

DE PCT - Infrastructure CJ - Compendium

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

Tronçon : Porrentruy – Bonfol

Version 6.0

Publication : 08.12.2024

Entrée en vigueur : 15.12.2024

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.....	- 11 -
Responsabilités, protection et surveillance.....	- 11 -
300.1 Principes de base.....	- 12 -
1.2 Champ d'application.....	- 12 -
2 Dispositions fondamentales	- 12 -
2.3 Liste des abréviations	- 12 -
2.6.1 Accompagnement des trains.....	- 13 -
2.6.1.1 Trains avec un accompagnateur de train	- 13 -
2.6.2.2 Trains sans accompagnateur de train.	- 13 -
2.6.6 Feuille de marche (fdm)	- 14 -
2.7 Emploi et comportement du personnel.....	- 15 -
2.7.2 Formation et examens.....	- 15 -
2.8 Désignation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie	- 15 -
2.8.1 Numéro de train	- 15 -
2.8.2 Désignation par direction	- 15 -
2.9 Moyens de signalisation des véhicules, des gares et du personnel.....	- 15 -
2.9.3 Personnel.....	- 15 -
Annexe 1 Champs d'application partiel « Signalisation extérieure sur le réseau interopérable »	- 15 -
Annexe 2 Répercussions du droit européen.....	- 15 -
2 Affectation des chiffres des PCT aux catégories.....	- 15 -
Complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT).	- 15 -

300.2	Signaux	- 16 -
2	Signaux pour les trains et la manœuvre	- 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 -
2.3	Signaux d'indication de vitesse	- 16 -
2.3.4	Signaux de ralentissement	- 16 -
2.6	Signaux d'identification	- 16 -
2.6.5	Indicateurs kilométriques, hectométriques et métriques.....	- 16 -
2.6.9	Indicateurs de zone intermédiaire de sécurité	- 16 -
7	Signaux pour la traction électrique.....	- 16 -
7.1	Signaux valables pour la traction électrique en général.....	- 16 -
7.1.2	Signaux de manœuvre de pantographes	- 16 -
300.3	Annonces et transmissions	- 17 -
1	Généralité	- 17 -
1.1	Langue	- 17 -
3	Instruments de transmission	- 17 -
3.3	Choix des instruments.....	- 17 -
5.1	Compétences.....	- 17 -
5.1.3	Répartition - Avis au personnel roulant.....	- 17 -
5.3	Marche	- 17 -
5.3.1.1	Marche pour trains ordinaires et spéciaux.....	- 17 -
5.3.3	Marche simplifiée.....	- 17 -
5.3.5	Indications complémentaires pour les mouvements de manœuvre en pleine voie	- 18 -
5.3.6	Dispositions complémentaires à observer pour l'annonce de mouvements de manœuvre en pleine voie	- 18 -
5.5.2	Description de la marche.....	- 18 -
5.5.3	Colonne des voies.....	- 18 -
5.4	Tableaux de parcours	- 18 -
5.6.2	Indications contenues dans les tableaux de parcours	- 18 -
6	Ordres d'exploitation.....	- 18 -
6.1	Remise des ordres et confirmation de leur remise	- 18 -
6.2.1	Transmission des ordres	- 18 -
300.4	Mouvements de manœuvre	- 19 -
4	Mesures à prendre avant et pendant le mouvement.....	- 19 -

4.1	Généralités.....	- 19 -
4.2	Annonce, préparation au départ.....	- 19 -
4.2.1	Annonce	- 19 -
4.2.3	Mouvements de manœuvre qui suit un train.....	- 19 -
4.3	Parcours.....	- 19 -
4.3.1	Etablir et protéger un parcours	- 19 -
4.3.2	Buts du parcours	- 20 -
4.4	Mesures avant de transmettre l'assentiment.....	- 20 -
4.4.1	Plusieurs mouvements de manœuvre	- 20 -
4.5	Assentiment pour le mouvement de manœuvre en pleine voie	- 20 -
4.5.2	Transmettre l'assentiment	- 20 -
4.5.4	Assentiment pour entrer en gare	- 20 -
4.6	Marche	- 20 -
4.6.3	Franchissement des installations de passage à niveau.....	- 20 -
4.7	Arrivée.....	- 21 -
4.7.1	Annonce d'arrivée.....	- 21 -
4.8	Dépanner un train en détresse ou des parties de trains abandonnées	- 21 -
4.9	Mouvement qui ne quitte pas totalement la gare	- 21 -
5	Dispositions supplémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite	- 21 -
5.1	Généralités.....	- 21 -
5.1.3	Protection des mouvements de manœuvre sur voie interdite.....	- 21 -
5.2	Compétence du CS.....	- 22 -
5.2.1	Coordination des mouvements de manœuvre.....	- 22 -
5.3	Préparation	- 22 -
5.3.1	Planification	- 22 -
5.3.2	Limites des voies interdites.....	- 22 -
5.3.3	Désignation et préparation du mouvement de manœuvre.....	- 22 -
5.3.4	Prescription de freinage pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.....	- 22 -
5.4	Mouvement de manœuvre sur voie interdite	- 22 -
5.4.2	Assentiment.....	- 22 -
5.5	Circuler sur une voie interdite	- 23 -
5.5.1	Circuler sans assentiment	- 23 -
5.5.4	Franchir des installations de passage à niveau et de régulation du trafic.....	- 23 -

-	-
5.6.2	Assentiment du CC.....- 23 -
5.7	Annonce d'arrivée- 23 -
300.5	Préparation des trains- 24 -
1	Formation des trains- 24 -
1.2	Conduite de trains.....- 24 -
1.2.2	Conduite indirecte des trains- 24 -
1.3.4	Renfort en tête.....- 24 -
1.3.3	Renfort en queue.....- 24 -
1.3.6	Acheminement de véhicules moteurs.....- 24 -
1.4.3	sans objet- 25 -
1.4.4	Transports exceptionnels- 25 -
1.4.6	Préannonces- 25 -
3	Prescriptions de freinage- 25 -
3.2	Tableau de freinage- 25 -
3.7	Catégorie de train et vitesse maximale- 25 -
3.7.1	Utilisation des catégories de train et de freinage- 25 -
2.7.2	Vitesses maximales et longueur de train admissible- 25 -
4	Visite du train- 26 -
4.3.2	Essai du frein complet- 26 -
4.4	Fin de la préparation des trains.....- 26 -
4.4.2	Annonce de l'état de la préparation du train- 26 -
3	Prescriptions de freinage- 26 -
3.2	Renonciation au calcul de freinage- 26 -
3.2.1	Principe- 26 -
300.6	Circulation des trains.....- 27 -
1	Principe de base pour la circulation des trains.....- 27 -
1.1	Etablissement et destruction d'itinéraires.....- 27 -
1.2	Observation des signaux.....- 27 -
1.4	Utilisation des voies- 27 -
1.4.1	Utilisation des voies en gare.....- 27 -
3	Départ.....- 28 -
3.2	Moment pour transmettre l'assentiment pour circuler- 28 -
4	Circulation.....- 28 -

4.2	Franchissement de tronçons à vitesse réduite	- 28 -
4.2.4	Délai d'annonce	- 28 -
4.3	Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés	- 28 -
4.3.3	Délai d'annonce	- 28 -
4.4	Circulation de trains sans occupation du CGT	- 28 -
4.9	devenu sans objet	- 28 -
5	Entrée	- 28 -
5.2	Point d'arrêt des trains	- 28 -
5.2.5	Arrêt après l'endroit usuel	- 28 -
5.4	Entrée sur une voie occupée	- 28 -
5.4.2	Conditions pour une entrée sur voie occupée	- 28 -
5.5	Voie à utilisation restreinte	- 29 -
300.7	Contrôle de la marche des trains	- 30 -
1	Champs d'application	- 30 -
2	Principe de base	- 30 -
2.1	But	- 30 -
300.9	Dérangements	- 30 -
1	Généralités	- 30 -
1.1	Avis	- 30 -
1.2	Principe de base pour lever un dérangement	- 30 -
1.2.1	Constater l'intégralité d'un convoi	- 30 -
2	Processus principal en cas de dérangement	- 30 -
2.1	Vérifications et mesures de sécurité	- 30 -
2.1.4	Prise de mesures	- 30 -
2.2	Vitesse sur le tronçon en dérangement	- 30 -
2.2.1	Conditions pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi	- 30 -
4.	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux aiguilles	- 32 -
4.5	Le contrôle de l'aiguille manque	- 32 -
4.5.1	Aiguilles avec appareil de calage	- 32 -
4.5.2	Aiguilles avec verrouillage à cliquet	- 33 -
7	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau surveillées ainsi qu'aux installations de régulation du trafic	- 34 -
7.1	Dérangement aux installations de passage à niveau surveillées	- 34 -
7.3	Information en cas de fonctionnement du passage à niveau	- 34 -

8	Irrégularités à la voie	- 34 -
8.1	Premières constatations.....	- 34 -
9	Irrégularités à la ligne de contact	- 34 -
9.1	Premières constatations.....	- 34 -
11	Irrégularités aux véhicules.....	- 34 -
11.3.4	Défaillance totale des feux avant.....	- 34 -
11.3.5	Défaillance du sifflet de locomotive	- 34 -
12	Dérangement aux freins et rupture d'attelage	- 35 -
12.2	Rupture d'attelage	- 35 -
12.2.3	Abandon / assurer / poursuite de la marche de parties de trains	- 35 -
13	Danger et accident	- 35 -
13.5	Alarmer	- 35 -
13.5.1	Indications à fournir pour les secours.....	- 35 -
14	Dispositions complémentaires en cas de danger et d'accidents	- 35 -
14.1	Comportement du MEC qui aperçoit le signal d'alerte ou en cas d'appel d'urgence confus.....	- 35 -
14.1.1	Signal d'alerte.....	- 35 -
14.1.2	Emission de l'appel d'urgence	- 35 -
14.3	Poursuite de la marche avant l'arrivée de l'aide	- 35 -
14.3.1	Retour à la gare précédente.....	- 35 -
14.4	Signal arrêt de secours sur les chantiers	- 35 -
14.7	Mesures pour préserver la situation de l'accident.....	- 36 -
14.8	Numéros de téléphone utiles à la conduite de l'exploitation ou en cas d'urgence ou d'irrégularité.....	- 36 -
300.10	Formulaires	- 37 -
1.1	Principe	- 37 -
300.11	Enclenchement, déclenchement et mise à terre des lignes de contact	- 37 -
1.1	Champ d'application.....	- 37 -
2.1	Enclenchement ou déclenchement de la ligne de contact	- 37 -
2.1.1	Déclenchement des lignes de contact.....	- 37 -
2.1.2	Ordres d'enclenchement ou de déclenchement	- 37 -
2.3	Etat d'enclenchement de la ligne de contact.....	- 37 -
2.3.1	Voie de chargement	- 37 -
300.13	Mécaniciens / mécanicienne de locomotive (MEC).....	- 38 -
3	Avant et pendant la marche	- 38 -

3.2	Cabine de conduite	- 38 -
3.2.3	Autorisation d'accès	- 38 -
3.3	Manière de conduire	- 38 -
3.3.2	Vigilance pendant la marche	- 38 -
Annexe 1 Dispositions complémentaires pour la traction à vapeur.....		- 38 -
1.3	Traction à vapeur	- 38 -
2	Directives et conditions.....	- 38 -
2.1	Occupation de la locomotive à vapeur	- 38 -
3.6	Garage de la locomotive à vapeur	- 38 -
3.6.2	Lieu de garage.....	- 38 -
Section B.....		- 39 -
B1	Formulaire d'annonce du personnel roulant	- 39 -
B2	Tableaux de parcours	- 40 -
B3	Dispositions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre.....	- 41 -
B3.1	Alle	- 41 -
B3.1.1	Description.....	- 41 -
B3.1.2	Exploitation	- 41 -
B3.1.3	Dispositions particulières	- 42 -
B3.2	Alle Cargo Centre-Ajoie	- 42 -
B3.2.1	Description.....	- 42 -
B3.2.2	Exploitation	- 42 -
	Circulation sur les voies de débords 34 / 35 et VR Landi ArcJura SA (voie 33). -	44 -
B3.2.4	Voies 34 et 35 (débords)	- 44 -
B3.2.5	Voie 33 (Landi)	- 45 -
B3.2.6	Remarques complémentaires.....	- 45 -
B3.3	VR Corbat SA de Vendlincourt.....	- 46 -
B3.4	Voies industrielles de Bonfol (extraits).....	- 46 -
B4	Véhicules usuels autorisés et charges normales des véhicules moteurs sur la ligne 238	- 46 -
B4.1	Maximum d'essieux d'un train non accompagné	- 46 -
B5	Longueur maximale des voies d'évitement dans les gares.....	- 47 -
Section C.....		- 48 -
C1	Prescriptions d'exploitation de la VR 33 Landi ArcJura SA à Alle Cargo Centre-Ajoie - Extraits	- 48 -
Section D.....		- 49 -

D1	Plan des gares	- 49 -
D1.1	ALLE	- 49 -
D1.2	ALLE CARGO CENTRE-AJOIE.....	- 50 -
D1.3	VENDLINCOURT	- 51 -
D1.4	BONFOL	- 52 -
D2	Plan des lignes de contact	- 53 -
D2.1	Plan LC ALLE	- 53 -
D2.2	Plan LC ALLC	- 54 -
D 2.3	Plan LC VEND.....	- 55 -
D2.4	Plan LC BONF	- 56 -
D3	Profil et plan global ligne 238	- 58 -
D4	Conduite de l'exploitation.....	- 59 -

Noms des gares

POR	Porrentruy
ALLE	Alle
ALLC	Alle Cargo Centre-Ajoie
VEND	Vendlincourt
BONF	Bonfol
TRAM	Tramelan (CGT)

Abréviations principales :

CGT :	centre de gestion du Trafic (Tramelan)
CMT :	contrôle de la marche des trains
INFRA :	département infrastructure, électrotechnique et bâtiments (Tramelan)
DES :	Dispositif écrit de sécurité (aussi dénommé DET dans certaines EF)
DGT :	Département Gestion du trafic
DTF :	département Transport ferroviaire (Tramelan)
ETF :	entreprise de transport ferroviaire
GI :	gestionnaire d'infrastructure
GT :	département gestion du trafic (Tramelan)
LC:	ligne de contact
OS :	Ordre de service
PV :	Pleine voie
TC :	télécommande
VR :	voie de raccordement

Les abréviations usuelles figurent dans les PCT R. 300.1 – 15.

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
3.0	02.08.2023	Mises à jour	Mise en service de la gare de Bonfol rénovée Travaux en gare de Alle, phase transitoire (une seule voie en service – voie 2) Réédition de la C 4011 (C 4011B) et des tableaux de parcours
4.0	07.10.2024	Mise à jour	Mise en service de la gare de Alle reconstruite Adaptation des DE CJ aux nouvelles IS (situation transitoire 07.10.2024 – 18.11.2024 – jusqu'à l'annonce de mise en service définitive des nouvelles IS à Alle) Réédition de la C 4011 C et des tableaux de parcours
5.0	18.11.2024	Mise à jour	Mise en service des nouvelles IS en gare de ALLE
6.0	15.12.2024	Mise à jour	Mises à jour d'ordre rédactionnelles

Préambule

Responsabilités, protection et surveillance

Le MEC 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*.

300.1 Principes de base

1.2 Champ d'application

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.

Ces dispositions font office, sur le réseau CJ, de Prescriptions d'exploitation locales.

1.2.1 Applicabilité des directives selon les champs d'application partiels

L'attribution des champs d'application partiels des DE CJ figure également dans le complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT)

1.2.2 Applicabilité des directives selon les fonctions

L'attribution des directives des DE PCT CJ aux fonctions figure également dans le complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT)

1.2.3 Répercussion du droit européen

Les prescriptions d'exploitation applicables sur le réseau à voie normale interopérable IOP de la ligne Porrentruy – Bonfol sont mentionnées dans le tableau de l'annexe 3 pour chaque règlement, en regard des chiffres des présentes prescriptions, comme indiqué au chiffre 1.2.

2 Dispositions fondamentales

2.3 Liste des abréviations

	Termes		Begriffe		Termini
AMEC	Aide-MEC	FGH	Fürhergehilfe	AMAC	Aiuto macchinista
C	Circulaire	Z	Zirkular	C	Circolare
CMT	Contrôle de la marche des trains				

2.5.2 Explication des termes

circulaire (C)

Les dispositions relatives à la circulation des trains, aux mouvements de manœuvre en pleine voie et aux travaux sur et aux abords des voies qui sont publiées par le département Gestion du Trafic (DGT).

distance de freinage

La distance de freinage est de 450 mètres.

SGTi

système de gestion de la circulation des trains par informatique

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*.

2.6 Prescriptions d'exploitation

Les dispositions d'exécution CJ selon R. 300.1 chapitre 1, *Champs d'application*, font office prescriptions d'exploitation et de conduite de l'exploitation.

2.6.1 Accompagnement des trains

Les trains sans CMT suffisant doivent disposer du personnel nécessaire aux conditions de conduite conformément à l'analyse générique de risques et l'autorisation exceptionnelle de courses sans dispositif de contrôle de la marche des trains suffisant (voir R. 300.7 chiffre 2.1).

2.6.1.1 Trains avec un accompagnateur de train.

§ trains voyageurs de plus de **20 essieux** / 100 mètres;

§ trains voyageurs avec tout ou partie du matériel roulant **sans** commande et contrôle des portes par le MEC (exceptions voir ch. 2.6.2.2).

Si aucun accompagnateur n'est disponible, le MEC doit être en mesure d'assurer la sécurité des voyageurs (par exemple verrouiller les portes situées hors quai)

2.6.2.2 Trains sans accompagnateur de train.

§ trains voyageurs jusqu'à 20 essieux / 100 mètres avec commande et contrôle des portes par le MEC ;

§ trains voyageurs jusqu'à 8 essieux / 40 mètres avec tout ou partie du matériel roulant sans commande et contrôle des portes par le MEC lorsqu'un agent commercial spécialement formé est présent ;

§ tous les autres trains sauf ceux indiqués au chiffre 2.6.2.1 ;

§ les trains qui comportent des agents pour effectuer des contrôles sporadiques des relevés de fréquence ou d'autres tâches ne concernant pas la circulation.

2.6.5.1 Répartition des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie

Les trains et les mouvements de manœuvre en pleine voie sont répartis en circulations ordinaires et spéciales.

Circulations ordinaires

Sont définies comme circulations ordinaires :

- trains ou mouvements de manœuvre réguliers, lorsqu'ils circulent chaque jour ou certains jours déterminés, sans être spécialement annoncés
- trains ou mouvements de manœuvre facultatifs, lorsqu'ils circulent seulement en cas de besoin et sont spécialement annoncés.

Circulations spéciales

Sont définies comme circulations spéciales, les trains ou mouvements de manœuvre spécialement annoncés et qui circulent selon une marche établie pour eux.

2.6.5.2 Catégories et classement des trains

Les trains sont classés, suivant leur utilisation, en :

- trains de voyageurs, qui servent principalement au transport des voyageurs
- trains de marchandises, qui servent principalement au transport de marchandises et d'animaux ainsi qu'à l'acheminement de wagons vides
- trains de service, qui sont mis en marche pour les besoins du service.

2.6.5.3 Utilisation des trains

L'utilisation des trains de voyageurs et des trains de marchandises est régie par les prescriptions d'exploitation CJ qui figurent dans l'annexe à l'HS.

2.6.5.4 Utilisation des trains lors de situation exceptionnelles

Lorsque l'horaire ne peut pas être observé, les trains circulent dans l'ordre prévu au chiffre 2.6.5.2 à moins de modifications dues à des circonstances particulières ou au maintien des correspondances.

Toutefois, les trains chasse-neige, les trains de contrôle et les trains de secours ont la priorité sur tous les autres trains lorsque les circonstances l'exigent.

En règle générale, les trains ordinaires ont la priorité sur les trains spéciaux de la même catégorie.

2.6.6 Feuille de marche (fdm)

Pour chaque circulation CJ, le personnel roulant CJ doit établir une fdm marche.

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

Les entreprises de transport qui circulent sur le réseau CJ sans fdm 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 CC compétent ou envoyé au département Gestion du Trafic (DGT) à Tramelan.

Les données du convoi peuvent être fournies électroniquement.

2.7 Emploi et comportement du personnel

2.7.2 Formation et examens

Le gestionnaire de l'infrastructure (GI) CJ est responsable de l'organisation de la formation et des examens en ce qui concerne les particularités ferroviaires de son réseau. Le GI peut déléguer ces tâches à une autre ECF.

Ces dispositions relèvent, entres autres, de l'OASF, OAASF et de l'OCVM.

Les dispositions d'applications de l'OAASF figurent dans l'OS 410 CJ.

2.8 Désignation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie

2.8.1 Numéro de train

Le tableau de numérotation des trains CJ figure dans l'annexe à l'horaire de service.

2.8.2 Désignation par direction

La ligne Porrentruy - Bonfol est considérée comme tronçon commun.
Les trains circulant en direction de Bonfol sont désignés par des numéros pairs.
Les trains qui circulent sur la ligne Porrentruy – Bonfol peuvent être désignés par le numéro de train utilisé au-delà de Porrentruy.

2.9 Moyens de signalisation des véhicules, des gares et du personnel

2.9.3 Personnel

L'accompagnateur de train CJ ne dispose pas d'une lampe de poche.

Annexe 1 Champs d'application partiel « Signalisation extérieure sur le réseau interopérable »

La ligne 238 Porrentruy – Bonfol est comprise dans le réseau complémentaire interopérable (IOP).

Annexe 2 Répercussions du droit européen

2 Affectation des chiffres des PCT aux catégories

Les DE PCT CJ font partie intégrante des chiffres correspondants et s'appliquent de ce fait à la catégorie attribuée.

Complément 3 de la Directive sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT).

Distribution sous forme de tableau Excel sur le site internet des CJ (voir chiffres 1.2.1 et 1.2.2).

300.2 Signaux

2 Signaux pour les trains et la manœuvre

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.

2.3 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.

2.6.9 Indicateurs de zone intermédiaire de sécurité

Zone intermédiaire de sécurité (rappel de la DE PCT R.300.1 page 54b)

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 ».

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.

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 CC compétent (CGT Tramelan tél. **032 486 93 78**) avant le départ du convoi depuis la gare de jonction.

5.1 Compétences

5.1.3 Répartition - Avis au personnel roulant

Le CC transmet ou communique téléphoniquement la marche et les formulaires d'ordre nécessaires au personnel roulant. Ces indications doivent être protocolées.

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 **CJ**.

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 la marche **des trains et** mouvements de manœuvre en pleine voie spéciaux

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 CMAN.

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

Une feuille de marche doit être établie par le MEC pour chaque course de manœuvre CJ en pleine voie.

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 distance en km depuis le milieu d'une gare au milieu de la gare suivante.

6 Ordres d'exploitation

6.1 Remise des ordres et confirmation de leur remise

6.2.1 Transmission des ordres

Les ordres peuvent être transmis dans une gare d'arrêt précédente.

300.4 Mouvements de manœuvre

4 Mesures à prendre avant et pendant le mouvement

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.

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

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.

Pour les mouvements 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 entre Alle et Porrentruy ou inversement s'effectue sans utilisation du block.

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.

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

- enclenchement de l'interdiction de la pleine voie

5.3.2.1 Assentiment pour le départ

- Dans tous les cas un ordre à quittancer 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 l'enclenchement de l'interdiction de la pleine voie.

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.

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 entre Alle et Porrentruy ou inversement s'effectue sans utilisation du block (voir aussi 4.3.1).

Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie avec retour à la gare de départ, le CC transmet l'assentiment au CMAN après s'être assuré avoir introduit l'interdiction de la pleine voie. Il y a lieu d'observer les signaux nains.

4.5.4 Assentiment pour entrer en gare

L'assentiment pour entrer dans les gares de Alle, Alle Cargo Centre-Ajoie, Vendlincourt et Bonfol 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*.

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.

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 MEC, respectivement le CMAN, 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.

Le déraillement de véhicules particuliers en pleine voie relève du R. 300.4 chap. 5 et du R. 300.12 chap. 5 Transports à bras (circulation sur voie interdite).

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, 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*.

Lorsqu'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 CC procède à la protection du mouvement, avise la gare voisine et donne au MEC 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 département Gestion du Trafic peut ordonner des dispositions particulières par circulaire, après entente avec la direction de la sécurité.

5.2 Compétence du CS

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 CS.

Le CS coordonne les mouvements de manœuvre sur la voie interdite d'entente avec le CC.

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 MEC.

5.4 Mouvement de manœuvre sur voie interdite

5.4.2 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 entre Alle et Porrentruy ou inversement s'effectue sans utilisation du block.

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

Pour les mouvements de manœuvre en pleine voie avec retour à la gare de départ, le CC transmet l'assentiment au CMAN après avoir introduit l'interdiction de la pleine voie,

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 CC détermine le genre et l'ordre de succession des mouvements de manœuvre à effectuer après entente avec le CS et les CMAN.

5.5.3 Franchir des aiguilles

Lors du franchissement des aiguilles, il y a lieu d'observer les signaux nains. En cas d'aller et retours répétés sur les aiguilles, il faut demander l'assentiment au CC (signaux nains) ou convenir des mesures de protection pour les franchissements.

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 CMAN s'assure que l'installation de passage à niveau est enclenchée et fonctionne correctement et que les dispositions qui figurent au R 300.9 *Dérangements Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau et aux installations de régulation du trafic* sont exécutées.

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 CC

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 entre Alle et Porrentruy (pleine voie 400) s'effectue sans l'utilisation du block de ligne et l'entrée en gare de Porrentruy conformément aux prescriptions de l'INFRA CFF (voir aussi R. 300.4 ch. 5.4.2 DE).

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 CMAN transmet, par un ordre à quittancer, l'annonce d'arrivée au CC.

Le CC doit informer le CS 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 CC ou

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 MEC.

Le MEC 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 CC ou le personnel roulant doit tenir compte de la longueur des voies d'évitement dans les gares de croisement et de dépassement.

Les véhicules 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 sans objet

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 des Chemins de fer du Jura.

Les transports exceptionnels doivent être commandés par un ordre à protocoler au CC compétent.

1.4.6 Préannonces

En outre, si des marchandises dangereuses se trouvent dans un train, le préparateur de train doit aviser le CC par un ordre à quittance 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 et le nombre maximum d'essieux des trains figurent en fin du présent document (tableaux de parcours).

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

4.4.2 Annonce de l'état de la préparation du train

Le préparateur de train avise le CC sur l'état de la préparation du train dans tous les cas.

Exception : à Bonfol, pour les trains ordinaires de voyageurs, pour autant que la composition du train n'ait pas été modifiée.

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

A Bonfol, le personnel roulant doit actionner la touche « train prêt » du boîtier de commande situé sur le quai 1, 15 secondes avant l'heure de départ prévue du train régulier à l'horaire. Lorsque la gare est en commande automatique (CAS EN) l'itinéraire s'établit automatiquement. Lorsque la gare est en commande manuelle (CAS HORS) l'appel de desserte retentit au CGT.

Pour les trains spéciaux et FAC, le MEC doit demander l'assentiment pour circuler au CC du CGT Tramelan.

1.2 Observation des signaux

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

1.4 Utilisation des voies

1.4.1 Utilisation des voies en gare

Le CC 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 MEC 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 CC réglera 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 (par exemple voie 2 à Bonfol), le CC 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 département 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 CC doit protéger la voie restée occupée.

Dans les gares, un ordre à quittancer suffit lorsqu'un véhicule est dételé de la queue d'un train.

3 Départ

3.2 Moment pour transmettre l'assentiment pour circuler

Le CC compétent ne peut transmettre l'assentiment pour circuler qu'après avoir reçu l'annonce de fin de fin de préparation du train (exception : à Alle et à Bonfol, pour les trains réguliers sans modification de la composition du train).

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.

4.4 Circulation de trains sans occupation du CGT

Des dispositions particulières peuvent être éditées par le Chef de département GT et transmises par voie de circulaire (CL-C 88 et dédiées).

4.9 devenu sans objet

5 Entrée

5.2 Point d'arrêt des trains

5.2.5 Arrêt après l'endroit usuel

Lorsqu'un train s'arrête intempestivement après le point d'arrêt normal, le MEC avise immédiatement le CC qui ordonne les mesures nécessaires

En cas de danger, le MEC agit de son propre chef.

5.4 Entrée sur une voie occupée

5.4.2 Conditions pour une entrée sur voie occupée

A Alle, les IS ne permettent pas l'entrée sur voie occupée (distances au seuil de vitesse insuffisantes. En cas de nécessité l'entrée doit s'effectuer en marche à vue (utilisation des signaux auxiliaires).

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 MEC doit arrêter son convoi avant le quai. Avant d'avancer, le MEC doit contrôler la fermeture latérale des portes et aviser les voyageurs.

300.7 Contrôle de la marche des trains

1 Champs d'application

La ligne CJ Porrentruy – Bonfol est équipée de l'ETCS L1LS.

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

1.1 Avis

Un itinéraire ne peut être déverrouillé qu'après avoir avisé contre quittance le MEC, respectivement le CMAN 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 CMAN transmet, par un ordre à quittancer, l'annonce d'arrivée au CC.

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 CC peut également s'assurer qu'aucun assentiment n'a été donné à un train pour circuler sans gare occupée.

2.2 Vitesse sur le tronçon en dérangement

2.2.1 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 CC, 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 CC 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 CC doit aviser le MEC 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 CC doit protocoler les autres restrictions de vitesse au MEC 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 est de 40 km/h

Attention :

En cas de talonnage ou de présence d'un corps étranger dans un AV, le personnel CFF ou d'une autre ET n'est pas compétent pour effectuer le contrôle de l'aiguille sur place.

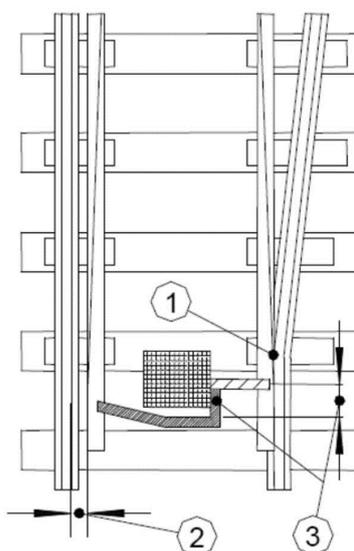
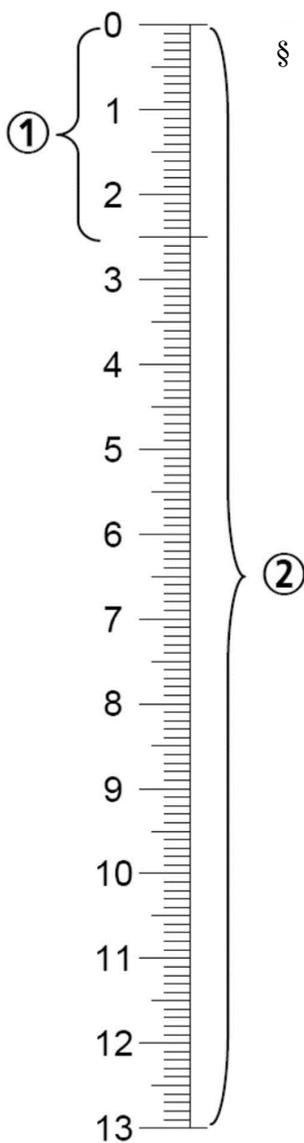
4. Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux aiguilles

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 :

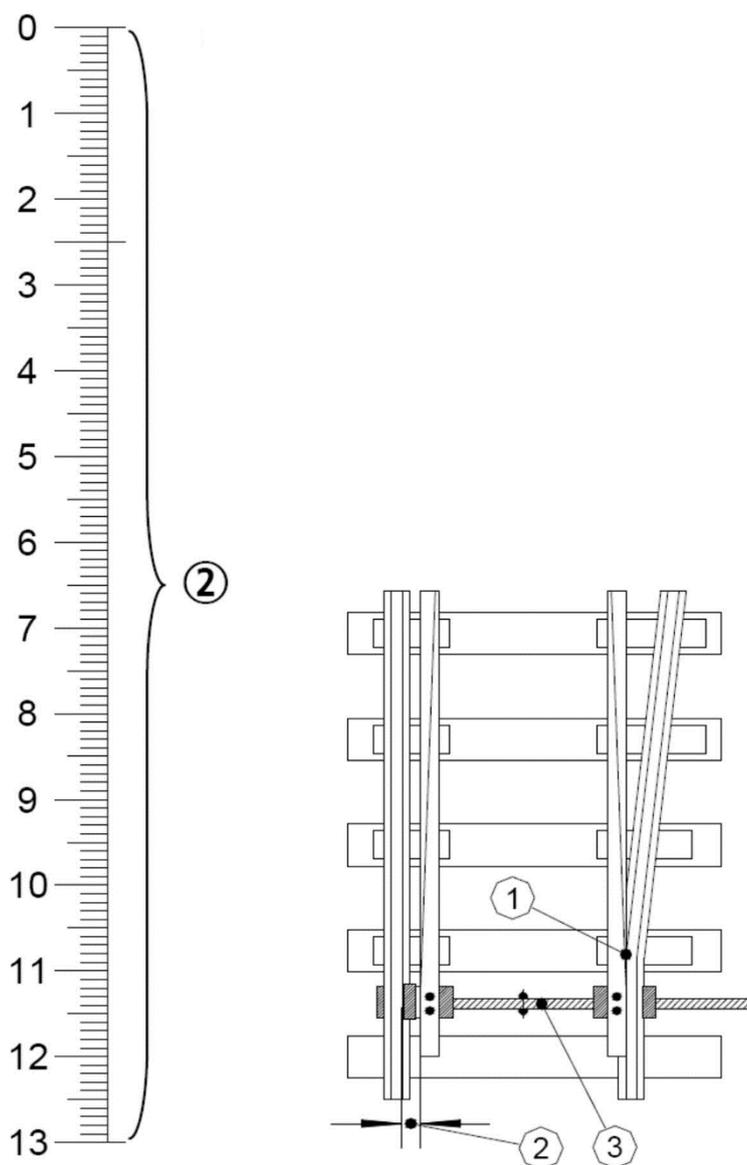
- § les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées,
- § la lame plaquée (1) appuie parfaitement,
- § la distance d'écartement de la lame ouverte (2) soit d'au moins **150 mm**,
- § le bras de calage de la lame qui appuie s'engage d'au moins **25 mm** dans le corps de calage (3),
- § le bras de 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 **150 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 MEC en possession d'un ordre 8 *franchissement d'un passage à niveau* en dérangement constate que l'installation fonctionne correctement, il informe le CC compétent.

8 Irrégularités à la voie

8.1 Premières constatations

Le MEC doit annoncer les irrégularités à la voie au CC 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.

9 Irrégularités à la ligne de contact

9.1 Premières constatations

Le MEC doit annoncer les irrégularités à la ligne de contact au CC concerné. Ce dernier doit informer immédiatement 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 CC doit également aviser CFF OMC TC LC ouest à Lausanne.

11 Irrégularités aux véhicules

11.3.4 Défaillance totale des feux avant

Lors de la défaillance totale des feux de signalisation avant et si cela est nécessaire, le MEC utilisera le sifflet de locomotive à l'approche des PN non protégés ou équipés uniquement de croix de Saint-André ainsi que sur les tronçons pour tramways.

11.3.5 Défaillance du sifflet de locomotive

La vitesse maximale est de 60 km/h

Entre un signal « siffler » et le PN concerné, la marche à vue doit être observée.

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 MEC 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 MEC 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 MEC 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 CC 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 MEC 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	
CEO Lausanne	051 225 42 80
Gare CJ Alle	
(non occupée sur place)	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
Téléphone mobile ligne 238	079 / 853 96 66
Téléphone Alarme CGT	079 313 67 41
Téléphone GSM-R Mobile CJ CGT	pas en service
Permanence téléphonique exploitation CJ	079 257 94 80 (DTF – DGT)
<i>Les numéros ci-dessous sont transmis à titre indicatif, en principe, le personnel roulant doit s'adresser au CC 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 27 (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 CMAN 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.

L'interrupteur CFF no 9 en gare de Porrentruy est télécommandé par CFF OMC TC LC Région ouest.

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

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-C 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 et la voie 60 ne sont pas déclenchées (voies principales utilisées par les trains).

Le quai de chargement ne peut être utilisé qu'après avoir reçu l'assentiment et la confirmation du déclenchement et de la mise à terre de la voie considérée par le personnel compétent.

300.13 Mécaniciens / mécanicienne de locomotive (MEC)

3 Avant et pendant la marche

3.2 Cabine de conduite

3.2.3 Autorisation d'accès

Le nombre total 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 MEC 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

1.3 Traction à vapeur

La traction à vapeur émet des nuisances inhabituelles. L'ETF doit porter une attention particulière à minimiser ces nuisances. En outre, il sera porté attention au fait que des particules incandescentes peuvent provoquer des sinistres aux abords des voies. Le GI peut émettre, aussi à très court terme, des restrictions suivant les conditions climatiques dans le but d'assurer la sécurité le long de la ligne et de ses abords.

2 Directives et conditions

2.1 Occupation de la locomotive à vapeur

Compte tenu de la visibilité réduite sur les locomotives à vapeur, le MEC 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-MECs 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-MEC et du chauffeur sont assumées par une seule et même personne. Les deux aide-MECs doivent pouvoir se relayer dans la conduite du feu.

Lors de mouvements de manœuvre en gare, le MEC n'est autorisé à mettre en mouvement une locomotive à vapeur que lorsqu'un aide-MEC 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



Chemins de fer du Jura

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 au CC CGT Tramelan : 032 486 93 78

1. Date : Heure :

2. Circulation(s) no : Mouvement de manœuvre /
MMPV (R)

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) 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

22/11/2024 G:\LDRExploitation\Annonce circulation selon R. 300.1 ch 1.4 PCT 02.07.06 réédition du 15.12.2024 (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	9	<u>Porrentruy</u> C sort. 60	60	70	70	70	70	70	70	65	60	55	50
0.637 Ch. Maltièrre 3.746 Rt. Courgenay 4.228 Filature 4.396 Rue du Millieu 4.434 Coinat-d'Essertiau 4.453 Rt. Cornol			<u>Alle</u>											
5.400 Rt. Miécourt		19	<u>Alle Cargo Centre-Ajoie</u>											
	25	0	 Km 7.1	60	60	55	45	40	35	30	25	20	X	
8.049 Rt. Courtavon	6	0	<u>Vendlincourt</u>  Km 8.6	70	70	70	70	70	65	60	55	45	40	
10.357 Albisetti 10.556 Ch. de l'Etang			C 60 <u>Bonfol</u> ⊥ Im6, voie 60 30 km/h	60										

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	
10.556 Ch. de l'Etang 10.357 Albisetti	0	6	<u>Bonfol</u> C sort. 60 	60	70	70	70	70	70	70	65	60	55	50
			Km 8.6	60	60	60	60	60	60	60	60	55	X	
8.049 Rt. Courtavon	0	25	<u>Vendlincourt</u>											
	19	0	 Km 7.6	70	70	70	70	65	60	55	50	40	35	
5.400 Rte. Miécourt			<u>Alle Cargo Centre-Ajoie</u>											
4.453 Rt. Cornol 4.434 Coinat-d'Essertiau 4.396 Rue du Millieu 4.228 Filature 3.746 Rt. Courgenay		9	<u>Alle</u>											
0.637 Ch. Maltièrre			C 60 <u>Porrentruy</u>	60										

18.11.2024

§ Vitesse maximale des convois comportant un véhicule ayant un poids total par essieu égal ou supérieur à 20 t : **Vmax 20 km/h** sur la voie de raccordement amont [voie-mère] et VR Pheulpin (non procurables sans autorisation préalable).

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.

B3 Dispositions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre

B3.1 Alle

B3.1.1 Description

Cette gare est constituée de 2 voies « principales », numérotées 1, 2 (voir plan) et d'une voie de service (voie 21).

Toutes les voies dont l'occupation est contrôlée sont équipées de compteurs d'essieux.

B3.1.2 Exploitation

La gare est équipée d'une signalisation complète avec signaux nains, des signaux d'entrée A400 et D410 et des signaux auxiliaires dont la vitesse de franchissement lorsque qu'il est allumé s'effectue en *marche à vue* $V_{max} 40 \text{ km/h}$ depuis ce signal (voir R. 300.2 ch. 8.2.4 VN).

Il n'est pas possible d'effectuer une entrée sur voie occupée.

Un sabot dérailleur (SD) situé sur la voie 21 protège contre une dérive éventuelle en direction de la voie principale 1.

La gare de ALLE 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.

La gare est située en pallier.

Les entrées de trains s'effectuent ordinairement (régime CAS EN) :

- Sur voie 1 en provenance de Bonfol (à destination de Porrentruy)
- Sur voie 2 en provenance de Porrentruy (à destination de Bonfol)

Le régime « transit pour train de voyageurs » enclenche une temporisation de 20 secondes de l'établissement de l'itinéraire de sortie afin d'éviter une fermeture prolongée des IPN.

La voie 21 est équipée d'un SD côté voie 1, elle permet à un convoi de desservir de quai haut ; elle est 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 21 est normalement déclenchée et mise à terre par un dispositif automatique. L'interrupteur correspondant est télécommandé depuis le CGT de TRAM.

Les installations de passages à niveau (PN) *route de Courgenay (km 3.746)*, *La Filature (km 4.228)*, *rue du Milieu (km 4.383)*, *Coinat-ESSERTIAU (km 4.431)* et *route de Cornol (km 4.447)* 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 *Filature*, un signal d'arrêt de manœuvre RH22 marque la limite de manœuvre en gare devant le PN *route de Courgenay* (côté POR) et RH92 devant le PN de la *rue du Milieu* (côté ALLC).

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

Les vitesses sont indiquées dans les tableaux de parcours. Le seuil de vitesse d'entrée en gare est situé à hauteur de la première aiguille (PCT R. 300.2 chi. 5.5.3 fig. 567). Lors d'un croisement, l'Im 2 est présentée aux signaux d'entrée.

Manœuvre : Vmax 40 km/h en gare

Exceptions (indiquées par les indicateurs de vitesse selon PCT R. 300.2 ch. 2.3.5) :
Vmax 10 km/h sur la voie 21

B3.1.3 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 DE, l'annonce de l'état de préparation du train au départ de Alle 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).

B3.2 Alle Cargo Centre-Ajoie

B3.2.1 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.

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.

B3.2.2 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 (Vmax 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.

Circulation sur les voies de débords 34 / 35 et VR Landi ArcJura SA (voie 33)¹. 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).

B3.2.4 Voies 34 et 35 (débords)

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

¹ 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

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.

B3.2.5 Voie 33 (Landi)

La voie 33 est propriété de la Société Landi ArcJura SA. Cette société édicte ses propres prescriptions d'exploitation².

B3.2.6 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 à
- 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.

² Un extrait figure dans l'appendice C du présent compendium.

B3.3 VR Corbat SA de Vendlincourt³

Cette VR est fermée.

B3.4 Voies industrielles de Bonfol (extraits)⁴

- § Les voies industrielles de Bonfol ne peuvent être parcourues que par des tracteurs Tm série 231 ainsi que Eea série 963.
- § Vmax **25 km/h sur la voie 92. Cette voie est terminée par un buttoir situé à une distance de 157 mètres du signal nain 92B**

B4 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 420/421/430	Re 460	Re 620	Ae 610	RBDe 560
<i>Autres véhicules moteurs sur demande préalable uniquement</i>					
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

Re 420 = Re 421

RBDe 560 = RBDe 561, RBDe 562, RBDe 568

Re 425 = sur demande

B4.1 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.

³ S'agissant d'une VR privée, la publication de prescriptions d'exploitation est du ressort du propriétaire de la VR. **Pour des raisons techniques et administratives, la VR Corbat est actuellement inaccessible et interdite à toute circulation.**

⁴ Les prescriptions d'exploitation sur une VR privée sont du ressort de l'exploitant. **Pour des raisons administratives et techniques, la VR Pheulpin est actuellement inaccessible et interdite à toute circulation. La voie de raccordement n'est parcourable que sur demande préalable avec préavis de 6 mois (INFRA CJ, rue de la gare 23, 2720 Tramelan – tél. 032 486 93 27).**

B5 Longueur maximale des voies d'évitement dans les gares

- | | |
|---------------------------|--|
| § Alle | 103 mètres (circulation en navette et en cas de croisement) ++ mètres (selon modalités d'exploitation) |
| § Alle Cargo Centre-Ajoie | 264 mètres |
| § Vendincourt | gare ne disposant pas de voie d'évitement |
| § Bonfol | 179 (198) ++ mètres (selon modalités d'exploitation) |

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

++ = sur demande à DGT, de cas en cas, des mesures d'exploitation peuvent être mises en œuvre et permettre la circulation d'un convoi avec des longueurs supérieures

Section C

C1 Prescriptions d'exploitation de la VR 33 Landi ArcJura SA à Alle Cargo Centre-Ajoie - Extraits⁵

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 CMAN 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*.

⁵ 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).

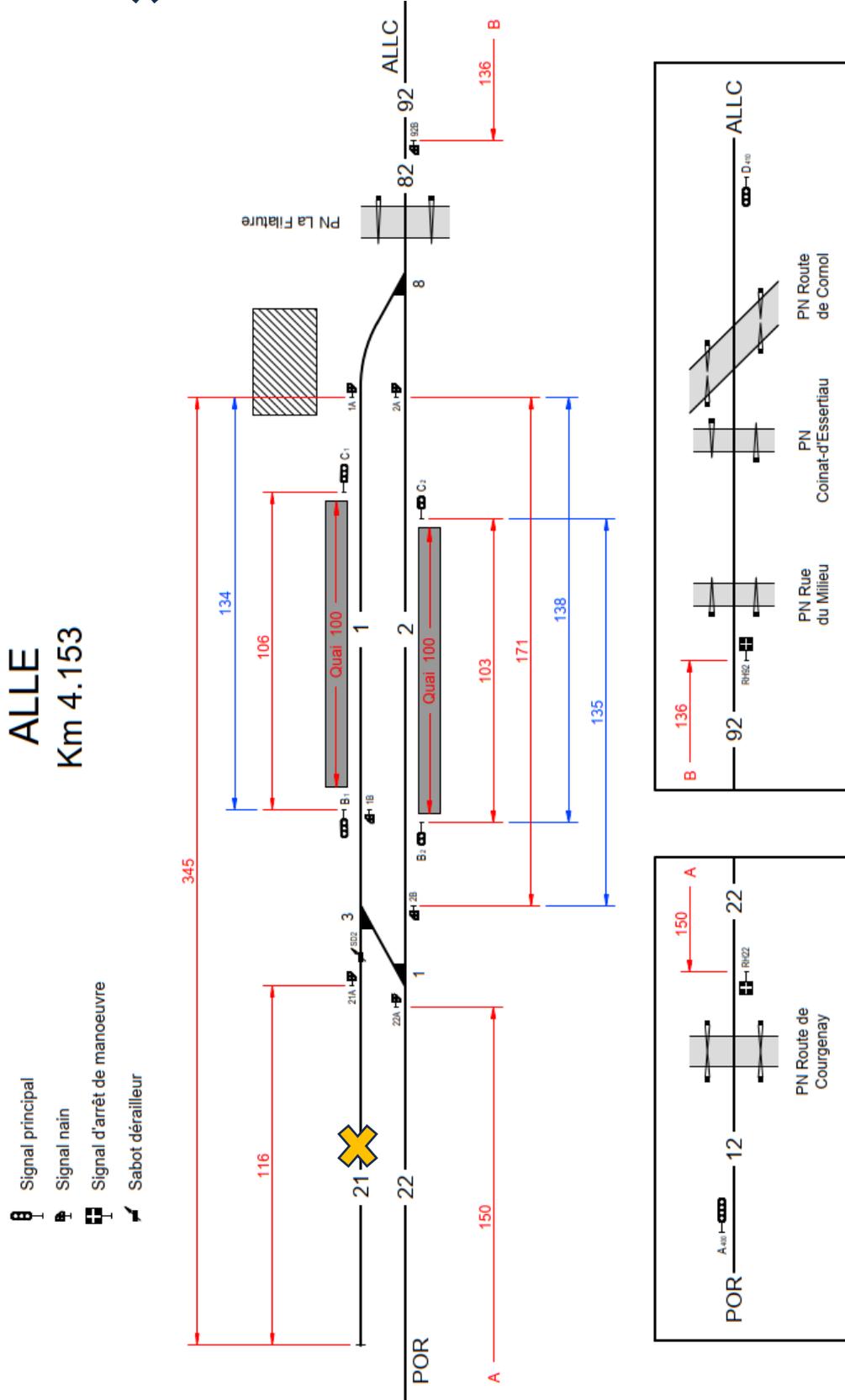
Section D

D1 Plan des gares

D1.1 ALLE

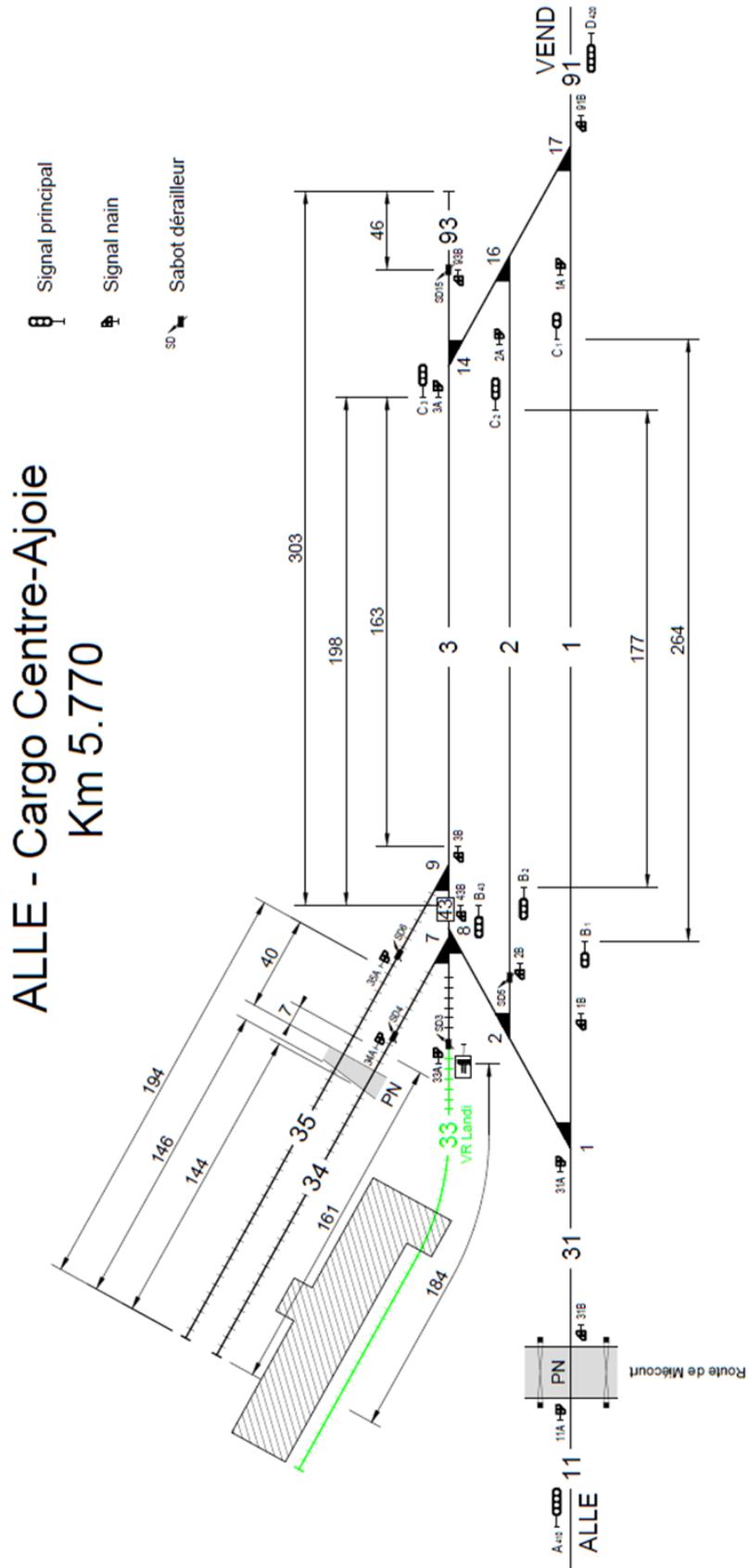
Plan des voies

 **Voie 21 interdite (situation provisoire)**

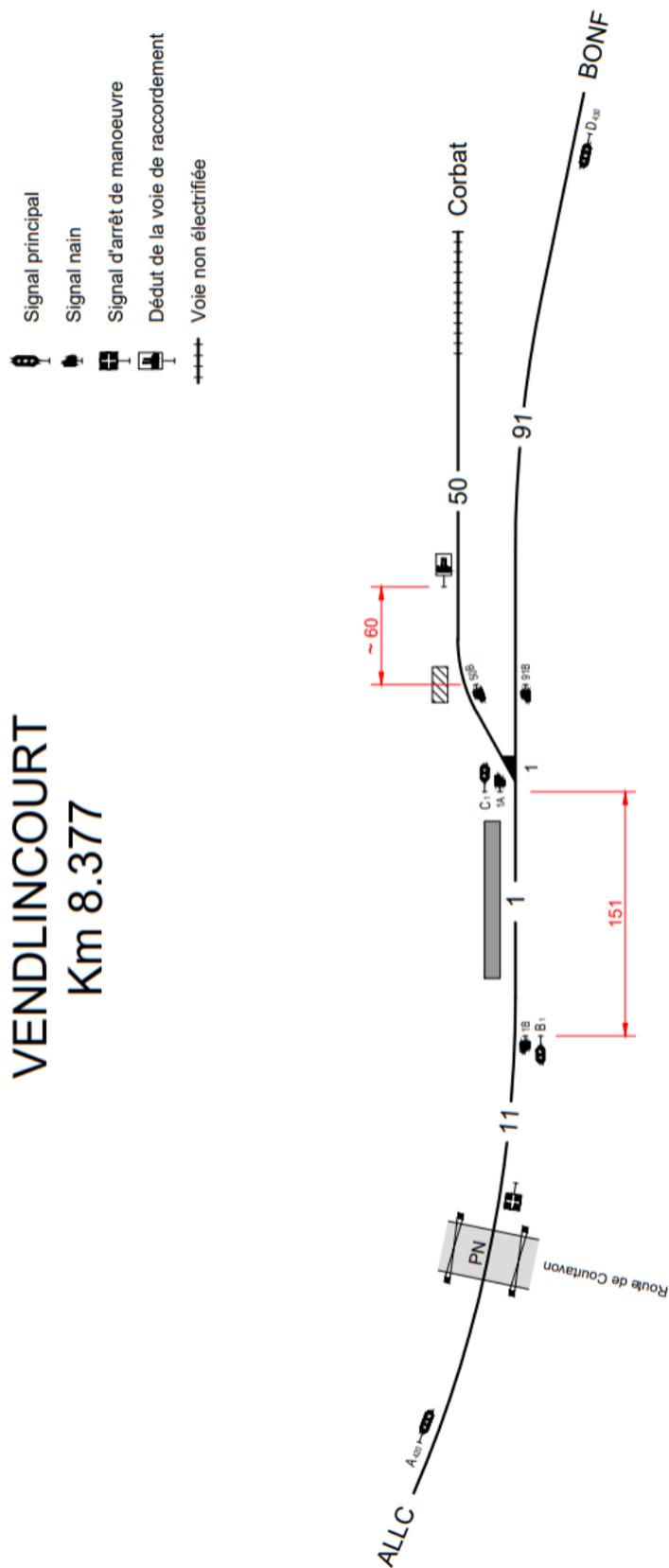


Edition n°2 / 21.10.2024 / rdr

D1.2 ALLE CARGO CENTRE-AJOIE
Plan des voies



D1.3 VENDLINCOURT
Plan des voies

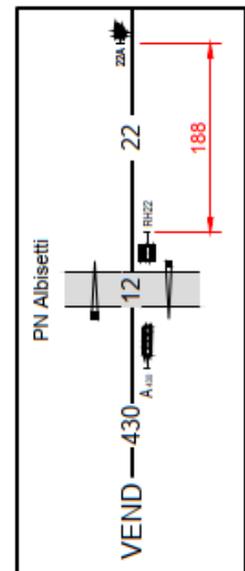
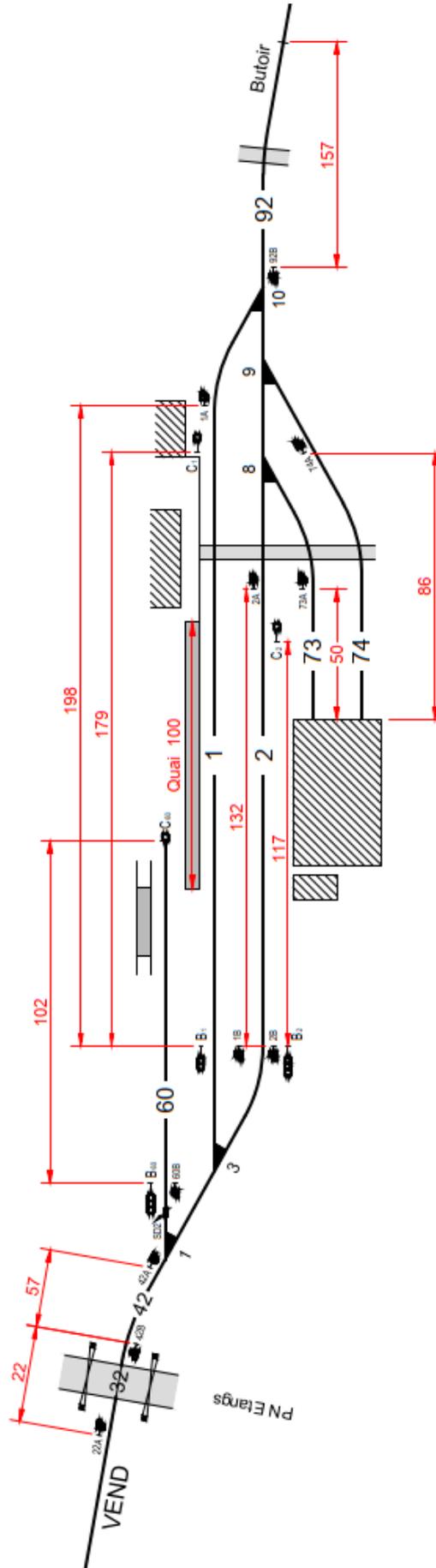


Edition n°2 / 04.12.2023 / rdr

D1.4 BONFOL
Plan des voies

-  Signal principal
-  Signal nain
-  Sabot dérailleur

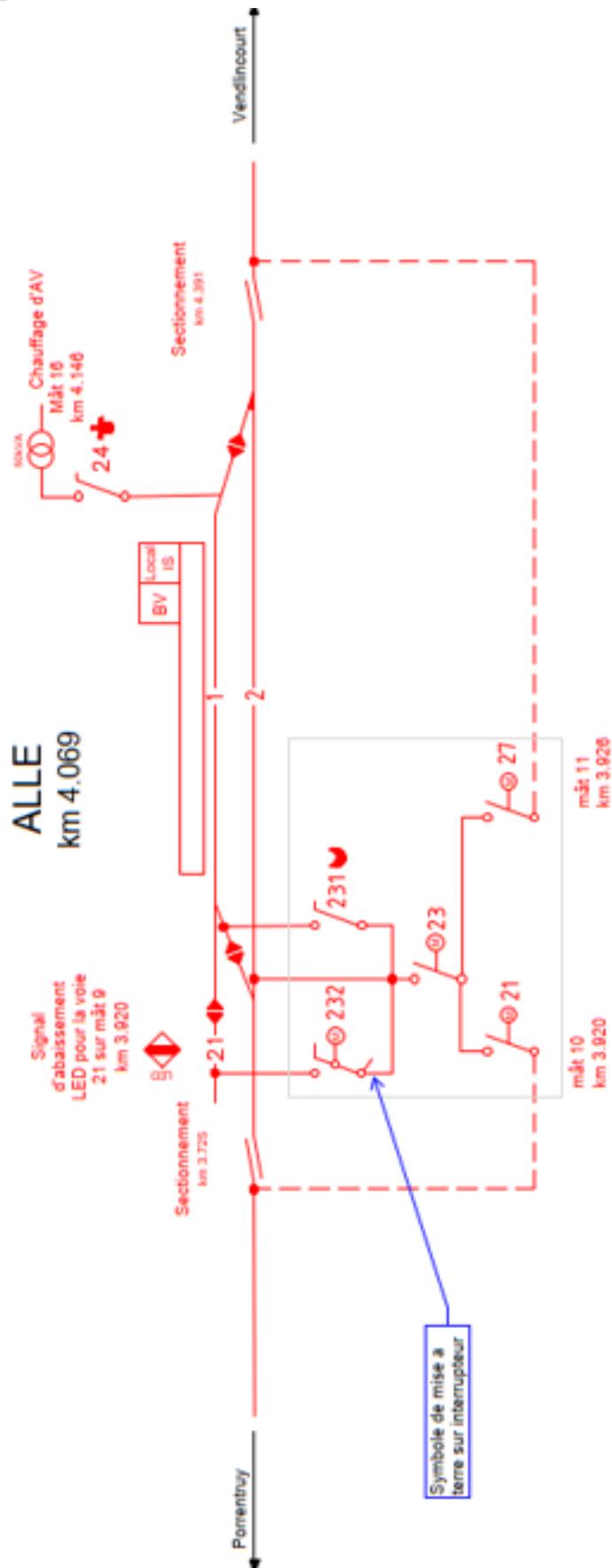
BONFOL
Km 8.893



Edition n°1 / 13.07.2023 / rdr

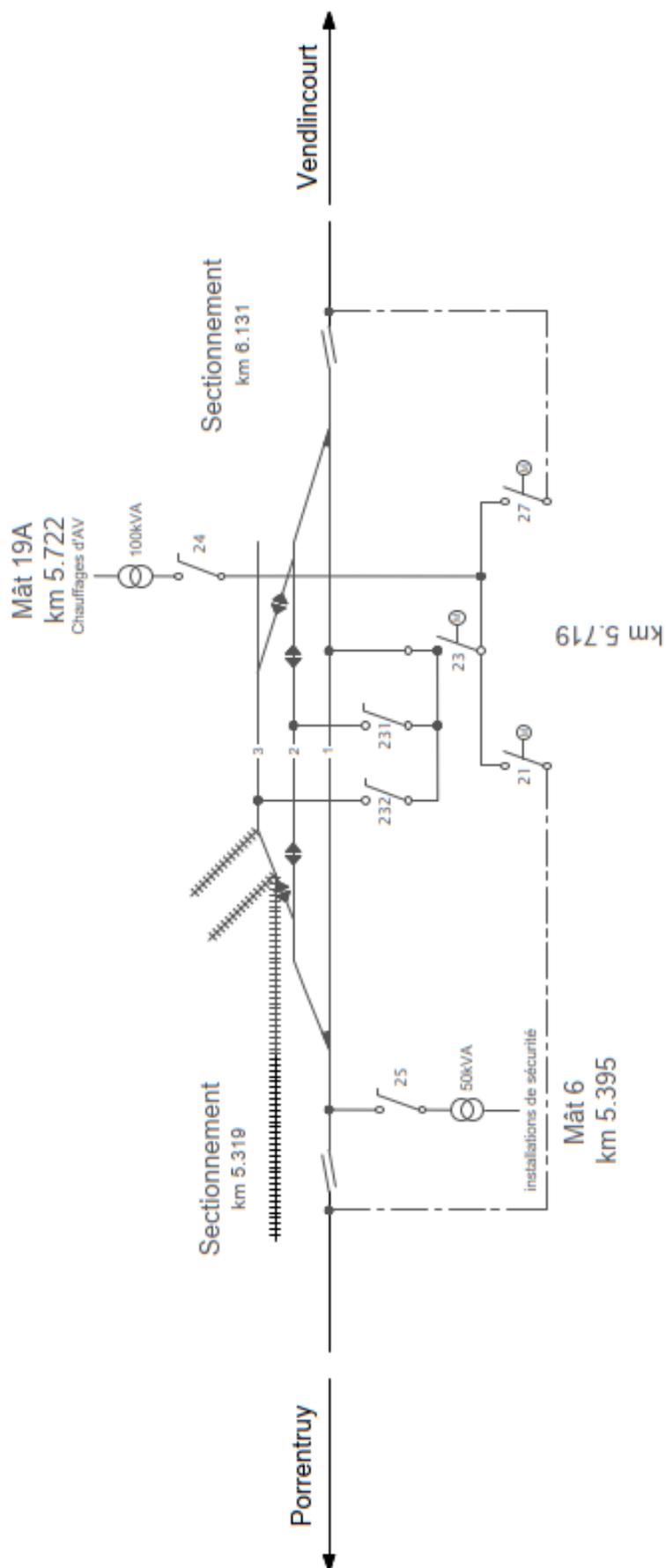
D2 Plan des lignes de contact

D2.1 Plan LC ALLE



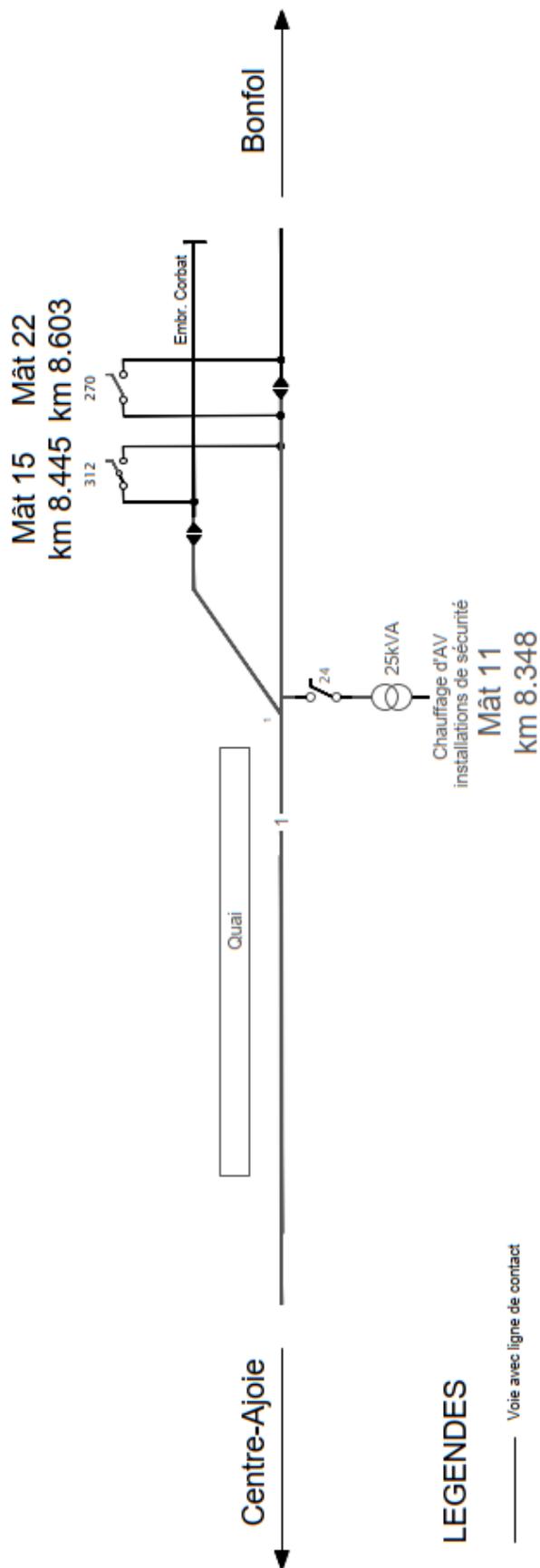
D2.2 Plan LC ALLC

Centre-Ajoie



D 2.3 Plan LC VEND

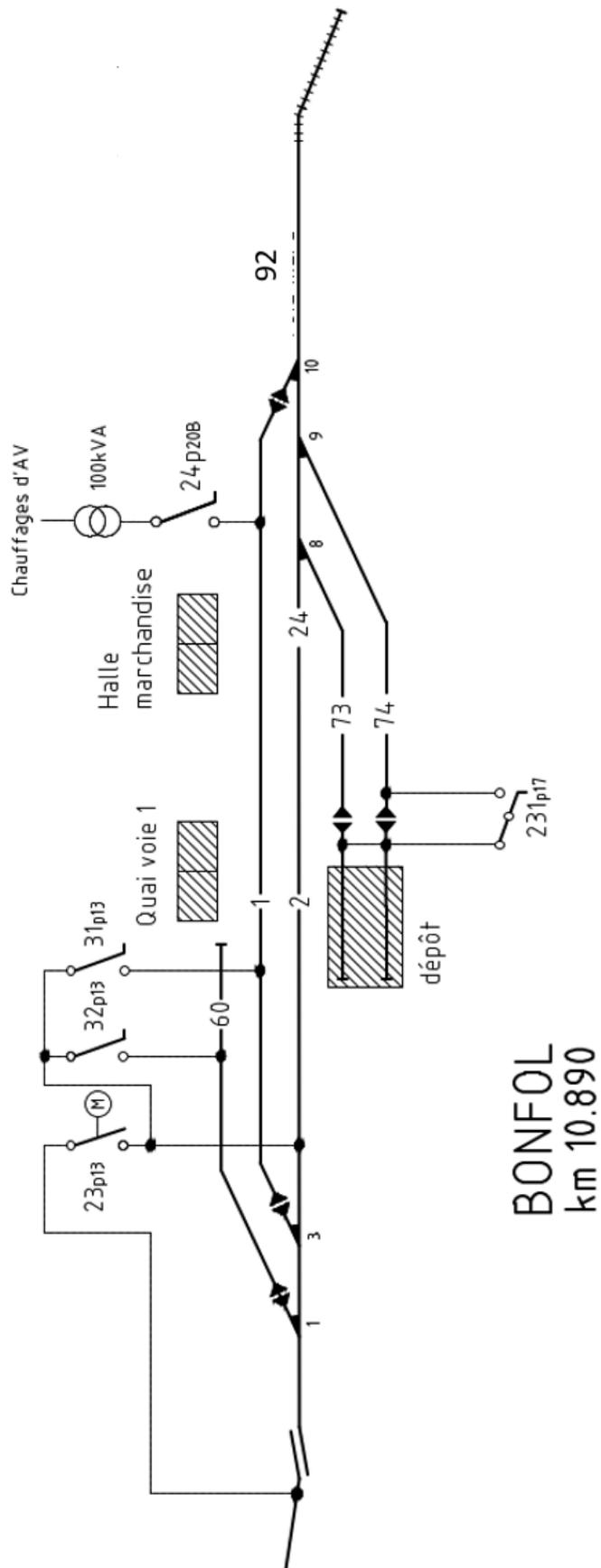
VENDLINCOURT

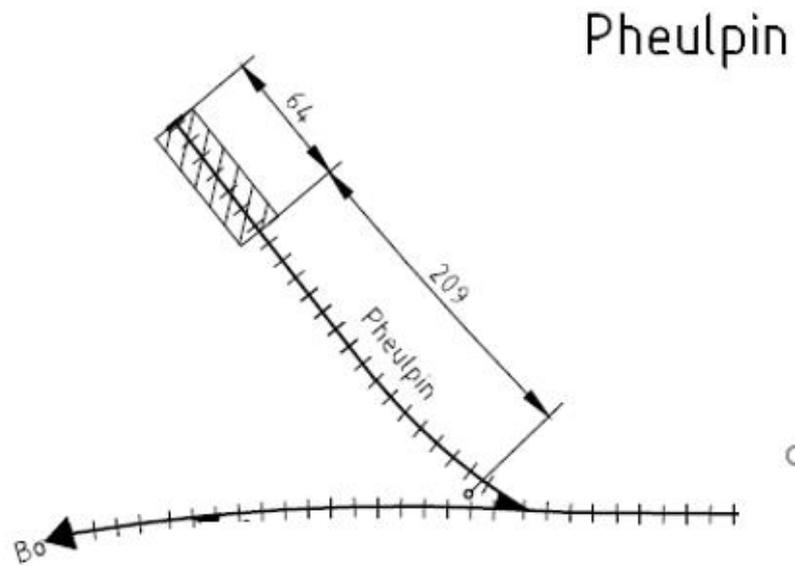


LEGENDES

-  Voie avec ligne de contact
-  Connexion
-  Sectionnement
-  Isolation de section
-  Interrupteur à cornes normalement enclenché
-  Interrupteur à cornes normalement déclenché
-  Transformateur
-  Quai

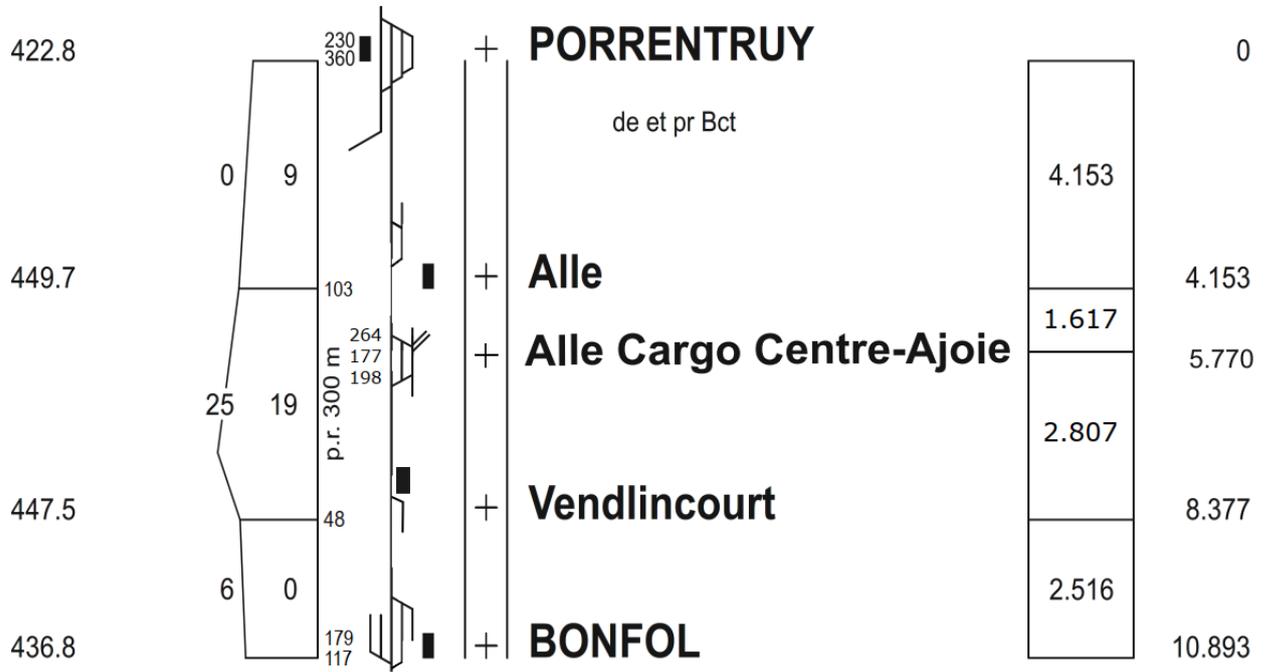
D2.4 Plan LC BONF





Remarque : – La VR MP Bois Marcel Pheulpin est fermée administrativement et n'est, de ce fait, pas accessible par la voie de raccordement amont depuis Bonfol.

D3 Profil et plan global ligne 238



D4 Conduite de l'exploitation

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.

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

