



OS – Gare de Vendlincourt – Dispositions générales

Idr/ Tramelan, le 10 décembre 2025

Gare de Vendlincourt (VEND)

Dispositions générales – prescriptions d'exploitation

Anciennement C 4009

Les principales modifications intervenues par rapport à l'édition précédente sont indiquées par un trait dans la marge.

Installations de sécurité et mesures d'exploitation

1.1 Généralités

Les installations des gares de VEND ont été mises en service le 28 janvier 2021.

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

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

Les installations de la VR Corbat à VEND sont raccordées à la voie principale. Elles sont propriété privée et exploitées sous le régime des voies de raccordement. Les indicateurs pour voie de raccordement selon LP GI IOP 300.2. ch. 2.6.12 marquent la limite entre la VR et l'infrastructure ferroviaire CJ. Ces installations ne sont pas accessibles actuellement.

Le croisement ou le dépassent de deux trains à Vendlincourt n'est pas possible. Des mesures particulières peuvent être ordonnées par DGT de cas en cas.

1.2 Voies, ELV, AV, IS et block

Cette gare est constituée d'une seule voie « principale », numérotée 1 (voir plan) disposant d'une longueur utile entre les signaux de sortie de 156 mètres, et de la VR Corbat (voie 50) comme indiqué précédemment.

La voie principale est équipée de compteurs d'essieux. La VR Corbat (voie 50) est dépourvue de dispositif de contrôle de l'occupation de la voie au-delà du signal nain 50B correspondant.

Toutes les voies sont électrifiées (voir également le plan extrait R. 3.03).

La gare est équipée d'une signalisation complète avec signaux nains, d'un signal d'entrée sur voie occupée selon LP GI IOP 300.2 ch. 5.3.1 fig. 553 ainsi que de signaux auxiliaires (entrées A420 et D430).

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

Il n'y a pas de coffrets extérieurs pour la commande d'aiguilles ou de signaux.

1.3 Voies, aiguilles et sabots dérailleurs, régimes de desserte

La gare de Vendlincourt est gérée en tant que gare télécommandée, en permanence en régime automatique. Les trains circulent en transit automatique. Lors de la circulation de trains de desserte ou de convois aboutissants, CC TRAM doit interrompre le transit (CAS hors).

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

1.3 Voies, aiguilles et sabots dérailleurs, régimes de desserte (suite)

Les itinéraires de manœuvre sont enclenchés et protégés par les signaux nains.

La circulation des trains s'effectue ordinairement en régime « avec arrêt à » Vendlincourt, ceci signifie qu'une temporisation entre en action dans le sens BONF – POR afin de retarder la fermeture du PN de la route de Courtavon et la mise à voie libre du signal de sortie B. Ceci implique le fait que les trains voyageurs régionaux entreront usuellement en gare de VEND avec le signal avancé de sortie B* à l'avertissement.

Pour les trains devant passer sans arrêt, CC TRAM peut enclencher le régime « transit » permettant la mise à voie libre du signal de sortie B sans délai sitôt après l'enclenchement de l'itinéraire d'entrée depuis BONF et la réalisation d'un passage.

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

Pour l'instant, il n'y a pas de chauffage des appareils de voie.

1.4 Signaux principaux

Chaque signal principal dispose de la commande automatique individuelle (CAS).

En régime CAS EN, un contrôle anti-engorgement s'opère par « la solidarisation du sens de marche » des cantons de block 420 et 430 évitant, par exemple, la mise à voie libre du signal de sortie C à ALLC sitôt le signal de sortie B à Bonfol mis à voie libre ou lorsqu'un train occupe déjà le canton de block 430 dans le sens BONF – VEND.

Attention :

- la présence d'un convoi en gare de Vendlincourt n'est pas vérifiée et n'empêchera pas la mise à voie libre du signal de sortie C à ALLC ou B à BONF
- dès qu'une CAS à un signal principal de VEND est déclenchée, le système d'anti-engorgement est suspendu.

1.5 Installation de passage à niveau PN 8.049 Route de Courtavon

Cette installation est située en gare. Une partie des organes de commande est reprise par les automatismes de l'appareil d'enclenchement de la ligne. Les itinéraires de manœuvre ne sont pas prévus pour son franchissement. De ce fait, un signal d'arrêt de manœuvre est situé avant ce PN côté gare au km 8.060. En cas de dérangement, les signaux principaux présentent l'image *Installation de passage à niveau en dérangement (LP GI IOP 300.2 ch 8.2.3 DE)*.

1.6 Installations électriques – LC

La LC de la voie principale 1 est commune aux pleines voies ALLC – VEND – BONF, télécommandable depuis la TC LC du CGT TRAM.

L'interrupteur N° 270, manœuvre uniquement à pied d'œuvre permet l'alimentation indépendante de la LC jusqu'à VEND et le déclenchement de celle-ci au-delà direction Bonfol.

Les installations LC de la VR Corbat feront l'objet d'un complément ultérieurement.

1.7 Vitesses

Les vitesses sont indiquées dans les tableaux de parcours.

Manœuvre : Vmax 40 km/h sur les voies en gare

Vmax VR Corbat conformément aux prescriptions particulières régissant cette VR.



1.8 Dispositions particulières

Les compteurs d'essieux doivent être franchis à une vitesse supérieure à 2 km/h, afin d'éviter tout mouvement de « pendulation ».

Le personnel des trains de desserte, ou d'autres convois au départ de VEND, doit annoncer la fin de la préparation du train (prêt technique) à CC TRAM.

Il n'y a pas d'éclairage du champ de manœuvre en gare. L'éclairage de la marquise est suffisant.

Seuls les véhicules moteurs disposant d'un accès à la VR Corbat sont admis à circuler sur la voie 50 conformément aux prescriptions éditées par le gestionnaire de la VR. A l'heure actuelle, cette voie 50 n'est pas accessible au-delà du signal indicateur pour voie de raccordement sans l'accord préalable de Corbat SA. Une cible d'arrêt en matérialise également l'extrémité.

Il n'y a pas de téléphone fixe à VEND.

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

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

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

3. Remise de documents

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

La circulation d'un mouvement de manœuvre sur la VR Corbat (voie no 50) n'est actuellement pas possible (absence de publication des prescriptions particulières par le gestionnaire de VR).

4. Rappel

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

No de téléphones importants :

CGT Tramelan, ligne 238 : 032 486 93 78
Téléphone portable GSM-R CGT Tramelan 051 284 44 65

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



Ligne de contact Vendlincourt : extrait R. 3.03

