

DE PCT - Infrastructure CJ - Compendium

Extrait des Dispositions d'exécution des Prescriptions suisse de circulation des trains

Tronçon : Porrentruy – Bonfol

Version 2-6

Publication : 15.12.2022

Entrée en vigueur : à réception

Seules les prescriptions d'exploitation et les dispositions d'exécution (DE PCT) éditées par les CJ font foi.

Ces prescriptions figurent sur le site internet www.les-cj.ch :

Rubriques : Entreprise – Infrastructures – Accès au réseau

Table des matières

Préambule	13 -
Responsabilités, protection et surveillance.....	13 -
Gares non occupées sur place.....	13 -
300.1 Généralités.....	14 -
1 Remarques préliminaires.....	14 -
3 Définitions	14 -
3.2 Explication des définitions.....	14 -
4 Dispositions générales.....	14 -
4.4 Accompagnement des trains.....	14 -
4.4.1 Trains avec un accompagnateur de train	14 -
4.4.2 Trains sans accompagnateur de train.	14 -
4.6 Feuille de marche.....	15 -
300.2 Signaux	16 -
2 Signaux pour les trains et la manœuvre	16 -
2.1 Signaux de barrage.....	16 -
2.1.1 Signal de barrage	16 -
2.2 Signaux d'arrêt, de contrôle et de mise en garde.....	16 -
2.2.1 Signal d'arrêt utilisé pour la couverture d'un obstacle.....	16 -
2.2.2 Feu de contrôle pour installation automatique de passage à niveau	16 -
2.3 Signaux d'indication de vitesse	16 -
2.3.4 Signaux de ralentissement	16 -

2.6	Signaux d'identification	17 -
2.6.5	Indicateurs kilométriques, hectométriques et métriques.....	17 -
3	Signaux pour les mouvements de manœuvre.....	17 -
3.1	Signaux de manœuvre.....	17 -
4	Signaux pour la préparation des trains	17 -
4.1	Essai des freins.....	17 -
4.1.1	Signaux fixes pour l'essai des freins.....	17 -
5	Signaux pour la circulation des trains.....	18 -
5.3	Signaux complémentaires.....	18 -
5.3.2	Signal pour entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais lorsqu'il y a plusieurs trains.....	18 -
7	Signaux pour la traction électrique.....	18 -
7.1	Signaux valables pour la traction électrique en général.....	18 -
7.1.2	Signaux de manœuvre de pantographes	18 -
8	Signaux lors de perturbation.....	18 -
8.2	Signaux lors de dérangement	18 -
8.2.3	Signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement.....	18 -
8.2.4	Assentiment pour franchir une installation en dérangement.....	18 -
300.3	Annonces et transmissions	20 -
1	Généralité	20 -
1.1	Langue	20 -
3	Instruments de transmission.....	20 -
3.3	Choix des instruments.....	20 -
5.1	Compétences.....	20 -
5.1.2	Annonce	20 -
5.1.3	Avis au personnel roulant.....	20 -
5.3	Marche	20 -
5.3.1.1	Marche pour trains ordinaires et spéciaux	20 -
5.3.3	Marche simplifiée.....	21 -
5.3.5	Indications complémentaires pour les mouvements de manœuvre en pleine voie	- 21 -
5.3.6	Dispositions complémentaires à observer pour l'annonce de mouvements de manœuvre en pleine voie	21 -
5.5.2	Description de la marche.....	22 -

5.5.3	Colonne des voies	- 22 -
5.4	Tableaux de parcours	- 22 -
5.6.2	Indications contenues dans les tableaux de parcours	- 22 -
5.6.1	Représentation des tableaux de parcours	- 22 -
5.6.4	Représentations des tableaux des parcours	- 22 -
6	Ordres d'exploitation	- 23 -
6.1	Remise des ordres et confirmation de leur remise	- 23 -
6.2.1	Genres d'ordres	- 23 -
300.4	Mouvements de manœuvre	- 24 -
1	Mesures à prendre avant et pendant le mouvement	- 24 -
1.2	Direction	- 24 -
1.2.1	Chef de manœuvre	- 24 -
1.3.2	Conduite indirecte des courses de manœuvre	- 24 -
1.3.3	Desserte de la voie de raccordement Corbat à Vendlincourt	- 24 -
1.7	Assurer et atteler des véhicules	- 24 -
1.7.1	Généralités	- 24 -
1.8	Frein à air	- 25 -
1.8.6	Mesures hivernales	- 25 -
2	Exécution	- 25 -
2.1	Principe	- 25 -
2.1.1	Signaux d'autorisation de manœuvrer	- 25 -
2.1.2	Gares avec enclenchement du régime de manœuvre sélectif par côté	- 25 -
2.2	Demande de parcours	- 25 -
2.2.4	Véhicules particuliers	- 25 -
2.4	Assentiment pour le mouvement de manœuvre	- 25 -
2.4.1	Principe	- 25 -
2.4.2	Mesures avant de donner l'assentiment	- 25 -
2.4.6	Installations non dotées d'aiguilles centralisées	- 26 -
2.5	Ordre pour le mouvement de manœuvre	- 26 -
2.5.6	Eloigner le véhicule moteur après l'avoir dételé	- 26 -
2.8	Arrêt du mouvement de manœuvre	- 26 -
2.8.1	Point d'arrêt limite	- 26 -
2.10	Entrée et sortie dans les dépôts et ateliers CJ	- 26 -
2.10.1	Principe	- 26 -

2.10.2	Enclenchement de la ligne de contact.....	26 -
2.10.3	Déclenchement de la ligne de contact.....	26 -
3	Genre de mouvements	26 -
3.1	Pousse non accompagnée.....	26 -
3.1.1	Dispositions particulière pour la pousse non accompagnée de certains véhicules.....	27 -
3.2	Lancer et laisser-couler	27 -
3.2.3	Limitations liées aux installations.....	27 -
3.6	Vitesses	27 -
3.6.3	Exception en gare.....	27 -
3.6.4	Vitesses maximales en pleine voie	27 -
3.6.5	Vitesse maximale sur les voies de raccordement.....	27 -
4	Dispositions supplémentaires pour la pleine voie.....	27 -
4.1	Généralités.....	27 -
4.2	Annonce, préparation au départ.....	29 -
4.2.1	Annonce	29 -
4.2.3	Mouvements de manœuvre qui suit un train.....	29 -
4.3	Parcours.....	29 -
4.3.1	Etablir et protéger un parcours	29 -
4.3.2	Buts du parcours	29 -
4.4	Mesures avant de transmettre l'assentiment.....	30 -
4.4.1	Plusieurs mouvements de manœuvre	30 -
4.5	Assentiment pour le mouvement de manœuvre en pleine voie	30 -
4.5.2	Transmettre l'assentiment	30 -
4.5.4	Assentiment pour entrer en gare	30 -
4.6	Marche	30 -
4.6.3	Franchissement des installations de passage à niveau.....	30 -
4.7	Arrivée.....	31 -
4.7.1	Annonce d'arrivée.....	31 -
4.8	Dépanner un train en détresse ou des parties de trains abandonnées.....	31 -
4.9	Mouvement qui ne quitte pas totalement la gare	31 -
5	Dispositions supplémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite	32 -
5.1	Généralités.....	32 -

5.1.3	Protection des mouvements de manœuvre sur voie interdite.....	32 -
5.2	Compétence du chef de la sécurité.....	32 -
5.2.1	Coordination des mouvements de manœuvre.....	32 -
5.3	Préparation	32 -
5.3.1	Planification	32 -
5.3.2	Limites des voies interdites.....	32 -
5.3.3	Désignation et préparation du mouvement de manœuvre.....	32 -
5.3.4	Prescription de freinage pour les mouvements de manœuvre en pleine voie . -	32 -
5.4	Mouvement de manœuvre sur voie interdite.....	32 -
5.4.2	Assentiment.....	32 -
5.5	Circuler sur une voie interdite	33 -
5.5.1	Circuler sans assentiment	33 -
5.5.4	Franchir des installations de passage à niveau et de régulation du trafic. -	33 -
5.6.2	Assentiment du chef circulation	34 -
5.7	Annonce d'arrivée	34 -
300.5	Préparation des trains	35 -
1	Formation des trains	35 -
1.2	Conduite de trains	35 -
1.2.2	Conduite indirecte des trains	35 -
1.3.4	Renfort en tête.....	35 -
1.3.3	Renfort en queue.....	35 -
1.3.6	Acheminement de véhicules moteurs.....	35 -
1.4.3	Acheminement des wagons de marchandises dangereuses.....	36 -
1.4.4	Transports exceptionnels	36 -
1.4.6	Préannonces	36 -
3	Prescriptions de freinage	37 -
3.2	Tableau de freinage	37 -
3.7	Catégorie de train et vitesse maximale	37 -
3.7.1	Utilisation des catégories de train et de freinage	37 -
2.7.2	Vitesses maximales et longueur de train admissible	37 -
4	Visite du train	37 -
4.3.2	Essai du frein complet	37 -
4.4	Fin de la préparation des trains.....	37 -

4.4.1	Annonce de l'état de la préparation du train	37 -
4.4.2	Annonce de l'état de la préparation du train au départ d'une gare non-occupée sur place.....	37 -
3	Prescriptions de freinage	37 -
3.2	Renonciation au calcul de freinage	37 -
3.2.1	Principe	37 -
300.6	Circulation des trains.....	38 -
1	Principe de base pour la circulation des trains.....	38 -
1.1	Etablissement et destruction d'itinéraires.....	38 -
1.1.2	Contrôle de l'itinéraire.....	38 -
1.1.5	Avis d'arrivée des trains.....	38 -
1.1.5.1	Moment de la transmission de l'avis d'arrivée.....	38 -
1.2	Observation des signaux.....	38 -
1.4	Utilisation des voies	38 -
1.4.1	Utilisation des voies en gare.....	38 -
3	Départ.....	39 -
3.1	Principe	39 -
3.1	Départ d'une gare non occupée sur place sans aiguilles centralisées	39 -
3.2	Moment pour transmettre l'assentiment pour circuler	40 -
3.3	Assentiment pour circuler avec des signaux de groupe	40 -
3.3.3	Signal de groupe sans signalisation complémentaire.....	40 -
3.4	Prêt commercial	40 -
3.5	Autorisation de départ.....	40 -
3.5.3	Signaux fixes pour l'autorisation de départ.....	40 -
4	Circulation.....	40 -
4.2	Franchissement de tronçons à vitesse réduite	40 -
4.2.4	Délai d'annonce.....	40 -
4.3	Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés	41 -
4.3.3	Délai d'annonce.....	41 -
4.9	Installation de passage à niveau surveillées avec déclenchement à commande temporelle	41 -
5	Entrée	41 -
5.1	Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais.....	41 -
5.1.4	Avis et entrée.....	41 -

5.2	Point d'arrêt des trains	- 41 -
5.2.5	Arrêt après l'endroit usuel.....	- 41 -
5.4	Entrée sur une voie occupée	- 41 -
5.4.2	Conditions pour une entrée sur voie occupée	- 41 -
5.5	Voie à utilisation restreinte	- 42 -
300.7	Contrôle de la marche des trains.....	- 43 -
1	Champs d'application	- 43 -
2	Principe de base	- 43 -
2.1	But.....	- 43 -
300.9	Dérangements.....	- 43 -
1	Généralités	- 43 -
1.1	Avis	- 43 -
1.2	Principe de base pour lever un dérangement.....	- 43 -
1.2.1	Constater l'intégralité d'un convoi.....	- 43 -
2	Processus principal en cas de dérangement	- 43 -
2.1	Vérifications et mesures de sécurité	- 43 -
2.1.4	Prise de mesures.....	- 43 -
2.2	Vitesse sur le tronçon en dérangement.....	- 44 -
2.1.1	Conditions pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi	- 44 -
2.4.5	Assentiment pour les mouvements de manoeuvre en pleine voie.....	- 44 -
3	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux signaux.....	- 44 -
3.2	Le signal principal reste à voie libre	- 44 -
3.2.1	Le signal principal se met à voie libre automatiquement	- 44 -
3.4	Signal de barrage.....	- 45 -
3.6	Signal nain et signal de manoeuvre.....	- 45 -
3.6.1	Signal de manoeuvre à l'arrêt pour les mouvements de manoeuvre	- 45 -
4.	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux aiguilles	- 46 -
4.5	Le contrôle de l'aiguille manque.....	- 46 -
4.5.1	Aiguilles avec appareil de calage	- 46 -
4.5.2	Aiguilles avec verrouillage à cliquet.....	- 47 -
7	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau surveillées ainsi qu'aux installations de régulation du trafic	- 48 -
7.1	Dérangement aux installations de passage à niveau surveillées	- 48 -

7.3	Information en cas de fonctionnement du passage à niveau	48 -
8	Irrégularités à la voie	48 -
8.1	Premières constatations.....	48 -
9	Irrégularités à la ligne de contact	48 -
9.1	Premières constatations.....	48 -
10	Dérangement aux équipements de sécurité des trains.....	48 -
10.3	Panne de l'appareil d'arrêt automatique des trains du véhicule de tête	48 -
12	Dérangement aux freins et rupture d'attelage.....	48 -
12.2	Rupture d'attelage	48 -
12.2.3	Abandon / assurer / poursuite de la marche de parties de trains	48 -
13	Danger et accident.....	49 -
13.5	Alarmer	49 -
13.5.1	Indications à fournir pour les secours.....	49 -
14	Dispositions complémentaires en cas de danger et d'accidents	49 -
14.1	Comportement du mécanicien de locomotive qui aperçoit le signal d'alerte ou en cas d'appel d'urgence confus.....	49 -
14.1.1	Signal d'alerte.....	49 -
14.1.2	Emission de l'appel d'urgence	49 -
14.3	Poursuite de la marche avant l'arrivée de l'aide	49 -
14.3.1	Retour à la gare précédente.....	49 -
14.4	Signal arrêt de secours sur les chantiers	49 -
14.7	Mesures pour préserver la situation de l'accident.	49 -
14.8	Numéros de téléphone utiles à la conduite de l'exploitation ou en cas d'urgence ou d'irrégularité	50 -
300.10	Formulaires	51 -
1.1	Principe	51 -
300.11	Enclenchement, déclenchement et mise à terre des lignes de contact	51 -
1.1	Champ d'application.....	51 -
2.1	Enclenchement ou déclenchement de la ligne de contact	51 -
2.1.1	Déclenchement des lignes de contact.....	51 -
2.1.2	Ordres d'enclenchement ou de déclenchement	51 -
2.3	Etat d'enclenchement de la ligne de contact.....	51 -
2.3.1	Voie de chargement	51 -
300.13	Mécanicien de locomotive	52 -

3	Avant et pendant la marche	52 -
3.2	Cabine de conduite	52 -
3.2.3	Autorisation d'accès	52 -
3.3	Manière de conduire	52 -
3.3.2	Vigilance pendant la marche	52 -
Annexe 1 Dispositions complémentaires pour la traction à vapeur.....		52 -
2	Directives et conditions	52 -
2.1	Occupation de la locomotive à vapeur	52 -
3.6	Garage de la locomotive à vapeur	52 -
3.6.2	Lieu de garage.....	52 -
Section B		53 -
B1	Formulaire d'annonce du personnel roulant	53 -
B2	Tableaux de parcours	54 -
B3.1	Alle Cargo Centre-Ajoie	56 -
B3.1.1	Description	56 -
B3.1.2	Exploitation.....	56 -
Circulation sur les voies de débords 34 / 35 et VR Landi ArcJura SA (voie 33). ..		58 -
-	Voie 34 et 35.....	58 -
-	Voie 33	59 -
-	Remarques complémentaires	59 -
B4	VR Corbat SA de Vendlincourt.....	60 -
B5	Voies industrielles de Bonfol (extraits).....	61 -
B6	Véhicules usuels autorisés et charges normales des véhicules moteurs sur la ligne 238 (sous réserve du document Caractéristiques techniques de la ligne 238 et des restrictions dues aux travaux de renouvellement)	61 -
B6.1	Maximum d'essieux d'un train non accompagné	62 -
B7	Longueur maximale des voies d'évitement dans les gares	62 -
Section C		63 -
C1	Prescriptions d'exploitation de la VR 33 Landi ArcJura SA à Alle Cargo Centre-Ajoie - Extraits	63 -
C1.1		63 -
Section D		64 -
D1	Plan des gares	64 -
D1.1	ALLE	64 -

D1.2	ALLE CARGO CENTRE-AJOIE.....	- 65 -
D1.3	VENDLINCOURT	- 66 -
D1.4	BONFOL	- 67 -
D1.4	Profil et plan global ligne 238.....	- 69 -
D2	Conduite de l'exploitation – mesures particulières 2023 (C 4011) - rappels ...	- 69 -
Section S		- 73 -
D1	Travaux de modernisation de la ligne (clustering).....	- 73 -

Noms des gares

POR	Porrentruy
ALLE	Alle
ALLC	Alle Cargo Centre-Ajoie
VEND	Vendlincourt
BONF	Bonfol

Abréviations principales :

CGT :	centre de gestion du Trafic (Tramelan)
CMT :	contrôle de la marche des trains
INFRA :	département infrastructure, électrotechnique et bâtiments (Tramelan)
DTF :	département Transport ferroviaire (Tramelan)
ETF :	entreprise de transport ferroviaire
GI :	gestionnaire d'infrastructure
GT :	département gestion du trafic (Tramelan)
LC:	ligne de contact
TC :	télécommande
VR :	voie de raccordement

Liste des modifications

Version	Date	Chapitre	Modification
1-0			Première édition (anciennes prescriptions communes CJ - CFF Cargo G 32755)
2-1		GLOBAL	Version adaptée par GT CJ ldr 23.11.2020 (PCT A 2020) valable dès le 13 décembre 2020 Réédition en compte propre CJ sur demande de CFF Cargo. Mises à jour des prescriptions (DE CJ Infrastructures) suite à la modernisation de la ligne.
2-2	26.01.21	Révision	Compléments relatifs à la publication des Manuels d'exploitation et de la publication des PE de la VR Landi à ALLC et intégration des plans des gares CJ.
2-3	31.01.21	Révision	Absence de publication de PE pour les VR Corbat et Pheulpin. Circulations interdites sur lesdites VR
2-4	03.03.21	Révision	Adaptation des tableaux de parcours Publication de la C 4011 Rappel des principales prescriptions d'exploitation et DE PCT relatives au déroulement et à la conduite de l'exploitation sur la ligne Porrentruy - Bonfol
2-5	12.12.21	Révision	Diverses mises à jour des prescriptions d'exploitation et des tableaux de parcours (indiquées par un trait dans la marge à gauche)
2 - 6	11.12.22	Mises à jour	Mises à jour d'ordres structurels et formels

Préambule

Responsabilités, protection et surveillance

La circulation de convois sur la ligne CJ 238 Porrentruy – Bonfol ainsi que la desserte des gares et des voies d'embranchés Landi¹ à Alle Cargo Centre-Ajoie, Corbat à Vendlincourt ², et Pheulpin à Bonfol³ imposent la connaissance des règlements CJ indiqués ci-dessous :

- § R. 3.02 Block de ligne,
- § R. 3.03 Installations électriques,
- § R. 3.04 Installations de sécurité aux passages à niveau et
- § R. 1.11 concernant la consigne locale applicable aux gares et haltes
- § les prescriptions d'exploitation des VR privées éditées par les propriétaires

Sans connaissance des règlements cités ci-dessus, il est interdit d'effectuer des circulations de train et des mouvements de manœuvre sans un agent CJ.

Le mécanicien est avisé de la pose des signaux de ralentissement et d'abaissement de pantographe lors de l'annonce aux CJ avant le départ cf. 300. 6 chiffre 4.2 (ci-après 4.2.3 et 4.2.4). Voir aussi section B, chapitre 1 *Formulaire d'annonce du personnel roulant*.

Dans les gares non occupées sur place non télécommandées, pour toutes les circulations non accompagnées par du personnel CJ, le personnel roulant reprend toutes les tâches et responsabilités qui incombent au chef-circulation.

En outre, le chef de manœuvre doit demander l'autorisation de manœuvrer au chef-circulation compétent puis reprend les tâches du chef-circulation une fois l'autorisation de manœuvre obtenue.

Durant une phase transitoire (horaires 2022 – 2023 – 2024) des dispositions particulières sont édictée sous forme de circulaire (C 4011, figurant en fin de Compendium et rééditée chaque année, resp. lors de chaque nouvelle mise en service) en relation avec la conduite de l'exploitation sur la ligne 238 afin de régler la circulation des trains dans les gares non occupées sur place et non télécommandées de Alle et de Bonfol.

Gares non occupées sur place

Dans les gares non télécommandées non occupées sur place, pour toutes les circulations non accompagnées par du personnel CJ, le personnel roulant reprend toutes les tâches et responsabilités qui incombent au chef-circulation.

En outre, le chef de manœuvre doit demander l'autorisation de manœuvrer au chef-circulation compétent puis reprend les tâches du chef-circulation une fois l'autorisation de manœuvre obtenue.

¹ Ces prescriptions sont éditées par UMATÉC fenaco Suisse SA

² Ces prescriptions sont éditées par Corbat Holding SA

³ Ces prescriptions sont éditées par MP Bois SA & *Pheulpin* M Construction - Cisa parc Sàrl

300.1 Généralités

1 Remarques préliminaires

Les règlements CJ auxquels elles font référence sont notamment les suivants :

- § R. 3.02 Block de ligne,
- § R. 3.03 Installations électriques,
- § R. 3.04 Installations de sécurité aux passages à niveau et
- § R 1.11 concernant la consigne locale applicable aux gares et haltes.

3 Définitions

3.2 Explication des définitions

gare occupée

Les tâches liées au déroulement de l'exploitation peuvent être exécutées localement ou depuis le centre de télécommande.

Dans les gares **non télécommandées non occupées sur place** (Alle et Bonfol) le personnel roulant assure les tâches de l'exploitation sur ordre du chef-circulation de la gare voisine ou du centre de gestion.

distance de freinage

La distance de freinage est de 450 mètres.

zone intermédiaire de sécurité

Dans des zones où l'espace de sécurité est insuffisant, le marquage univoque de zones intermédiaires de sécurité n'est pas indiqué systématiquement par la pose d'indicateurs (R. 300.2 ch. 2.6.9) ou la création de chemins piétonniers.

En outre, le personnel concerné doit se conformer aux dispositions « Transports exceptionnels » et « Absence de zone intermédiaire de sécurité » respectivement « Travaux sur et aux abords des voies ».

4 Dispositions générales

4.4 Accompagnement des trains

4.4.1 Trains avec un accompagnateur de train.

- § trains voyageurs de plus de **20 essieux**;
- § trains voyageurs avec tout ou partie du matériel roulant **sans** commande et contrôle des portes par le mécanicien de locomotive (exceptions voir ch 4.4.2).

4.4.2 Trains sans accompagnateur de train.

- § trains voyageurs jusqu'à 20 essieux avec commande et contrôle des portes par le mécanicien de locomotive;
- § trains voyageurs jusqu'à 8 essieux avec tout ou partie du matériel roulant sans commande et contrôle des portes par le mécanicien de locomotive lorsqu'un agent commercial spécialement formé est présent ;
- § tous les autres trains sauf ceux indiqués au chiffre 4.4.1;
- § les trains qui comportent des agents pour effectuer des contrôles sporadiques des relevés de fréquence ou d'autres tâches ne concernant pas la circulation.

4.6 Feuille de marche

Pour chaque circulation CJ, le personnel roulant CJ doit établir une feuille de marche. La tenue de la feuille de marche est réglée dans le R. 3.05.

Pour chaque circulation d'une autre entreprise ferroviaire accompagnée par du personnel CJ, ce dernier doit établir une feuille de marche ou un document correspondant.

Les entreprises de transport qui circulent sur le réseau CJ sans feuille de marche CJ doivent utiliser le formulaire « Annonce du personnel roulant au départ de Porrentruy – Prescriptions d'exploitation – PCT R. 300.1 chap. 4.10 ». Ce formulaire doit être complété par le personnel roulant puis remis au chef-circulation compétent ou envoyé au département Gestion du Trafic (GT) à Tramelan.

Les données du convoi peuvent être fournies électroniquement.

300.2 Signaux

2 Signaux pour les trains et la manœuvre

2.1 Signaux de barrage

2.1.1 Signal de barrage



figure 201a

L'image « barrage » combinée avec les signaux lumineux fixes d'autorisation de départ placés sur les mâts des signaux de sortie.

Image arrêt

Signification pour les trains entrants en direction du signal de barrage
arrêt avant le signal-limite de garage de l'aiguille concernée ;

Signification pour les mouvements de manœuvre

arrêt, respectivement

interdiction de manœuvrer.

2.2 Signaux d'arrêt, de contrôle et de mise en garde

2.2.1 Signal d'arrêt utilisé pour la couverture d'un obstacle

De nuit, les feux rouges (figure 204) peuvent être remplacés par des cibles rouges (figure 203) enduites d'un produit réfléchissant.

Si la cible n'est enduite du produit réfléchissant que sur une seule face, on orientera cette dernière en direction du tronçon de voie praticable.

2.2.2 Feu de contrôle pour installation automatique de passage à niveau

Le repère selon fig. 205 peut faire défaut lorsque la vitesse n'atteint pas 70 km/h. Le fonctionnement correct des installations automatiques de passage à niveau situés dans des gares ou en pleine voie à proximité de signaux de block ou d'entrée est également indiqué par :

- § la mise à voie libre de signaux d'entrée, de sortie ou de block.
- § l'autorisation de départ des signaux de départ (à Bonfol uniquement),
- § l'image clignotante de manœuvre autorisée donnée par les signaux de départ placés sur les mâts des signaux de sortie lors d'un mouvement de manœuvre ou d'une circulation en pleine voie avec retrait de la clé de verrouillage du block.

L'image *installation automatique du passage à niveau enclenchée* (fig. 206) présentant un feu orangé fixe signifie que l'installation de passage à niveau fonctionne sur batterie.

2.3 Signaux d'indication de vitesse

2.3.4 Signaux de ralentissement

Les signaux de ralentissement selon figures 218, 219 et 220 sont enduits d'un produit réfléchissant qui remplace les signaux de nuit.

- 2.6 Signaux d'identification
- 2.6.5 Indicateurs kilométriques, hectométriques et métriques

Le kilométrage des voies n'est pas indiqué.

Le personnel concerné doit indiquer ou utiliser les numéros placés contre les mâts de la ligne de contact pour désigner un emplacement.

3 Signaux pour les mouvements de manœuvre

- 3.1 Signaux de manœuvre
- 3.1.3 Images des signaux de manœuvre

Image « manœuvre autorisée » combinée avec les signaux lumineux fixes d'autorisation de départ placés sur les mâts des signaux de sortie.



Image manœuvre autorisée jusqu'au signal d'entrée ou jusqu'au signal « Arrêt de manœuvre » de la direction considérée

Signification le signal d'entrée et le signal de sortie sont bloqués en position d'arrêt.

Les installations de PN ne fonctionnent pas

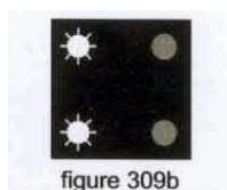


Image manœuvre autorisée jusqu'au signal d'entrée ou jusqu'au signal « Arrêt de manœuvre » de la direction considérée

Signification Le signal d'entrée et le signal de sortie sont bloqués en position d'arrêt.

Les installations de PN fonctionnent.

Signal éteint : Manœuvre interdite sans autorisation du chef-circulation

4 Signaux pour la préparation des trains

- 4.1 Essai des freins
- 4.1.1 Signaux fixes pour l'essai des freins

Les signaux fixes pour l'essai des freins ne sont pas applicables car ils risquent d'être confondus avec les signaux de manœuvre autorisée.

5 Signaux pour la circulation des trains

5.3 Signaux complémentaires

5.3.2 Signal pour entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais lorsqu'il y a plusieurs trains

Le signal selon figure 555 est indiqué uniquement sous forme de symbole



dans les tableaux de parcours des gares concernées (PCT R. 300.6 ch. 5.1.4)

7 Signaux pour la traction électrique

7.1 Signaux valables pour la traction électrique en général

7.1.1 Signalisation des perches de mise à terre

De nuit, les perches de mise à terre suspendues sur des voies de débord ou de raccordement ne sont pas signalées par des lanternes à feu rouge selon figure 702.

7.1.2 Signaux de manœuvre de pantographes

Les signaux de manœuvre de pantographes ne sont pas éclairés de nuit.

8 Signaux lors de perturbation

8.2 Signaux lors de dérangement

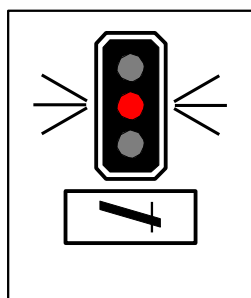
8.2.3 Signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement

La signification du signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement (fig. 810) n'est pas applicable aux lignes des Chemins de fer du Jura du fait que les IS ne permettent pas d'enclencher ce signal par le chef-circulation.

(La signification de l'image du rouge clignotant figure au chiffre 8.2.4 DE ci-dessous).

8.2.4 Assentiment pour franchir une installation en dérangement

Image



810

Franchissement du signal présentant un rouge clignotant en marche à vue à une vitesse maximale de 15 km/h.

Le mécanicien doit dans le secteur du signal :

- s'attendre à franchir un ou plusieurs PN en dérangement selon R 300.9 *Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau et aux installations de régulation du trafic*

Le block fonctionne normalement

Signification

Le feu rouge lumineux du signal clignote pour indiquer que :

- la ou les installations de PN ne fonctionnent pas,
- l'ampoule du feu vert ou du feu orange du signal est avariée.

En relation avec d'autres signaux

Ce signal peut être précédé d'un signal avancé présentant l'image d'avertissement

300.3 Annonces et transmissions

1 Généralité

1.1 Langue

Pour la communication écrite et verbale, on utilise le français. Pour le réseau CJ, la langue officielle du lieu est le français.

3 Instruments de transmission

3.3 Choix des instruments

Sur le réseau des Chemins de fer du Jura, le personnel roulant doit disposer d'un téléphone portable. Le numéro téléphonique doit être communiqué au chef-circulation compétent (CGT Tramelan tél. **032 486 93 78**) avant le départ du convoi depuis la gare de jonction.

5.1 Compétences

5.1.2 Annonce

CC CEO Lausanne pour la gare de Porrentruy et CC Tramelan s'annoncent téléphoniquement le départ imminent d'un train spécial en direction d'Alle et inversement, en particulier lorsque le convoi circulera en avance ou en retard, ceci afin d'éviter un croisement improbable en gare de Alle (gare non télécommandée, non occupée sur place.

5.1.3 Avis au personnel roulant

Lorsque la gare initiale n'est pas occupée sur place, le chef-circulation transmet ou communique téléphoniquement la marche et les formulaires d'ordre nécessaires au personnel roulant. Ces indications doivent être protocolées.

L'introduction ou la suppression ainsi que le changement de croisements et de dépassements doit être annoncée par un ordre à quittancer au personnel roulant lorsqu'ils sont fixés selon l'horaire dans les gares non télécommandées non occupées sur place, **ainsi qu'à Alle – Cargo Centre-Ajoie.**

Il en va de même lors de la mise en marche d'un train facultatif ou spécial lorsque de tels croisements ou dépassements ne ressortent pas dans la marche des autres trains (ordinaires ou spéciaux) également concernés.

5.3 Marche

5.3.1 Marche pour trains ordinaires

La catégorie de train et de freinage n'est pas indiquée dans la marche du train.

5.3.1.1 Marche pour trains ordinaires et spéciaux

Utilisation des signes **V**, **I** et **II** sur les lignes avec block

Règles de base

Lors de croisement, le signe **V** figure dans la marche du train, à côté de l'heure de circulation, pour autant que le train croiseur entre dans la gare de croisement, selon l'horaire, dans les 30 minutes précédentes.

Lors de dépassement, les signes suivants figurent dans la marche des trains, à côté de l'heure de circulation :

- le signe **I** pour le train dépassé
- le signe **II** pour le train qui dépasse.

Utilisation des signes **V**, **I** et **II**

Ces signes figurent

- dans les marches des trains ou mouvements de manœuvre en pleine voie ordinaires dans les gares de Alle et de Bonfol
- dans la marche des trains en regard des numéros des trains croisés à ALLC
Lorsque le mécanicien de locomotive remarque que le train croiseur n'est pas arrivé bien que le signal de sortie soit à voie libre, il doit contacter CC TRAM sans délais afin de se renseigner (absence de l'annonce du report d'un croisement dans une gare non occupée sur place non télécommandée selon R. 300.3 ch 5.1.3 ci-dessus et mention du signe V dans la marche du train régulier).
- dans la marche des trains et mouvements de manœuvre en pleine voie spéciaux

Observation des signes **V**, **I** et **II**

- gares occupées par le chef-circulation
- gares non télécommandées et non occupées sur place par le mécanicien de locomotive

Les signes **V**, **I** et **II** rappellent au mécanicien de locomotive que la voie empruntée par le train croiseur ou dépassant doit rester libre.

5.3.3 Marche simplifiée

L'utilisation de la marche simplifiée n'est pas autorisée sur le réseau CJ VN.

5.3.5 Indications complémentaires pour les mouvements de manœuvre en pleine voie

Il n'est pas autorisé de suivre un train précédent à vue.

5.3.6 Dispositions complémentaires à observer pour l'annonce de mouvements de manœuvre en pleine voie

Une marche est requise et doit être remise au mécanicien de locomotive ainsi qu'au chef de manœuvre.

La marche doit être établie de façon à ne pas provoquer des mises à voie libre intempestives de signaux principaux.

Une feuille de marche selon R 3.05 doit être établie par le mécanicien de locomotive pour chaque course de manœuvre CJ en pleine voie.

La libération d'un tronçon de la pleine voie par l'arrivée d'un mouvement de manœuvre sur une voie de raccordement est interdite. Le chef de département Gestion du Trafic (GT) peut ordonner des mesures spéciales lors de circulation planifiées ou de circonstances particulières.

5.5.2 Description de la marche

En cas de changement de voie, le signe **Voie occupée** conserve sa signification. Ce signe peut être placé dans la colonne des voies

La description de la marche et les explications spécifiques pour le réseau CJ figurent dans l'horaire de service.

5.5.3 Colonne des voies

Les marches peuvent contenir une colonne supplémentaire placée à droite des heures de circulation. Cette colonne contient les indications relatives aux voies ainsi que les renvois utiles à la conduite des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie dans les gares CJ.

5.4 Tableaux de parcours

Les tableaux de parcours figurent dans la Section B en fin de document, au chapitre 2 (*état au jour de l'édition*).

5.6.2 Indications contenues dans les tableaux de parcours

Les tableaux de parcours CJ ne contiennent pas :

- § la déclivité déterminante entre les différentes gares,
- § la distance en km depuis le milieu d'une gare au milieu de la gare suivante.

5.6.1 Représentation des tableaux de parcours

✱ Porsel autorisation de départ nécessaire par le chef circulation

- § dans les gares de Alle et Bonfol, l'autorisation de départ est donnée par le mécanicien de locomotive lorsque ces gares ne sont pas occupées sur place (le signal est enclenché par l'actionnement du commutateur « départ »)

5.6.4 Représentations des tableaux des parcours

Colonne des signaux de block

Les équipements de voie du contrôle de la marche des trains destinés au contrôle des installations de passage à niveau et les signaux siffler ne sont pas mentionnés dans les tableaux de parcours CJ.

6 Ordres d'exploitation

6.1 Remise des ordres et confirmation de leur remise

6.2.1 Genres d'ordres

Ordres à quittance :

- § un changement de croisement, un changement de dépassement ou une modification de l'ordre de succession des trains.

300.4 Mouvements de manœuvre

1 Mesures à prendre avant et pendant le mouvement

1.2 Direction

1.2.1 Chef de manœuvre

Gares non occupées sur place

Le chef de manœuvre doit demander l'autorisation de manœuvrer :

- au chef-circulation du centre de TC correspondant lorsque la gare est télécommandée
- au chef-circulation d'une gare voisine lorsque la gare n'est pas télécommandée ou au chef-circulation du CGT

Pour des mouvements de manœuvre usuels, l'autorisation de manœuvrer peut être accordée à l'avance par le chef-circulation du centre TC ou de la gare voisine.

A Alle et à Bonfol, une fois l'autorisation de manœuvrer reçue, le chef de manœuvre doit placer les signaux de manœuvre en position de "manœuvre autorisée". A défaut de signaux de manœuvre, il doit retirer la clé de verrouillage du block lorsque des mouvements de manœuvre doivent stationner entre le signal d'entrée et la première aiguille.

1.3.2 Conduite indirecte des courses de manœuvre.

En outre, le mécanicien de locomotive s'assure que le dispositif de contrôle de la marche des trains n'entre pas en action lors du franchissement des signaux principaux.

1.3.3 Desserte de la voie de raccordement Corbat à Vendlincourt⁴

Tous les véhicules moteurs CJ sont admis de même que les Re 420/421. Pour d'autres véhicules moteurs, il faut demander de cas en cas l'autorisation au département infrastructure (INFRA) à Tramelan resp. au propriétaire de la VR Corbat⁵.

Le rapport de freinage du mouvement de manœuvre doit être de 55 % au moins

Il y a lieu de se référer aux prescriptions d'exploitation du gestionnaire de la VR en question.

1.7 Assurer et atteler des véhicules

1.7.1 Généralités

Le R 1.11 désigne les voies sur lesquelles il doit être fait usage de sabots d'arrêt même quand le frein à main ou le frein à main manœuvrable depuis le sol sont serrés. En outre, les dispositions particulières qui concernent Alle Cargo Centre-Ajoie figurent à la Section B, en fin de document, au chapitre 4.

⁴ Ces prescriptions sont éditées par Corbat Holding SA

⁵ S'agissant d'une VR privée, la publication de prescriptions d'exploitation est du ressort du propriétaire de la VR. A défaut actuellement, l'ancien droit fait foi. Ce sont donc les prescriptions publiées jusqu'alors qui figurent ci-dessus. Pour des raisons techniques et administratives, la VR Corbat est actuellement inaccessible et interdite à toute circulation.

1.8 Frein à air

1.8.6 Mesures hivernales

Lors de risque de gel, les véhicules doivent être immobilisés avec le frein à air desserré lorsqu'ils se trouvent sur des voies avec moins de 3 ‰ de déclivité.

2 Exécution

2.1 Principe

Lorsqu'aucune gare n'est occupée, l'exécution d'un mouvement de manœuvre n'est pas possible aussi longtemps que les convois circulent selon R. 300.3 ch. 4.4 *Circulation de trains sans occupation de gares*.

2.1.1 Signaux d'autorisation de manœuvrer

Dans les gares équipées de signaux de manœuvre, le chef de manœuvre doit contrôler l'image de manœuvre autorisée avant de donner des ordres ou d'établir des parcours de manœuvre.

Dans les gares non occupées sur place, le chef de manœuvre s'assure, avant de restituer la manœuvre, qu'aucune circulation ne peut être mise en danger. Il veille également à garantir la libération des voies principales non isolées pour les prochains itinéraires de trains.

2.1.2 Gares avec enclenchement du régime de manœuvre sélectif par côté

L'enclenchement du signal de manœuvre sélectif par côté doit s'effectuer des deux côtés de la gare dans tous les cas.

2.2 Demande de parcours

2.2.4 Véhicules particuliers

Par véhicules particuliers, il faut aussi comprendre les échelles roulantes, les chariots, les wagons avec un empattement intérieur supérieur à 17.5 mètres, etc.

Il faut procéder par analogie lors de l'exécution de mouvements de manœuvre dans des installations où les rails sont fortement rouillés ou sales.

2.4 Assentiment pour le mouvement de manœuvre

2.4.1 Principe

Sur les voies de garage et de dépôt, il est permis d'avancer prudemment sans assentiment, pour autant que le mouvement n'engage aucun signal limite de garage de la gare, et qu'aucun signal de manœuvre présentant l'arrêt ne doive être franchi.

2.4.2 Mesures avant de donner l'assentiment

Dans les gares non occupées sur place, le chef de manœuvre reprend les tâches du chef-circulation une fois l'autorisation de manœuvrer obtenue selon PCT R. 300.4 Mouvements de manœuvre chiffre 1.2.1 DE Direction.

2.4.6 Installations non dotées d'aiguilles centralisées

Le chef de manœuvre doit, une fois le mouvement de manœuvre terminé, contrôler que les aiguilles non centralisées sont disposées pour assurer le parcours des trains entrants, sortants ou transitants soit à :

- Alle : pour passer par la voie 2,
- Bonfol : de et pour voie 2.

Aiguilles à main

Pour les aiguilles à main munies d'un appareil de calage, il faut, après avoir tourné l'aiguille, exercer une pression sur le levier de commande jusqu'à la butée pour que l'appareil de calage entre en action.

A Alle Cargo Centre-Ajoie, la manœuvre sur la voie 3 et les voies raccordées peut s'effectuer sous le régime extinction signaux nains (voir aussi Section B, chiffre 4.1.2).

2.5 Ordre pour le mouvement de manœuvre

2.5.6 Eloigner le véhicule moteur après l'avoir dételé

Le mécanicien de locomotive doit veiller à ne pas engager le profil d'espace libre de la prochaine aiguille

2.8 Arrêt du mouvement de manœuvre

2.8.1 Point d'arrêt limite

En outre, un mouvement de manœuvre doit aussi s'arrêter au plus tard :

- Avant le signal limite de garage de la prochaine aiguille concernée abordée par le talon lorsque le signal de barrage de la direction considérée est allumé

2.10 Entrée et sortie dans les dépôts et ateliers CJ

2.10.1 Principe

Lors de l'entrée, le mécanicien de locomotive doit arrêter son mouvement de manœuvre au plus tard devant le sectionneur puis siffler.

2.10.2 Enclenchement de la ligne de contact

Si la ligne de contact n'est pas sous tension, le chef de manœuvre demande l'enclenchement de cette dernière au personnel des dépôts ou des ateliers.

En dehors des heures de travail, le chef de manœuvre enclenche lui-même la ligne de contact après s'être assuré que rien ne s'y oppose.

2.10.3 Déclenchement de la ligne de contact

Après chaque mouvement de manœuvre, l'agent qui a enclenché les lignes de contact est responsable de leur déclenchement immédiat.

3 Genre de mouvements

3.1 Pousse non accompagnée

En pleine voie, il est permis de pousser une charge remorquée jusqu'à 40 mètres. Cela vaut depuis la voie de départ dans la gare initiale jusqu'au point d'arrêt en pleine voie, respectivement du point d'arrêt en pleine voie jusqu'à la voie d'arrivée lors du retour en gare.

3.1.1 Dispositions particulière pour la pousse non accompagnée de certains véhicules

- En gare, comme en pleine voie, il est permis de refouler sans restrictions des véhicules dépourvus de superstructure (par exemple : wagons plats vides de type K, S, L et X) n'excédant pas 4 essieux pour autant que la cabine de conduite du sens de marche considéré soit occupée par le mécanicien de locomotive,

3.2 Lancer et laisser-couler

3.2.3 Limitations liées aux installations

La manœuvre au lancer et au laisser-couler est interdite sur les voies de raccordement.

3.6 Vitesses

3.6.3 Exception en gare

Ces dispositions ne sont pas applicables sur le réseau CJ.

3.6.4 Vitesses maximales en pleine voie

Les courses de manœuvre tirées ou poussées ne doivent pas dépasser la vitesse maximale autorisée pour les trains sur le tronçon de voie entrant en considération.

Le chef DTF ou son remplaçant ou une personne désignée par l'un des deux peut accorder des dérogations pour les courses d'essai. Le calcul de freinage doit toujours être effectué.

Les chefs GT et INFRA, ou leurs remplaçants, doivent donner leur accord avant de pouvoir effectuer des courses d'essais.

La vitesse dépend du calcul de freinage *et selon le tableau figurant en fin de document*.

3.6.5 Vitesse maximale sur les voies de raccordement

25 km/h au maximum sur la voie-mère des raccordements particuliers de Bonfol⁶

25 km/h au maximum pour les courses montantes du raccordement Corbat à Vendlincourt⁷.

4 Dispositions supplémentaires pour la pleine voie

4.1 Généralités

Les mouvements de manœuvre en pleine voie qui retournent à la gare de départ ne sont pas autorisés à franchir le signal d'entrée de la gare voisine, respectivement le signal du poste de block voisin.

Un mouvement de manœuvre en pleine voie débute et se termine toujours dans une gare. Des exceptions peuvent être ordonnées par le chef de service Gestion du Trafic ou son remplaçant.

⁶ Exception : véhicules comptant une charge à l'essieu supérieure ou égale à 20t : Vmax 20 km/h

⁷ S'agissant d'une VR privée, la publication de prescriptions d'exploitation est du ressort du propriétaire de la VR. A défaut actuellement, l'ancien droit fait foi. Ce sont donc les prescriptions publiées jusqu'alors qui figurent ci-dessus. Pour des raisons techniques et administratives, la VR Corbat est actuellement inaccessible et interdite à toute circulation.

Une pleine voie ne peut compter qu'un seul tronçon de la pleine voie.

Une feuille de marche selon R 3.05 doit être établie pour chaque course de manœuvre CJ en pleine voie.

4.2 Annonce, préparation au départ

4.2.1 Annonce

La marche doit être établie de façon à ne pas provoquer des mises à voie libre intempestives de signaux principaux.

4.2.3 Mouvements de manœuvre qui suit un train

Il est interdit de suivre un train à vue, même dans les cas urgents.

4.3 Parcours

4.3.1 Etablir et protéger un parcours

Les mouvements de manœuvre en pleine voie qui circulent de gare à gare doivent observer les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité ch. 5.2.1* pour assurer leur protection.

La circulation d'un mouvement de manœuvre en pleine voie de gare à gare entre Porrentruy – Alle ou inversement est interdite. Des mesures particulières peuvent être ordonnées par voie de circulaire par le chef Gestion du Trafic.

Les mouvements de manœuvre en pleine voie qui retournent à la gare de départ doivent observer les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité ch. 5.3.1* pour assurer leur protection.

De tels mouvements ne peuvent avoir lieu qu'au départ de Alle qu'à condition que la gare soit occupée sur place.

R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité (extrait)*

5.2 Mouvements de manœuvre en pleine voie de gare à gare

5.2.1 Les règles valables pour les trains sont applicables

- Utilisation des signaux principaux et du block

5.3 Mouvements de manœuvre en pleine voie avec retour à la gare de départ

5.3.1 Conditions de circulation

- retrait de la clé de verrouillage du block, qui doit être en possession du mécanicien de locomotive ou
- enclenchement de l'interdiction de la pleine voie

5.3.2 Départ

5.3.2.1 Assentiment pour le départ

- Dans tous les cas un ordre à quittance du chef circulation est impératif avant le départ

4.3.2 Buts du parcours

Fait également office de but :

- une halte
- un pylône LC désigné par son numéro ou le point kilométrique correspondant.

Le parcours en pleine voie est protégé dans son entier par le retrait de la clé de verrouillage ou l'enclenchement de l'interdiction de la pleine voie, ainsi que par le verrouillage des signaux de sortie.

4.4 Mesures avant de transmettre l'assentiment

4.4.1 Plusieurs mouvements de manœuvre

Un seul mouvement de manœuvre en pleine voie est autorisé lorsqu'il circule de gare à gare.

Si plusieurs mouvements de manœuvre se suivent à vue lors de circulations avec retour à la gare de départ, il faut appliquer les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité* pour le premier mouvement de manœuvre.

Pour chaque mouvement de manœuvre suivant, il faut actionner le commutateur « départ » puis observer le signal d'autorisation de départ, respectivement les signaux nains.

4.5 Assentiment pour le mouvement de manœuvre en pleine voie

4.5.2 Transmettre l'assentiment

Pour les mouvements de manœuvre de manœuvre qui circulent de gare à gare, les règles valables pour les trains sont applicables (utilisation des signaux principaux et du block). Leur circulation est interdite entre Alle et Porrentruy ou inversement (voir aussi 4.3.1)

Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie avec retour à la gare de départ, le chef-circulation transmet l'assentiment au chef de manœuvre après s'être assuré du retrait de la clé de verrouillage du block, qui doit être en possession du mécanicien de locomotive, respectivement avoir introduit l'interdiction de la pleine voie (Alle Cargo Centre-Ajoie et Vendlincourt). En outre, il y a lieu d'observer les signaux nains. En outre, la gare de Alle doit être occupée sur place.

Dispositions particulières pour Alle et Bonfol :

L'agent chargé de la desserte des installations de sécurité doit ensuite actionner la touche ou le commutateur départ.

Le mouvement de manœuvre ne peut ensuite circuler qu'une fois le signal d'autorisation de départ allumé.

4.5.4 Assentiment pour entrer en gare

L'assentiment pour entrer en gare est transmis par la mise à voie libre du signal d'entrée selon R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité* y.c. à Porrentruy.

Dans ce cas, les dispositions applicables pour la circulation des trains selon R. 300.6 sont également valables pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.

La circulation de gare à gare n'est pas admise entre Alle et Porrentruy.

L'entrée en gare de Porrentruy s'effectue conformément aux prescriptions de l'INFRA CFF.

4.6 Marche

4.6.3 Franchissement des installations de passage à niveau

L'installation de passage à niveau peut être franchie sans restriction à condition que le mécanicien de locomotive, respectivement le chef de manœuvre,

s'assurent que l'installation de passage à niveau est enclenchée et fonctionne correctement conformément aux dispositions qui figurent au R. 300.2 Signaux « Feu de contrôle pour installation automatique de passage à niveau » ainsi qu'au R 300.9 Dérangements « Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau et aux installations de régulation du trafic ».

Si le mouvement de manœuvre doit s'arrêter en pleine voie ou effectuer des mouvements d'aller et retour, il faut toujours considérer les installations des passages à niveau automatiques comme non enclenchées.

4.7 Arrivée

4.7.1 Annonce d'arrivée

L'annonce d'arrivée d'un mouvement de manœuvre qui circule de gare à gare est transmise au moyen du block.

En outre, par la restitution de la clé du block (remise au CC ou dans sa serrure), le mécanicien de locomotive confirme que la voie précédemment parcourue par le mouvement de manœuvre est rendue à la circulation des trains, que les aiguilles sont toutes en position correcte et qu'aucun véhicule n'est resté en pleine voie.

Le déraillement de véhicules particuliers en pleine voie relève du R.300.12 chap. 5 Transports à bras.

4.8 Dépanner un train en détresse ou des parties de trains abandonnées

En outre, les dispositions suivantes sont applicables :

Lorsqu'il faut dépanner un train en détresse ou des parties de trains abandonnées, il faut circuler en marche à vue à l'intérieur du canton de block considéré.

Lorsqu'une partie d'un train se trouve en détresse dans un canton de block de la pleine voie, les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité ch.7* sont applicables.

Lors d'un dépannage en pleine voie, la clé du block ne pouvant être retirée, l'assentiment pour les mouvements de manœuvre en pleine voie est transmis par un ordre à protocoler conformément aux dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité ch. 8*.

Lorsque un train reste en détresse en pleine voie : les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité ch.9* sont applicables.

4.9 Mouvement qui ne quitte pas totalement la gare

Dans une gare occupée, lorsque seule une partie d'un mouvement de manœuvre doit dépasser le signal d'entrée, le chef-circulation procède à la protection du mouvement, avise la gare voisine et donne au mécanicien de locomotive l'autorisation de franchir le signal d'entrée par un ordre à quittancer.

Dans ce cas, on peut renoncer à l'attribution d'un numéro, à la remise d'une marche et à l'essai de frein.

Il faut appliquer les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité ch. 5.3.1* pour assurer sa protection.

5 Dispositions supplémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite

5.1 Généralités

5.1.3 Protection des mouvements de manœuvre sur voie interdite

Lorsque la circulation s'effectue sur une pleine voie interdite, les mouvements de manœuvre en pleine voie sont protégés conformément au chapitre 4 *Mouvement de manœuvre en pleine voie* et les dispositions du R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité*.

Le service Gestion du Trafic peut ordonner des dispositions particulières par circulaire, après entente avec la direction de la sécurité.

5.2 Compétence du chef de la sécurité

5.2.1 Coordination des mouvements de manœuvre

Les dispositions du R. 300.12 chiffre 3.2.7 Coordination de l'interdiction doivent, en outre, être observées par le chef de la sécurité.

Le chef de la sécurité coordonne les mouvements de manœuvre sur la voie interdite d'entente avec le chef-circulation.

5.3 Préparation

5.3.1 Planification

Les mouvements de manœuvre circulant sur une pleine voie interdite doivent être annoncés.

5.3.2 Limites des voies interdites

Lors de l'interdiction d'une pleine voie, l'interdiction vaut pour l'ensemble de la pleine voie interdite.

5.3.3 Désignation et préparation du mouvement de manœuvre

Lors de la circulation en pleine voie, les différents mouvements de manœuvre en pleine voie sont désignés clairement par le numéro du convoi figurant dans la marche.

5.3.4 Prescription de freinage pour les mouvements de manœuvre en pleine voie

Lors de circulation en pleine voie, les prescriptions pour l'essai du frein et de freinage sont identiques à celles valables pour les trains, dans tous les cas (même lorsque la marche à vue doit être observée).

La préparation du mouvement de manœuvre CJ en pleine voie incombe au mécanicien de locomotive.

5.4 Mouvement de manœuvre sur voie interdite

5.4.2 Assentiment

Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie qui circulent de gare à gare, les règles valables pour les trains sont applicables (utilisation des signaux principaux et du block).

De telles circulations sont interdites entre Alle et Porrentruy ou inversement. Des dispositions particulières peuvent être ordonnées par voie de circulaire.

Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie avec retour à la gare de départ, le chef-circulation transmet l'assentiment au chef de manœuvre après s'être assuré du retrait de la clé de verrouillage du block qui doit être en possession du mécanicien de locomotive, respectivement avoir introduit l'interdiction de la pleine voie (Alle Cargo Centre-Ajoie et Vendlincourt). En outre, il y a lieu d'observer les signaux nains.

La gare de Alle doit être occupée sur place lors de telles circulations.

Dispositions particulières pour Alle et Bonfol :

L'agent chargé de la desserte des installations de sécurité doit ensuite actionner la touche ou le commutateur départ.

Le mouvement de manœuvre ne peut ensuite circuler qu'une fois le signal d'autorisation de départ allumé.

Lorsque la gare est équipée des signaux nains, il y a lieu de les observer.

5.5 Circuler sur une voie interdite

5.5.1 Circuler sans assentiment

Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie, un assentiment pour circuler est requis selon 5.4.2 DE, dans tous les cas.

Un seul mouvement de manœuvre en pleine voie est autorisé lorsqu'il circule de gare à gare.

Si plusieurs mouvements de manœuvre se suivent à vue lors de circulations avec retour à la gare de départ, il faut appliquer les dispositions du R 3.02

Règlement du block de ligne et installations de sécurité pour le premier mouvement de manœuvre.

En présence de plusieurs mouvements de manœuvre, le chef-circulation détermine le genre et l'ordre de succession des mouvements de manœuvre à effectuer après entente avec le chef de la sécurité et les chefs de manœuvre.

Dispositions particulières pour Alle et Bonfol :

Pour chaque mouvement de manœuvre suivant, il faut actionner le commutateur « départ » puis observer le signal d'autorisation de départ.

5.5.4 Franchir des installations de passage à niveau et de régulation du trafic

L'installation de passage à niveau peut être franchie sans restriction à condition que le mécanicien de locomotive, respectivement le chef de manœuvre, s'assurent que l'installation de passage à niveau est enclenchée et fonctionne correctement conformément aux dispositions qui figurent au R. 300.2 Signaux « Feu de contrôle pour installation automatique de passage à niveau » ainsi qu'au R 300.9 Dérangements « Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau et aux installations de régulation du trafic ».

Si le mouvement de manœuvre doit s'arrêter en pleine voie ou effectuer des mouvements d'aller et retour, il faut toujours considérer les installations des

passages à niveau automatiques comme non enclenchées.

5.6.2 Assentiment du chef circulation

L'assentiment pour l'entrée en gare est transmis par la mise à voie libre du signal d'entrée conformément au R 3.02 *Règlement du block de ligne et installations de sécurité*.

Dans ce cas, les dispositions applicables pour la circulation des trains selon R. 300.6 sont également valables pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.

La circulation de gare à gare n'est pas admise entre Alle et Porrentruy.

L'entrée en gare de Porrentruy s'effectue conformément aux prescriptions de l'INFRA CFF.

5.7 Annonce d'arrivée

L'annonce d'arrivée d'un mouvement de manœuvre qui a intégralement quitté la pleine voie interdite ne pouvant intervenir que dans une gare, le chef de manœuvre transmet, par un ordre à quittancer, l'annonce d'arrivée au chef- circulation.

Le chef-circulation doit informer le chef de la sécurité par un ordre à quittancer.

300.5 Préparation des trains

1 Formation des trains

1.2 Conduite de trains

1.2.2 Conduite indirecte des trains

La conduite indirecte d'un train n'est admise que

- pour des raisons impérieuses sur ordre du chef-circulation ou
- pour desservir un embranchement particulier situé en pleine voie.

Les trains conduits de manière indirecte peuvent circuler à une vitesse maximale de 60 km/h si un pilote instruit et examiné pour la circulation des trains et la ligne à parcourir se trouve en tête et qu'il existe une liaison radio ou interphone entre lui-même et le mécanicien de locomotive.

Le mécanicien s'assure que le CMT n'entre pas en action lors du franchissement des signaux.

1.3.4 Renfort en tête

Si la charge à remorquer l'exige ou pour acheminer des véhicules moteurs, il est permis d'atteler un seul véhicule moteur de renfort.

1.3.3 Renfort en queue

Si la charge à remorquer l'exige ou pour acheminer des véhicules moteurs, il est permis d'atteler un seul véhicule moteur de renfort.

Le renfort en queue par un véhicule moteur qui quitte le train en pleine voie et retourne à la gare précédente n'est pas autorisé.

1.3.6 Acheminement de véhicules moteurs

Si la charge à remorquer l'exige ou pour acheminer des véhicules moteurs, il est permis d'atteler ou d'intercaler un seul véhicule moteur de renfort.

1.4 Classement de la charge remorquée

1.4.1 Généralités

Lors de la formation des trains, le chef-circulation ou le personnel roulant doit tenir compte de la longueur des voies d'évitement dans les gares de croisement et de dépassement.

Les véhicules comme :

- wagonnets, échelles roulantes, lorries,
- petits véhicules de service munis d'une flèche d'attelage,
- véhicules réunis par le chargement,
- dépourvus d'appareils de choc et de traction ne peuvent être acheminés qu'en queue de trains marchandises ou de service.

En aucun cas, des agents ne prendront place sur ces véhicules.

Les wagons lourds doivent être placés vers la tête du train.

Le poids maximum par essieu et par mètre est de :

- catégorie D3
22,5 tonnes par essieu
7,2 tonnes par mètre

Les wagons légers doivent être classés vers la queue des trains ; toutefois, dans les trains poussés, ils seront placés dans la première moitié du convoi. Sont considérés comme véhicules légers, tous les wagons à 2 essieux dont le poids brut (tare + chargement) est inférieur à 8 t.

Véhicules à placer en queue des trains

Sauf en cas de nécessité, les véhicules suivants doivent être placés en queue des trains non poussés. Dans un même train, il peut être acheminé :

Un seul véhicule :

- dont les appareils de choc ou de traction sont avariés ou manquent.

La partie endommagée du véhicule doit former autant que possible la queue du train. Ce wagon doit être différé à la première occasion.

Deux véhicules au maximum :

- dont les ressorts de suspension sont calés, et qui doivent avoir le frein paralysé.
- ayant déraillés lorsqu'ils doivent être conduits à l'atelier. Le chef DTF ou son remplaçant ou une personne désignée par l'un des deux doit avoir visité ces véhicules avant de les atteler.

1.4.3 Acheminement des wagons de marchandises dangereuses

Les wagons citernes d'hydrocarbures peuvent être acheminés par des trains voyageurs CJ entre Porrentruy et Bonfol.

Un véhicule de protection doit séparer les wagons citernes d'hydrocarbures des véhicules occupés par des voyageurs.

Les mécaniciens de locomotive des autres entreprises de transport ferroviaires sont avisés verbalement par le chef-circulation, respectivement le chef de manœuvre lorsque :

- les wagons de marchandises dangereuses sont ajoutés dans des gares CJ et
- le personnel de manœuvre est fourni par les Chemins de fer du Jura.

1.4.4 Transports exceptionnels

DTF et INFRA à Tramelan sont seuls compétents pour régler le traitement et autoriser de cas en cas de tels transports sur le réseau VE et VN des Chemins de fer du Jura.

Les transports exceptionnels doivent être commandés par un ordre à protocoler au chef-circulation compétent.

1.4.6 Préannonces

En outre, si des marchandises dangereuses se trouvent dans un train, le préparateur de train doit aviser le chef-circulation par un ordre à quittancer avant le départ, de plus les dispositions DE R.300.5 chiffre 1.4.3 doivent être observées.

3 Prescriptions de freinage

3.2 Tableau de freinage

Il faut appliquer le tableau de freinage figurant à la fin du présent document (section B)

3.7 Catégorie de train et vitesse maximale

3.7.1 Utilisation des catégories de train et de freinage

La catégorie de train et la catégorie de freinage ne figurent pas dans la marche du train CJ.

2.7.2 Vitesses maximales et longueur de train admissible

Les vitesses maximales de chaque catégorie de freinage, le nombre maximum d'essieux des trains figurent en fin du présent document.

4 Visite du train

4.3.2 Essai du frein complet

Il faut procéder à l'essai du frein de tous les véhicules du train, y compris les véhicules moteurs en tête.

4.4 Fin de la préparation des trains

4.4.1 Annonce de l'état de la préparation du train

4.4.2 Annonce de l'état de la préparation du train au départ d'une gare non-occupée sur place

Le préparateur de train avise le chef-circulation sur l'état de la préparation du train dans tous les cas lorsque celle-ci s'effectue dans une gare non occupée sur place, donc également au départ d'une gare télécommandée.

3 Prescriptions de freinage

3.2 Renonciation au calcul de freinage

3.2.1 Principe

Dans tous les cas, le frein de tous les véhicules doit être en fonction.
Le calcul de freinage doit être effectué dans tous les cas et protocolé.

300.6 Circulation des trains

1 Principe de base pour la circulation des trains

1.1 Etablissement et destruction d'itinéraires

Dans les gares non occupées sur place, le mécanicien de locomotive effectue les dessertes manuelles des installations de sécurité sur ordre du chef-circulation compétant.

1.1.2 Contrôle de l'itinéraire

Les chars et autres engins ainsi que leur chargement doivent se trouver à 1,5 m. au moins du rail le plus proche.

Leur stationnement est interdit entre deux voies sans quai intermédiaire lorsque des trains circulent simultanément sur chacune d'elles.

Il faut bloquer les freins ou caler les roues des chars en stationnement.

Dans les gares occupées sur place pour les tâches de circulation, le chef-circulation doit surveiller l'entrée, la sortie ou le passage des trains depuis le poste directeur, afin de découvrir si possible les éventuelles irrégularités pouvant mettre en danger l'exploitation.

Les voies principales des gares de Alle et de Bonfol ne sont pas isolées.

1.1.5 Avis d'arrivée des trains

1.1.5.1 Moment de la transmission de l'avis d'arrivée

Le déblocage de la section de block étant assuré automatiquement par les trains, l'arrivée en gare du véhicule portant le signal de queue n'est pas contrôlée.

Le mécanicien de locomotive ne peut entrer en gare que si le train est complet (y.c. le véhicule portant le signal de queue).

1.2 Observation des signaux

Pour les convois poussés, le mécanicien doit s'assurer que le système de contrôle de la marche des trains (CMT) n'entre pas intempestivement en actions lors du franchissement des signaux principaux.

Les signaux avancé A* et principal A d'entrée de Bonfol ne sont pas équipés de « l'arrêt automatique ».

1.4 Utilisation des voies

1.4.1 Utilisation des voies en gare

Le chef-circulation est responsable pour l'utilisation des voies.

Les trains avec service voyageurs et avec des arrêts prescrits doivent en règle générale être réceptionnés sur la voie prescrite à l'horaire.

Les trains avec service voyageurs peuvent si nécessaire être réceptionnés sur une autre voie du même quai. Les voyageurs doivent être avisés.

S'il est nécessaire de changer exceptionnellement de quai, on aura soin d'aviser à temps les clients et de surveiller si possible le flux des voyageurs concernés. Selon les possibilités, le mécanicien de locomotive veillera à embarquer les voyageurs attendant éventuellement sur un autre quai.

S'il n'est pas possible d'aviser ou de surveiller les voyageurs et si ces derniers peuvent être mis en danger par des trains venant en sens inverse, le chef-circulation règlera la circulation des trains de manière à interdire des rencontres ou des circulations parallèles entre deux trains dans la gare concernée.

Lorsqu'un train avec service voyageurs doit exceptionnellement être reçu sur une voie sans quai, le chef-circulation avise, si possible, le personnel roulant. Le train peut être transposé sur une voie à quai ou bien le débarquement des voyageurs s'effectue à un endroit approprié. Le personnel roulant veille à ce que les voyageurs à bord du train soient renseignés en conséquence. Le personnel roulant doit également fournir une assistance aux voyageurs lorsque la zone de débarquement n'est pas appropriée.

Le service Gestion du Trafic peut ordonner des mesures particulières pour les trains historiques avec service voyageurs.

Véhicules d'un train transitant dételés sur les voies principales

Le chef-circulation doit protéger la voie restée occupée.

Dans les gares, il est permis de dételer des véhicules d'un train transitant sur des voies principales non isolées que dans une gare occupée sur place et pour autant que le chef-circulation ait donné son assentiment au moyen d'un formulaire d'ordre ou en quittant la feuille de marche du train.

Dans les gares avec isolation des voies, un ordre à quittancer suffit.

3 Départ

3.1 Principe

3.1 Départ d'une gare non occupée sur place sans aiguilles centralisées

Au départ d'une gare non occupée sur place et dont les aiguilles ne sont pas centralisées, le mécanicien de locomotive doit s'assurer que les aiguilles se trouvent en bonne position pour les trains suivants.

Les aiguilles doivent être normalement disposées comme suit :

- Alle : pour passer par la voie 2,
- Bonfol : de et pour voie 2
(pour cette gare, se référer aux dispositions transitoires durant la période de travaux de reconstruction de la gare « Desserte de la gare au moyen d'IS provisoires et d'un quai voyageurs provisoire - Installations de sécurité et mesures d'exploitation »).

Afin de garantir la continuité des itinéraires pour les prochaines circulations, la sortie doit s'effectuer des voies mentionnées.

Dans les autres cas, l'assentiment du chef-circulation compétent est nécessaire.

3.2 Moment pour transmettre l'assentiment pour circuler

Dans les gares non occupées sur place, le chef-circulation compétent ne peut transmettre l'assentiment pour circuler qu'après avoir reçu l'annonce de fin de fin de préparation du train.

3.3 Assentiment pour circuler avec des signaux de groupe

3.3.3 Signal de groupe sans signalisation complémentaire

Le mécanicien de locomotive doit contrôler, en plus de l'assentiment pour circuler, que les aiguilles sont en bonne position.

Dans les gares avec des voies et des aiguilles non isolées, le mécanicien de locomotive doit contrôler que l'itinéraire est libre en plus de la mise à voie libre du signal de sortie.

Pour les gares non occupées sur place, le chef-circulation compétent doit aussi aviser par un ordre à quittancer les mécaniciens de locomotive des trains qui ne doivent pas partir avant de permettre la mise à voie libre du signal de sortie.

3.4 Prêt commercial

En outre, lors de croisements de trains dans les gares sans passage dénivelé, le temps d'arrêt du deuxième train entré en gare doit être prolongé si l'accès des voyageurs est entravé.

3.5 Autorisation de départ

3.5.3 Signaux fixes pour l'autorisation de départ

A Bonfol, le fonctionnement correct des installations automatiques de passage à niveau situées dans la zone du signal de sortie est indiqué au moyen du signal fixe « autorisation de départ » allumé dans les gares de :

Une fois le signal fixe d'autorisation de départ allumé, l'arrêt automatique des trains passe à voie libre.

A Alle, pour les trains passant sans arrêt, le signal d'autorisation de départ doit être enclenché. Ce signal doit être enclenché au plus tard lorsque le train aborde l'aiguille d'entrée, pour autant que toutes les conditions de passage du train soient remplies.

Dans le cas contraire, le mécanicien de locomotive doit arrêter son convoi et se renseigner auprès du chef-circulation.

Lorsque la gare n'est pas occupée sur place, le passage sans arrêt d'un train n'est pas possible.

4 Circulation

4.2 Franchissement de tronçons à vitesse réduite

4.2.4 Délai d'annonce

Le délai d'annonce pour la mise en place de signaux de ralentissement est **d'au moins 12 heures**. Ce délai est également valable pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.

4.3 Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés

4.3.3 Délai d'annonce

Le délai d'annonce pour la mise en place de signaux de manœuvre des pantographes est **d'au moins 12 heures**. Ce délai est également valable pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.

4.9 Installation de passage à niveau surveillées avec déclenchement à commande temporelle

Un dispositif temporisé déclenche et remet en position initiale l'installation après 3 à 5 minutes si celle-ci ne l'a pas été par le train ou si elle a été enclenchée intempestivement.

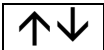
Le mécanicien de locomotive doit réduire sa vitesse de façon à s'arrêter avant le passage à niveau si le convoi circule à une vitesse inférieure à la vitesse de marche des trains ordinaires ou s'il a fait arrêt après l'enclenchement de l'installation.

5 Entrée

5.1 Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais

5.1.4 Avis et entrée

Ces dispositions s'appliquent dans tous les cas lorsque la voie parcourue par une circulation est susceptible d'être traversée par des voyageurs.

Dans les gares CJ, le signe  est aussi applicable :

§ lorsque le signal d'entrée présente l'image assentiment pour franchir une installation en dérangement (rouge clignotant) ou

§ lors d'une entrée avec ordre à protocoler franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt

5.2 Point d'arrêt des trains

5.2.5 Arrêt après l'endroit usuel

Dans les gares télécommandées et dans les gares occupées sur place, le mécanicien de locomotive ne doit reculer qu'après avoir reçu un ordre du chef circulation.

Dans les gares non télécommandées et non occupées sur place, le mécanicien de locomotive ne doit reculer qu'après avoir reçu un ordre de l'accompagnateur de train. Pour les trains non accompagnés le mécanicien de locomotive agit de son propre chef.

En cas de danger, le mécanicien de locomotive agit de son propre chef.

5.4 Entrée sur une voie occupée

5.4.2 Conditions pour une entrée sur voie occupée

Pour une entrée sur voie occupée, il faut circuler en marche à vue, à une **vitesse maximale de 20 km/h**, à partir du seuil de vitesse.

A Alle et à Bonfol

Des véhicules peuvent stationner au plus tôt 50 mètres après le seuil de vitesse.

5.5 Voie à utilisation restreinte

Par voie à utilisation restreinte, il faut également entendre :

- l'utilisation d'une voie qui longe un quai de chargement. Si le train n'est pas équipé de la fermeture automatique des portes, le mécanicien de locomotive doit arrêter son convoi avant le quai. Avant d'avancer, le mécanicien de locomotive doit contrôler la fermeture latérale des portes et aviser les voyageurs.

300.7 Contrôle de la marche des trains

1 Champs d'application

Le système utilisé sur la ligne CJ Porrentruy – Bonfol est décrit dans le règlement R. 4.42 concernant le dispositif d'arrêt automatique des trains de la ligne Porrentruy – Bonfol.

La ligne est équipée uniquement du système SIGNUM.

La migration vers l'ETCS L1LS est prévue par phases successive à partir du mois d'octobre 2022

2 Principe de base

2.1 But

Les courses sans dispositifs de contrôle de la marche des trains suffisant sont soumises aux conditions et accréditations de *l'Analyse de risque générique (HECH)* pour circuler sur le réseau des Chemins de fer du Jura.

Ces courses sont soumises aux dispositions mentionnées dans le *Mémento pour la conduite et l'accompagnement des trains historiques dont le véhicule moteur ne dispose pas d'un dispositif suffisant de contrôle de la marche des trains*.

300.9 Dérangements

1 Généralités

Dans les gares non occupées sur place, le mécanicien peut être amené à desservir les installations de sécurité sur ordre formel du chef-circulation.

1.1 Avis

Un itinéraire ne peut être déverrouillé qu'après avoir avisé contre quittance le mécanicien de locomotive, respectivement le chef de manœuvre et lorsque les véhicules sont arrêtés.

1.2 Principe de base pour lever un dérangement

1.2.1 Constater l'intégralité d'un convoi

L'annonce d'arrivée d'un mouvement de manœuvre qui a intégralement quitté la pleine voie interdite ne pouvant intervenir que dans une gare, le chef de manœuvre transmet, par un ordre à quittancer, l'annonce d'arrivée au chef circulation.

2 Processus principal en cas de dérangement

2.1 Vérifications et mesures de sécurité

2.1.4 Prise de mesures

Pour contrôler que le dernier train ou mouvement de manœuvre a quitté le tronçon en dérangement, le chef-circulation peut également s'assurer :

- de la présence dans leur serrure des clés de verrouillage du block des tronçons perturbés,
- qu'aucun assentiment n'a été donné à un train pour circuler sans gare occupée.

2.2 Vitesse sur le tronçon en dérangement

2.1.1 Conditions pour la suppression de la *marche à vue* à partir du deuxième convoi

A partir du deuxième convoi, il existe la possibilité de franchir le tronçon en dérangement à la vitesse maximale prescrite.

Pour cela, en plus, les conditions suivantes doivent être remplies :

- le premier convoi a franchi puis libéré le tronçon en dérangement et son intégralité a été annoncée au chef-circulation, ou il a été constaté au moyen d'un contrôle sur place que le tronçon en dérangement est libre.
- le signal principal avant le tronçon en dérangement peut être mis à voie libre au moyen d'une commande de secours, ou
- le chef-circulation prescrit, pour le tronçon en dérangement, la suppression de la *marche à vue* dans la case 1-4.91, en complément de l'*ordre 1* à protocoler pour *franchissement d'un signal de sortie à l'arrêt*
- le chef-circulation doit aviser le mécanicien de locomotive de la présence, pour le signal principal concerné, d'une installation de passage à niveau surveillée et en dérangement sans surveillance sur place dans la case 1-4.91, en complément de l'*ordre 1* à protocoler pour *franchissement d'un signal de sortie à l'arrêt*
- le chef-circulation doit prescrire la réduction de la vitesse sur les aiguilles en pleine voie et les autres restrictions de vitesse au mécanicien de locomotive dans la case 1-4.91, en complément de l'*ordre 1* à protocoler pour *franchissement d'un signal de sortie à l'arrêt*
- si un signal présentant l'image arrêt doit être franchi, la vitesse maximale en gare et sur les aiguilles en pleine voie est de 40 km/h
- **le chef-circulation compétent a l'interdiction de supprimer la marche à vue si plus d'un train ou mouvement de manœuvre en pleine voie circule sur les cantons de block de la ligne Porrentruy - Bonfol**

2.4.5 Assentiment pour les mouvements de manœuvre en pleine voie

Lors d'un dérangement du block, la clé du block ne pouvant être retirée, l'assentiment pour les mouvements de manœuvre en pleine voie est transmis par un ordre à protocoler

3 Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux signaux

3.2 Le signal principal reste à voie libre

3.2.1 Le signal principal se met à voie libre automatiquement

En raison des caractéristiques des installations de sécurités selon R. du Block CJ no 3.02, un signal principal peut se mettre à voie libre, indépendamment du sens de marche, lors du passage d'un train ou d'un mouvement de manœuvre en pleine voie sur les dispositifs de mise à voie libre des signaux principaux du tronçon en dérangement.

Le chef-circulation, avant de transmettre un assentiment au train ou au mouvement de manœuvre en pleine voie selon R 300.9 chiffre 2.4.1, doit :

- dans les *gares occupées* et dans les *gares non occupées télécommandées*, contrôler l'image des signaux principaux à l'appareil d'enclenchement et actionner la commande « fermeture d'urgence » afin de mettre à l'arrêt les signaux principaux présentant une image de voie libre, respectivement détruire un itinéraire enregistré ou resté enclenché.
- dans les *gares non télécommandées non occupées sur place* ordonner au mécanicien de locomotive de contrôler le tableau optique et d'actionner la commande « fermeture d'urgence » afin de mettre à l'arrêt les signaux principaux présentant une image de voie libre, respectivement détruire un itinéraire enregistré ou resté enclenché.

Si cela n'est pas possible, le chef-circulation doit provoquer l'arrêt des trains concernés ou créer les conditions pour qu'un train puisse circuler.

Dans les *gares non télécommandées non occupées sur place*, le mécanicien de locomotive doit toujours actionner le commutateur départ après avoir reçu l'autorisation de circuler (formulaire d'ordre).

3.4 Signal de barrage

Si, lors d'un dérangement aux signaux principaux, un signal de barrage est constaté *allumé*, le chef-circulation doit :

- contrôler qu'aucune entrée d'un train ou d'un mouvement de manœuvre en provenance de la pleine voie n'est en cours
- Procéder ensuite à la destruction de l'entrée

Si le signal de barrage reste allumé, le chef-circulation ordonne son franchissement, par un ordre à protocoler.

Dans les *gares non télécommandées non occupées sur place*, le chef-circulation compétent ordonne au mécanicien de locomotive l'exécution des mesures indiquées ci- dessus.

Le personnel roulant qui constate qu'un signal de barrage reste allumé malgré l'actionnement de la touche « fermeture d'urgence / libération de secours » doit en informer le chef-circulation.

3.6 Signal nain et signal de manœuvre

3.6.1 Signal de manœuvre à l'arrêt pour les mouvements de manœuvre

Dans les *gares non occupées sur place*, lorsque le signal de manœuvre ne peut pas être mis en position de manœuvre autorisée, le chef de manœuvre doit retirer la clé de verrouillage du block lors de manœuvres sur les voies principales après avoir avisé le chef-circulation compétent.

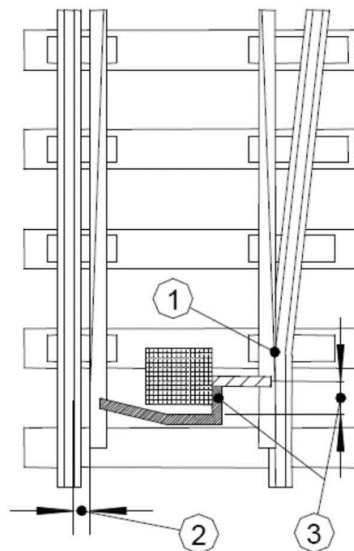
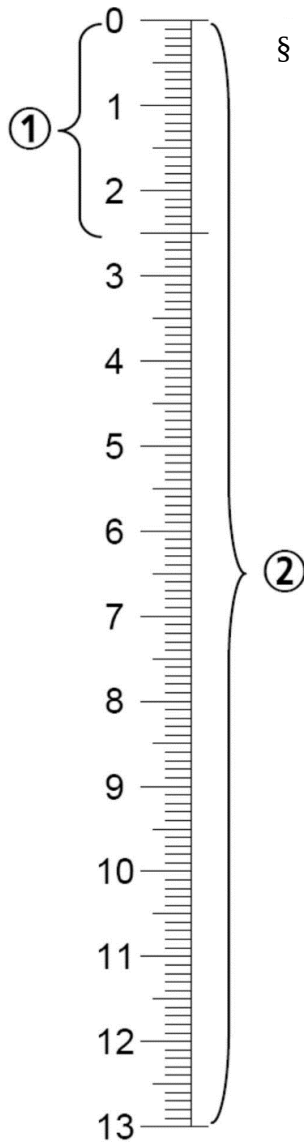
4. Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux aiguilles

4.5 Le contrôle de l'aiguille manquée

4.5.1 Aiguilles avec appareil de calage

Dans les deux positions finales, il faut contrôler que :

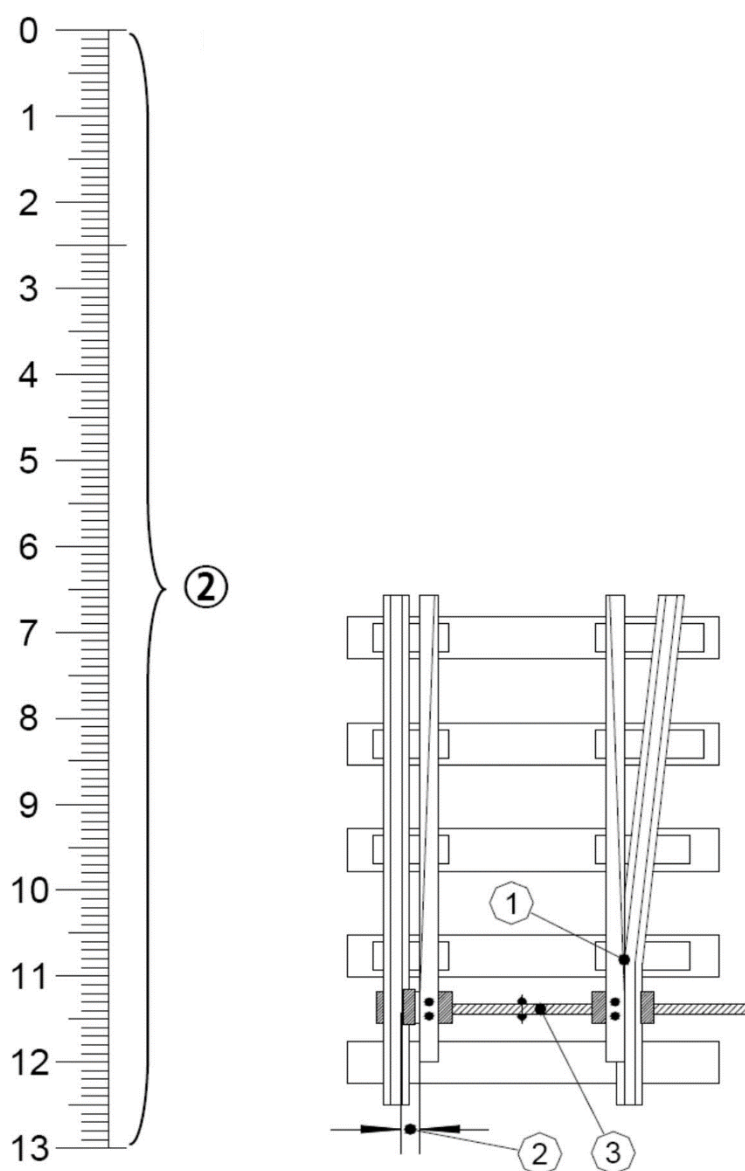
- § les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées,
- § la lame plaquée (1) appuie parfaitement,
- § la distance d'écartement de la lame ouverte (2) soit d'au moins **130 mm**,
- § le bras de calage de la lame qui appuie s'engage d'au moins **25 mm** dans le corps de calage (3),
- § le bras de calage ne soit ni tordu ni cassé.



4.5.2 Aiguilles avec verrouillage à cliquet

Dans les deux positions finales, il faut contrôler que :

- les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées,
- la lame plaquée (1) appuie parfaitement,
- la distance d'écartement de la lame ouverte (2) soit d'au moins **130 mm**,
- le bras de verrouillage (3) ne soit pas endommagé.



7 Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau surveillées ainsi qu'aux installations de régulation du trafic

7.1 Dérangement aux installations de passage à niveau surveillées

7.3 Information en cas de fonctionnement du passage à niveau

Lorsqu'un mécanicien de locomotive en possession d'un ordre 8 *franchissement d'un passage à niveau* en dérangement constate que l'installation fonctionne correctement, il doit informer la prochaine gare occupée pour qu'elle fasse cesser la remise des ordres.

8 Irrégularités à la voie

8.1 Premières constatations

Le mécanicien de locomotive doit annoncer les irrégularités à la voie au chef-circulation concerné. Ce dernier doit immédiatement INFRA selon les dispositions de l'annexe à l'HS.

La désignation de l'endroit où se trouve le dommage peut se faire en indiquant le numéro du pylône de la ligne de contact.

9 Irrégularités à la ligne de contact

9.1 Premières constatations

Le mécanicien de locomotive doit annoncer les irrégularités à la ligne de contact au chef-circulation concerné. Ce dernier doit immédiatement informer INFRA selon les dispositions de l'annexe à l'HS CJ.

La désignation de l'endroit où se trouve le dommage peut se faire en indiquant le numéro du pylône de la ligne de contact.

Le chef-circulation doit également aviser CFF OMC TC LC ouest à Lausanne.

10 Dérangement aux équipements de sécurité des trains

10.3 Panne de l'appareil d'arrêt automatique des trains du véhicule de tête

Aussi longtemps qu'aucun mécanicien ou aide-mécanicien supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de **60 km/h** avec un dispositif d'arrêt automatique des trains défectueux.

12 Dérangement aux freins et rupture d'attelage

12.2 Rupture d'attelage

12.2.3 Abandon / assurer / poursuite de la marche de parties de trains

En l'absence du véhicule portant le signal de queue, le mécanicien de locomotive doit arrêter son train au plus tard devant le premier signal principal rencontré (même à voie libre).

Il n'est autorisé à le franchir qu'après que la gare de surveillance ou les deux gares voisines aient couvert et protégé la section restant occupée par un ou plusieurs véhicules.

En outre, les dispositions du R. 3.02, Règlement du block, ch. 5.1 (Contrôle de

l'arrivée en gare du véhicule de queue) et 7 (Trains en détresse) sont applicables.

Pour les trains accompagnés, le mécanicien de locomotive doit s'entendre avec l'accompagnateur de trains.

13 Danger et accident

13.5 Alarmer

13.5.1 Indications à fournir pour les secours

L'endroit où se trouve un danger ou un accident peut être désigné en indiquant le numéro du pylône de la ligne de contact.

14 Dispositions complémentaires en cas de danger et d'accidents

14.1 Comportement du mécanicien de locomotive qui aperçoit le signal d'alerte ou en cas d'appel d'urgence confus

14.1.1 Signal d'alerte

Les tracteurs disposent de disques rouges qui peuvent être disposés sur les trois lanternes afin de présenter le signal d'alerte.

14.1.2 Emission de l'appel d'urgence

Il n'est pas possible d'émettre un appel d'urgence par radio.

| Le tronçon Alle – Porrentruy est couvert par le réseau GSM-R CFF.

14.3 Poursuite de la marche avant l'arrivée de l'aide

14.3.1 Retour à la gare précédente

Pour qu'un train puisse retourner à la gare précédente (p.ex. suite à un patinage, un incident, un problème technique, ...) il faut :

- § recevoir l'autorisation du chef-circulation compétent qui ordonne les mesures pour entrer en gare,
- § que la composition du train soit inchangée,
- § conduire depuis une cabine placée en tête ou disposer d'un agent d'accompagnement.

14.4 Signal arrêt de secours sur les chantiers

Les chantiers placés sous la responsabilité du département INFRA ne sont pas équipés du signal d'arrêt de secours.

14.7 Mesures pour préserver la situation de l'accident.

Le mécanicien de locomotive doit retirer et mettre en sécurité les données d'enregistrement du véhicule moteur ou de la voiture de commande.

14.8 Numéros de téléphone utiles à la conduite de l'exploitation ou en cas d'urgence ou d'irrégularité

Gare CFF de Porrentruy, circulation	051 225 42 80
Gare CJ Alle (occupation partielle)	032 / 471 13 14 079 / 853 96 66 En cas de non réponse ou en dehors des heures de dessertes : CGT Tramelan : 032 486 93 78
Gare CJ Alle Cargo Centre-Ajoie	CGT Tramelan : 032 486 93 78
Gare CJ Vendlincourt	CGT Tramelan : 032 486 93 78
Gare CJ Bonfol (non occupée sur place)	CGT Tramelan : 032 486 93 78
Centre de Gestion du Trafic à Tramelan (CGT)	032 486 93 78 079 313 67 41
Alarme CGT	
Permanence téléphonique exploitation CJ	079 257 94 80 (DTF – GT)
<i>Les numéros ci-dessous sont transmis à titre indicatif, en principe, le personnel roulant doit s'adresser au chef-circulation du CGT à Tramelan</i>	
DTF – Ateliers, Tramelan (Train de secours et technique matériel roulant) Heures de bureau	032 486 93 31
Autres périodes (service de piquet matériel roulant)	079 108 45 28
Département infrastructure, électrotechnique et bâtiment (INFRA) à Tramelan	032 486 93 64 (heures de bureau) Service de piquet IS et LC : 079 727 46 04

OMC TC LC ouest Lausanne, manœuvre LC	051 224 45 31

Lors de leurs contacts, le personnel roulant et le chef de manœuvre communiquent le numéro de leur téléphone mobile à leur interlocuteur CJ.

Sur le réseau CJ, le français est la langue officielle pour les communications.

300.10 Formulaires

1.1 Principe

Les prescriptions d'exploitation CJ relatives aux formulaires, à leur rédaction et leur utilisation font l'objet d'une publication séparée (manuel ou circulaire).

300.11 Enclenchement, déclenchement et mise à terre des lignes de contact

1.1 Champ d'application

Le R 3.03 Installations électriques des Chemins de fer du Jura est, en outre applicable. Il contient les processus techniques complémentaires à observer ainsi que la description des installations électriques (lignes de contact) du réseau CJ (VE et VN).

L'interrupteur CFF n° 9 en gare de Porrentruy est télécommandé par CFF OMC TC LC Région ouest.

Les interrupteurs des lignes de contact CJ d'Alle Cargo Centre-Ajoie et de Vendlincourt sont télécommandés depuis la TC LC du CGT Tramelan.

Les interrupteurs des gares d'Alle et de Bonfol ne sont pas télécommandés.

2.1 Enclenchement ou déclenchement de la ligne de contact

2.1.1 Déclenchement des lignes de contact

Seuls les collaborateurs CJ instruits et examinés au R. 3.03 *Règlement concernant les installations électriques* sont habilités à effectuer des manœuvres électriques et à donner des ordres d'enclenchement et de déclenchement.

2.1.2 Ordres d'enclenchement ou de déclenchement

Les ordres de manœuvre électrique et la confirmation d'exécution d'un enclenchement ou déclenchement peuvent être protocolés dans une CL- circulation ou dans le carnet de contrôle des manœuvres électriques.

2.3 Etat d'enclenchement de la ligne de contact

2.3.1 Voie de chargement

A Bonfol, la voie 1 n'est pas déclenchée (voie principale utilisée par les trains).

300.13 Mécanicien de locomotive

3 Avant et pendant la marche

3.2 Cabine de conduite

3.2.3 Autorisation d'accès

Le nombre maximum de personnes autorisées à se tenir dans une cabine de conduite desservie pendant la marche est fixé à 4 personnes.

Exception : l'accès à la cabine des véhicules moteurs sans dispositif de contrôle de la marche des trains n'est autorisé qu'au personnel admis pour la conduite. En outre, la présence de voyageurs est exclue.

3.3 Manière de conduire

3.3.2 Vigilance pendant la marche

Le mécanicien de locomotive ouvre les rétroviseurs lors du franchissement de chantiers et lors de la sortie des gares après un arrêt.

Annexe 1 Dispositions complémentaires pour la traction à vapeur

2 Directives et conditions

2.1 Occupation de la locomotive à vapeur

Compte tenu de la visibilité réduite sur les locomotives à vapeur, le mécanicien de locomotive des trains ou mouvements de manœuvre en pleine voie à vapeur n'est autorisé à mettre en mouvement une locomotive à vapeur que lorsque deux aide-mécaniciens se trouvent aussi dans la cabine de conduite.

L'un assure l'observation de la ligne et le deuxième la conduite du feu lorsque les fonctions de l'aide-mécanicien et du chauffeur sont assumées par une seule et même personne. Les deux aide-mécaniciens doivent pouvoir se relayer dans la conduite du feu.

Lors de mouvements de manœuvre en gare, le mécanicien de locomotive n'est autorisé à mettre en mouvement une locomotive à vapeur que lorsqu'un aide-mécanicien se trouve aussi dans la cabine de conduite.

3.6 Garage de la locomotive à vapeur

3.6.2 Lieu de garage

Le garage de locomotives à vapeur sous pression et non occupées est interdit dans les gares non occupées sur place.

Section B

B1 Formulaire d'annonce du personnel roulant

CHEMINS DE FER DU JURA
Infrastructure – Gestion du Trafic



Utilisation du réseau CJ - annonce du personnel roulant
(Prescriptions d'exploitation *compendium de la ligne 238* - PCT R. 300.1 Chap. 4.10)
Formulaire à utiliser
lors de chaque circulation sans feuille de marche CJ ou sans annonce préalable sur réseau CJ

Annonce à CC ☐ CGT Tramelan ☎ 032 486 93 78 / 032 486 93 15 ☐ Alle ☎ 032 471 13 14

1. Date : Heure : |

2. Circulation(s) no. : ☐ Mouvement de manœuvre
Nom du mécanicien de locomotive : Dépôt d'attache :

 Moyen de télécommunication – no d'appel du personnel roulant :

Etat des tronçons de ralentissement : ☐ aucun ralentissement signalé
☐ les ralentissements suivants sont signalés
(établir un formulaire d'ordre, le transmettre et l'annexer à la présente)

Le mécanicien de locomotive : Le chef-circulation :

Rapport sur les conditions des circulations trains/R

☐ circulations normales, pas de dérangement, pas de remarque

☐ circulations normales, avec les remarques suivantes :

.....
.....
.....
.....

☐ dérangement ou irrégularité aux installations de sécurité (signaux, PN, aiguilles, ...)
- CC compétent avisé ☐ oui ☐ non

☐ accident ☐ selon rapport ci-joint

Date : Signature du personnel roulant :

Ce formulaire peut être remplacé par un document informatique (marche, courrier électronique ou ordre à ~~protocoler~~ protocoler) contenant les indications nécessaires. Le personnel roulant n'est pas dispensé de l'annonce à CC Tramelan et de l'obtention des informations relatives aux réduction de vitesse en vigueur sur la ligne Porrentruy – Bonfol !

Formulaire CJ n° 411 – 01/21

27/01/2021 \\SRVCJ240\USERS\LDR\Exploitation\Annonce circulation selon R. 300.1 ch 1.4 PCT 02.07.06 réédition du 31.01.2021
(form. CJ 411).doc

B2 Tableaux de parcours

238 Porrentruy - Bonfol														
PN	Déclivité		Vitesse max. 70 km/h à 74%	Catégorie de freinage %										D
	-	+		74	68	63	57	51	46	41	36	31	26	
0.637 Ch.Maltièrre	0	9	Porrentruy C sort. 60	60	70	70	70	70	70	65	60	55	50	50
3.746 Rt.Courgenay 4.228 Filature 4.396 Ch.Mötteli 4.434 Ch.Migy 4.453 Rt.Cornol			★ ▽ Alle 1) Im2; ⊥ Voie 3 sortie 10km/h	40										
5.400 Rt. Miécourt		19	Alle Cargo Centre-Ajoie 70											
	25	0	Km 7.1	60	60	55	45	40	35	30	25	20	X	
8.049 Rt.Courtavon	6	0	Vendlincourt Km 8.6	70	70	70	70	70	65	60	55	45	40	
10.357 Albisetti			Bonfol ⊥ Im6 māv 40 km/h et 5 km/h le long du quai	40-5										

Vitesse maximale des trains remorqués par des véhicules moteurs de plus de 85t : V.max. 50 km/h

238 Bonfol - Porrentruy														
PN	Déclivité		Vitesse max. 70 km/h à 74%	Catégorie de freinage %										D
	-	+		74	68	63	57	51	46	41	36	31	26	
10.357 Albisetti	0	6	Bonfol	70	70	70	70	70	70	65	60	55	50	50
8.049 Rt.Courtavon	0	25	Km 8.6 Vendlincourt	60	60	60	60	60	60	60	60	55	X	
	19	0	Km 7.6	70	70	70	70	65	60	55	50	40	35	
5.400 Rte. Miécourt			Alle Cargo Centre-Ajoie 70											
4.453 Rt.Cornol 4.434 Ch.Migy 4.396 Ch.Mötteli 4.228 Filature 3.746 Rt.Courgenay 0.637 Ch.Maltièrre	9		★ ▽ Alle 1) Im2; ⊥1; V.3 entrée à 10km/h C 60	40										
			Porrentruy	60										

Vitesse maximale des trains remorqués par des véhicules moteurs de plus de 85t : V.max. 50 km/h

11.12.2022

➔ Vitesse maximale des convois comportant un véhicule ayant un poids total par essieu égal ou supérieur à 20 t : **Vmax 20 km/h** en gare de ALLE et BONF (y.c. voie de raccordement amont [voie-mère] et VR Pheulpin)

Les ETF veillent, avant le départ de la gare de jonction de Porrentruy, à ce que les conditions mentionnées ci-dessus soient remplies pour circuler entre POR et BONF.

1)

Limitations locales de vitesse dans les gares				
HS Ligne n°	Catégorie de train / Rapport de freinage	Gare	Particularité	Limitation
238	Tous les trains / Tous les trains / mouvements de manœuvre	Alle	Gare non occupée (signaux de transit "T" allumés) Charge à l'essieu ≥ 20 t	Vmax 40 km/h entre l'aiguille d'entrée et l'aiguille de sortie et <u>mar</u> che à vue Vmax 20 km/h le long du quai <u>le</u> mécanicien s'attend à  Vmax 20 km/h
238	Tous les trains Tous les trains / mouvements de manœuvre	Bonfol	Gare non occupée (signaux de transit "T" allumés) Charge à l'essieu ≥ 20 t	<u>mar</u> che à vue Vmax 20 km/h le long du quai <u>le</u> mécanicien s'attend à  Vmax 20 km/h Gare, voie-mère et VR Rheulain

B3 Dispositions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre

B3.1 Alle Cargo Centre-Ajoie

B3.1.1 Description

Cet établissement ferroviaire dessert la zone industrielle et les entreprises embranchées au rail de même qu'un débord ouvert aux chargeurs. Cette gare n'est pas ouverte au trafic des voyageurs. Ces installations sont situées sur ou à proximité du site actuel de Landi.

Cette gare dispose de trois voies principales (voie 1, voie 2 et voie 3) qui sont exploitables en dépendance des signaux principaux.

Les installations sont à disposition des entreprises de transports ferroviaire ou d'autres chargeurs conformément aux conventions établies.

B3.1.2 Exploitation

Les voies principales sont isolées (voie 3) ou leur occupation contrôlée au moyen de compteurs d'essieux. Les aiguilles sont électrifiées. L'installation dispose d'un enclenchement des itinéraires de train et de manœuvre ainsi que de signaux nains.

La voie 1 est utilisée en tant que voie usuelle en voie directe, pour le passage des trains sans arrêt (V_{max} 70 km/h).

Les entrées s'effectuent automatiquement en régime « CAS EN » en fonction des critères de l'automate programmable et du gestionnaire de l'interface (système d'aide à l'exploitation, appareil d'enclenchement). Les entrées simultanées sont possibles.

Les voies 1 et 2 sont utiles à l'exécution des croisements (trains marchandises, trains régionaux) et la réception de convois de l'infrastructure. Il en est de même pour la voie 3 si elle est libre et que l'une des deux autres voies devait être indisponible.

L'établissement d'un itinéraire d'entrée sur voie 3 ne peut pas se faire automatiquement (appel de desserte).

Les voies 2 et 3 sont utilisées par les trains de desserte pour leur réception et la formation des convois.

L'utilisation des voies 1, 2 et 3 est libre. Toutefois, la voie 3 reste principalement réservée aux convois de desserte. En cas de dérive d'un véhicule en stationnement dans la voie 3, celui-ci serait dirigé vers une voie secondaire par la position des aiguilles (protection de flanc, AV7). Lorsque la voie 2 est utilisée pour la formation des trains, une éventuelle dérive d'un véhicule (en direction de la pente) serait

arrêtée par un sabot dérailleur fixe SD5 implanté à l'extrémité de la voie 2 en direction de Alle.

La formation de trains sur la voie 1 n'est pas autorisée.

Les conditions topographiques et d'implantation de ces installations impliquent l'établissement des voies 1, 2 et 3 en pente (en direction de Alle). Cette pente avoisine les 7 à 9 ‰ en fonction du secteur considéré.

Conformément aux dispositions PCT R. 300.4 chap. 1.7, les véhicules en stationnement doivent être assurés contre la dérive aux moyens du frein à main ou de sabots d'arrêt. Le personnel chargé d'atteler ou de dételer le véhicule monteur est responsable :

- Pour un train partant, d'enlever les sabots d'arrêts utilisés pour assurer ou de desserrer les freins d'immobilisation
- Pour un train arrivant, d'assurer les véhicules contre la dérive, aussi longtemps que ceux-ci stationnent en gare.

Des sabots d'arrêt, des panneaux de mise en garde pour sabots d'arrêt et des panneaux de mise en garde pour frein à mains serrés seront disponibles sur site dans un coffre situé à proximités des aiguilles 7 / 9.

La valeur de l'effort minimal de retenue à appliquer en fonction du poids de la charge en stationnement à appliquer pour cette gare est reprise ci-dessous (extrait du R. 300.5, complément 1).

Effort de retenue minimal (kN) à Alle-Centre-Ajoie (déclivité déterminante 10 ‰) :

Poids du train (t) → Effort de retenue minimal (kN) nécessaire

50	7
100	14
200	28
300	42
400	55
500	69
600	83
800	110
1000	138
1200	165
1300	179
1600	220

Lors de l'utilisation de sabots d'arrêt, l'effort de retenue pris en compte est déterminé comme suit :

- Charge par essieu (en tonnes) X 2 = ... kN, mais au maximum 40 kN

Afin de garantir une pose optimale et une bonne visibilité, il peut être fait usage d'un double sabot solidarisé par une tige de maintien. La pose de ce dernier s'effectue en extrémité de rame en direction de la voie de Alle.

Si le personnel de manœuvre emploie les freins à main, il se fie aux inscriptions figurant sur le véhicule serré, en général de véhicules chargés de préférence.

Une voie 93, implantée en tiroir et d'une longueur utile de 46 mètres, permet le garage de wagons en réserve ou d'un véhicule moteur en attente.

La voie 3 est protégée contre les mouvements antagonistes par des sabots dérailleurs placés sur les voies 33, 34, 35 et 93.

Lors de la circulation de mouvements de manœuvre entre les voies 33 / 34 / 35 et la voie 3, respectivement la voie 93 et vice et versa, le CC a la possibilité d'utiliser la fonction *extinction signaux nains* (signaux nains éteints, surmontés d'un triangle blanc). Après avoir reçu l'assentiment du chef-circulation, le chef de manœuvre exécute les mouvements de manœuvre à l'intérieur de la zone considérée. La manœuvre des AV s'effectue depuis le boîtier TK 7/9⁸. Le chef de manœuvre contrôle la position de fin de course au moyen des voyants située dans ce boîtier et s'assure de la bonne position de l'aiguille avant d'ordonner chaque franchissement.

Aussi longtemps que la fonction *extinction signaux nains* est activée, l'établissement d'autres itinéraires par la voie 3 est empêché.

Circulation sur les voies de débords 34 / 35 et VR Landi ArcJura SA (voie 33)⁹. Les voies 33, 34 et 35 sont réservées aux activités de chargement et de déchargement des wagons marchandises. Elles sont implantées en tiroir et raccordées à la voie 3 (voir ci-dessus). Elles sont dépourvues de lignes de contact.

La voie est intégrée à la chaussée. Réalisée en palier, la déclivité ne dépasse pas 2 ‰ et est orientée en direction d'un buttoir implanté à son extrémité.

Longueurs utiles des voies de chargement :

- Voie 33 : 84 mètres
- Voie 34 : 163 mètres
- Voie 35 : 198 mètres

Il y a lieu de tenir compte du PN de desserte traversant qui doit rester libre, ce qui réduit leur longueur utile d'autant (à ce sujet se reporter au plan figurant au ch. D1.2).

- Voie 34 et 35

Ces deux voies sont exploitées en tant que voies de débord. La réglementation

⁸ L'installation du boîtier de commande à pied d'œuvre ne sera effective qu'en 2022

⁹ Prescriptions d'exploitation particulières éditées par Landi ArcJura SA, voir également chiffre 2.2 ci-dessus. Un extrait figure dans l'appendice C du présent compendium

ferroviaire est applicable quant à leur utilisation (PCT, DE PCT).

Il est interdit de manœuvrer au lancer ou au laisser couler sur ces voies.

Leur desserte est assurée au moyen d'un véhicules bi-mode ou non électrique (thermique ou à accumulateurs) ou un truck-moteur destiné à la mise en place ou au déplacement des wagons.

La vitesse maximale des convois ferroviaires est limitée à 10 km/h (voies de chargement implantée aux endroits où la voie est intégrée au sol selon PCT R. 300.4 ch. 3.6.2).

Sur les voies en question, les véhicules ferroviaires en chargement doivent être immobilisés au moyen du frein à main.

Côté circulation routière, les utilisateurs doivent respecter la signalisation « Tramway ou chemin de fer routier » selon OCR art. 25 et 45, signal 1.18, de même que OSR art. 10 et 93) notamment.

- **Voie 33**

La voie 33 est propriété de la Société Landi ArcJura SA. Cette société édicte ses propres prescriptions d'exploitation¹⁰.

- **Remarques complémentaires**

Les ETF sont tenues de veiller à

- ce que leur personnel, appelé à desservir les installations de Alle Cargo Centre-Ajoie ainsi que leurs mandataires, connaissent ces prescriptions et
- de les en instruire

La gare n'étant pas desservie par les trains du service voyageurs, les voies sont dépourvues de quais.

Les vitesses de circulation pour les trains figurent dans les tableaux de parcours.

¹⁰ Un extrait figure dans l'appendice C du présent compendium.

B4 VR Corbat SA de Vendlincourt¹¹

- § La voie d'embranché Corbat de Vendlincourt (55 ‰) ne peut être parcourue qu'aux conditions suivantes :
- § Vitesse maximale 10 km/h à la descente
- § Vitesse maximale 25 km/h à la montée
- § Le chef de manœuvre doit enclencher la ligne de contact avant chaque desserte puis déclencher et mettre à terre celle-ci sitôt la desserte terminée
- § Le mécanicien de locomotive doit toujours occuper la cabine avant de son véhicule
- § Le PN non protégé doit être gardé sur place par le chef de manœuvre
- § Les mouvements de manœuvre non accompagnés ne sont pas autorisés. Les dispositions relatives à l'utilisation d'un véhicule moteur télécommandé doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation spécifique
- § Le rapport de freinage des véhicules formant le mouvement de manœuvre doit être d'au moins 55%.
- § tous les véhicules moteurs CJ sont admis de même que les Re 420/421
- § Les wagons sont remis sur la VR avec le dernier crochet d'attelage se trouvant sous le point où prend fin la ligne de contact
- § La desserte de la VR s'effectue toujours avec un véhicule moteur ; il est interdit de lancer ou laisser-couler des véhicules ; l'utilisation de la prolonge n'est pas admise
- § Il est interdit de laisser, même momentanément, des wagons en stationnement sur la pente de 55 ‰
- § Avant d'ordonner l'ordre d'avancer au mouvement de manœuvre lors du retour en gare, le chef de manœuvre doit demander l'établissement de l'itinéraire au chef-circulation
- § Les autres mesures d'exploitation particulières font l'objet d'une formation spéciale (p.ex. enclenchement et déclenchement de la ligne de contact)

¹¹ S'agissant d'une VR privée, la publication de prescriptions d'exploitation est du ressort du propriétaire de la VR. A défaut actuellement, l'ancien droit fait foi. Ce sont donc les prescriptions publiées jusqu'alors qui figurent ci-dessus. **Pour des raisons techniques et administratives, la VR Corbat est actuellement inaccessible et interdite à toute circulation.**

B5 Voies industrielles de Bonfol (extraits)¹²

- § Les voies industrielles de Bonfol ne peuvent être parcourues que par des tracteurs Tm série 231 et Tm 231 ainsi que Eea série 963
- § Vmax 25 km/h sur la voie de desserte et Vmax 10 km/h sur la VR
- § Tous les véhicules doivent être reliés à la conduite générale et un essai de frein complet doit être effectué avant le départ de Bonfol
- § Les wagons amenés ou reprise sur une VR doivent toujours être déplacés à l'aide du véhicule moteur (la manœuvre au lancé ou au laissé couler est interdite)
- § Lors de manœuvres de décroisement sur la VR, les sabots d'arrêt réversibles indépendants (km 11.730) doivent être relevés
- § L'AV de la VR Pheulpin doit être remis en position « à droite » une fois la desserte terminée (position de protection) afin d'éviter toute dérive en direction de Bonfol

Les dispositions particulières figurent dans le Règlement du block et des installations de sécurité CJ (R. 3.02) ainsi que dans le R. 1.11 Consigne locale applicable à la gare de Bonfol à l'annexe 45.1

B6 Véhicules usuels autorisés et charges normales des véhicules moteurs sur la ligne 238 (sous réserve du document Caractéristiques techniques de la ligne 238 et des restrictions dues aux travaux de renouvellement)

Parcours	Re 420/421	Re 460	Re 620	Ae 610	RBDe 560
Porrentruy-Alle	1020 t	1300 t	1600 t	1300 t	300 t
Alle – Alle Cargo Centre-Ajoie	1020 t	1300 t	1600 t	1300 t	300 t
Alle Cargo Centre-Ajoie – Vendlincourt	565 t	735 t	910 t	---	240 t
Vendlincourt - Bonfol	2000 t	2000 t	2000 t	---	300 t
Bonfol - Vendlincourt	1710 t	1870 t	2000 t	---	300 t
Vendlincourt – Alle Cargo Centre-Ajoie	520 t	675 t	835 t	---	220 t
Alle Cargo Centre-Ajoie – Alle	2000 t	2000 t	2000 t	2000 t	300 t
Alle - Porrentruy	2000 t	2000 t	2000 t	2000 t	300 t

--- circulation interdite

¹² Les prescriptions d'exploitation sur une VR privée sont du ressort de l'exploitant. A défaut, l'ancien droit prévalant, ces sont les prescriptions actuelles qu'il y a lieu d'appliquer (état au 27.01.2021). **Pour des raisons administratives et techniques, la VR Pheulpin est actuellement inaccessible et interdite à toute circulation.**

Re 420 = Re 421

RBDe 560 = RBDe 561, RBDe 562, RBDe 568

Re 425 = sur demande

B6.1 Maximum d'essieux d'un train non accompagné

Les trains non accompagnés peuvent comprendre au plus 20 essieux occupés par des voyageurs (voitures ou automotrices).

La tranche totale remorquée ne devra en aucun cas dépasser 40 essieux.

B7 **Longueur maximale des voies d'évitement dans les gares**

§ Alle 145 mètres

§ Alle Cargo Centre-Ajoie 264 mètres

§ Vendlincourt gare ne disposant pas de voie d'évitement

§ Bonfol 230 mètres

En cas de dépassement de ces longueurs, il faut aviser le chef-circulation compétent qui ordonne les mesures nécessaires.

Section C

C1 Prescriptions d'exploitation de la VR 33 Landi ArcJura SA à Alle Cargo Centre-Ajoie - Extraits¹³

C1.1

Les présentes prescriptions sont édictées par Landi ArcJura SA (Landi). Elles sont applicables sur la voie 33 de la gare de Alle Cargo Centre-Ajoie. Cette voie est clairement délimitée par les *Indicateurs pour voie de raccordement* implanté en bordure de la voie à la limite des infrastructures ferroviaires et de raccordement.

L'utilisation de cette voie est régie par les prescriptions suisses de circulation des trains PCT.

La voie 33 est dépourvue de ligne de contact.

Les dispositions particulières sont valables pour la manœuvre et l'utilisation d'engins mécaniques ou au moyen d'un véhicule routier.

Seul le personnel accrédité de Landi ou celui bénéficiant d'une attestation OCVM et formé est admis à la manœuvre sur cette voie.

Sauf cas exceptionnel, un seul mouvement de manœuvre à la fois est autorisé sur la voie 33.

La vitesse maximale admise sur la voie 33 est limitée à Vmax 10 km/h (voie sur route) et à 5 km/h lors du franchissement du pont-bascule.

Le chef de manœuvre doit s'annoncer au personnel Landi (responsable de site) sur place avant d'effectuer tout mouvement de manœuvre.

L'itinéraire de manœuvre menant à la voie 33 ne peut être demandé à CC Tramelan qu'une fois l'assentiment du personnel de Landi obtenu.

Les véhicules garés doivent être immobilisés au moyen du frein à main ou de sabots d'arrêt. Le premier véhicule en direction de la voie 3 sera toutefois toujours serré à main.

L'ensemble des prescriptions d'exploitation de la VR 33 de Landi figure dans le document *Prescriptions d'exploitation – Voie de raccordement Landi (voie 33) Gare de Alle Cargo Centre-Ajoie*.

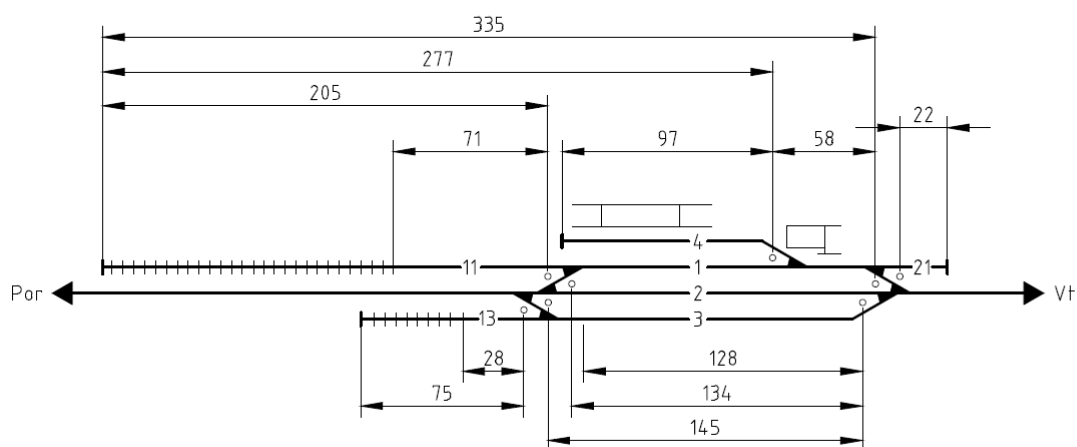
¹³ Les extraits présentés ne constituent qu'une partie des prescriptions d'exploitation publiées. Il y a lieu de s'y référer pour toute circulation sur la VR Landi ArcJura SA (voie 33).

Section D

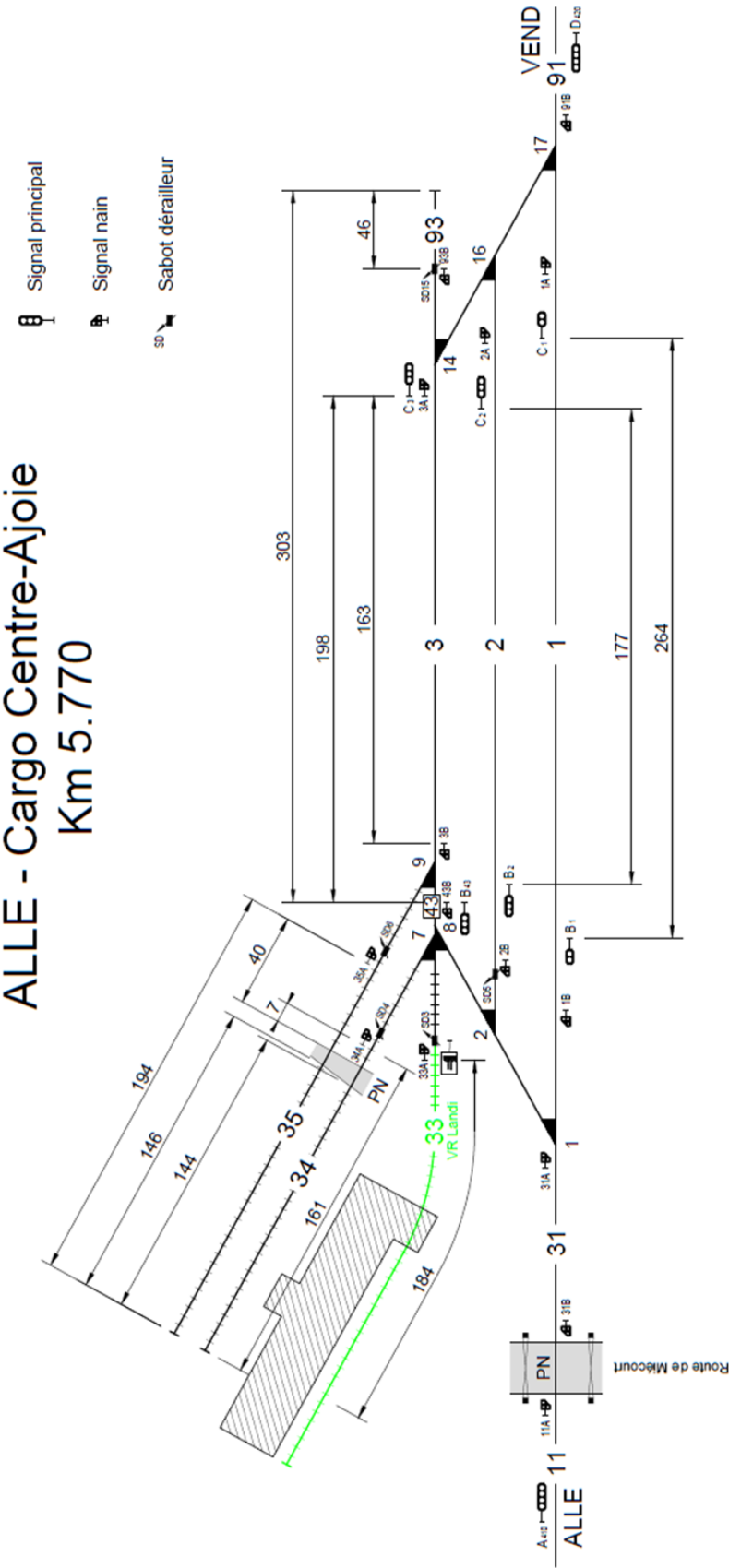
D1 Plan des gares

D1.1 ALLE

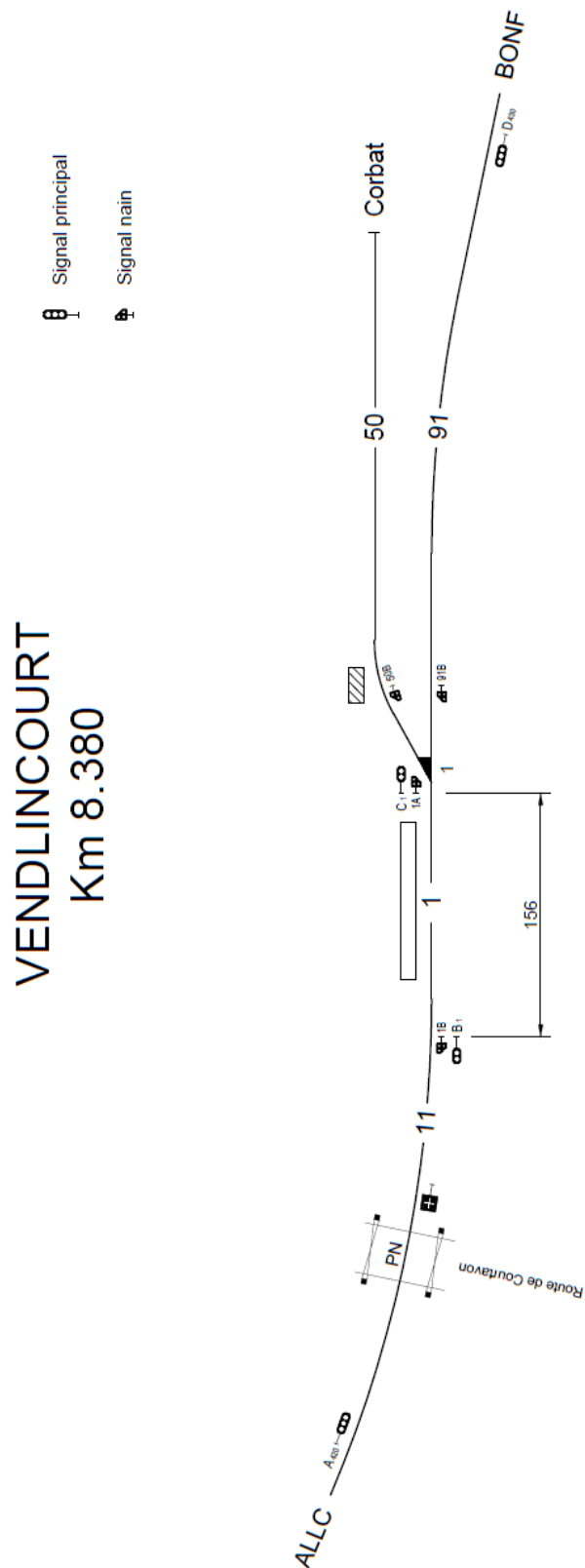
ALLE
km 4.150



D1.2 ALLE CARGO CENTRE-AJOIE



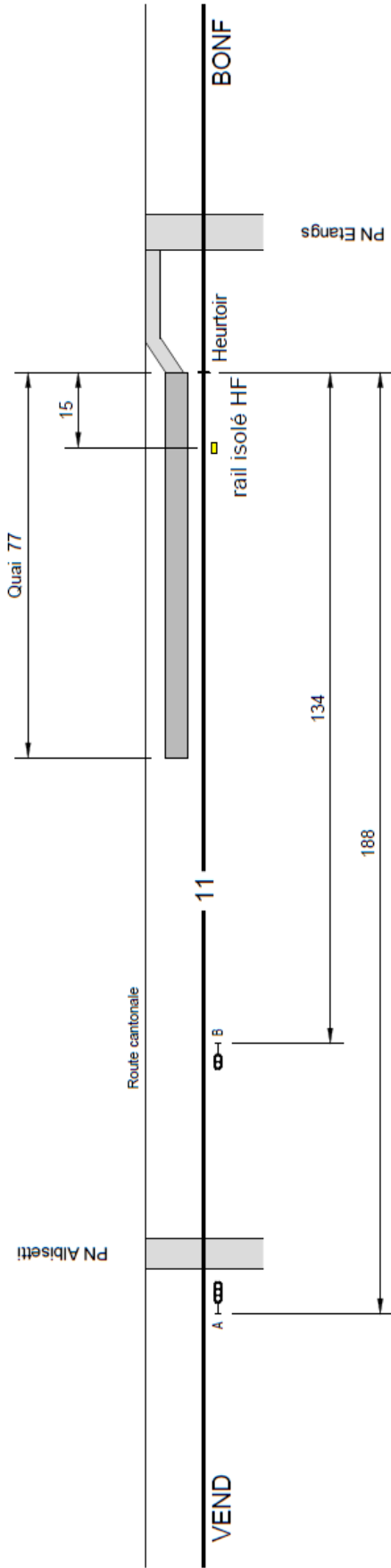
D1.3 VENDLINCOURT



D1.4 BONFOL

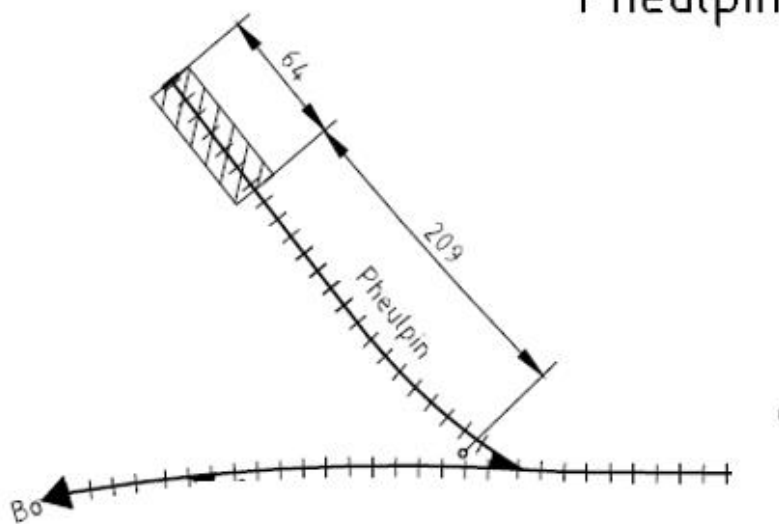
BONFOL - Quai provisoire
Km 10.535 (heurtoir)

- Signal principal
- Sectionnement

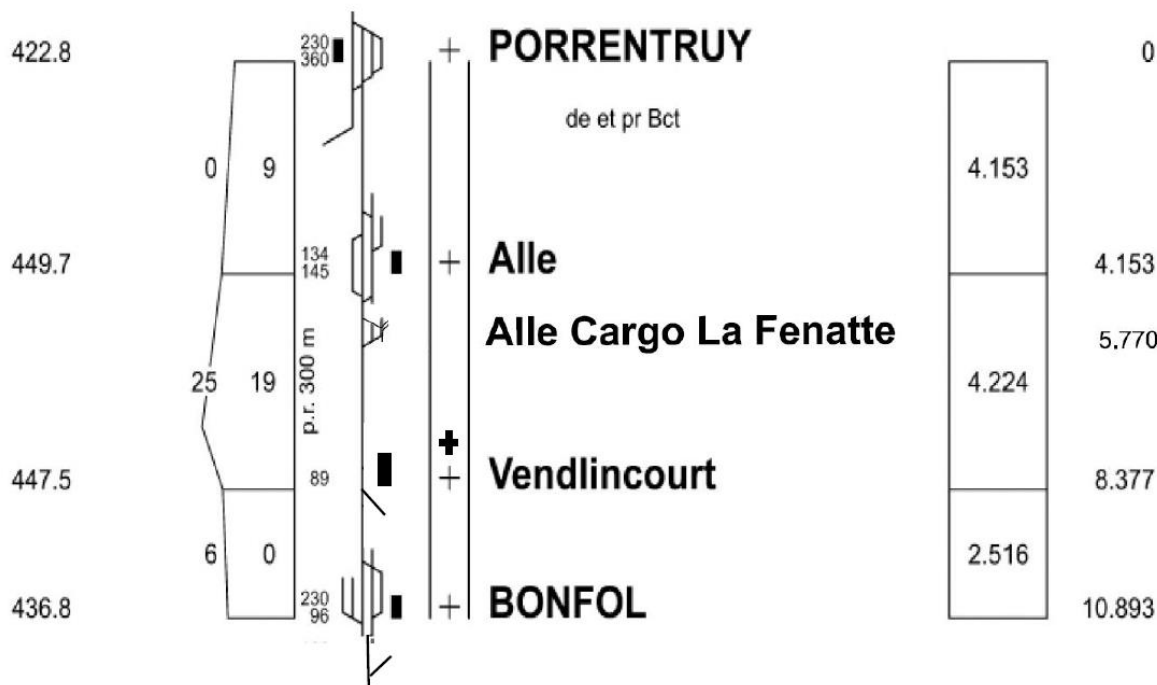


Edition n°1 / 30.11.2022 / rdr

Pheulpin



D1.4 Profil et plan global ligne 238



D2 Conduite de l'exploitation – mesures particulières 2023 (C 4011) - rappels

R. 300.3 ch. 4.5 Retards et avances DE supprimée

Le chef-circulation avise par un ordre à quittancer la gare voisine et le centre de télécommande des retards et avances de plus de 3 minutes

R. 300.3 chiffre 5.1.2 Annonce

CC Porrentruy et CC Tramelan s'annoncent réciroquement par téléphone le départ imminent d'un train spécial en direction d'Alle, ainsi que les avances et retards des trains spéciaux.

R. 300.3 ch. 5.1.3 Répartition - Avis au personnel roulant

L'introduction ou la suppression ainsi que le changement de croisements et de dépassements doit être annoncée par un ordre à quittancer au personnel roulant lorsqu'ils sont fixés selon l'horaire dans les gares non télécommandées lorsqu'elles ne sont pas occupées sur place ainsi qu'à Alle Cargo -Centre-Ajoie.

Mesures particulières à observer

Lorsque le mécanicien de locomotive remarque que le train croiseur n'est pas arrivé bien que le signal de sortie soit à voie libre, il doit contacter CC TRAM sans délais afin de se renseigner (absence de l'annonce du report d'un croisement dans une gare non occupée sur place non télécommandée selon R. 300.3 ch 5.1.3 ci-dessus et mention du signe V dans la marche du train

régulier).

PCT R. 300.3 chiffre 5.3.1.1 Utilisation des signes de croisement et de dépassement

Les signe V figure à nouveau dans la marche des trains en regard des numéros des trains croisés à ALLC.

R. 300.4 ch. 1.2.1 Chef de manœuvre

Gares non occupées sur place

Le chef de manœuvre doit demander l'autorisation de manœuvrer au chef-circulation compétent.

Pour des mouvements de manœuvre usuels, l'autorisation de manœuvrer peut être accordée à l'avance par le chef-circulation du centre TC ou de la gare voisine.

Une fois l'autorisation de manœuvrer reçue, le chef de manœuvre doit placer les signaux de manœuvre en position de "manœuvre autorisée". A défaut de signaux de manœuvre, il doit retirer la clé de verrouillage du block lorsque des mouvements de manœuvre doivent stationner entre le signal d'entrée et la première aiguille.

R. 300.4 chiffre 2.1.1 Signaux d'autorisation de manœuvrer

Dans les gares équipées de signaux de manœuvre, le chef de manœuvre doit contrôler l'image de manœuvre autorisée avant de donner des ordres ou d'établir des parcours de manœuvre.

Dans les gares non occupées sur place, le chef de manœuvre s'assure, avant de restituer la manœuvre, qu'aucune circulation ne peut être mise en danger. Il veille également à garantir la libération des voies principales non isolées pour les prochains itinéraires de trains.

R. 300.5 chiffre 4.4.2 – annonce de l'état de la préparation du train

Chaque prise et fin de service du personnel CJ doit être annoncée à CC TRAM.

De plus, le matin, l'agent prenant son service à Bonfol (tour 1354) s'annonce à CC TRAM et POR (Annexe à l'HS ch. 3) aussi pour annoncer la fin de la préparation du train 26413

Idem, en ce qui concerne l'agent du tour 1353 qui s'annonce également, à CC TRAM, afin d'annoncer la fin de préparation de son train.

R. 3.02 Block de ligne

Gare non desservie - chiffre 4.2

- Les gares de Alle et de Bonfol sont exploitées en régime de gare non occupées sur place non télécommandées, en fonction des heures de desserte par un chef-circulation.
- Le changement de régime s'opère en retirant une clé sur le côté de l'appareil d'enclenchement (domino)

- Lorsque la gare est non occupée sur place, le signal de transit « T » est allumé, les signaux d'entrée et de sortie sont à l'arrêt
 - La mise à voie libre des signaux d'entrée est automatique lors du franchissement de la balise du signal d'entrée par un convoi ou lors du blocage du canton de block par un train ou un MMVP circulant de gare à gare avec utilisation des signaux principaux.
 - Les gares de Alle et de Bonfol (également voie 11 durant l'exploitation avec le quai provisoire, voie pour laquelle il faut occuper le circuit de voie HF situé à l'extrémité de ce quai provisoire direction Bonfol) ne sont pas équipées d'ELV. Les voies ne sont pas isolées. Une éventuelle occupation de la voie d'entrée n'est pas contrôlée lors de la mise à voie libre du signal d'entrée.
 - La mise à voie libre d'un signal de sortie n'est possible que lorsque le canton de block considéré est libre et que les clés de verrouillage respectives sont en place
 - Dans les gares équipées de signaux fixes pour la manœuvre, combinés avec signal d'autorisation de départ, le signal de barrage s'allume automatiquement lors de la mise à voie libre du signal d'entrée enclenché par le franchissement d'un convoi sur la balise concernée
 - La mise à voie libre du signal de sortie, l'enclenchement des éventuelles installations de passage à niveau et du signal d'autorisation de départ sont effectués simultanément par la manœuvre du commutateur "Départ" dans le boîtier de commande
 - L'exploitation sur la ligne 238 s'effectue par défaut en *transit automatique*. L'ordre se répercute automatiquement de gare en gare
La commande des installations se fait automatiquement lors du franchissement des balises et circuits de voies concernés.
- A Alle, lorsque la gare n'est pas occupée sur place, la mise à voie libre du signal de sortie B s'effectue automatiquement pour les trains de sens impair (BONF – POR).
 - Il en est de même dans le sens pair, pour tous les trains en provenance de POR (signal de sortie C). En cas de circulation d'un train aboutissant, CC TRAM doit retenir le train en introduisant l'interdiction de la pleine voie ALLC - ALLE. Une fois le train entré en gare et après la prise de la manœuvre ou un départ de train effectué en direction de POR, CC TRAM peut retirer l'interdiction de la pleine voie. Le transit est ainsi interrompu pour la circulation en question.

Ces dispositions s'appliquent notamment pour les trains suivants :

Trains no

¹⁵⁾ 26430

¹⁵⁾ 26438

¹⁵⁾ 26460

spéc aboutissant ALLE

Rappels :

- Le passage **sans arrêt** d'un train à ALLE n'est pas possible lorsque cette gare est non occupée sur place (le convoi doit s'arrêter en gare et attendre que l'image d'*autorisation de départ* apparaisse)
- En cas d'erreur de manipulation ou lorsque dans une gare intermédiaire on veut interrompre le processus du " transit automatique"
 - A VEND et à ALLC, CC TRAM doit interrompre le transit en commutant sur CAS HORS
- En cas de croisement à Alle, la mise à voie libre simultanée des signaux d'entrée est impossible, l'entrée du premier train est signalée par l'extinction du signal de transit du signal d'entrée opposé
- Si nécessaire, la mise à l'arrêt du signal de sortie peut être effectuée au moyen de la touche de secours "fermeture/libération"
- Gares non occupées sur place, le chef de manœuvre doit demander l'autorisation de manœuvrer
 - Au chef-circulation compétent
 - Au chef-circulation d'une gare voisine lorsque la gare n'est pas télécommandée
- Pour des mouvements de manœuvre usuels, l'autorisation de manœuvrer peut être accordée à l'avance par le chef-circulation du centre de télécommande ou de la gare voisine.
- Une fois l'autorisation de manœuvrer reçue, le chef de manœuvre doit placer les signaux de manœuvre en position de "manœuvre autorisée". Cette action a pour effet l'extinction du signal de transit « T » de la direction correspondante aussi longtemps que le signal de manœuvre reste allumé.
- Le mécanicien qui se trouve, sans raison apparente, devant un signal principal à l'arrêt à ALLE et à BONF à l'arrêt s'annonce sans délai à CC CGT Tramelan 032 486 93 78
- Les mouvements de manœuvre en pleine voie au départ de Porrentruy avec retour à Porrentruy sont interdits lorsque la gare de Alle est non occupée sur place. Le chef de service GT peut ordonner des exceptions avec des mesures particulières dans des cas particuliers.

Section D

D1 Travaux de modernisation de la ligne (clustering 2023 - 2024)

Nous portons à votre connaissance que les travaux de modernisation de notre ligne 238 Porrentruy – Bonfol se poursuivront comme suit ces prochains mois :

Gare de Bonfol

- Gare hors service actuellement, jusqu'au 31 juillet 2023 compris. Les trains voyageurs circulent jusqu'au quai provisoire situé au km. 10.755 de la ligne, à l'entrée du village de Bonfol

Gare de Alle

- Restriction de l'utilisation des voies dès le 18 avril 2023, croisements interdits
- Réduction de la capacité de la gare de Alle

Fermeture totale de la ligne 238 du 24 juin 2024 au 6 octobre 2024 (reconstruction de la gare de Alle et renouvellement complet de l'infrastructure entre Porrentruy et Alle Cargo Centre-Ajoie)

- Le trafic des voyageurs est assuré par bus de substitution conformément à l'horaire, toutefois avec des adaptations de temps de parcours. Les voyageurs en groupe ne seront transportés que sur autorisation de la gestion du trafic à Tramelan (gare-tramelan@les-cj.ch ou par internet PLABE).
- La gare marchandises, voies de débord et quais de chargement de Alle Cargo Centre-Ajoie sera fermée à tout trafic
- Les voies de raccordement de Alle Cargo Centre-Ajoie, Vendlincourt et Bonfol ne peuvent pas être desservies

Tous les intéressés sont informés conformément à l'ordonnance sur les horaires.

Les dates sont mentionnées sous réserve de modification.

CHEMINS DE FER DU JURA
Service Gestion du Trafic : Laurent Droz

