



# INTERNATIONAL STANDARD

# NORME INTERNATIONALE



---

**Railway applications – Urban guided transport management and  
command/control systems –  
Part 3: System requirements specification**

**Applications ferroviaires – Systèmes de contrôle/commande et de gestion des  
transports guidés urbains –  
Partie 3: Spécification des exigences système**

INTERNATIONAL  
ELECTROTECHNICAL  
COMMISSION

COMMISSION  
ELECTROTECHNIQUE  
INTERNATIONALE

---

ICS 45.060.01

ISBN 978-2-8322-7381-4

**Warning! Make sure that you obtained this publication from an authorized distributor.  
Attention! Veuillez vous assurer que vous avez obtenu cette publication via un distributeur agréé.**

## CONTENTS

FOREWORD.....	4
INTRODUCTION.....	6
1 Scope.....	9
2 Normative references .....	9
3 Terms, definitions and abbreviated terms .....	10
3.1 Terms and definitions.....	10
3.2 Abbreviated terms.....	10
4 UGTMS system architecture and non-functional requirements .....	12
4.1 Overall system architecture.....	12
4.2 General description of UGTMS subsystems .....	13
4.2.1 General .....	13
4.2.2 UGTMS Wayside Subsystem (WS) .....	13
4.2.3 UGTMS Onboard Subsystem (OBS) .....	14
4.2.4 UGTMS Spot Transmission Subsystem (SPTS) .....	14
4.2.5 UGTMS Data Communication Subsystem (DCS).....	14
4.2.6 UGTMS Operation Control Subsystem (OCS) .....	14
4.3 External equipment in the UGTMS environment.....	15
4.3.1 General .....	15
4.3.2 Infrastructure related equipment (INF) .....	15
4.3.3 Trackside signalling related equipment (TSE) .....	15
4.3.4 Station related equipment (SE).....	15
4.3.5 External interlocking related equipment (EIXL) .....	16
4.3.6 Traction Power control system related equipment (TPCS) .....	16
4.3.7 Wayside voice communication related equipment (WVC).....	16
4.3.8 Wayside CCTV surveillance related equipment (WCS).....	16
4.3.9 Wayside passenger information related equipment (WPI) .....	16
4.3.10 Maintenance system related equipment (MS).....	16
4.3.11 Operations Control HMI related equipment (OHMI).....	16
4.3.12 Operation planning system related equipment (OPS).....	17
4.3.13 Central voice communication related equipment (CVC).....	17
4.3.14 Central CCTV surveillance related equipment (CCS) .....	17
4.3.15 Central passenger information related equipment (CPI).....	17
4.3.16 Train related equipment (TR).....	17
4.3.17 Train HMI related equipment (THMI).....	17
4.3.18 Onboard voice communication related equipment (OBVC) .....	18
4.3.19 Onboard CCTV surveillance related equipment (OBCS).....	18
4.3.20 Onboard passenger information related equipment (OBPI) .....	18
4.4 Hypotheses for UGTMS architecture .....	18
5 UGTMS rail network description .....	19
5.1 General.....	19
5.2 Line section .....	19
5.3 Track segment .....	20
5.4 Connecting rules between track segments .....	20
5.5 Structure and content of the configuration data related to the rail network description .....	21
6 Requirement allocation and description .....	22

6.1	Functional and non-functional requirement allocation to UGTMS subsystems .....	22
6.1.1	General principles .....	22
6.1.2	Allocation of functional requirements from IEC 62290-2:2014 .....	24
6.2	Summary of allocated functions and subfunctions from IEC 62290-2:2014 .....	252
6.3	Identification of interfaces for the UGTMS subsystems .....	259
6.3.1	General .....	259
6.3.2	Identification of interfaces between UGTMS subsystems .....	259
6.3.3	Interfaces between UGTMS subsystems and the environment .....	265
Figure 1	– The three-step process followed by the UGTMS standard .....	7
Figure 2	– UGTMS system environment (as defined in IEC 62290-1) .....	12
Figure 3	– UGTMS system architecture, external systems and external interfaces .....	13
Figure 4	– UGTMS concept of line section .....	19
Figure 5	– UGTMS track segment definition .....	20
Figure 6	– UGTMS track segment chaining .....	21
Figure 7	– Example for the description of 6.1.2 .....	23
Table 1	– Summary of allocated functions and subfunctions from IEC 62290-2:2014 .....	252
Table 2	– Identification of interfaces between UGTMS subsystems .....	259
Table 3	– Interfaces between UGTMS subsystems and the environment.....	265

## INTERNATIONAL ELECTROTECHNICAL COMMISSION

### **RAILWAY APPLICATIONS – URBAN GUIDED TRANSPORT MANAGEMENT AND COMMAND/CONTROL SYSTEMS –**

#### **Part 3: System requirements specification**

#### FOREWORD

- 1) The International Electrotechnical Commission (IEC) is a worldwide organization for standardization comprising all national electrotechnical committees (IEC National Committees). The object of IEC is to promote international co-operation on all questions concerning standardization in the electrical and electronic fields. To this end and in addition to other activities, IEC publishes International Standards, Technical Specifications, Technical Reports, Publicly Available Specifications (PAS) and Guides (hereafter referred to as “IEC Publication(s)”). Their preparation is entrusted to technical committees; any IEC National Committee interested in the subject dealt with may participate in this preparatory work. International, governmental and non-governmental organizations liaising with the IEC also participate in this preparation. IEC collaborates closely with the International Organization for Standardization (ISO) in accordance with conditions determined by agreement between the two organizations.
- 2) The formal decisions or agreements of IEC on technical matters express, as nearly as possible, an international consensus of opinion on the relevant subjects since each technical committee has representation from all interested IEC National Committees.
- 3) IEC Publications have the form of recommendations for international use and are accepted by IEC National Committees in that sense. While all reasonable efforts are made to ensure that the technical content of IEC Publications is accurate, IEC cannot be held responsible for the way in which they are used or for any misinterpretation by any end user.
- 4) In order to promote international uniformity, IEC National Committees undertake to apply IEC Publications transparently to the maximum extent possible in their national and regional publications. Any divergence between any IEC Publication and the corresponding national or regional publication shall be clearly indicated in the latter.
- 5) IEC itself does not provide any attestation of conformity. Independent certification bodies provide conformity assessment services and, in some areas, access to IEC marks of conformity. IEC is not responsible for any services carried out by independent certification bodies.
- 6) All users should ensure that they have the latest edition of this publication.
- 7) No liability shall attach to IEC or its directors, employees, servants or agents including individual experts and members of its technical committees and IEC National Committees for any personal injury, property damage or other damage of any nature whatsoever, whether direct or indirect, or for costs (including legal fees) and expenses arising out of the publication, use of, or reliance upon, this IEC Publication or any other IEC Publications.
- 8) Attention is drawn to the Normative references cited in this publication. Use of the referenced publications is indispensable for the correct application of this publication.
- 9) Attention is drawn to the possibility that some of the elements of this IEC Publication may be the subject of patent rights. IEC shall not be held responsible for identifying any or all such patent rights.

International Standard IEC 62290-3 has been prepared by IEC technical committee 9: Electrical equipment and systems for railways.

The text of this International Standard is based on the following documents:

FDIS	Report on voting
9/2531/FDIS	9/2544/RVD

Full information on the voting for the approval of this International Standard can be found in the report on voting indicated in the above table.

This publication has been drafted in accordance with the ISO/IEC Directives, Part 2.

A list of all parts of IEC 62290 series, under the general title *Railway applications – Urban guided transport management and command/control systems*, can be found on the IEC website.

The committee has decided that the contents of this publication will remain unchanged until the stability date indicated on the IEC web site under "<http://webstore.iec.ch>" in the data related to the specific publication. At this date, the publication will be

- reconfirmed,
- withdrawn,
- replaced by a revised edition, or
- amended.

**IMPORTANT – The 'colour inside' logo on the cover page of this publication indicates that it contains colours which are considered to be useful for the correct understanding of its contents. Users should therefore print this document using a colour printer.**

## INTRODUCTION

IEC 62290 standard series specifies the functional, system and interface requirements for the command, control, and management systems intended to be used on urban, guided passenger transport lines and networks. This series does not apply to lines that are operated under specific railway regulations, unless otherwise specified by the authority having jurisdiction.

These systems are designated herein as Urban Guided Transport Management and Command/Control Systems (UGTMS). UGTMS cover a wide range of operations needs from non-automated (GOA1) to unattended (GOA4) operation. A line may be equipped with UGTMS on its full length or only partly equipped.

This series does not specifically address security issues. However, aspects of safety requirements may apply to ensuring security within the urban guided transit system.

The main objective of this series is to achieve interoperability, interchangeability and compatibility.

This series is a recommendation for those transport authorities wishing to introduce interoperable, interchangeable and compatible equipment.

It is the responsibility of the transport authority concerned in accordance with the authority having jurisdiction to decide on how to apply this series and to take into account their particular needs.

IEC 62290 series is also intended to support applications for upgrading existing signalling and command control systems. In this case, interchangeability and compatibility could be ensured only for the additional UGTMS equipment. Checking the possibility for upgrading existing equipment and the level of interoperability is the responsibility of the transport authority concerned.

Application of the series should take into account the differences between the various networks operated in different nations. Those differences include operational and regulatory requirements as well as different safety cultures.

This series defines a catalogue of UGTMS requirements split into mandatory and optional functions. The functions used are based on the given grade of automation. By fulfilling the requirements, a supplier can create one or more generic applications including all mandatory functions and all or a subset of optional functions. A generic application will achieve interoperability within the defined specific application conditions. Customising a generic application will create a specific application taking into account of local conditions such as track layout and headway requirements. It is the choice of supplier and transport authority to add additional functions to a generic or specific application. These additional functions are not described in this series.

According to IEC 62278, it is the responsibility of the transport authority, in agreement with the authority having jurisdiction, to decide, taking into account their risk acceptance principles to conduct specific hazard and risk analysis for each specific application. The safety levels for the functions of each specific application have to be determined by a specific risk analysis.

Terms like "safety related command", "safety conditions", "safe station departure" are mentioned without having performed any hazard analysis.

Standard series IEC 62290 is intended to consist of four parts:

- Part 1 “System principles and fundamental concepts” provides an introduction to the standard and deals with the main concepts, the system definition, the principles and the basic functions of UGTMS (Urban Guided Transport Management and Command/Control Systems).

The three other parts correspond to the three steps (see Figure 1) required in the process of specifying UGTMS and are to be used accordingly.

- Part 2 “Functional requirements specification” specifies the functional requirements associated to the basic functions provided by Part 1, within the system boundaries and interfaces as defined in Figure 3 of Part 1.

The FRS (Functional Requirements Specification) identifies and defines the functions that are necessary to operate an urban guided transport system. Two types of functions are distinguished for a given grade of automation: mandatory functions (e.g. train detection) and optional functions (e.g. interfaces to passenger information and passenger surveillance systems). Requirements of functions have the same allocation, unless they are marked otherwise.

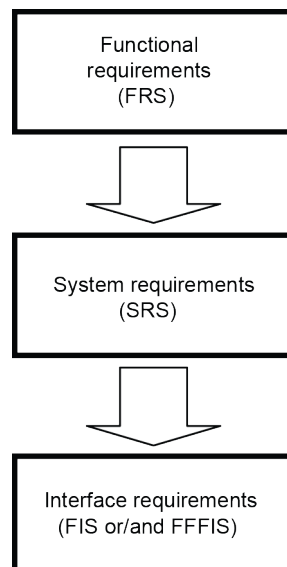
- Part 3 “System requirements specifications” deals with the architecture of the system and the allocation of the requirements and functions identified in Part 2 to architecture constituents.

The SRS (System Requirement Specification) specifies the architecture of a UGTMS system, with mandatory and optional constituents.

- Part 4 (under consideration) “Interface specifications” deals with the definition of the interfaces, as well as the data exchanged by them (FIS and FFFIS), for the interoperable and interchangeable constituents identified in Part 3.

For interfaces between UGTMS constituents, the logical interface or FIS (Functional Interface Specification) and/or the physical and logical interface or FFFIS (Form Fit Functional Interface Specification) will be considered.

NOTE The specific structures of Part 3 and Part 4 will be established following completion of Part 2 to accommodate optional and mandatory constituents, and to reflect local conditions. In principle, only one FIS or/and FFFIS will be defined for the same interface. However, when justified in some cases, several FISs or several FFFISs will be defined for the same interface.



IEC

Figure 1 – The three-step process followed by the UGTMS standard

Requirements are those necessary to fulfil all operational needs for safe and orderly operation requested by transport authorities without regard to technical solutions.

The chosen level of detail in describing requirements enables customers as well as authorities having jurisdiction to be assured that generic applications delivered by different suppliers will cover at least the same functionality as specified in this part of IEC 62290.

Requirements which are established by this series are indicated clearly with a requirement identification number related to the function to be covered.



# RAILWAY APPLICATIONS – URBAN GUIDED TRANSPORT MANAGEMENT AND COMMAND/CONTROL SYSTEMS –

## Part 3: System requirements specification

### 1 Scope

This part of IEC 62290 specifies the system architecture for Urban Guided Transport Management and Command/Control systems (UGTMS) as defined in IEC 62290-1 and IEC 62290-2, and the allocation of functions and requirements defined in IEC 62290-2 to the different UGTMS subsystems (designated as system constituents in IEC 62290-1 and IEC 62290-2), for use in urban guided passenger transport lines and networks.

This document is applicable for new lines or for upgrading existing signalling and command control systems.

This document is applicable to applications using:

- continuous data transmission
- continuous supervision of train movements by train protection profile
- localisation by reporting trains, and optionally by external wayside equipment for non-reporting ones (e.g. in case of mixed operation or degraded operation)

This document is not applicable to existing command and control systems or projects in progress prior to the effective date of this document.

The functional allocations of the UGTMS subsystems are mandatory (forming a sort of core system) or optional, according to the mandatory/optional functions and requirements defined in IEC 62290-2.

This document is applicable as a basis to define FIS and FFFIS. For specific applications, some elements may be added to meet the requirements coming from additional functions or equipment.

### 2 Normative references

The following documents are referred to in the text in such a way that some or all of their content constitutes requirements of this document. For dated references, only the edition cited applies. For undated references, the latest edition of the referenced document (including any amendments) applies.

IEC 62290-1:2014, *Railway applications – Urban guided transport management and command/control systems – Part 1: System principles and fundamental concepts*

IEC 62290-2:2014, *Railway applications – Urban guided transport management and command/control systems – Part 2: Functional requirements specification*

## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	268
INTRODUCTION.....	270
1 Domaine d'application .....	273
2 Références normatives.....	273
3 Termes, définitions et termes abrégés.....	274
3.1 Termes et définitions .....	274
3.2 Termes abrégés.....	274
4 Architecture du système UGTMS et exigences non fonctionnelles .....	276
4.1 Architecture système, généralités .....	276
4.2 Description générale des sous-systèmes UGTMS .....	277
4.2.1 Généralités.....	277
4.2.2 Sous-système UGTMS sol (WS).....	277
4.2.3 Sous-système UGTMS bord (OBS).....	278
4.2.4 Sous-système UGTMS de transmission ponctuelle (SPTS).....	278
4.2.5 Sous-système UGTMS de transmission de données (DCS).....	278
4.2.6 Sous-système UGTMS de commande centralisée (OCS).....	278
4.3 Equipements externes à l'environnement UGTMS.....	279
4.3.1 Généralités.....	279
4.3.2 Equipements liés aux infrastructures (INF) .....	279
4.3.3 Equipements de signalisation en bord de voie (TSE) .....	279
4.3.4 Equipements liés aux stations (SE).....	279
4.3.5 Equipements liés à un poste d'enclenchement externe (EIXL) .....	280
4.3.6 Equipements liés au système de contrôle d'énergie de traction (TPCS).....	280
4.3.7 Equipements de communication vocale sol (WVC).....	280
4.3.8 Equipements de surveillance par circuit fermé de télévision CCTV sol (WCS) .....	280
4.3.9 Equipements d'information voyageurs sol (WPI) .....	280
4.3.10 Equipements liés au système de maintenance (MS) .....	280
4.3.11 Equipements liés à l'IHM du poste de commande (OHMI).....	281
4.3.12 Equipements liés au système de planification de l'exploitation (OPS) .....	281
4.3.13 Equipements de communication vocale centralisée (CVC).....	281
4.3.14 Equipements de surveillance centralisée par circuit fermé de télévision CCTV (CCS).....	281
4.3.15 Equipements d'information centralisée des voyageurs (CPI).....	281
4.3.16 Equipements liés aux trains (TR) .....	281
4.3.17 Equipements liés à l'IHM du train (THMI).....	282
4.3.18 Equipements de communication vocale bord (OBVC) .....	282
4.3.19 Equipements de surveillance par circuit fermé de télévision CCTV bord (OBVC).....	282
4.3.20 Equipements d'information voyageurs bord (OBPI).....	282
4.4 Hypothèses pour l'architecture UGTMS.....	282
5 Description UGTMS du réseau ferroviaire.....	284
5.1 Généralités .....	284
5.2 Section de ligne .....	284
5.3 Segment de voie.....	285
5.4 Règles de chaînage entre segments de voie.....	286

5.5	Structure et contenu des données de configuration relatives à la description du réseau ferroviaire .....	286
6	Allocation et description d'exigence .....	288
6.1	Allocation des exigences fonctionnelles et non fonctionnelles aux sous-systèmes UGTMS .....	288
6.1.1	Principes généraux .....	288
6.1.2	Allocation des exigences fonctionnelles de l'IEC 62290-2:2014 .....	290
6.2	Synthèse des fonctions et sous-fonctions de l'IEC 62290-2:2014 allouées .....	528
6.3	Identification des interfaces des sous-systèmes UGTMS .....	536
6.3.1	Généralités .....	536
6.3.2	Identification des interfaces entre les différents sous-systèmes UGTMS .....	536
6.3.3	Interfaces entre les sous-systèmes UGTMS et l'environnement .....	543
Figure 1 – Les trois étapes du processus suivi par la norme UGTMS .....		272
Figure 2 – Environnement du système UGTMS (défini selon l'IEC 62290-1) .....		276
Figure 3 – Architecture du système UGTMS, des systèmes externes et des interfaces externes .....		277
Figure 4 – Concept UGTMS de la section de ligne .....		285
Figure 5 – Définition UGTMS d'un segment de voie .....		285
Figure 6 – UGTMS enchaînement des segments de voie .....		286
Figure 7 – Exemple de description de 6.1.2 .....		289
Tableau 1 – Sommaire des allocations des fonctions et sous-fonctions de l'IEC 62290-2:2014 .....		528
Tableau 2 – Identification des interfaces entre sous-systèmes UGTMS .....		537
Tableau 3 – Interfaces entre sous-systèmes UGTMS et l'environnement .....		543

## COMMISSION ÉLECTROTECHNIQUE INTERNATIONALE

### APPLICATIONS FERROVIAIRES – SYSTÈMES DE CONTRÔLE/COMMANDE ET DE GESTION DES TRANSPORTS GUIDÉS URBAINS –

#### Partie 3: Spécification des exigences système

#### AVANT-PROPOS

- 1) La Commission Electrotechnique Internationale (IEC) est une organisation mondiale de normalisation composée de l'ensemble des comités électrotechniques nationaux (Comités nationaux de l'IEC). L'IEC a pour objet de favoriser la coopération internationale pour toutes les questions de normalisation dans les domaines de l'électricité et de l'électronique. A cet effet, l'IEC – entre autres activités – publie des Normes internationales, des Spécifications techniques, des Rapports techniques, des Spécifications accessibles au public (PAS) et des Guides (ci-après dénommés "Publication(s) de l'IEC"). Leur élaboration est confiée à des comités d'études, aux travaux desquels tout Comité national intéressé par le sujet traité peut participer. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'IEC, participent également aux travaux. L'IEC collabore étroitement avec l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), selon des conditions fixées par accord entre les deux organisations.
- 2) Les décisions ou accords officiels de l'IEC concernant les questions techniques représentent, dans la mesure du possible, un accord international sur les sujets étudiés, étant donné que les Comités nationaux de l'IEC intéressés sont représentés dans chaque comité d'études.
- 3) Les Publications de l'IEC se présentent sous la forme de recommandations internationales et sont agréées comme telles par les Comités nationaux de l'IEC. Tous les efforts raisonnables sont entrepris afin que l'IEC s'assure de l'exactitude du contenu technique de ses publications; l'IEC ne peut pas être tenue responsable de l'éventuelle mauvaise utilisation ou interprétation qui en est faite par un quelconque utilisateur final.
- 4) Dans le but d'encourager l'uniformité internationale, les Comités nationaux de l'IEC s'engagent, dans toute la mesure possible, à appliquer de façon transparente les Publications de l'IEC dans leurs publications nationales et régionales. Toutes divergences entre toutes Publications de l'IEC et toutes publications nationales ou régionales correspondantes doivent être indiquées en termes clairs dans ces dernières.
- 5) L'IEC elle-même ne fournit aucune attestation de conformité. Des organismes de certification indépendants fournissent des services d'évaluation de conformité et, dans certains secteurs, accèdent aux marques de conformité de l'IEC. L'IEC n'est responsable d'aucun des services effectués par les organismes de certification indépendants.
- 6) Tous les utilisateurs doivent s'assurer qu'ils sont en possession de la dernière édition de cette publication.
- 7) Aucune responsabilité ne doit être imputée à l'IEC, à ses administrateurs, employés, auxiliaires ou mandataires, y compris ses experts particuliers et les membres de ses comités d'études et des Comités nationaux de l'IEC, pour tout préjudice causé en cas de dommages corporels et matériels, ou de tout autre dommage de quelque nature que ce soit, directe ou indirecte, ou pour supporter les coûts (y compris les frais de justice) et les dépenses découlant de la publication ou de l'utilisation de cette Publication de l'IEC ou de toute autre Publication de l'IEC, ou au crédit qui lui est accordé.
- 8) L'attention est attirée sur les références normatives citées dans cette publication. L'utilisation de publications référencées est obligatoire pour une application correcte de la présente publication.
- 9) L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments de la présente Publication de l'IEC peuvent faire l'objet de droits de brevet. L'IEC ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de brevets et de ne pas avoir signalé leur existence.

La Norme internationale IEC 62290-3 a été établie par le comité d'études 9 de l'IEC: Matériels et systèmes électriques ferroviaires.

Le texte de cette Norme internationale est issu des documents suivants:

FDIS	Rapport de vote
9/2531/FDIS	9/2544/RVD

Le rapport de vote indiqué dans le tableau ci-dessus donne toute information sur le vote ayant abouti à l'approbation de cette Norme internationale.

Cette publication a été rédigée selon les Directives ISO/IEC, Partie 2.

Une liste de toutes les parties de la série IEC 62290, publiées sous le titre général *Applications ferroviaires – Systèmes de contrôle/commande et de gestion des transports guidés urbains*, peut être consultée sur le site web de l'IEC.

Le comité a décidé que le contenu de cette publication ne sera pas modifié avant la date de stabilité indiquée sur le site web de l'IEC sous "http://webstore.iec.ch" dans les données relatives à la publication recherchée. A cette date, la publication sera:

- reconduite,
- supprimée,
- remplacée par une édition révisée, ou
- amendée.

**IMPORTANT – Le logo "colour inside" qui se trouve sur la page de couverture de cette publication indique qu'elle contient des couleurs qui sont considérées comme utiles à une bonne compréhension de son contenu. Les utilisateurs devraient, par conséquent, imprimer cette publication en utilisant une imprimante couleur.**

## INTRODUCTION

La série de normes IEC 62290 spécifie les exigences fonctionnelles, système et d'interface des systèmes de contrôle/commande et de gestion destinés à être utilisés sur les lignes et les réseaux de transports guidés urbains de voyageurs. Cette série ne s'applique pas aux lignes qui sont exploitées selon des réglementations spécifiques aux chemins de fer, sauf décision contraire des autorités concernées.

Ces systèmes sont identifiés ici par “systèmes de contrôle/commande et de gestion des transports guidés urbains” (UGTMS – Urban Guided Transport Management and Command/Control Systems). Les systèmes UGTMS recouvrent de fait une large gamme de besoins d'exploitation depuis l'exploitation non automatisée des trains (GOA1) jusqu'à l'exploitation sans personnel à bord des trains (GOA4). Une ligne peut être équipée d'UGTMS sur toute sa longueur ou seulement sur une partie.

La série IEC 62290 ne traite pas de façon spécifique les problèmes de sécurité publique. Toutefois, les exigences de sécurité technique peuvent contribuer à la garantie de la sécurité publique à l'intérieur des transports guidés urbains.

L'objectif principal de la série IEC 62290 est la réalisation de l'interopérabilité, de l'interchangeabilité et de la compatibilité.

La série IEC 62290 est une recommandation pour les autorités en charge du transport qui souhaitent introduire des équipements interopérables, interchangeables et compatibles.

Il est de la responsabilité des autorités concernées en charge du transport, en conformité avec l'autorité légale, de décider de la manière d'appliquer cette série de normes et de prendre en compte leurs besoins spécifiques.

La série IEC 62290 a aussi pour objet de fournir un support aux applications qui sont des évolutions de systèmes existants de signalisation et de contrôle/commande. Dans ce cas, l'interchangeabilité et la compatibilité peuvent n'être réalisées que pour les équipements additionnels UGTMS. Il est de la responsabilité de l'autorité concernée en charge du transport de vérifier la possibilité de faire évoluer les équipements existants et de choisir le degré d'interopérabilité.

Il convient que l'application de la série tienne compte des différences entre les divers réseaux exploités dans différents pays. Ces différences incluent des exigences opérationnelles et réglementaires spécifiques et des différences de culture dans le domaine de la sécurité.

La série IEC 62290 définit un catalogue d'exigences UGTMS, divisé en fonctions obligatoires et fonctions optionnelles. Les fonctions mises en œuvre dépendent du niveau d'automatisation. Tout en satisfaisant aux exigences, un fournisseur peut créer une ou plusieurs applications génériques comprenant toutes les fonctions obligatoires et tout ou partie des fonctions optionnelles. Une application générique réalise l'interopérabilité dans la limite des conditions spécifiques prédéfinies pour l'application. L'adaptation d'une application générique crée une application spécifique conforme aux conditions locales telles que les exigences en matière de plans de voies et d'intervalle requis entre les trains. Les fournisseurs et les autorités en charge du transport conservent la possibilité d'ajouter des fonctions à une application générique ou à une application spécifique. Ces fonctions additionnelles ne sont pas décrites dans la série IEC 62290.

Conformément à l'IEC 62278, il est de la responsabilité des autorités en charge du transport, en accord avec l'autorité légale, de procéder à une analyse des dangers et risques spécifiques pour chaque application en fonction de leurs principes d'acceptation des risques. Les niveaux de sécurité des fonctions de toute application spécifique sont à déterminer par une analyse des risques spécifique.

Les termes “commande de sécurité”, “conditions de sécurité”, “départ de la station en sécurité” sont mentionnés sans qu'aucune analyse des dangers n'ait été effectuée.

Il est prévu que la série IEC 62290 se compose de quatre parties:

- La Partie 1 “Principes système et concepts fondamentaux” fournit une introduction à la norme, une présentation des concepts principaux, une définition du système, les principes et les fonctions de base d'UGTMS (systèmes de contrôle/commande et de gestion des transports guidés urbains).

Les trois autres parties correspondent aux trois étapes (voir Figure 1) requises pour la spécification d'un système UGTMS et sont à utiliser en conséquence.

- La Partie 2 “Spécification des exigences fonctionnelles” spécifie les exigences fonctionnelles associées aux fonctions de base visées à la Partie 1, dans les limites et interfaces du système définies dans la Figure 3 de la Partie 1.

La FRS (Functional Requirements Specification – Spécification des exigences fonctionnelles) identifie et définit les fonctions nécessaires pour exploiter un système de transport guidé urbain. Deux types de fonctions sont distingués pour un niveau donné d'automatisation: les fonctions obligatoires (par exemple, la détection des trains) et les fonctions optionnelles (par exemple, les interfaces avec les systèmes d'information voyageurs et les systèmes de supervision des voyageurs). Les exigences des fonctions ont la même allocation, sauf indication contraire.

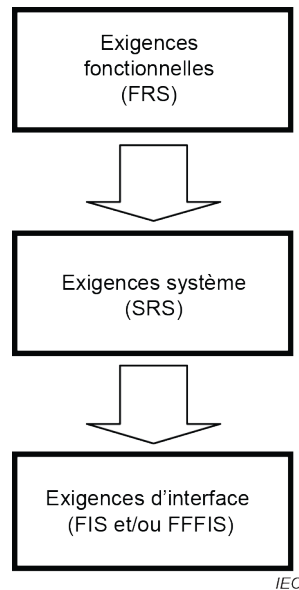
- La Partie 3 “Spécification des exigences système” concerne l'architecture du système et l'allocation aux constituants de l'architecture des exigences et des fonctions identifiées dans la Partie 2.

La SRS (System Requirements Specification – Spécification des exigences système) spécifie l'architecture du système UGTMS avec les constituants obligatoires et optionnels.

- La Partie 4 (à l'étude) “Spécification d'interfaces” concerne la définition des interfaces et des données échangées à leur niveau (FIS et FFFIS) pour les constituants interopérables et interchangeables identifiés dans la Partie 3.

Pour les interfaces entre les constituants UGTMS, l'interface logique FIS (Functional Interface Specification – Spécification d'interfaces fonctionnelles) et/ou l'interface physique et logique FFFIS (Form Fit Functional Interface Specification – Spécifications d'interfaces fonctionnelles et physiques) seront considérées.

NOTE La structure de la Partie 3 et de la Partie 4 sera établie après l'achèvement de la Partie 2 afin de s'adapter aux constituants obligatoires et optionnels, mais également de tenir compte des conditions locales. En principe, une seule FIS et/ou FFFIS sera définie pour chaque interface. Toutefois, quand cela sera justifié dans certains cas, plusieurs FIS ou plusieurs FFFIS seront définies pour la même interface.



**Figure 1 – Les trois étapes du processus suivi par la norme UGTMS**

Les exigences sont celles qui sont nécessaires pour répondre à tous les besoins de l'exploitation pour le bon déroulement et la sécurité de l'exploitation demandée par les autorités en charge du transport quelles que soient les solutions techniques choisies.

Le niveau de détail choisi pour la description des exigences permet aux clients et aux autorités légales de s'assurer que les applications génériques délivrées par différents fournisseurs couvrent au moins les mêmes fonctionnalités que celles spécifiées dans la présente partie de la série IEC 62290.

Les exigences établies dans la série IEC 62290 sont clairement indiquées avec le numéro d'identification correspondant lié à la fonction couverte.



# APPLICATIONS FERROVIAIRES – SYSTÈMES DE CONTRÔLE/COMMANDE ET DE GESTION DES TRANSPORTS GUIDÉS URBAINS –

## Partie 3: Spécification des exigences système

### 1 Domaine d'application

La présente partie de l'IEC 62290 spécifie l'architecture des Systèmes de contrôle/commande et de gestion des transports guidés urbains (UGTMS) définie dans l'IEC 62290-1 et l'IEC 62290-2, ainsi que l'allocation des fonctions et exigences définies dans l'IEC 62290-2 des différents sous-systèmes UGTMS (désignés comme constituants du système dans l'IEC 62290-1 et l'IEC 62290-2), utilisées par les lignes et les réseaux de transports guidés urbains de voyageurs.

Le présent document est applicable aux lignes nouvelles ou à l'évolution des systèmes de signalisation et de contrôle/commande existants.

Le présent document est applicable aux applications utilisant:

- une transmission continue de données
- une supervision continue du mouvement des trains par courbe de contrôle de vitesse
- la localisation par les trains communicants et, optionnellement, par équipement sol pour les trains non communicants (par exemple en cas d'exploitation mixte ou d'exploitation dégradée)

Le présent document n'est pas applicable aux systèmes de contrôle/commande existants ou aux projets déjà en cours de développement avant la date d'entrée en vigueur du présent document.

L'allocation des fonctions des sous-systèmes UGTMS est obligatoire (formant une sorte de noyau système) ou optionnelle, conformément aux fonctions et exigences obligatoires/optionnelles définies dans l'IEC 62290-2.

Le présent document est applicable et sert de base pour la définition d'une FIS ou d'une FFFIS. Pour les applications spécifiques, certains éléments peuvent être ajoutés pour répondre aux exigences résultant de fonctions ou d'équipements supplémentaires.

### 2 Références normatives

Les documents suivants cités dans le texte constituent, pour tout ou partie de leur contenu, des exigences du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

IEC 62290-1:2014, *Applications ferroviaires – Systèmes de contrôle/commande et de gestion des transports guidés urbains – Partie 1: Principes système et concepts fondamentaux*

IEC 62290-2:2014, *Applications ferroviaires – Systèmes de contrôle/commande et de gestion des transports guidés urbains – Partie 2: Spécification des exigences fonctionnelles*