ou pas les valeurs des champs de saisie des données de NTC A en pressant la touche Yes ou la touche No (1), puis confirmer la réponse (2), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F8.



Figure OTH.DAT.MAN-[T.V].F8 : fenêtre « Validation des données NTC A » (écran tactile)



OTH.DAT.MAN-[S.V].8 Une fois que toutes les données de NTC A sont saisies, la fenêtre Validation des données NTC A s'affiche. Le conducteur doit alors confirmer ou pas les valeurs des champs de saisie des données de NTC A en pressant la touche Yes ou la touche No (1), puis confirmer la réponse en pressant [← [(2), tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F8.



Figure OTH.DAT.MAN-[S.V].F8 : fenêtre « Validation des données NTC A » (touches de fonction)



OTH.DAT.MAN-[V].8 Une fois les données NTC A confirmées, le symbole sablier (ST05) s'affiche à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse de tous les STM prenant en charge NTC A.

Si un STM prenant en charge NTC A envoie une demande d'entrée de données NTC, la fenêtre NTCA A s'affiche afin que le conducteur puisse compléter l'entrée de données NTC A.

OTH.DAT.MAN-[V].9 Dans le cas contraire, la fenêtre de sélection Entrée de données NTC s'affiche. Le conducteur peut, s'il le souhaite, saisir d'autres données NTC en pressant la touche NTC X, ou bien quitter le processus d'entrée de données nationales en pressant la touche End of data entry.

OTH.DAT.MAN-[V].10 Si une fenêtre de saisie ou de validation de données apparaît en invitant le conducteur a procéder à un acquittement, le processus d'entrée/validation de données est interrompu, la fenêtre parente s'affiche et la demande d'acquittement apparaît afin que le conducteur puisse procéder.

OTH.DAT.MAN.9 Après avoir modifié les données de train, le conducteur devra réintroduire ou reconfirmer le numéro du train si celui-ci n'est pas valide, se reporter au paragraphe <u>OTH.ODA.TN</u> <u>Modifier le numéro du train (TN).</u>

Après avoir saisi et confirmé les données de train et le numéro de circulation du train, la fenêtre principale s'affiche.

OTH.DAT.MAN-[L23].1 Si le niveau d'ETCS validé et le Niveau 2 ou 3, une communication avec le RBC s'établit. Dès que la communication est établie, la fenêtre principale s'affiche.





OTH.DAT.EXT MODIFICATION DES DONNEES DE TRAIN PAR DES EQUIPEMENTS ETCS EXTERNES (EXT)

OTH.DAT.EXT.1 Lorsque le message texte « Données de train modifiées » s'affiche à l'écran :

- a) Au cas où, la modification des données de train entraînerait le déclenchement du freinage, une fois à l'arrêt, le conducteur doit alors acquitter le déclenchement du freinage en suivant les instructions des clauses ci-après.
- b) Dans tous les autres cas, le conducteur doit prendre en compte les données de train qui ont été modifiées.



OTH.DAT.EXT-[LON1.T].1 Lorsque la modification des données de train entraîne le déclenchement du freinage, le symbole de déclenchement du freinage (ST01) (1) et le message d'état du système « *Train data changed* » (Données du train modifiées) (2) s'affichent à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.EXT-[LON1.T].F1.



Figure OTH.DAT.EXT-[LON1.T].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (écran tactile)



OTH.DAT.EXT-[L23.T].1 Lorsque la modification des données de train entraîne le déclenchement du freinage, le symbole de déclenchement du freinage (ST01) (1) et le message d'état du système « *Train data changed* » (Données du train modifiées) (2) s'affichent à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.EXT-[L23.T].F1.



Figure OTH.DAT.EXT-[L23.T].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (écran tactile)



OTH.DAT.EXT-[LON1.S].1 Lorsque la modification des données de train entraîne le déclenchement du freinage, le symbole de déclenchement du freinage (ST01) (1) et le message d'état du système « *Train data changed* » (Données du train modifiées) (2) s'affichent à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.EXT-[LON1.S].F1.



Figure OTH.DAT.EXT-[LON1.S].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (touches de fonction)



OTH.DAT.EXT-[L23.S].1 Lorsque la modification des données de train entraîne le déclenchement du freinage, le symbole de déclenchement du freinage (ST01) (1) et le message d'état du système « *Train data changed* » (Données du train modifiées) (2) s'affichent à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.DAT.EXT-[L23.S].F1.



Figure OTH.DAT.EXT-[L23.S].F1 : déclenchement du freinage à la suite de la modification des données de train (touches de fonction)



OTH.DAT.EXT-[LON1.T].2 Une fois le train à l'arrêt, le conducteur doit acquitter le déclenchement du freinage en pressant la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure BRK-[LON1.T].F1.



Figure BRK-[LON1.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)


OTH.DAT.EXT-[L23.T].2 Une fois le train à l'arrêt, le conducteur doit acquitter la commande du freinage en pressant la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure BRK-[L23.T].F1.



Figure BRK-[L23.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)



OTH.DAT.EXT-[LON1.S].2 Une fois le train à l'arrêt, le conducteur doit acquitter la commande du freinage en pressant la touche Ack signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure BRK-[LON1.S].F1.



Figure BRK-[LON1.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)



OTH.DAT.EXT-[L23.S].2 Une fois le train à l'arrêt, le conducteur doit acquitter la commande de freinage en pressant la touche Ack signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure BRK-[L23.S].F1.



Figure BRK-[L23.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)

OTH.DAT.EXT.2 Après avoir acquitté le déclenchement du freinage, le conducteur doit :

- a) modifier ou valider les données de train si l'équipement ETCS embarqué en fait la demande (se reporter au paragraphe <u>OTH.DAT.MAN Modification manuelle des données de train</u> (MAN)), ET
- b) prendre en compte les données de train qui ont été modifiées.



OTH.DAT.EXT-[L12].1 En Niveau 1 et Niveau 2, si la modification des données de train entraîne le déclenchement du freinage et qu'aucune nouvelle MA n'est reçue, le conducteur ne doit pas franchir l'EOA sans avoir reçu préalablement l'autorisation de la part de l'agent circulation (se reporter au paragraphe <u>OVR – Autorisation</u> <u>de franchir un EOA (OVR)</u>).

OTH.ODA MODIFIER D'AUTRES DONNEES (ODA)

OTH.ODA-[N].1 Le conducteur est tenu de se conformer aux conditions établies par les règles non harmonisées pour saisir/modifier et valider les données d'ID conducteur, de numéro du train, d'indicatif de réseau radio, d'identification/numéro de téléphone du RBC.

OTH.ODA.1 Pour que le conducteur puisse saisir/modifier l'ID conducteur, le numéro du train, et les informations de radio, il doit pour ce faire accéder à la fenêtre principale.



OTH.ODA-[LON1.T].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.T].F2.



Figure MAIN-[LON1.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.ODA-[L23.T].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.T].F2.



Figure MAIN-[L23.T].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.ODA-[LON1.S].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[LON1.S].F2.



Figure MAIN-[LON1.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.ODA-[L23.S].1 Pour accéder à la fenêtre principale, le conducteur doit presser la touche Main de la fenêtre par défaut, tel qu'illustré à la figure MAIN-[L23.S].F2.



Figure MAIN-[L23.S].F2 : touche « Principale » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)

OTH.ODA.2 En conséquence, la fenêtre principale s'affiche.

On trouvera aux paragraphes suivants les instructions à suivre pour modifier les données d'ID conducteur, de TRN et de radio.

OTH.ODA.DRV MODIFIER L'ID CONDUCTEUR (DRV)

OTH.ODA.DRV-[N].1 Le conducteur est tenu de se conformer aux conditions établies par les règles non harmonisées pour saisir, modifier et confirmer l'ID conducteur.



OTH.ODA.DRV.1 On trouvera au début du paragraphe <u>OTH.ODA</u> <u>Modifier d'autres données (ODA)</u> les instructions à suivre pour accéder à la fenêtre principale afin de pouvoir modifier les données d'ID conducteur.



OTH.ODA.DRV-[B32.LON1.T].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B32.LON1.T].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L0N1.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.DRV-[B32.L23.T].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B32.L23.T].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L23.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.DRV-[B32.LON1.S].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche étiquetée Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B32.LON1.S].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L0N1.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.ODA.DRV-[B32.L23.S].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche étiquetée Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B32.L23.S].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B32.L23.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.ODA.DRV-[B3M1.LON1.T].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.T].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.T].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.T].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.DRV-[B3M1.LON1.S].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche étiquetée Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.S].1 Pour réintroduire ou reconfirmer l'ID conducteur, le conducteur doit presser la touche étiquetée Driver ID de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.S].F1.



Figure OTH.ODA.DRV-[B3M1.L23.S].F1 : touche « ID conducteur » de la fenêtre principale (touches de fonction)

OTH.ODA.DRV.2 La touche Driver ID s'active afin de modifier les données de ID conducteur lorsque :

a) le train est à l'arrêt ET le mode est SB ET l'ID conducteur, les données de train, le niveau d'ETCS sont valides, OU

b) le train est à l'arrêt ET le mode est SH, FS, LS, SR, OS, NL, UN, SN.

OTH.ODA.DRV-[N].2 Si une valeur nationale le prévoit, le conducteur pourra alors également modifier l'ID conducteur lorsque le train est en mode SH/FS/LS/SR/OS/NL/UN/SN.



OTH.ODA.DRV-[LON1.T].1 Le conducteur doit saisir l'ID conducteur dans le champ de saisie de la fenêtre ID de conducteur (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[LON1.T].F1.



Figure DRV-[LON1.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



OTH.ODA.DRV-[L23.T].1 Le conducteur doit saisir l'ID conducteur dans le champ de saisie de la fenêtre ID de conducteur (1), puis confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[L23.T].F1.



Figure DRV-[L23.T].F1 : fenêtre « ID conducteur » (écran tactile)



OTH.ODA.DRV-[LON1.S].1 Le conducteur doit saisir l'ID conducteur dans le champ de saisie de la fenêtre ID conducteur (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[LON1.S].F1.



Figure DRV-[LON1.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction)



OTH.ODA.DRV-[L23.S].1 Le conducteur doit saisir l'ID conducteur dans le champ de saisie de la fenêtre ID conducteur (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure DRV-[L23.S].F1.



Figure DRV-[L23.S].F1 : fenêtre « ID conducteur » (touches de fonction) OTH.ODA.DRV.3 Après avoir saisi et confirmé l'ID conducteur, la fenêtre principale s'affiche.



OTH.ODA.TN MODIFIER LE NUMERO DU TRAIN (TN)

OTH.ODA.TN-[N].1 Le conducteur est tenu de se conformer aux conditions définies par les règles non harmonisées pour saisir, modifier et confirmer le numéro du train.

OTH.ODA.TN.1 On trouvera au début du paragraphe <u>OTH.ODA</u> <u>Modifier d'autres données (ODA)</u> les instructions à suivre pour accéder à la fenêtre principale afin de pouvoir modifier les données de numéro du train.

OTH.ODA.TN-[B32.LON1.T].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B32.LON1.T].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B32.L0N1.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.TN-[B32.L23.T].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B32.L23.T].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B32.L23.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.TN-[B32.LON1.S].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B32.LON1.S].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B32.L0N1.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.ODA.TN-[B32.L23.S].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B32.L23.S].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B32.L23.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.ODA.TN-[B3M1.LON1.T].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B3M1.LON1.T].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L0N1.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.T].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.T].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.T].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.TN-[B3M1.LON1.S].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B3M1.LON1.S].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L0N1.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)



OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.S].1 Pour réintroduire ou confirmer le numéro du train, le conducteur doit presser la touche Train running number de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.S].F1.



Figure OTH.ODA.TN-[B3M1.L23.S].F1 : touche « Numéro du train » de la fenêtre principale (touches de fonction)

OTH.ODA.TN.2 La touche Train running number s'active afin de modifier les données de numéro du train lorsque :

a) Le train est à l'arrêt ET le mode est SB ET l'ID de conducteur et le Niveau d'ETCS est valide, OU

b) le mode est FS/LS/SR/OS/NL/UN/SN.



OTH.ODA.TN-[LON1.T].1 Le conducteur doit saisir le numéro du train dans le champ de saisie conçu à cet effet à l'aide du clavier (1), puis le confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure TN-[LON1.T].F1.



Figure TN-[L0N1.T].F1 : fenêtre « Numéro du train » (écran tactile)



OTH.ODA.TN-[L23.T].1 Le conducteur doit saisir le numéro du train dans le champ de saisie conçu à cet effet à l'aide du clavier (1), puis le confirmer en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure TN-[L23.T].F1.



Figure TN-[L23.T].F1 : fenêtre « Numéro de circulation du train » (écran tactile)



OTH.ODA.TN-[LON1.S].1 Le conducteur doit saisir le numéro du train dans le champ de saisie conçu à cet effet à l'aide des touches du clavier (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure TN-[LON1.S].F1.



Figure TN-[LON1.S].F1 : fenêtre « Numéro du train » (touches de fonction)



OTH.ODA.TN-[L23.S].1 Le conducteur doit saisir le numéro du train dans le champ de saisie conçu à cet effet à l'aide des touches du clavier (1), puis confirmer en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure TN-[L23.S].F1.



Figure TN-[L23.S].F1 : fenêtre « Numéro de circulation du train » (touches de fonction)

OTH.ODA.TN.3 Après avoir saisi et confirmé le numéro du train, la fenêtre principale s'affiche.

OTH.ODA.TN.4 Il convient de noter que, parallèlement à la saisie réalisée par le conducteur, le numéro du train peut également être modifié par le RBC ou d'autres sources ETCS externes lorsque le train est en circulation.



OTH.ODA.RAD MODIFIER LES INFORMATIONS DE RADIO (RAD)

OTH.ODA.RAD-[N].1 Le conducteur est tenu de se conformer aux conditions établies par les règles non harmonisées pour saisir/modifier et valider l'indicatif de réseau radio et l'identification/numéro de téléphone du RBC.

OTH.ODA.RAD-[B3M1.L23].1 Pour réintroduire les informations de radio, le conducteur doit presser la touche Niveau de la fenêtre principale. Après avoir réintroduit ou confirmé le niveau d'ETCS – Niveau 2 ou 3 –, l'option permettant au conducteur de saisir ou reconfirmer les données radio s'affiche.

OTH.ODA.RAD-[B32].1 On trouvera au début du paragraphe OTH.ODA Modifier d'autres données (ODA) les instructions à suivre pour accéder à la fenêtre principale afin de pouvoir modifier les données d'informations radio.



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].1 Pour réintroduire ou confirmer les informations de radio, le conducteur doit presser la touche Radio data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F1.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F1 : touche « Données de radio » de la fenêtre principale (écran tactile)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].1 Pour réintroduire ou confirmer les informations de radio, le conducteur doit presser la touche Radio data de la fenêtre principale, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F1.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F1 : touche « Données radio » de la fenêtre principale (touches de fonction)

OTH.ODA.RAD-[B32.L23].1 La touche Radio data s'active afin de modifier les données radio lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) l'ID conducteur est valide, ET
- c) le niveau d'ETCS est valide, ET
- d) le mode est SB, FS, LS, SR, OS, NL, PT, UN, SN.


OTH.ODA.RAD-[B32.LON1].1 En Niveau NTC et en Niveau 0 ou 1, la touche Données radio de la fenêtre principale est activée et le conducteur peut saisir l'ID réseau radio lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) I'ID conducteur est valide, ET
- c) le mode est SB/FS/LA/SR/OS/NL/PT/UN/SN, ET
- d) le niveau d'ETCS est valide.

Pour pouvoir saisir les informations radio, le niveau d'ETCS saisi ou confirmé par le conducteur doit être Niveau 2 ou 3.



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].2 Pour réintroduire, confirmer ou modifier les données d'ID réseau radio, le conducteur doit presser la touche Radio Network ID de la fenêtre Données radio, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F2. Cette procédure interrompt toutes les sessions de communication en cours.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F2 : fenêtre « Informations radio » (écran tactile)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].2 Pour réintroduire, confirmer ou modifier les données d'informations de radio, le conducteur doit presser la touche Radio Network ID de la fenêtre Données radio, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F2. Cette procédure interrompt toutes les sessions de communication en cours.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F2 : fenêtre « Informations radio » (touches de fonction)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23].2 La fenêtre Données radio s'affiche avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) est affiché à l'écran pour indiquer au conducteur que le processus d'acquisition de la liste de tous les réseaux radio disponibles et autorisés est en cours.

Lorsque la liste des réseaux disponibles est reçue, la fenêtre ID réseau radio s'affiche.



OTH.ODA.RAD-[B32.L23].3 Le message texte « *Radio network registration failed* » (Échec d'enregistrement de réseau radio) s'affiche dans la section E si la liste des réseaux radio disponibles est vide. En conséquence, l'entrée de données radio prend fin et la fenêtre principale s'affiche à nouveau.

Si ce message texte s'affiche, le conducteur doit alors saisir l'indicatif de réseau radio.

OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].3 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des réseaux disponibles et autorisés proposés dans la fenêtre (1), puis confirmer son choix en pressant le champ de saisie (2), tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F3.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F3 : fenêtre « ID réseau radio » (écran tactile)





OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].3 Le conducteur doit alors sélectionner l'un des réseaux disponibles et autorisés proposés dans la fenêtre (1), puis confirmer son choix en pressant la touche (2), tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F3.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F3 : fenêtre « ID réseau radio » (touches de fonction)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23].4 Après avoir sélectionné l'ID de réseau radio, la fenêtre Données radio s'affiche avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) s'affiche à l'écran pour indiquer au conducteur que le processus d'enregistrement du réseau radio est en cours.

Les touches de la fenêtre Données radio se réactivent lorsqu'au moins un terminal mobile est enregistré sur le nouveau réseau radio; le conducteur dispose alors des options de RBC-ID/numéro de téléphone suivantes :

- a) Pour utiliser le dernier RBC-ID/numéro de téléphone enregistré (utiliser la touche Contacter dernier RBC).
- b) Pour utiliser le numéro court EIRENE (fonction acheminement des appels d'équipement au sol) (utiliser la touche Numéro court).
- c) Pour réintroduire ou confirmer le RBC-ID/numéro de téléphone (utiliser la touche Saisir données RBC).

OTH.ODA.RAD-[B32.L23].5 Lorsque le conducteur presse la touche Contact last RBC ou la touche Use short number de la fenêtre Données radio afin d'utiliser le dernier RBC-ID/numéro de téléphone ou le numéro court EIRENE, la fenêtre principale s'affiche avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) s'affiche à l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse du RBC.

Lorsque la session avec le RBC s'ouvre, un échange de messages a lieu entre le RBC et l'équipement ETCS embarqué sans que le conducteur ait à intervenir. Le conducteur doit patienter jusqu'à ce que la fenêtre principale s'affiche.





OTH.ODA.RAD-[B32.L23].6 Dans le cas contraire, le message texte « *Trackside not compatible* » (Incompatibilité d'équipement au sol) s'affiche dans la section E pour indiquer au conducteur que l'ouverture de la session a échoué en raison d'une incompatibilité de version. Par la suite, la fenêtre principale s'affiche afin que le conducteur puisse poursuivre la procédure d'entrée de données.

Le train ne peut pas poursuivre en ETCS tant que ce message est affiché. On trouvera au paragraphe <u>DEG.VER Gérer une</u> <u>incompatibilité de version de</u> système (VER) les instructions que le conducteur doit suivre pour résoudre cette situation.



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].4 Pour réintroduire, confirmer ou modifier le RBC-ID/numéro de téléphone, le conducteur doit presser la touche Enter RBC data de la fenêtre Données radio, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F4.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F4 : fenêtre « Informations radio » (écran tactile)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].4 Pour réintroduire, confirmer ou modifier le RBC-ID/numéro de téléphone, le conducteur doit presser la touche Enter RBC data de la fenêtre Données radio, tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F4.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F4 : fenêtre « Informations radio » (touches de fonction)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23].7 En conséquence, la fenêtre Données RBC s'affiche.

OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].5 Le conducteur doit alors sélectionner le champ de saisie qu'il souhaite remplir (RBC-ID ou numéro de téléphone RBC) en pressant le champ de saisie (le premier est sélectionné par défaut) (1). Le conducteur doit saisir le code à l'aide du clavier (2), puis confirmer en pressant la touche Yes (3), tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F5.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.T].F5 : RBC-ID/numéro de téléphone (écran tactile)



OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].5 Le conducteur doit alors sélectionner le champ de saisie qu'il souhaite remplir (RBC-ID ou numéro de téléphone RBC) en pressant les touches ▲ et ▼ (1). Le conducteur doit saisir le code à l'aide des touches du clavier (2), puis confirmer en pressant la touche ▲ (3), tel qu'illustré à la figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F5.



Figure OTH.ODA.RAD-[B32.L23.S].F5 : RBC-ID/numéro de téléphone (touches de fonction)

OTH.ODA.RAD-[B32.L23].8 La touche Oui de la question « Saisie de données RBC complète ? » s'active si toutes les valeurs des champs de saisie ont été établies.

OTH.ODA.RAD-[B32.L23].9 Après avoir saisi, réintroduit/confirmé le RBC-ID/numéro de téléphone, la fenêtre principale s'affiche avec toutes les touches désactivées et le symbole sablier (ST05) s'affiche à



l'écran pour indiquer au conducteur que l'équipement ETCS embarqué attend une réponse du RBC.



OTH.ODA.RAD-[B32.L23].10 Indépendamment du résultat de l'ouverture de session avec le RBC (session ouverte ou échec d'ouverture de session), les étapes suivantes ne requièrent aucune intervention du conducteur et, une fois ces étapes terminées, la fenêtre principale s'affichera avec toutes les touches activées. Tel que susmentionné, en cas d'échec d'ouverture de session, le message « *Trackside not compatible* » (Incompatibilité d'équipement au sol) s'affiche.

Le train ne peut pas poursuivre en ETCS tant que ce message est affiché. On trouvera au paragraphe <u>DEG.VER Gérer une</u> <u>incompatibilité de version de système (VER)</u> les instructions que le conducteur doit suivre pour résoudre cette situation.

OTH.ODA.RAD-[B32.L23].11 Après avoir saisi et confirmé les données radio et que la session avec le RBC est établie, la fenêtre principale s'affiche.

OTH.ODA.RAD-[B32.L23].12 Le conducteur peut également modifier les données radio lorsqu'il passe en niveau d'ETCS 2 ou 3.



OTH.ADH MODIFIER LE FACTEUR D'ADHERENCE (ADH)

OTH.ADH-[N].1 Le facteur d'adhérence permet de régler le freinage d'urgence du train.

Le facteur d'adhérence peut être mis à jour par l'équipement au sol et, si cela est permis, par une valeur nationale. Le facteur d'adhérence peut être modifié lorsque le train est en circulation.

OTH.ADH-[L123.N].1 Lorsque le facteur d'adhérence est établi sur Rail glissant, le symbole de facteur d'adhérence Rail glissant (STO2) s'affiche à l'écran et le conducteur doit alors appliquer les règles non harmonisées.



ST02 : facteur d'adhérence Rail glissant



OTH.ADH-[L1.T.N].1 Lorsque le facteur d'adhérence est établi sur Rail glissant, le symbole de facteur d'adhérence Rail glissant (STO2) s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L1.T.N].F1.



Figure OTH.ADH-[L1.T.N].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (écran tactile)



OTH.ADH-[L23.T.N].1 Lorsque le facteur d'adhérence est établi sur Rail glissant, le symbole de facteur d'adhérence Rail glissant (STO2) s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.T].F1.



Figure OTH.ADH-[L23.T].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (écran tactile)



OTH.ADH-[L1.S.N].1 Lorsque le facteur d'adhérence est établi sur Rail glissant, le symbole de facteur d'adhérence Rail glissant (STO2) s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L1.S].F1.



Figure OTH.ADH-[L1.S].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (touches de fonction)



OTH.ADH-[L23.S.N].1 Lorsque le facteur d'adhérence est établi sur Rail glissant, le symbole de facteur d'adhérence Rail glissant (STO2) s'affiche à l'écran afin de le communiquer au conducteur, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.S.N].F1.



Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F1 : facteur d'adhérence « Rail glissant » (touches de fonction)



OTH.ADH-[LON1.T.N].1 Pour modifier le facteur d'adhérence, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F1.



Figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.ADH-[L23.T.N].2 Pour modifier le facteur d'adhérence, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.T.N].F2.



Figure OTH.ADH-[L23.T.N].F2 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.ADH-[LON1.S.N].1 Pour modifier le facteur d'adhérence, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F1.



Figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.ADH-[L23.S.N].2 Pour modifier le facteur d'adhérence, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut du DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.S.N].F2.



Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F2 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.ADH-[LON1.T.N].2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Adhesion de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F2.



Figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F2 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial »



OTH.ADH-[L23.T.N].3 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Adhesion de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.T.N].F3.



Figure OTH.ADH-[L23.T.N].F3 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial »



OTH.ADH-[LON1.S.N].2 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Adhesion de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F2.



Figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F2 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)



OTH.ADH-[L23.S.N].3 Par la suite, le conducteur doit presser la touche Adhesion de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.S.N].F3.



Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F3 : touche « Adhérence » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)



OTH.ADH-[N].2 La touche « Adhesion » s'active lorsque :

- a) Le train est à l'arrêt ET le mode est SB ET la modification du facteur d'adhérence faite par le conducteur est autorisée par une valeur nationale ET l'ID conducteur, les données de train et le Niveau d'ETCS sont valides, OU
- b) la modification du facteur d'adhérence faite par le conducteur est autorisée par une valeur nationale ET le mode est FS/LS/SR/OS/UN/SN.



OTH.ADH-[LON1.T.N].3 Le conducteur doit saisir ou confirmer le facteur d'adhérence en pressant la touche Non slippery rail (1), si l'adhérence n'est pas glissante, ou la touche Slippery rail (2), si l'adhérence est glissante, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[LON1.T.N].F3.



Figure OTH.ADH-[L0N1.T.N].F3 : fenêtre « Adhérence » (touches de fonction)



OTH.ADH-[L23.T.N].4 Le conducteur doit saisir ou confirmer le facteur d'adhérence en pressant la touche Non slippery rail (1), si l'adhérence n'est pas glissante, ou la touche Slippery rail (2), si l'adhérence est glissante, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.T.N].F4.



Figure OTH.ADH-[L23.T.N].F4 : fenêtre « Adhérence » (touches de fonction)



OTH.ADH-[LON1.S.N].3 Le conducteur doit saisir ou confirmer le facteur d'adhérence en pressant la touche Non slippery rail (1), si l'adhérence n'est pas glissante, ou la touche Slippery rail (2), si l'adhérence est glissante, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F3.



Figure OTH.ADH-[LON1.S.N].F3 : touche « Adhérence » (écran tactile)



OTH.ADH-[L23.S.N].4 Le conducteur doit saisir ou confirmer le facteur d'adhérence en pressant la touche Non slippery rail (1), si l'adhérence n'est pas glissante, ou la touche Slippery rail (2), si l'adhérence est glissante, tel qu'illustré à la figure OTH.ADH-[L23.S.N].F4.



Figure OTH.ADH-[L23.S.N].F4 : touche « Adhérence » (écran tactile)



OTH.ORN MODIFIER L'ORIENTATION DU TRAIN (ORN)

OTH.ORN.1 Le conducteur contrôle le train depuis la cabine de tête lorsque le sélecteur de marche est en position marche avant. Toutefois, pour modifier l'orientation du train, le conducteur doit changer de cabine de conduite.

Différentes situations peuvent se produire dans ces circonstances.

OTH.ORN-[V].1 Le conducteur change de cabine, mais utilise le même engin moteur (une mission est en cours).

Dans ce cas, le conducteur désactive le pupitre de conduite A et passe de la cabine A de l'engin moteur de tête à la cabine B et active le pupitre de conduite B du même engin moteur (les deux pupitres sont reliés au même système ERTMS/ETCS embarqué).

Lorsque le conducteur désactive le pupitre de conduite A (se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre de conduite (CLS)</u>), le mode est immédiatement commuté en mode Stand By, qui est considéré comme une fin de mission.

Lorsque, par la suite, le conducteur active le pupitre de conduite B, le symbole SB s'affiche à l'écran (se reporter au paragraphe <u>SB – Stand</u> <u>By (SB)</u>).

OTH.ORN-[V].2 Le conducteur change de cabine et passe d'un engin moteur à un autre engin moteur.

Dans ce cas, le train dispose de deux engins moteurs (engin moteur A et engin moteur B). L'engin moteur A est l'engin moteur de tête et l'engin moteur B est l'engin moteur asservi. Chaque engin moteur est pourvu de son propre équipement ETCS embarqué.

a) Cas A : l'engin moteur est en mode SL.

Le conducteur désactive le pupitre de conduite A de l'engin moteur A (se reporter au paragraphe <u>OFF.CLS Désactiver le pupitre</u>



<u>de conduite (CLS)</u>), la mission en cours prend fin et le mode est commuté en mode Stand By.

L'équipement ETCS embarqué de l'engin moteur B passe en mode Stand By.

Le conducteur passe de l'engin moteur A à l'engin moteur B. Lorsque le conducteur active le pupitre de conduite B de l'engin moteur B, une nouvelle mission est démarrée (se reporter au paragraphe <u>SB – Stand By (SB)</u>).

b) Cas B : l'engin moteur est en mode NL.

Le conducteur presse la touche Non Leading du pupitre de conduite A de l'engin moteur A (se reporter au paragraphe <u>NL –</u> <u>Mode Non-Leading (NL)</u>), l'équipement ETCS embarqué passe en mode Non Leading.

Comme aucun signal de Non Leading n'est reçu, l'engin moteur B passe en mode Stand By (se reporter au paragraphe <u>SB – Stand By</u> <u>(SB)</u>).

c) Cas C : l'engin moteur est en mode PS.

Le conducteur presse la touche Maintenir Shunting du pupitre de conduite A de l'engin moteur A (se reporter au paragraphe <u>SH.PS</u> <u>Maintenir le mode SH lors d'un changement de cabine (PS)</u>), et dès que le conducteur désactive le pupitre de conduite A de l'engin moteur A, le mode passe en mode Passive Shunting.

Si le conducteur active le pupitre de conduite B de l'engin moteur B, l'équipement ETCS embarqué commute le pupitre de conduite B en mode Shunting (se reporter au paragraphe <u>SH – Shunting</u> <u>(SH)</u>).

OTH.ORN-[V].3 Le conducteur change de cabine, mais utilise le même engin moteur, tandis qu'un mouvement de manœuvre est en cours.

Dans ce cas, le conducteur désactive le pupitre de conduite A et quitte la cabine A. Le conducteur entre dans la cabine B et active le



pupitre de conduite B du même engin moteur, tandis que l'équipement ETCS embarqué est en mode Shunting.

Le pupitre de conduite A et le pupitre de conduite B sont reliés au même système ETCS embarqué.

Lorsque le conducteur désactive le pupitre de conduite A de la cabine A, si celui-ci a préalablement sélectionné la fonction Maintenir Shunting (se reporter au paragraphe <u>SH.PS Maintenir le mode SH lors</u> <u>d'un changement de cabine (PS)</u>), le mode est immédiatement commuté en mode Passive Shunting.

Lorsque le conducteur active le pupitre de conduite B de la cabine B, l'équipement ETCS embarqué est à nouveau commuté en mode Shunting (se reporter au paragraphe <u>SH – Shunting (SH)</u>).



OTH.JOI ATTELAGE (JOI)

OTH.JOI.1 Au cours de la procédure d'attelage :

- a) Le train d'attelage (le train chargé d'exécuter les manœuvres d'attelage) se rapproche du train à atteler. Cette procédure peut se faire en mode SR, OS ou SH.
- b) Les éléments d'attelage électriques et mécaniques entre les deux trains sont fermés.

OTH.JOI-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour procéder à la fermeture des éléments d'attelage électriques et mécaniques.

OTH.JOI.2 Si, une fois la procédure d'attelage terminée, une mission est toujours en cours, le conducteur doit alors modifier les données de train afin de les adapter à la nouvelle composition de train (se reporter au paragraphe <u>OTH.DAT.MAN Modification manuelle des</u> <u>données de train (MAN)</u>).

OTH.JOI.3 Si un équipement ETCS embarqué précédent doit être établi comme équipement asservi en mode NL, le conducteur doit sélectionner le mode NL (se reporter au paragraphe <u>NL – Mode Non-Leading (NL)</u>).

OTH.JOI-[V].2 Les informations indiquant que la procédure d'attelage s'est effectuée de façon satisfaisante ne sont pas transmises à l'équipement ETCS. Les manœuvres d'attelage doivent se faire conformément aux règles d'exploitation établies afin de garantir qu'elles s'exécutent de façon correcte (par ex., l'attelage physique).



OTH.SPL DEBRANCHEMENT (SPL)

OTH.SPL.1 Au cours de la procédure de débranchement :

- a) Les éléments d'attelage électriques et mécaniques entre les deux trains sont débranchés.
- b) Si au cours de la procédure de débranchement il est nécessaire de séparer les deux trains sur une distance courte, cela peut se faire en mode SB.

La procédure de débranchement doit se faire lorsque le train est à l'arrêt.

La procédure de débranchement ne doit se faire que si les deux compositions de train séparées sont pourvues d'au moins un équipement ETCS embarqué.

OTH.JOI-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour procéder au débranchement des éléments d'attelage électriques et mécaniques.

OTH.SPL.2 Si l'équipement ETCS embarqué, chargé de la surveillance du train avant le débranchement, n'a pas exécuté une procédure de fin de mission. Le conducteur doit alors modifier les données de train afin de les adapter à la nouvelle composition de train (se reporter au paragraphe <u>OTH.DAT.MAN Modification manuelle des données de</u> train (MAN)).

OTH.SPL.3 Une fois cela fait, le conducteur peut alors démarrer une nouvelle mission, exécuter des mouvements de manœuvre ou maintenir le train immobile, selon le cas.


OTH.SPL-[V].2 Les informations indiquant que la procédure de débranchement s'est effectuée de façon satisfaisante ne sont pas transmises à l'équipement ETCS embarqué. Les manœuvres de débranchement doivent se faire conformément aux règles d'exploitation établies afin de garantir qu'elles s'exécutent de façon correcte (par ex., débranchement physique).



OTH.TXT MESSAGES TEXTE TRANSMIS PAR L'EQUIPEMENT AU SOL (TXT)

OTH.TXT-[LON1.T].1 L'équipement au sol peut transmettre au conducteur des informations sous forme de messages texte qui s'affichent au DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[LON1.T].F1.



Figure OTH.TXT-[L0N1.T].F1 : message texte (écran tactile)



OTH.TXT-[L23.T].1 L'équipement au sol peut transmettre au conducteur des informations sous forme de messages texte qui s'affichent au DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[L23.T].F1.



Figure OTH.TXT-[L23.T].F1 : message texte (écran tactile)



OTH.TXT-[LON1.S].1 L'équipement au sol peut transmettre au conducteur des informations sous forme de messages texte qui s'affichent au DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[LON1.S].F1.



Figure OTH.TXT-[LON1.S].F1 : message texte (touches de fonction)



OTH.TXT-[L23.S].1 L'équipement au sol peut transmettre au conducteur des informations sous forme de messages texte qui s'affichent au DMI, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[L23.S].F1.



Figure OTH.TXT-[L23.S].F1 : message texte (touches de fonction)



OTH.TXT-[LON1.T].2 Lorsque plusieurs messages sont affichés, le conducteur peut faire défiler la liste des messages texte en pressant les touches ▲ et ▼, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[LON1.T].F2.



Figure OTH.TXT-[LON1.T].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (écran tactile)



OTH.TXT-[L23.T].2 Lorsque plusieurs messages sont affichés, le conducteur peut faire défiler la liste des messages texte en pressant les touches ▲ et ▼, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[L23.T].F2.



Figure OTH.TXT-[L23.T].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (écran tactile)



OTH.TXT-[LON1.S].2 Lorsque plusieurs messages sont affichés, le conducteur peut faire défiler la liste des messages texte en pressant les touches ▲ et ▼ , tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[LON1.S].F2.



Figure OTH.TXT-[LON1.T].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (touches de fonction)



OTH.TXT-[L23.S].2 Lorsque plusieurs messages sont affichés, le conducteur peut faire défiler la liste des messages texte en pressant les touches ▲ et ▼, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[L23.S].F2.



Figure OTH.TXT-[L23.S].F2 : touches [Vers le haut] et [Vers le bas] (touches de fonction)

OTH.TXT.1 Le conducteur peut être invité à acquitter certains messages texte. Les messages texte à acquitter sont affichés dans un cadre clignotant et lorsqu'ils apparaissent pour la première fois le son Sinfo est émis.



OTH.TXT-[LON1.T].3 Pour acquitter ce type de messages texte, le conducteur doit presser le message texte qu'il souhaite acquitter, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[LON1.T].F3.



Figure OTH.TXT-[L0N1.T].F3 : acquittement de message texte (écran tactile)



OTH.TXT-[L23.T].3 Pour acquitter ce type de messages texte, le conducteur doit presser le message texte qu'il souhaite acquitter, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[L23.T].F3.



Figure OTH.TXT-[L23.T].F3 : acquittement de message texte (écran tactile)



OTH.TXT-[LON1.S].3 Pour acquitter ce type de messages texte, le conducteur doit presser la touche Ack du message texte, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[LON1.S].F3.



Figure OTH.TXT-[LON1.S].F3 : acquittement de message texte (touches de fonction)



OTH.TXT-[L23.S].3 Pour acquitter ce type de messages texte, le conducteur doit presser la touche Ack du message texte, tel qu'illustré à la figure OTH.TXT-[L23.S].F3.



Figure OTH.TXT-[L23.S].F3 : acquittement de message texte (touches de fonction)

OTH.TXT.2 Les messages texte cessent d'être affichés lorsque le conducteur procède à leur acquittement, dans le cas contraire ils restent affichés.

Dans certains cas, si le conducteur n'acquitte pas le message texte avant d'atteindre la condition de fin, cela peut entraîner le déclenchement du freinage.

OTH.TXT-[1011].1 Lorsque le conducteur acquitte le message texte avant que la condition de fin ne soit atteinte, le message texte cesse d'être affiché au DMI.



OTH.TXT-[2021].1 Dans d'autres cas, en fonction de la condition de fin, il se peut que le message texte reste affiché à l'écran, et ce, même lorsque le conducteur acquitte le message avant d'atteindre la condition de fin.

OTH.BRK GERER LA COMMANDE DE FREIN (BRK)

OTH.BRK.1 Le symbole de déclenchement du frein de service ou du frein d'urgence (ST01) suivant s'affiche afin d'indiquer au conducteur que la commande de freinage a été déclenchée :



ST01 : déclenchement du frein de service ou frein d'urgence

En outre, au cas où le freinage ne serait pas déclenché en raison d'un dépassement de la vitesse autorisée, un message texte s'affiche à l'écran afin d'indiquer au conducteur la raison ayant entraîné le déclenchement de la commande de freinage. Suivant la raison ayant entraîné le déclenchement de la commande de freinage, le relâchement du frein aura lieu en fonction d'une série de conditions.

- a) Si la commande de freinage d'urgence se déclenche en raison d'une transition de Trip, un message texte indiquant la condition du Trip s'affiche à l'écran (se reporter au paragraphe <u>DEG.TR</u> <u>Transition en mode Trip (TR)</u>). Dans ce cas, la commande de freinage d'urgence sera relâchée une fois que le train sera à l'arrêt et que le conducteur a acquitté la condition de Trip.
- b) Le message texte « Erreur de lecture de balise » s'affiche si la commande de freinage se déclenche en raison d'une erreur de chaînage, d'une incohérence de message d'un groupe de balises ou d'une erreur de contrôle FDMS (Fiabilité Maintenabilité Disponibilité). Dans ce cas, la commande de freinage sera



relâchée une fois que le train sera l'arrêt (se reporter au paragraphe <u>DEG.BLS Gérer une erreur de lecture de balise (BLS)</u>).

- c) Le message texte « Erreur de communication » s'affiche si la commande de freinage se déclenche à la suite d'une indication de surveillance de la connexion radio sécurisée. Dans ce cas, la commande de freinage sera relâchée une fois que le train sera à l'arrêt ou qu'un nouveau message cohérent envoyé par le RBC est reçu (se reporter au paragraphe <u>DEG.RBC Gérer l'absence</u> <u>d'informations de RBC (RBC)</u>).
- d) Le message texte « *Mouvement incontrôlé* » s'affiche si la commande de freinage se déclenche à la suite de la détection d'un mouvement de train dépassant la distance de dérive permise, la distance de marche arrière permise, la distance de surveillance à l'arrêt ou la distance de mouvement en marche arrière autorisée en mode Post Trip, ou alors que le conducteur modifie les données de train ou atteint la vitesse/distance limite de SR. Dans ce cas, la commande de freinage sera relâchée une fois que le train sera à l'arrêt et que le conducteur a procédé à l'acquittement (se reporter au paragraphe <u>OTH.BRK.UNI Réagir face à des mouvements involontaires (UNI)</u>).
- e) Le message texte « *Données du train modifiées* » s'affiche si la commande de freinage se déclenche à la suite d'une modification des données de train alors que le train est en circulation. Dans ce cas, la commande de freinage sera relâchée une fois que le train sera à l'arrêt et que le conducteur a procédé à l'acquittement (se reporter au paragraphe <u>OTH.DAT.EXT Modification des données de train par des équipements ETCS externes (EXT)</u>).
- f) Le message texte « Distance RV dépassée » s'affiche si la commande de freinage se déclenche à la suite d'un dépassement de la distance de Reversing associée à une zone de Reversing. Dans ce cas, la commande de freinage sera relâchée si la distance



de Reversing est étendue afin de révoquer le dépassement de la distance de Reversing, ou une fois que le train sera à l'arrêt et que le conducteur a procédé à l'acquittement (se reporter au paragraphe <u>RV.RUN Circuler en mode RV (RUN)</u>).

Si la commande de freinage se déclenche, car un message texte n'a pas été acquitté par le conducteur, la commande de freinage ne sera relâchée qu'une fois que le conducteur aura acquitté le message texte (se reporter au paragraphe <u>OTH.TXT Messages texte transmis</u> par l'équipement au sol (TXT)).

OTH.BRK.2 Lorsqu'aucun acquittement n'est nécessaire pour relâcher la commande de freinage, le son Sinfo est émis afin d'indiquer au conducteur que le frein a été relâché.

OTH.BRK.3 Dans le cas contraire, lorsqu'un acquittement est requis pour relâcher la commande de freinage, le son Sinfo est émis afin de signaler au conducteur qu'un acquittement est nécessaire.



OTH.BRK-[LON1.T].1 Pour acquitter le déclenchement du freinage et relâcher le frein, le conducteur doit presser la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure BRK-[LON1.T].F1.



Figure BRK-[LON1.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)



OTH.BRK-[L23.T].1 Pour acquitter le déclenchement du freinage et relâcher le frein, le conducteur doit presser la touche signalée par un cadre clignotant, tel qu'illustré à la figure BRK-[L23.T].F1.



Figure BRK-[L23.T].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (écran tactile)



OTH.BRK-[LON1.S].1 Pour acquitter le déclenchement du freinage et relâcher le frein, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole de commande de freinage (ST01), tel qu'illustré à la figure BRK-[LON1.S].F1.



Figure BRK-[LON1.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)



OTH.BRK-[L23.S].1 Pour acquitter le déclenchement du freinage et relâcher le frein, le conducteur doit presser la touche Ack du symbole de commande de freinage (ST01), tel qu'illustré à la figure BRK-[L23.S].F1.



Figure BRK-[L23.S].F1 : acquittement du déclenchement du freinage (touches de fonction)



OTH.BRK.UNI REAGIR FACE A DES MOUVEMENTS INVOLONTAIRES (UNI)

OTH.BRK.UNI-[L123.N].1 Si, lorsque le train est à l'arrêt, un mouvement de train ou un mouvement de manœuvre involontaire survient et que celui-ci dépasse la distance autorisée par une valeur nationale, l'équipement ETCS embarqué déclenche le freinage et le message texte « *Runaway movement* » (Mouvement incontrôlé) s'affiche à l'écran.

Face à cette situation, le conducteur doit sécuriser le train ou mouvement de manœuvre conformément aux règles non harmonisées et acquitter le déclenchement du freinage.

OTH.INT CONFIRMATION DU CONDUCTEUR DE L'INTEGRITE DU TRAIN (INT)

OTH.INT.1 Les informations relatives à l'intégrité d'un train sont fournies par un dispositif externe ou par le conducteur.

Le conducteur ne peut procéder à la confirmation de l'intégrité du train que lorsque le train est à l'arrêt.

OTH.INT-[N].1 Clauses spécifiques aux réseaux décrivant les règles non harmonisées que le conducteur doit suivre pour confirmer l'intégrité du train.



OTH.INT-[LON1.T].1 Pour confirmer l'intégrité du train, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[LON1.T].F1.



Figure OTH.INT-[LON1.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.INT-[L23.T].1 Pour confirmer l'intégrité du train, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[L23.T].F1.



Figure OTH.INT-[L23.T].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (écran tactile)



OTH.INT-[LON1.S].1 Pour confirmer l'intégrité du train, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[LON1.S].F1.



Figure OTH.INT-[LON1.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.INT-[L23.S].1 Pour confirmer l'intégrité du train, le conducteur doit presser la touche Spec de la fenêtre par défaut afin d'accéder à la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[L23.S].F1.



Figure OTH.INT-[L23.S].F1 : touche « Spécial » de la fenêtre par défaut (touches de fonction)



OTH.INT-[LON1.T].2 Le conducteur doit alors confirmer l'intégrité du train en pressant la touche Train integrity de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[LON1.T].F2.



Figure OTH.INT-[LON1.T].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)



OTH.INT-[L23.T].2 Le conducteur doit alors confirmer l'intégrité du train en pressant la touche Train integrity de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[L23.T].F2.



Figure OTH.INT-[L23.T].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (écran tactile)



OTH.INT-[LON1.S].2 Le conducteur doit alors confirmer l'intégrité du train en pressant la touche Train integrity de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[LON1.S].F2.



Figure OTH.INT-[LON1.S].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)



OTH.INT-[L23.S].2 Le conducteur doit alors confirmer l'intégrité du train en pressant la touche Train integrity de la fenêtre Spécial, tel qu'illustré à la figure OTH.INT-[L23.S].F2.



Figure OTH.INT-[L23.S].F2 : touche « Intégrité du train » de la fenêtre « Spécial » (touches de fonction)

OTH.INT.2 La touche Train integrity s'active lorsque :

- a) le train est à l'arrêt, ET
- b) le mode est SB/FS/LS/SR/OS/PT, ET
- c) l'ID conducteur et les données de train ET le niveau ERTMS/ETCS sont valides.



OTH.GEO REPORT DE POSITION GEOGRAPHIQUE (GEO)

OTH.GEO-[T].1 Le conducteur peut vérifier, sur le DMI, la position géographique du train par rapport à la longueur des voies, pour autant que l'équipement ETCS embarqué dispose de ces informations.

Lorsque la position géographique est disponible, mais que la fonction de position géographique est masquée, le symbole de position géographique (DR03, affiché dans la section G12) s'affiche au DMI:



DR03 : position géographique

Lorsque le conducteur affiche la position géographique, le symbole DR03 est remplacé par la valeur numérique de la position géographique.

OTH.GEO-[S].1 Le conducteur peut vérifier, au DMI, la position géographique du train par rapport à la longueur des voies, pour autant que l'équipement ETCS embarqué dispose de ces informations.

Lorsque la position géographique est disponible, mais que la fonction de position géographique est masquée, le symbole de position géographique (DR03, affiché dans la section F8) s'affiche au DMI:



DR03 : position géographique

Lorsque la position géographique est affichée, la valeur numérique de la position est indiquée au-dessus du symbole DR03.



OTH.GEO-[LON1.T].1 Pour afficher la position géographique, le conducteur doit presser la touche du symbole DR03. Pour masquer la position géographique, le conducteur doit presser la touche indiquant la valeur numérique de position, l'état initial sera restauré, tel qu'illustré à la figure OTH.GEO-[LON1.T].F1.



Figure OTH.GEO-[L0N1.T].F1 : position géographique (écran tactile)



OTH.GEO-[L23.T].1 Pour afficher la position géographique, le conducteur doit presser la touche du symbole DR03. Pour masquer la position géographique, le conducteur doit presser la touche indiquant la valeur numérique de position, tel qu'illustré à la figure OTH.GEO-[L23.T].F1.



Figure OTH.GEO-[L23.T].F1 : position géographique (écran tactile)

OTH.GEO-[LON1.S].1 Pour masquer la position géographique, le conducteur doit presser la touche (DR03), tel qu'illustré à la figure OTH.GEO-[LON1.S].F1.

Figure OTH.GEO-[L0N1.S].F1 : position géographique (touches de fonction)

OTH.GEO-[L23.S].1 Pour masquer la position géographique, le conducteur doit presser la touche (DR03), tel qu'illustré à la figure OTH.GEO-[L23.S].F1.

Figure OTH.GEO-[L23.S].F1 : position géographique (touches de fonction)

NFN – FONCTIONS NATIONALES (NFN)

NFN-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les fonctions nationales mises en œuvre par l'équipement embarqué.

DEG – SITUATIONS DEGRADEES (DEG)

DEG.UNSGERERUNEINCOMPATIBILITED'INFRASTRUCTURE (UNS)

DEG.UNS-[L123].1 Les données de compatibilité d'infrastructure établissent les valeurs de gabarit, système de traction et de catégorie de charge à l'essieu qu'un train doit satisfaire pour pouvoir circuler sur l'infrastructure.

Le conducteur est toujours informé des incompatibilités d'infrastructure.

S'il existe au moins une incompatibilité, le lieu le plus proche correspondant à l'incompatibilité est considéré comme étant l'EOA et SvL, sans vitesse d'exécution.

Si le train dépasse le lieu d'une incompatibilité d'infrastructure au niveau duquel l'incompatibilité survient, le système du train est déclenché (Trip) (se reporter au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u>).

DEG.UNS-[L123.N].1 Lorsqu'une incompatibilité d'infrastructure est détectée, celle-ci est signalée au conducteur à l'aide de l'un des messages suivants (affichage dans la section E) :

« *Route unsuitable - loading gauge* » (Incompatibilité d'infrastructure – gabarit)

« *Route unsuitable - traction system* » (Incompatibilité d'infrastructure – système de traction)

« *Route unsuitable – axle load category* » (Incompatibilité d'infrastructure – catégorie de charge à l'essieu)

Dans ce cas, tant le conducteur que l'agent circulation doivent appliquer les règles non harmonisées.


DEG.TRK GERER UN DYSFONCTIONNEMENT DE L'EQUIPEMENT AU SOL (TRK)

DEG.TRK-[L123].1 Lorsque le message texte suivant s'affiche dans la section E, le conducteur est tenu de le communiquer à l'agent circulation : « *Trackside malfunction* » (Dysfonctionnement de l'équipement au sol).

DEG.VER GERER UNE INCOMPATIBILITE DE VERSION DE SYSTEME (VER)

DEG.VER-[L123.N].1 Lorsque le message texte suivant s'affiche dans la section E : «*Trackside not compatible* » (Incompatibilité d'équipement au sol), le train ne peut pas poursuivre en ETCS. Le conducteur doit le communiquer à l'agent circulation ; et tant le conducteur que l'agent circulation doivent appliquer les règles non harmonisées.



DEG.BLS GERER UNE ERREUR DE LECTURE DE BALISE (BLS)

DEG.BLS-[L123].1 Lorsqu'une erreur de lecture de balise entraîne le train trip ou l'application du frein de service, le message texte suivant s'affiche dans la section E : « *Balise read error* » (Erreur de lecture de balise).

- a) Lorsque le système du train est déclenché (Trip) en raison d'une erreur de lecture de balise, le conducteur doit alors appliquer la procédure de Trip décrite au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u>.
- b) Lorsque le freinage est déclenché par l'équipement ETCS embarqué (pas de déclenchement du système du train) en raison d'un problème de cohérence des données avec le groupe de balises prévu, le conducteur doit alors le communiquer à l'agent circulation.

Si aucune nouvelle MA n'est reçue lorsque le train est à l'arrêt, le conducteur ne doit pas franchir l'EOA sans avoir préalablement reçu l'autorisation de la part de l'agent circulation, se reporter au paragraphe <u>OVR – Autorisation de franchir un EOA (OVR).</u>

DEG.BLS-[L123.N].1 Si le message « *Balise read error* » (Erreur de lecture de balise) est à nouveau affiché et le frein de service se déclenche, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.



DEG.BMM GERER UNE DEFAILLANCE DE TRANSMISSION DE BALISE (BMM)

DEG.BMM-[V].1 La présence sur la voie d'un objet métallique de grandes dimensions excédant les limites de masses métalliques peut entraîner le déclenchement d'une alarme sonore afin de signaler au conducteur une éventuelle défaillance de transmission balise-ETCS embarqué. Si l'alarme persiste, l'équipement ETCS embarqué déclenche une réaction de sécurité.

Clauses spécifiques aux trains décrivant la façon dont est communiquée la présence d'un objet métallique de grandes dimensions excédant les limites de masses métalliques et la réaction de l'équipement ETCS embarqué.

DEG.SMA GERER UNE REDUCTION DE MA (SMA)

DEG.SMA.1 Diverses raisons peuvent entraîner la réduction d'une MA, comme, par exemple, le dépassement du temps établi par un temporisateur ou la réception de messages d'urgence.

La réduction de MA est toujours communiquée au conducteur au DMI. Le conducteur est tenu de toujours suivre les informations affichées auDMI et d'agir conformément aux règles d'exploitation.

DEG.SMA-[B3M1.L23].1 Le message « *Arrêt d'urgence* » s'affiche dans la section E, lorsqu'un arrêt d'urgence a été accepté, mais n'a pas encore été révoqué.



DEG.SMA-[L123.N].1 Lorsque les règles non harmonisées stipulent qu'un train doit être à l'arrêt avant de procéder à la modification des dispositions actuelles, l'agent circulation doit donner au conducteur l'ordre de rester à l'arrêt, au moyen de l'instruction européenne 3. L'instruction européenne 3 est révoquée lorsque l'instruction européenne 4 est émise.

DEG.TR TRANSITION EN MODE TRIP (TR)

DEG.TR.1 Lorsqu'une transition en mode Trip est déclenchée, un message indiquant la condition de TR s'affiche à l'écran. Dans ce cas, le conducteur doit suivre les instructions décrites au paragraphe <u>TR –</u> <u>Trip/Post Trip (TR)</u>.

- a) Le message texte « *Balise read error* » (Erreur de lecture de balise) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison d'un problème de lecture de la balise prévue.
- b) Le message texte « Communication error » (Erreur de communication) s'affiche à l'écran lorsque le système de train se déclenche en raison du fait qu'aucun message de radio sécurisée n'a été reçu en temps voulu.
- c) Le message texte « *SH refused* » (SH refusé) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison du fait que le conducteur a sélectionné le mode Shunting alors qu'un STM indiquait qu'une procédure nationale de Trip était en cours.
- d) Le message texte « *Trackside not compatible* » (Incompatibilité d'infrastructure) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison d'une incompatibilité avec la version du système.
- e) Le message texte « Unauthorized passing of EOA/LOA » (Franchissement d'EOA/LOA non autorisé) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison du fait que le



train a dépassé l'EOA/LOA ou a reçu un ordre de Trip, sans que la fonction de neutralisation soit activée.

- f) Le message texte « No MA received at level transition » (Aucune MA reçue sur transition de niveau) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison d'une transition de niveau ETCS en Niveau 1, 2 ou 3 sans qu'aucune MA ait été acceptée.
- g) Le message texte « *SR distance exceeded* » (Distance SR dépassée) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison d'un dépassement de la distance SR.
- h) Le message texte « SH stop order » (Ordre d'arrêt SH) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche à la suite de la réception d'un ordre d'arrêt transmis par l'équipement au sol en informations de manœuvre, sans que la fonction de neutralisation soit activée.
- i) Le message texte « SR stop order » (Ordre d'arrêt SR) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche à la suite de la réception d'un ordre d'arrêt transmis par l'équipement au sol en informations de SR, sans que la fonction de neutralisation soit activée.
- j) Le message texte « Emergency stop » (Arrêt d'urgence) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche à la suite de la réception d'un message d'arrêt d'urgence transmis par l'équipement au sol.



- k) Le message texte « No track description » (Aucune description de voie) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche en raison du fait qu'aucune restriction de vitesse ni rampe n'est enregistrée à bord.
- Le message texte « [name of NTC] brake demand » (Demande de freinage [nom de NTC]) s'affiche à l'écran lorsque le système du train se déclenche à la suite d'un changement de niveau depuis le Niveau NTC lorsqu'un STM indiquait qu'une procédure nationale de Trip était en cours.

DEG.LTR GERER UN PROBLEME DE TRANSITION DE NIVEAU (LRT)

DEG.LTR-[L123.N].1 Les points de transition de niveau sont signalés au conducteur au moyen de la pancarte au sol illustrée à la figure DEG.LTR-[L123.N].F1.



Figure DEG.LTR-[L123.N].F1 : pancarte de point de transition de niveau



DEG.LTR-[L123.N].2 En cas de déclenchement du système du train en raison d'un problème de transition de niveau, le conducteur et l'agent circulation doivent alors prendre les mesures prévues à cet effet, tel qu'il est indiqué au paragraphe <u>TR – Trip/Post Trip (TR)</u>.

Après avoir sélectionné la touche Start de la fenêtre principale du DMI et avant de redémarrer le train, le conducteur doit :

- a) Vérifier le niveau d'ETCS approprié devant être sélectionné,
- b) le cas échéant, modifier le niveau d'ETCS (se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur (DRV)</u>).

Si le niveau d'ETCS devant être sélectionné n'est pas disponible, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

DEG.LTR-[L123.N].3 En cas de problème de transition de niveau en mode SR, le conducteur doit :

- a) arrêter le train,
- b) communiquer la situation à l'agent de circulation,
- c) une fois le train à l'arrêt, vérifier le niveau d'ETCS approprié devant être sélectionné,
- d) modifier le niveau d'ETCS (se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur</u> (DRV)).

Si le niveau d'ETCS devant être sélectionné n'est pas disponible à bord, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

DEG.LTR-[L123.N].4 Dans tous les autres cas, en cas de problème de transition de niveau, avant de redémarrer le train, le conducteur doit :

a) communiquer la situation à l'agent circulation,



- b) une fois le train à l'arrêt, vérifier le niveau d'ETCS approprié devant être sélectionné,
- c) modifier le niveau d'ETCS (se reporter au paragraphe <u>LTR.TRS.DRV Transition de niveau déclenchée par le conducteur</u> (DRV)).

Si le niveau d'ETCS devant être sélectionné n'est pas disponible à bord, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

DEG.MDT GERER L'ABSENCE DE MODE DE TRANSITION (MDT)

DEG.MDT-[N].1 Clauses spécifiques aux réseaux décrivant les instructions à suivre pour gérer une absence de mode de transition.



DEG.RBC GERER L'ABSENCE D'INFORMATIONS DE RBC (RBC)

DEG.RBC-[L23.N].1 Lorsque, dans une zone n'étant pas établie comme étant une zone d'ombre radio, aucune information de RBC n'est reçue dans le délai établi par une valeur nationale, l'une des réactions suivantes survient :

- a) Train Trip
- b) Déclenchement du frein de service
- c) Aucune réaction.

Si le système du train ou le frein de service se déclenche pour cette raison, le message texte « *Communication error* » (Erreur de communication) s'affiche à l'écran.

- a) Si le système du train se déclenche, le conducteur doit suivre les instructions décrites au paragraphe <u>TR Trip/Post Trip (TR)</u>.
- b) Si le freinage est déclenché par l'équipement ETCS embarqué (le système du train ne s'est pas déclenché) et que le message texte suivant s'affiche à l'écran : « Communication error » (Erreur de communication), une fois à l'arrêt, le conducteur doit le communiquer à l'agent circulation.

La commande de freinage est relâchée une fois à l'arrêt ou bien si un nouveau message cohérent envoyé par la RBC est reçu.

Si, une fois que le train est à l'arrêt, aucune nouvelle MA n'est reçue, alors une réduction de MA est appliquée à la position actuelle du train. Le conducteur ne doit pas franchir l'EOA sans avoir préalablement reçu l'autorisation de la part de l'agent circulation (se reporter au paragraphe <u>OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>).



DEG.COM GERER UN PROBLEME DE COMMUNICATION RADIO (COM)

DEG.COM.1 Le conducteur est maintenu informé, en permanence, de l'état de la communication radio – aucune connexion, perte/échec de connexion et connexion établie – à l'aide des symboles suivants auDMI :

a) Perte/échec de connexion (ST04, affiché dans la section E1).



ST04 : Connexion radio sécurisée « Perte/échec de connexion »

b) Connexion établie (ST03, affiché dans la section E1).



ST03 : Connexion radio sécurisée « Connexion établie »

c) Aucune connexion.

Aucun symbole n'est associé à l'état de connexion « Aucune connexion ». Le conducteur est informé qu'il n'existe aucune connexion lorsqu'aucun symbole n'est affiché.

DEG.COM.2 En cas de problème de communication radio, et lorsque le symbole ST04 est affiché à l'écran, le conducteur doit vérifier le niveau d'ETCS, l'indicatif de réseau radio, le RBC-ID/numéro de téléphone et, s'il y a lieu, les corriger.

Si le problème de communication avec le RBC persiste, le conducteur doit alors le communiquer à l'agent circulation.



DEG.COM-[L2.N].1 En Niveau 2, si au cours de la préparation d'un mouvement, le train doit circuler en SH et qu'un problème de communication radio survient, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

DEG.COM-[L2.N].2 En Niveau 2, si au cours de la préparation d'un mouvement en double traction un problème de communication radio survient, le conducteur de l'engin moteur Non-Leading doit communiquer le problème de communication au conducteur de l'engin moteur de tête. Les deux conducteurs doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

DEG.COM.3 Dans tous les autres cas, l'agent circulation doit autoriser le conducteur à franchir l'EOA en suivant la procédure décrite au paragraphe <u>OVR.RUL Règles de franchissement d'un EOA (RUL)</u>.

DEG.TST GERER UN ECHEC D'AUTOTEST (TST)

DEG.TST-[N].1 Lorsque les informations indiquant un échec d'autotest s'affichent à l'écran, le conducteur doit éteindre l'équipement ETCS embarqué (se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR</u> <u>Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS embarqué (PWR)</u>) et le rallumer (se reporter au paragraphe <u>NP.ON Mettre sous tension</u> <u>l'équipement ETCS embarqué (ON)</u>). Cette opération relancera un nouvel autotest.

Si ces informations d'échec d'autotest s'affichent à nouveau, le conducteur est tenu d'informer l'agent circulation.

Le conducteur doit demander à ce que l'engin moteur soit changé.

Si l'engin moteur doit être déplacé, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.



DEG.RAD GERER UNE DEFAILLANCE DE L'EQUIPEMENT RADIO EMBARQUE (RAD)

DEG.RAD.1 Lorsqu'une défaillance de l'équipement radio embarqué survient, le conducteur doit informerl'agent circulation.

DEG.RAD-[L23.N].1 Si cette défaillance survient en Niveau 2 ou 3 au cours de la préparation de l'engin moteur, le conducteur doit demander à ce que l'engin moteur soit changé.

Si l'engin moteur doit être déplacé, le conducteur et l'agent circulation doivent alors appliquer les règles non harmonisées.

Si l'engin moteur doit être déplacé, le conducteur doit éteindre l'équipement ETCS embarqué (se reporter au paragraphe <u>OFF.PWR</u> <u>Mettre hors tension (éteindre) l'équipement ETCS embarqué (PWR)</u>).

DEG.RAD-[L123.N].1 Si la défaillance survient alors que le train circule en Niveau 1 avec fonction de réouverture (in-fill) par radio, ou en Niveau 2 ou 3, le conducteur et l'agent circulation doivent appliquer les règles non harmonisées.

DEG.DMI GERER UNE PANNE DE LA DMI (ECRAN VIDE) (DMI)

DEG.DMI-[N].1 Si le DMI tombe en panne et l'écran devient noir, le conducteur doit informerl'agent circulation.

Dans ce cas, tant le conducteur que l'agent circulation doivent appliquer les règles non harmonisées.



DEG.NTC GERER UNE DEFAILLANCE DE NTC (NTC)

DEG.NTC-[V].1 Lorsque le message texte suivant s'affiche sur la DMI : « *Échec de [nom du NTC]* », le conducteur doit :

- a) Acquitter le message, ET
- b) appliquer les règles non harmonisées.



DEG.NTC-[LON1.T.V].1 Pour acquitter le message texte, le conducteur doit presser le message texte, tel qu'illustré à la figure DEG.NTC-[LON1.T.V].F1. Celui est affiché dans un cadre clignotant.



Figure DEG.NTC-[L0N1.T.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (écran tactile)



DEG.NTC-[L23.T.V].1 Pour acquitter le message texte, le conducteur doit presser le message texte, tel qu'illustré à la figure DEG.NTC-[L23.T.V].F1. Celui est affiché dans un cadre clignotant.



Figure DEG.NTC-[L23.T.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (écran tactile)



DEG.NTC-[LON1.S.V].1 Pour acquitter le message texte, le conducteur doit presser la touche Ack du message texte, tel qu'illustré à la figure DEG.NTC-[LON1.S.V].F1. La touche Ack est signalée par un cadre clignotant.



Figure DEG.NTC-[LON1.S.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (touches de fonction)



DEG.NTC-[L23.S.V].1 Pour acquitter le message texte, le conducteur doit presser la touche Ack du message texte, tel qu'illustré à la figure DEG.NTC-[L23.S.V].F1. La touche Ack est signalée par un cadre clignotant.



Figure DEG.NTC-[L23.S.V].F1 : acquittement du message d'état de système « Échec de [nom du NTC] » (touches de fonction)



OFF – ARRET DU SYSTEME (OFF)

OFF.CLS DESACTIVER LE PUPITRE DE CONDUITE (CLS)

OFF.CLS-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour désactiver le pupitre de conduite.

OFF.PWR METTRE HORS TENSION (ETEINDRE) L'EQUIPEMENT ETCS EMBARQUE (PWR)

OFF.PWR-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour éteindre l'équipement ETCS embarqué.

OFF.PWR.1 Lorsque l'équipement ETCS embarqué est mis hors tension (éteint), le mode passe en mode No Power (se reporter au paragraphe <u>NP – No Power (NP)</u>).



CBS – SYSTÈME CLASSE B (CBS)

CBS.CNT ORGANES DE COMMANDE (CNT)

CBS.CNT-[V].1 Clauses spécifiques aux trains quant aux organes de commande des systèmes de classe B installés sur les trains.

CBS.ON METTRE SOUS TENSION (ALLUMER) (ON)

CBS.ON-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour mettre sous tension les systèmes de classe B installés sur les trains

CBS.SH MOUVEMENTS DE MANŒUVRE (SH)

CBS.SH-[N].1 Clauses spécifiques aux réseaux décrivant les conditions à remplir pour pouvoir exécuter des mouvements de manœuvre sous la responsabilité du conducteur et le contrôle du système de classe B installé sur le train.

CBS.SH-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les conditions à remplir pour pouvoir exécuter des mouvements de manœuvre sous la responsabilité du conducteur et le contrôle du système de classe B installé sur le train.

CBS.OVR FRANCHIR UN SIGNAL RESTRICTIF (OVR)

CBS.OVR-[N].1 Clauses spécifiques aux réseaux décrivant les conditions à remplir pour autoriser le conducteur à franchir un signal restrictif sous le contrôle du système de classe B installé sur le train.



CBS.OVR-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les conditions à remplir pour franchir un signal restrictif sous le contrôle du système de classe B installé sur le train.

CBS.OS MOUVEMENTS EN ON SIGHT (OS)

CBS.OS-[N].1 Clauses spécifiques aux réseaux décrivant les conditions à remplir pour permettre à un train, contrôlé par le système de classe B installé sur le train, de pénétrer dans un tronçon de voie occupé par un autre train ou bloqué par un quelconque obstacle.

CBS.OS-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les conditions à remplir pour permettre à un train, contrôlé par le système de classe B installé sur le train, de pénétrer dans un tronçon de voie occupé par un autre train ou bloqué par un quelconque obstacle.

CBS.BRK DECLENCHEMENT DU FREINAGE (BRK)

CBS.BRK-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour gérer le déclenchement du freinage des systèmes de classe B installés sur les trains.

CBS.RV MOUVEMENT REVERSING (RV)

CBS.OVR-[N].1 Clauses spécifiques aux réseaux décrivant les conditions à remplir pour autoriser le conducteur à modifier le sens de marche du train et de conduire depuis la même cabine sous le contrôle du système de classe B installé sur le train.



CBS.OVR-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions que le conducteur doit suivre pour modifier le sens de marche du train depuis la même cabine sous le contrôle du système de classe B installé sur le train.

CBS.OTH AUTRES PROCÉDURES (OTH)

CBS.OTH-[V].1 Clauses spécifiques aux trains quant aux autres procédures concernant les systèmes de classe B.

CBS.DEG SITUATIONS DEGRADEES (DEG)

CBS.DEG-[V].1 Clauses spécifiques aux trains quant aux situations dégradées des systèmes de classe B.

CBS.OFF MISE HORS TENSION (ARRÊT) (OFF)

CBS.OFF-[V].1 Clauses spécifiques aux trains décrivant les instructions à suivre pour mettre à l'arrêt (hors tension) les systèmes de classe B installés sur les trains.