



DE-PCT adaptée pour le tl-m1

Circulation des trains

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
1.1.2				X
1.4.2	X			
2.1.2			X	
2.2.1			X	
2.2.2			X	
2.2.3			X	
2.3	X			
2.4	X			
3.3.		X		
3.3.1	X			
3.3.2	X			
3.6.1			X	
3.6.2			X	
3.8	X			
4.1	X			

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
4.2.3		X		
4.2.7			X	
4.4	X			
4.5	X			
4.6	X			
4.8	X			
5.1	X			
5.2.1		X		
5.2.2			X	
5.2.6	X			
5.3	X			
5.4.1			X	
5.4.3	X			
5.5		X		
5.6		X		

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
6.2.1		X		

1.1.2 Contrôle de l'itinéraire

Le conducteur, suivant sa marche, est autorisé à commander la suite de son itinéraire lorsque le signal de sortie présente l'image « Arrêt avec création d'itinéraire possible », cela sans autorisation particulière du Régulateur.

2.1.2 Augmentation de vitesse

Lors d'une augmentation de vitesse, le train peut accélérer dès la tête du train (les écrans de vitesse sont installés par rapport à la longueur d'un convoi en unité double)

2.2.1 Principe

De manière générale, les seuils de vitesses de pleine voie et des gares sont signalés par des écrans.

2.2.2 Seuil de vitesse en gare

Du côté de l'entrée la vitesse en gare est la marche à vue sauf écran de vitesse inférieure

Du côté de la sortie la vitesse en gare est 40 km/h sauf écran de vitesse inférieure ou supérieure

2.2.3 Seuil de vitesse dans une halte

Du côté de l'entrée la vitesse dans une halte est la marche à vue

Du côté de la sortie la vitesse dans une halte est 40 km/h sauf écran de vitesse supérieure

3.3 Assentiment pour circuler avec des signaux de groupe

Suppression de la deuxième phrase

3.6 Assentiment pour circuler en gare sans visibilité sur le signal principal

3.6.1 Confirmation de l'existence de l'assentiment pour circuler

Lorsque le prochain signal principal en gare n'est pas visible, le conducteur a besoin d'une confirmation que l'assentiment pour circuler est existant.

Le conducteur a besoin d'une confirmation contre quittance du régulateur quant à l'existence d'un assentiment pour circuler. En cas de nécessité, le conducteur demande cette confirmation au régulateur.

3.6.2 Vitesses maximales

Lorsque la confirmation contre quittance du régulateur est disponible, la vitesse maximale est limitée à 40 km/h et il faut s'attendre à trouver le prochain signal à l'*arrêt*.

Pour une éventuelle augmentation de la vitesse admise, il faut dans tous les cas respecter les dispositions concernant le « Seuil de vitesse ».

4.2.3 Annonce

Suppression du texte :

"l'emplacement kilométrique des signaux" dans la première phrase.

4.2.7 Réduction de la vitesse

Sur les tronçons équipés de la signalisation extérieure, si le régulateur doit aviser le mécanicien de locomotive d'une réduction de la vitesse au moyen d'un *Ordre 5* à protocoler.

5.2.1 Point d'arrêt limite

Suppression du deuxième paragraphe

5.2.2 Point d'arrêt limite avec signal de groupe

En présence d'un signal de groupe présentant l'image *arrêt*, les trains doivent s'arrêter au plus tard :

- devant le signal de groupe lorsque celui-ci se trouve avant l'aiguille de sortie.
- devant le signal limite de garage de l'aiguille de sortie si le signal de groupe se situe après le signal limite de garage de l'aiguille de sortie

L'aiguille du côté de la sortie peut être orientée dans n'importe quelle position.

5.4.1 Avis

Une entrée sur voie occupée est signalée au signal principal concerné au moyen du signal de voie occupée ou prescrite dans les horaires de services ou au moyen de l'*Ordre 5* à protocoler.

5.5 Voie à utilisation restreinte

Suppression des deux derniers paragraphes

5.6 Installation de passage à niveau ouverte avant le signal de sortie

Changement du terme "tableau de parcours" par "marche des trains"

Suppression de la dernière phrase du troisième paragraphe

Suppression du dernier paragraphe

6.2 Courses de déneigement

6.2.1 Genre

Au tl-m1, les courses de déneigement sont effectuées par des Be 4/6

