

**OS – Gare de Bonfol – Dispositions générales**

Idr/ Tramelan, le 10 décembre 2025

Gare de Bonfol (BONF)**Dispositions générales – prescriptions d'exploitation***Anciennement C 4014***Installations de sécurité et mesures d'exploitation****1.1 Généralités**

Les installations de la gare de BONF ont été mises en service le 2 août 2023.

Dotée d'un appareil d'enclenchement électronique de nouvelle génération *Eurolocking*, les installations de sécurité de BONF sont télécommandées depuis le CGT de Tramelan (CGT TRAM) par l'interface VBBa / SGTi d'Actemium LeitTech. L'appareil d'enclenchement électronique est commun à ALLE, ALLC et VEND.

Les dispositions relatives au fonctionnement des IS et à la desserte de cette gare, utiles à CC Tramelan (CC TRAM), figurent dans les modes d'emploi SGTi d'Actemium LeitTech, d'Eurolocking et dans les Manuels d'utilisation de GT et INFRA.

Seule la voie 1 est à quai (service voyageurs).

1.2 Voies, ELV, AV, IS et block

Cette gare est constituée de 3 voies « principales », numérotées 1, 2 et 60 (voir plan) et de deux voies donnant accès au dépôt (voies numérotées 73 et 74).

Les installations de la voie de raccordement amont (anciennement voie-mère) sont désaffectées à partir du km 11.152. Les indicateurs pour voie de raccordement selon LP GI IOP 300.2. ch. 2.6.12 ont été déposés et les prescriptions y relatives supprimées. Cette voie est utilisable en tant que voie 92 sur une longueur utile de 157 mètres. L'extrémité parcourable sans restriction de cette voie est indiquée par une cible d'arrêt et un signal d'abaissement des pantographes. Un buttoir sera posé ultérieurement.

Toutes les voies dont l'occupation est contrôlée sont équipées de compteurs d'essieux. Les voies 73 et 74, incluant la partie située à l'intérieur des dépôts, ne sont pas équipées de dispositif de contrôle de l'occupation de la voie (ELV) au-delà des signaux nains correspondants.

Les voies 73 et 74 sont destinées au garage des rames, la voie 74 dispose d'une fosse de lavage.

La gare est équipée d'une signalisation complète avec signaux nains, des signaux d'entrée sur voie occupée selon LP GI IOP 300.2 ch. 5.3.1 fig. 553 ainsi que d'un signal auxiliaire (entrée A430).

Un sabot dérailleur (SD) situé sur la voie 60 protège contre une dérive éventuelle en direction de la voie principale direction Vendlincourt.

Les tableaux de parcours contiennent les indications utiles aux mécaniciens de locomotive.

Un coffret permettant l'actionnement de la touche « train prêt » est situé sous la marquise à l'extrémité côté Vendlincourt. Par l'actionnement de cette touche, le personnel d'un train prêt **au départ sur voie 1 uniquement** (voie à quai) enclenche le signal de sortie automatiquement lorsque la gare est en régime « CAS EN » (temps de fermeture des PN 25 secondes). Si la gare est en régime « CAS HORS », l'appel de desserte retenti sur SGTi. Il n'y a pas d'autre coffret extérieur pour la commande d'aiguilles ou de signaux.

1.3 Voies, aiguilles et sabots dérailleurs, régimes de desserte

La gare de Bonfol est gérée en tant que gare télécommandée, en permanence en régime automatique. CC TRAM peut interrompre la commande automatique (commutation en CAS HORS).

Tous les appareils de voie (AV et SD) sont électrifiés.

Le SD 2 est jumelé avec l'aiguille 1 correspondante. Ils disposent néanmoins chacun d'un panneau de commande SGTi. Les itinéraires de manœuvre sont enclenchés et protégés par les signaux nains.

La gare est située en pallier jusqu'à l'AV 9. En raison de la pente avoisinant les 21 ‰ en fonction du secteur considéré sur la voie 92 à partir de l'AV 10, il n'est pas prévu d'y stationner des véhicules. Toutefois, si cela s'avère nécessaire, il y a lieu de garer d'éventuels véhicules en les immobilisant au moyen du frein à main et de deux sabots d'arrêts, respectivement du frein d'immobilisation de la rame ou de la locomotive. En outre, les AV 9 et 10 sont équipés du retour automatique en position « à gauche » afin de diriger une éventuelle dérive en direction du dépôt (voie 74). Ce dispositif entre en action sitôt après le dernier franchissement ou une absence de commande depuis le CGT.

Les entrées de trains s'effectuent ordinairement sur voie 1.

La voie 60 est équipée d'un SD côté Vendlincourt, elle n'est pas à quai et est terminée par un buttoir. Le quai haut est destiné au chargement de wagons pour les besoins du service. La LC de la voie 60 est normalement enclenchée. L'entrée sur cette voie est signalée au moyen de l'Im 6.

En cas de panne de la télécommande ou de rupture de connexion, CC TRAM peut être amené à desservir la gare depuis le poste de secours SGTi à disposition dans le local situé au 2^{ème} étage du BV de ALLE.

En hiver, les AV et SD sont chauffés électriquement ; la gestion du chauffage s'effectue automatiquement au moyen d'une station météo. Il peut aussi être enclenché depuis le CGT. En cas de nécessité, il peut également être « boosté » durant 30 minutes.

1.4 Signaux principaux

La signalisation de la gare est complète (côté VEND), chaque voie disposant d'un signal propre (signaux de voie). Chaque signal principal dispose de la commande automatique individuelle (CAS).

Les voies d'entrée 1, 2 et 60 sont équipées chacune d'un signal de but (C1, C2 et C60) présentant en permanence l'image d'arrêt. Les trains entrant sur voie 1 et 2 ne peuvent franchir ce signal qu'après avoir marqué l'arrêt (LP GI IOP 300.6 ch. 1.5 *Transition entre un train et un mouvement de manœuvre*).

1.5 Installations de passages à niveau PN km. 10.357 Albisetti et PN km. 10.556 chemin de l'Etang

Ces installations sont situées en gare. Une partie des organes de commande est reprise par les automatismes de l'appareil d'enclenchement de la ligne. Les itinéraires de manœuvre sont prévus uniquement pour le franchissement du PN chemin de l'Etang, un signal d'arrêt de manœuvre marque la limite de manœuvre en gare devant le PN Albisetti (côté gare).

En cas de dérangement sur l'une ou les deux IPN, les signaux principaux présentent l'image *Installation de passage à niveau en dérangement (LP GI IOP 300.2 ch 8.2.3 DE)*.

1.6 Installations électriques – LC

L'interrupteur LC n° 23 (gare) est télécommandable depuis la TC LC du CGT TRAM. Les autres interrupteurs sont à manœuvrer à pied d'œuvre.

La voie 92 est équipée de la ligne de contact jusqu'au signal d'abaissement situé à 157 mètres du signal nain 92B.

La LC de la voie 1 et de la voie 60 est normalement enclenchée.

1.7 Vitesses

Les vitesses sont indiquées dans les tableaux de parcours. Le seuil de vitesse d'entrée en gare est situé au signal d'entrée A⁴³⁰.

Le tableau ci-dessous reprend le détail pour chaque itinéraire :

1.1.1. Vitesse itinéraire de train :

Signal d'origine > signal de but	Image au signal d'origine	Vitesse prescrite
A430>C1	Im 1	60 Km/h
A430>C2	Im 2	40 Km/h
A430>C60	Im 6	30 Km/h
C1>D430	Im 1	60 Km/h
C2>D430	Im 2	40 Km/h
C60>D430	Im 2	40 Km/h

Manœuvre : Vmax 40 km/h en gare

Exceptions (indiquées par les indicateurs de vitesse selon LP GI IOP 300.2 ch. 2.3.5) :

Vmax 25 km/h sur la voie 92

Vmax 10 km/h sur les voies 73 et 74 (voie intégrée au sol et dépôts)

1.8 Dispositions particulières

- Les compteurs d'essieux doivent être franchis à une vitesse supérieure à 2 km/h, afin d'éviter tout mouvement de « pendulation ».
- Conformément au LP GI IOP 300.6 ch. 5 ch. 4.4.2, l'annonce de l'état de préparation du train au départ de Bonfol d'un train ordinaire n'est pas nécessaire pour autant que la

composition du train n'ait pas été modifiée. Il en est de même en ce qui concerne la transmission de l'assentiment pour circuler (R. 300.6 ch. 3.2 adapté).

- Le franchissement du PN piéton no 45.06 de la rue des Tourniquets – rue de la Gare s'effectue en conduite directe ou en pousse accompagnée. Il n'est pas autorisé de pousse non accompagnée. En outre, des écrans « siffler » et *Tronçon pour tramways* sont disposés de part et d'autre de ce PN et sont à observer lors du franchissement par un convoi.
- L'éclairage est subdivisé en trois zones distinctes : une zone pour les voies 1 – 60 côté sud, partie centrale – accès dépôt. Ces dispositifs puissants d'éclairage à LED peuvent être actionnés sur place, les interrupteurs sont implantés sur la façade du BV, vers l'entrée des locaux de service. L'installation peut également être télécommandée depuis le CGT.
- Un téléphone fixe (n° appel 032 486 93 66 – abrégé 366) est raccordé au réseau de téléphonie dans le local implanté au 2^{ème} étage du BV d'ALLE.

1.9 Accès routier au site

Un portail d'accès et un chemin permettent de relier le dépôt et la voie 74 à la rue *En Varonne*. Ce portail est fermé à clé et les droits d'accès attribués aux ayants-droits (OS 416).

2. Circulation des trains en dehors des heures d'occupation du CGT

Des trains peuvent exceptionnellement circuler en dehors des heures d'occupation du CGT lorsque la commande automatique des signaux (CAS EN) est enclenchée. Ceci doit obligatoirement faire l'objet d'une circulaire de DGT.

Un départ de Bonfol n'est toutefois possible qu'au départ de la voie 1.

L'interrupteur « train prêt » reste actif. Son actionnement commande l'établissement de la sortie automatiquement.

Dans un tel cas de figure, CC TRAM règle le transit automatique (utilisation de la CAS) sur l'ensemble de la ligne.

3. Remise de documents et rappels utiles

Les dispositions d'exécution ainsi que les autres prescriptions d'exploitation figurent dans le *Livret de procédures GI IOP (LP GI IOP – CH I-30001) et dans les Prescriptions locales IOP (PL GI – CH I-30002)*.

4. Rappels

Le franchissement d'un signal principal à l'arrêt sur la ligne 238 s'effectue toujours sur ordre de CC TRAM, et à POR sur ordre de CC Porrentruy (CEO CFF).

No de téléphones importants :

CGT Tramelan, ligne 238 :

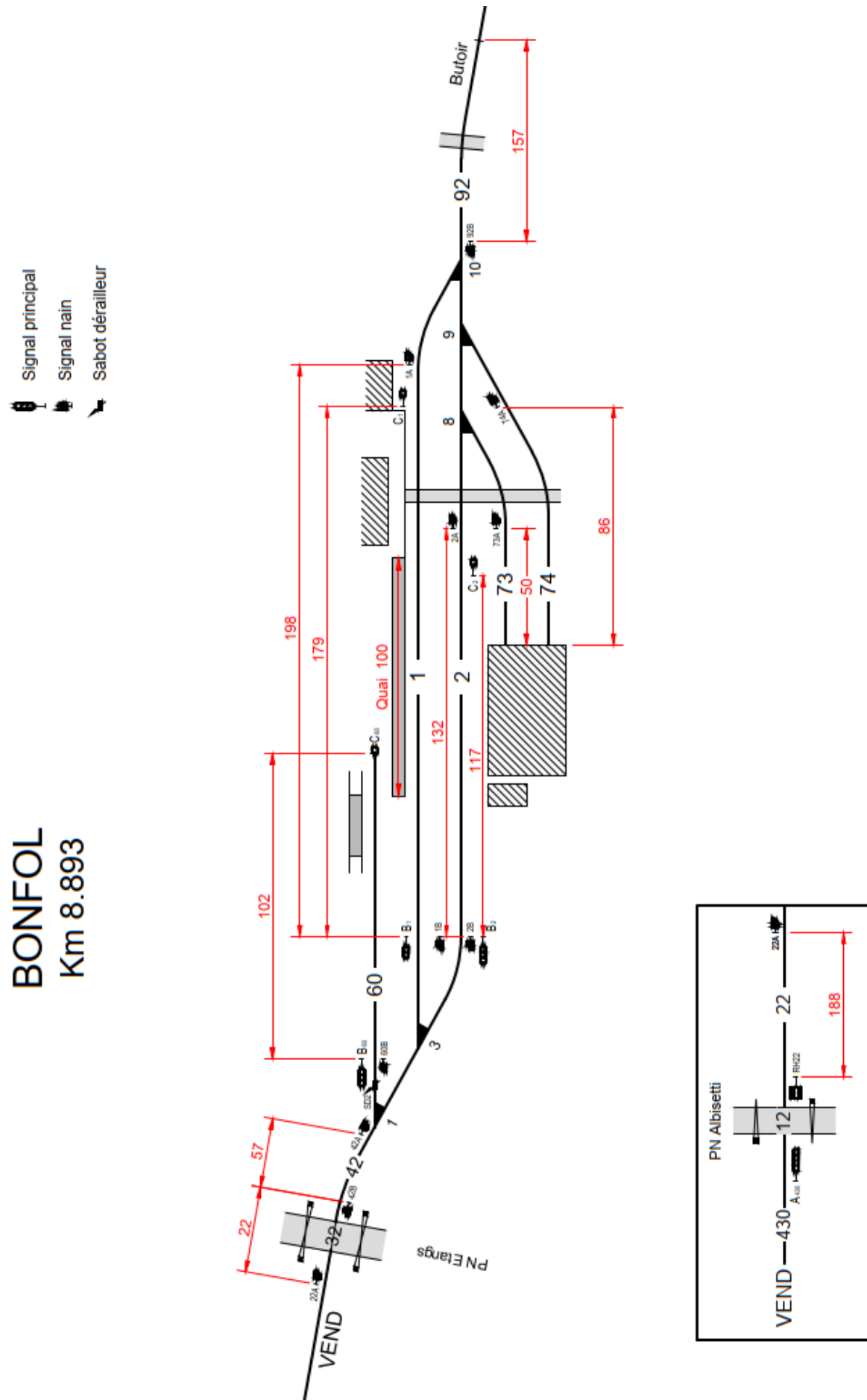
032 486 93 78

Téléphone portable GSM-R CGT Tramelan

051 284 44 65

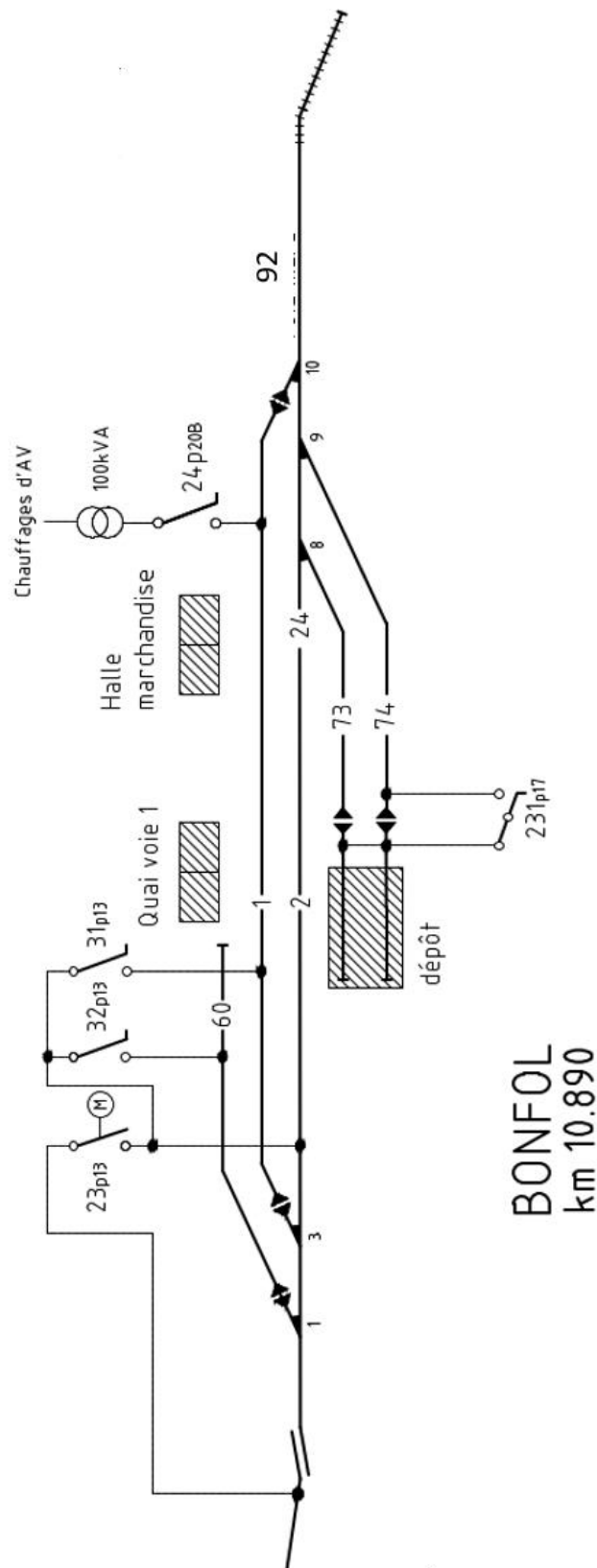
Annexe 1

Plan schématique des installations de voies de la gare de Bonfol (BONF)



Annexe 2

Schéma des lignes de contact – Extrait R. 3.03 (BONF)



CHEMINS DE FER DU JURA
Service Gestion du Trafic : L. Droz

