

à conserver

## Circulaire no 4011 B

**Validité : dès le 02 août 2023 (dès la mise en service de Bonfol)**

*Rédition de la C 4011 du 112.2022*

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

### Ligne 238

### Rappel des principales prescriptions d'exploitation et DE PCT relatives au déroulement et à la conduite de l'exploitation sur la ligne Porrentruy - Bonfol

#### Généralités

Les dispositions d'exécution (DE PCT) sont publiées intégralement dans les PCT R. 300.1 – 15 éditées par les CJ.

Afin de faciliter l'accès et la prise de connaissance des DE PCT infrastructures par le personnel des ET, un compendium a été édité, publié sur le site internet des CJ et distribué aux ET au bénéfice d'une convention d'accès au réseau CJ.

Les dispositions particulières relatives à la conduite de l'exploitation sont reprises dans la présente circulaire afin d'en faire un rappel aussi exhaustif que possible.


***Le présent document introduit également des adaptations et précisions relatives à la conduite de l'exploitation. Ces dispositions, de durée limitée, sont clairement indiquées par un trait double dans la marge.***

#### Horaire de service (HS)

Le nom est souligné d'un trait discontinu quand l'occupation sur place de la gare pour les tâches de circulation est annoncée par des signaux de transit

Alle (gare non télécommandée)

1)

Limitations locales de vitesse dans les gares				
HS Ligne n°	Catégorie de train / Rapport de freinage	Gare	Particularité	Limitation
238	<i>Tous les trains</i>	<u>Alle</u>	<b>Gare non occupée (signaux de transit "T" allumés)</b>	Vmax 25 km/h entre les aiguilles d'entrée et de sortie Seule la voie 2 reste en service <i>le mécanicien s'attend à</i> 
	<i>Tous les train / mouvements de manœuvre</i>		<b>Charge à l'essieu ≥ 20 t</b>	<b>Vmax 20 km/h</b>

#### Tableaux de parcours, renvois

Alle : renvoi 1)

Vmax Im 1 : **25** km/h (entrée et sortie) – la gare ne dispose que d'une seule voie

Les croisements sont interdits (impossibles)

→ Vitesse maximale des convois comportant un véhicule ayant un poids total par essieu égal ou supérieur à 20 t : **Vmax 20 km/h** (nouveau)

**R. 300.3 chiffre 5.1.2 Annonce**

**CC Porrentruy et CC Tramelan s'annoncent réciproquement par téléphone le départ imminent d'un train spécial en direction / en provenance d'Alle**

**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 à ALLC.  
**Attention : la gare de Alle ne dispose que d'une seule voie en service. Les croisements sont impossibles**

**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 ou à ALLC 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 non télécommandée d'Alle**

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

Il n'est pas accordé d'autorisation anticipée pour d'éventuels mouvements de manœuvre dans cette gare.

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. Le chef de la sécurité pratique par analogie dans les cas requis.

**R. 300.4 chiffre 2.1.1 Signaux d'autorisation de manœuvrer**

En gare de Alle, qui est équipée 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.

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. Le chef de la sécurité pratique par analogie dans les cas requis.

**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 (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** - Pages 8/12 et suivantes, chiffre 4.2

- La gare de Alle est exploitée en régime de gare non occupée sur place, en fonction des heures de desserte par un chef-circulation.
- Le changement de régime s'opère en commutant le régime de desserte sur « 0 » = non occupé et 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.

- La gare de Alle n'est pas équipée d'ELV. La voie subsistante n'est pas isolée. Une éventuelle occupation de la voie d'entrée n'est pas contrôlée lors de la mise à voie libre du signal d'entrée.
- **Le croisement de trains à Alle est interdit (impossible) puisqu'il ne subsiste qu'une seule voie en service.**
- 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 ou que l'interdiction de l'interdiction de la pleine voie n'est pas enclenchée.
- A Alle, avec les 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. Il faut actionner le commutateur durant au moins 3 secondes.
- 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

<sup>15)</sup> 26430, <sup>15)</sup> 26438, <sup>15)</sup> 26460, et spéciaux 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
- Si nécessaire, la mise à l'arrêt du signal de sortie peut être effectuée au moyen de la touche de secours "fermeture/libération"
- A Alle, le chef de manœuvre, respectivement le chef de la sécurité (travaux) doit demander l'autorisation de manœuvrer ou la protection d'un chantier
  - Au chef-circulation sur place, lorsque la gare est occupée

- Au chef-circulation du CGT TRAM lorsque la gare n'est pas desservie

| Il n'est pas accordé d'autorisation anticipée dans cette gare.

- 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. Il y a lieu d'enclencher les signaux de manœuvre des deux côtés de la gare.
- Le mécanicien qui se trouve, sans raison apparente, devant un signal principal à l'arrêt à ALLE 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.

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

