

CIRCULAIRE : **4015** à conserver

VALIDITE : **dès le 2 août 2023, jusqu'à nouvel avis (horaire 2023)**

**Gare de Bonfol (BONF) – mise en service des nouvelles installations
Introduction du rouge clignotant sur la ligne CJ 238 (secteur 4)
Modifications d'installations à ALLC et ALLE.**

Dispositions générales – prescriptions d'exploitation transitoires

A) Gare de Bonfol (BONF) – mise en service des nouvelles installations

Installations de sécurité et mesures d'exploitation

1.1 Généralités

Les installations de la gare de BONF seront mises en service le 2 août 2023 pour la reprise de l'exploitation ferroviaire et du trafic régional jusqu'à la nouvelle gare. Les installations et le quai provisoire seront mises hors service et l'accès au voyageurs empêché.

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

Les dispositions relatives au fonctionnement des IS et à la desserte de cette gare, utiles à CC Tramelan, 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 voie de raccordement (anciennement voie-mère) sont désaffectées parallèlement à la mise en service à partir du km 11.152. Les indicateurs pour voie de raccordement selon PCT R. 300.2. ch. 2.6.12 sont déposés et les prescriptions y relatives supprimées. La partie de voie désaffectée est signalée par une cible d'arrêt, puis un buttoir sera installé.

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

1.2 Voies, ELV, AV, IS et block

Bonfol (BONF)

Cette gare est constituée de 3 voies « principales », numérotées 1, 2 et 60 (voir plan) et de deux voies donnant accès au dépôt (voies numérotées 73 et 74). Comme indiqué précédemment, la voie-mère est mise hors service mais reste utilisable en tant que voie 92 sur une longueur utile de 157 mètres. L'extrémité parcourable sans restriction de cette voie est indiquée par une cible d'arrêt et un signal d'abaissement des pantographes. Un buttoir sera posé ultérieurement.

Toutes les voies dont l'occupation est contrôlée sont équipées de compteurs d'essieux. Les voies 73 et 74, incluant la partie située à l'intérieur des dépôts, ne sont pas équipées de

dispositif de contrôle de l'occupation de la voie (ELV) au-delà des signaux nains correspondants.

La gare est équipée d'une signalisation complète avec signaux nains, des signaux d'entrée sur voie occupée selon R. 300.2 ch. 5.3.1 fig. 553 ainsi que d'un signal auxiliaire (entrée A430) dont la vitesse de franchissement lorsque qu'il est allumé s'effectue en *marche à vue* V_{max} 40 km/h depuis ce signal (voir R. 300.2 ch. 8.2.2).

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

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

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

Un coffret permettant l'actionnement de la touche « train prêt » est situé sous la marquise à l'extrémité côté Vendlincourt. Par l'actionnement de cette touche, le personnel d'un train prêt **au départ sur voie 1 uniquement** (voie à quai) enclenche le signal de sortie automatiquement lorsque la gare est en régime « CAS EN » (temps de fermeture des PN 35 secondes). Si la gare est en régime « CAS HORS », l'appel de desserte retenti sur SGTi. Il n'y a pas d'autre coffret extérieur pour la commande d'aiguilles ou de signaux.

1.3 Voies, aiguilles et sabots dérailleurs, régimes de desserte

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

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

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

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

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

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

En cas de panne de la télécommande ou de rupture de connexion, CC Tramelan peut être amené à desservir la gare depuis le poste de secours SGTi à disposition dans le local IS de ALLC.

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

1.4 Signaux principaux

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

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

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

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

En cas de dérangement sur l'une ou les deux IPN, les signaux principaux présentent l'image *rouge clignotant*.

1.6 Installations électriques – LC

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

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

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

1.7 Vitesses

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

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

Vitesse itinéraire de train :

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

Manœuvre : Vmax 40 km/h en gare

Exceptions (indiquées par les indicateurs de vitesse selon PCT R. 300.2 ch. 2.3.5) :

Vmax 25 km/h sur la voie 92

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

1.8 Dispositions particulières

- Les compteurs d'essieux doivent être franchis à une vitesse supérieure à 2 km/h, afin d'éviter tout mouvement de « pendulation ».
- Conformément au R. 300.6 ch. 5 ch. 4.4.2, l'annonce de l'état de préparation du train au départ de Bonfol d'un train ordinaire n'est pas nécessaire pour autant que la composition du train n'ait pas été modifiée. Il en est de même en ce qui concerne la transmission de l'assentiment pour circuler (R. 300.6 ch. 3.2 adapté).
- Le franchissement du PN piéton no 45.06 de la rue des Tourniquets – rue de la Gare s'effectue en conduite directe ou en pousse accompagnée. Il n'est pas autorisé de pousse non accompagnée. En outre, des écrans « siffler » sont disposés de part et d'autre de ce PN et sont à observer lors du franchissement par un convoi.
- L'éclairage est subdivisé en trois zones distinctes : une zone pour les voies 1 – 60 côté sud, partie centrale – accès dépôt. Ces dispositifs puissants d'éclairage à LED peuvent être actionnés sur place, les interrupteurs sont implantés sur la façade du BV, vers l'entrée des locaux de service. L'installation peut également être télécommandée depuis le CGT
- Un téléphone fixe (n° appel 032 486 93 66 – abrégé 366) est raccordé au réseau de téléphonie dans le local IS implanté à ALLC.

1.9 Accès routier au site

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

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

Les trains peuvent circuler en dehors des heures d'occupation du CGT lorsque la commande automatique des signaux (CAS EN) est enclenchée ; l'interrupteur « train prêt » reste actif. Un départ de Bonfol n'est toutefois possible qu'au départ de la voie 1.

Pour rappel, il y a lieu de tenir compte que la gare de ALLE est également en transit automatique lorsque celle-ci n'est pas occupée sur place (voir aussi ch. 4 ci-dessous).

3. Remise de documents

Les dispositions d'exécution ainsi que les autres prescriptions d'exploitation figurent dans le compendium DE PCT R. 3001.1 - 15 – Infrastructure CJ de la Ligne 238 Porrentruy – Bonfol, dans les ordres de service (OS) des gares de ALLC et VEND ainsi que dans la C 4011B.

4. Mesures d'exploitation complémentaires lorsque la gare de Alle n'est pas occupée

La C 4011B (réédition de la C 4011 mise à jour) **relative à la ligne 238 constitue un rappel des principales prescriptions d'exploitation et des DE PCT liées au déroulement et à la conduite de l'exploitation sur la ligne.** Il y a lieu de s'y référer jusqu'à la fin des travaux de modernisation à Alle.

L'occupation, sur place, de la gare de Alle est réglée par les tableaux de service (en principe lu- ve 7h00 - 8h50, 9h20 - 11h40, 13h00 - 17h00) respectivement les circulaires éditées dans le cadre des travaux. En l'absence de CC Alle, CGT Tramelan reprend la gestion de la gare en tant que gare non occupée sur place non télécommandée. Les CL-circulation tiennent compte de cette disposition ; de ce fait, l'emploi des CL 88 (circulation de trains sans occupation de gare) est suspendu.

Rappel : lorsque la gare de Alle n'est pas occupée sur place pour les tâches de circulation des train, l'exploitation s'effectue en transit automatique. De ce fait, CC TRAM doit gérer l'interruption du transit en introduisant l'interdiction de la pleine voie ALLC – ALLE jusqu'à ce

que le personnel roulant du convoi aboutissant, une fois arrêté en gare, ait pris la manœuvre ou effectué une sortie en direction de POR.

Le fonctionnement en transit automatique est signalé par l'allumage des signaux de transit. Un signal de transit éteint peut résulter d'un dérangement, ou de la présence sur place d'un CC, ou de la prise de la manœuvre, respectivement l'établissement d'une entrée depuis la direction opposée.

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

No de téléphones importants :

Gare de Alle (partiellement occupée) : 032 471 13 14

CGT Tramelan, ligne 238 : 032 486 93 78

B) Introduction du rouge clignotant sur la ligne CJ 238 (secteur 4)

Simultanément à la mise en service des IS de Bonfol, les PN de la ligne sont tous équipés du rouge clignotant. Il s'agit notamment du PN Route de Miécourt (ALLC) et route de Courtavon (VEND).

C) Modifications d'installations à ALLC et ALLE.

A ALLC, les AV suivants sont équipés du retour automatique en position de protection :

- SD 5 (en position sur le rail) et l'aiguille 8 (en position à droite)
- L'aiguille 14 (en position à gauche)

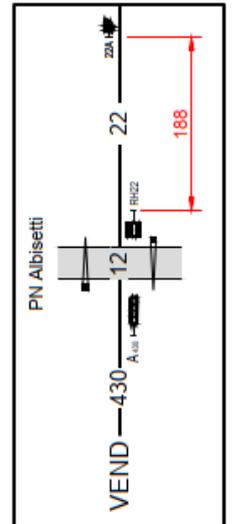
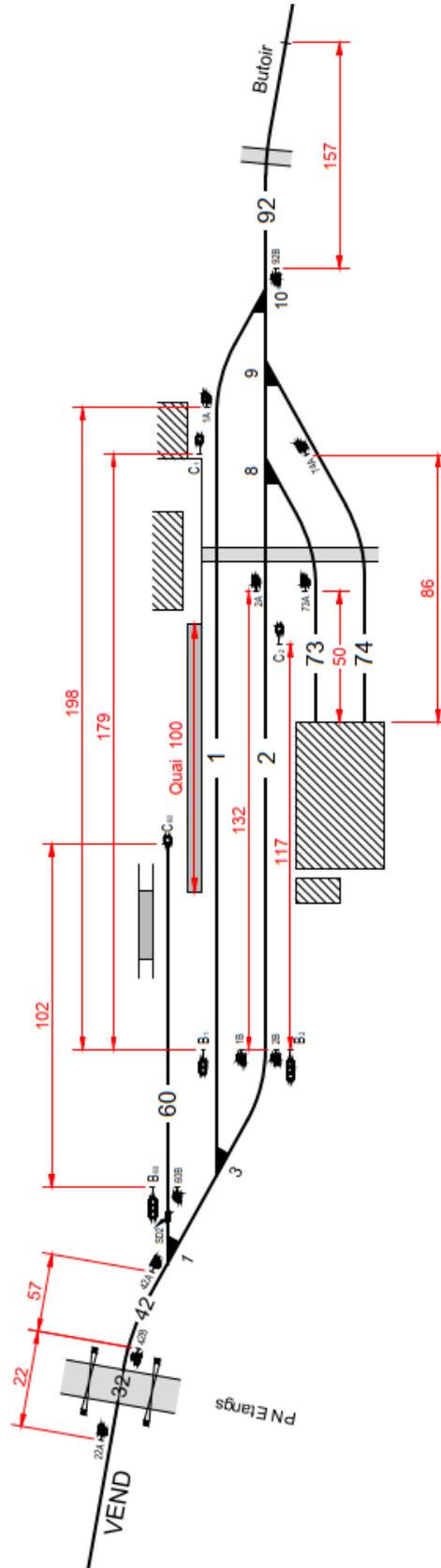
A ALLE, la gare ne dispose plus que d'une voie (voie 2 actuelle), parcourable à **Vmax 25 km/h**. En outre, seule la LC de la voie deux dans sa partie centrale peut être déclenchée. Les sectionnements sont pontés à la pleine voie adjacente. Seule la partie centrale de la voie 2 peut être déclenchée au moyen de l'interrupteur no 23 (se référer aux plans LC spécifiques).

Annexe 1

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

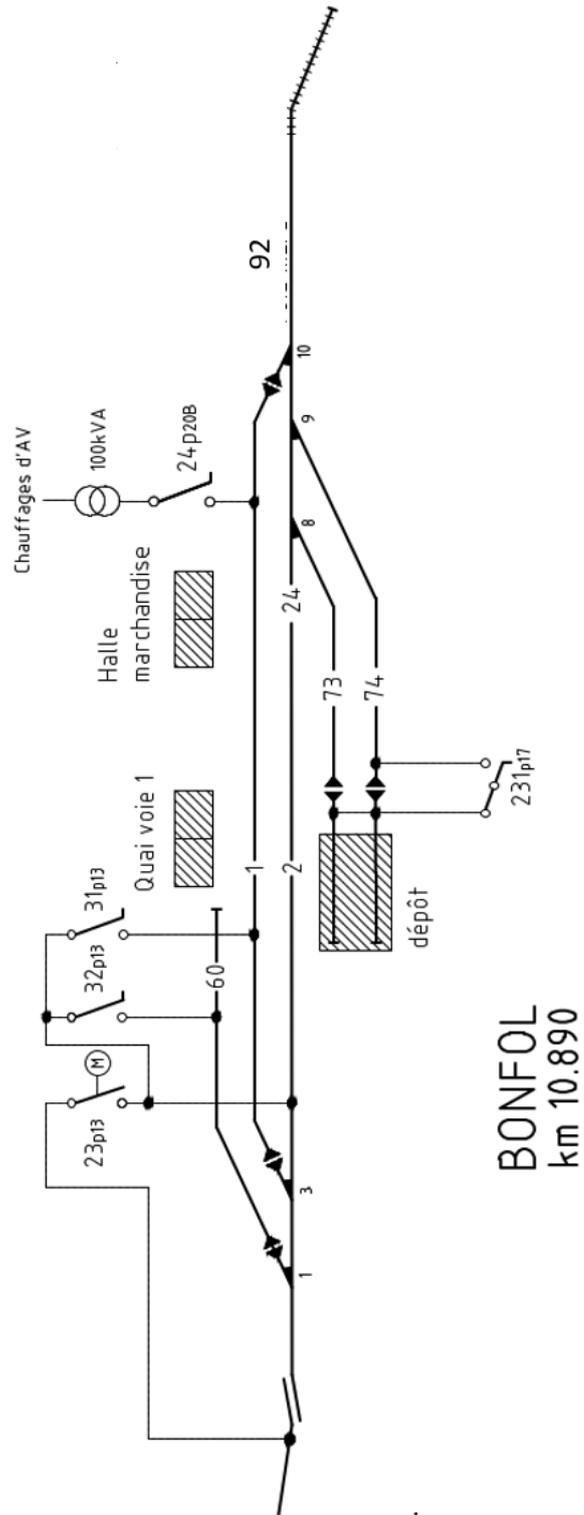
-  Signal principal
-  Signal main
-  Sabot dérailleur

BONFOL
Km 8.893



Annexe 2

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



BONFOL
km 10.890