

**C 4011 – Gare de Alle – Prescriptions d'exploitation**

Idr/ Tramelan, le 10.12.2024

**VALIDITE :** dès le 15 décembre 2024, jusqu'à nouvel avis (horaire 2025)  
Réédition de la **C 4019** du 13.11.2024

**Gare de Alle (ALLE)**

Dispositions générales – prescriptions d'exploitation transitoires

**Installations de sécurité et mesures d'exploitation****1.1 Généralités**

Les nouvelles installations de la gare de ALLE ont été mises en service le 18 novembre 2024

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

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

Les voies 1 et 2 disposent d'un quai pour le service des voyageurs.

**1.2 Voies, ELV, AV, IS et block**

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.

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 Vmax 40 km/h* depuis ce signal (voir R. 300.2 ch. 8.2.4 VN).

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

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

Aucune commande à pied d'œuvre n'est possible.

**1.3 Voies, aiguilles et sabots dérailleurs, régimes de desserte**

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

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



Le SD 2 dispose d'un panneau de commande SGTi spécifique. Il est équipé du dispositif de retour automatique sur le rail. Les itinéraires de manœuvre sont enclenchés et protégés par les signaux nains.

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)

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.

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 particulier situé au 2<sup>ème</sup> étage de l'ancien BV de la gare de ALLE. Ce local dispose du téléphone fixe (n° appel 032 486 93 66 – abrégé 366) qui est raccordé au réseau de téléphonie et d'un ordinateur du réseau informatique CJ. Ces installations remplacent les équipement d'ALLC qui existaient jusqu'à présent.

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

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

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

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.

#### 1.5 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).

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 *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*.

#### 1.6 Installations électriques – LC

Les interrupteurs LC n° 23 (gare) et 232 (voie 21) sont télécommandables depuis la TC LC du CGT TRAM (mise en service à une date ultérieure). Les interrupteurs des LC de pleine voie 21 et 27 (PV POR et ALLC) seront aussi télécommandés. Les autres interrupteurs sont à manœuvrer à pied d'œuvre.

La voie 21 est équipée de ligne de contact jusqu'au buttoir d'extrémité.

#### 1.7 Vitesses

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).

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

#### 1.1.1. Vitesse itinéraire de train :

Signal d'origine > signal de but	Image au signal d'origine	Vitesse prescrite
A400>C1	Im 3	60 Km/h
A400>C2	Im 1	70 Km/h
B1>A400	Im 3	60 Km/h
B2>A400	Im 1	70 Km/h
C1>D410	Im 3	60 Km/h
C2>D410	Im 1	70 Km/h
D410>B1	Im 3	60 Km/h
D410>B2	Im 1	70 Km/h

Lors d'un croisement, l'Im 2 est présentée aux signaux d'entrée. Le manuel d'exploitation contient les éléments de détails des IS lors d'un croisement.

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

### 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 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).
- Subdivisé en trois zone distinctes (est – marquise – ouest) l'éclairage du champ de manœuvre couvre les zones d'AV ; il est composé de dispositifs puissants d'éclairage à LED. Il est actionné sur place au moyen des interrupteurs situés sur l'armoire électrique placée au milieu du quai 2 (côté sud). 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 de la TC de secours situé au second étage de l'ancien BV (transféré depuis ALLC).

### 1.9 Accès routier au site INFRA (situé route de Courgenay)

Un portail d'accès et un chemin permettent de rallier le quai de chargement de service de la voie 21. 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 exceptionnellement circuler en dehors des heures d'occupation du CGT lorsque la commande automatique des signaux (CAS EN) est enclenchée et conformément aux R. 300.3 ch. 4.4 DE ou par voie de circulaire.

### 3. Remise et abrogation 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 sont réédités pour la période 18.11.24 – 14.12.24, ainsi les ordres de service (OS).

### 4. Rappels

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

No de téléphones importants :

**CGT Tramelan, ligne 238 :**

**032 486 93 78**

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.

No de téléphones importants :

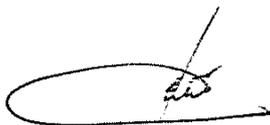
**CGT Tramelan, ligne 238 :**

**032 486 93 78**

**CHEMINS DE FER DU JURA**

Département GT :

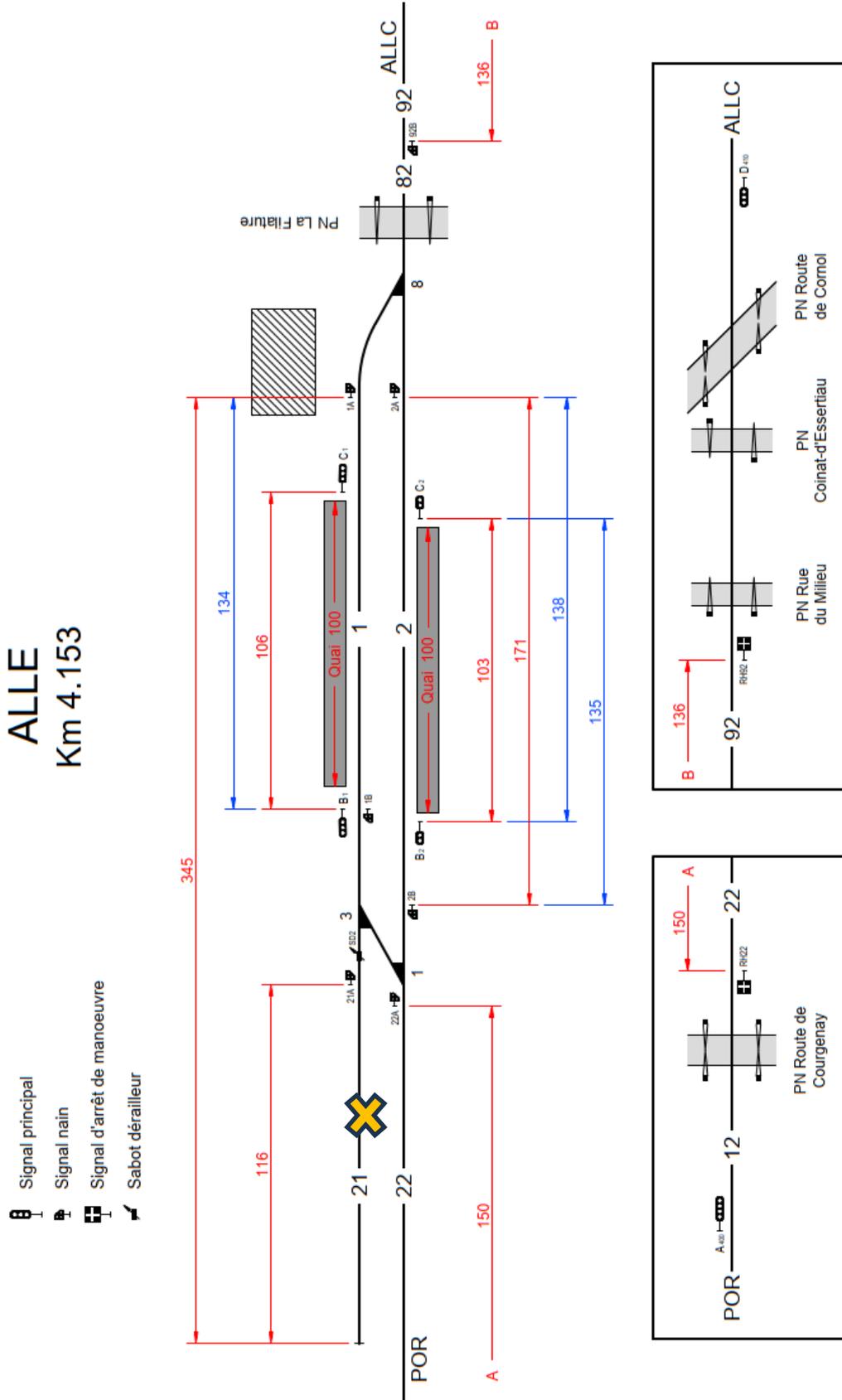
L. Droz



Annexe 1

Plan schématique des installations de voies de la gare de Alle (ALLE)

**X** Voie 21 interdite (situation provisoire)



Edition n°2 / 21.10.2024 / rfr

Annexe 2

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

