

**C 4008 – Alle Cargo Centre-Ajoie – Dispositions générales**

Idr/ Tramelan, le 10.12.2024

VALIDITE : dès le 14 décembre 2024, jusqu'à nouvel avis (horaire 2025)**Gares de Alle Cargo Centre-Ajoie (ALLC)**

Dispositions générales – prescriptions d'exploitation

| Réédition de la C 4008 du 04.12.2023

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

Les installations de la gare de ALLC ont été mises en service le 28 janvier 2021.

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

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

Les installations de la VR Landi à ALLC (voie 33) sont raccordées à la voie 3. Elles sont propriété privée et exploitées sous le régime des voies de raccordement. Les indicateurs pour voie de raccordement selon PCT R. 300.2. ch. 2.6.12 marquent la limite entre la VR et l'infrastructure ferroviaire. Les prescriptions d'exploitation spécifiques pour la desserte de ces installations font l'objet d'une publication spécifique de Landi Arc Jura SA.

Les voie 34 et 35 à ALLC sont des voies de débords. Elles sont ouvertes à l'accès au réseau conformément aux PCT et aux présentes dispositions.

1.2 Voies, ELV, AV, IS et block**Alle Cargo Centre-Ajoie (ALLC)**

Cette gare est constituée de 3 voies « principales », numérotées 1, 2 et 3 (voir plan) et de deux voies de transbordement (voies numérotées 34 et 35). La voie 33 est exploitée en tant que VR. Elle est également raccordée à la voie 3.

Les voies 1 et 2 sont équipées de compteurs d'essieux et la voie 3 de circuits de voie, ceci en raison de la circulation de véhicules spéciaux possible sur cette voie. Les voies 33, 34 et 35 ainsi que la voie en impasse 93 sont dépourvues de dispositif de contrôle de l'occupation de la voie au-delà des signaux nains correspondants.

La gare est équipée d'une signalisation complète avec signaux nains, des signaux d'entrée sur voie occupée selon R. 300.2 ch. 5.3.1 fig. 553 ainsi que des signaux auxiliaires (entrées A410 et D420) dont la vitesse de franchissement lorsque l'un d'eux est allumé s'effectue en *marche à vue Vmax 40 km/h* depuis ce signal (voir R. 300.2 ch. 8.2.2).

Les voies 33, 34 et 35 sont destinées au garage, à la mise à disposition des wagons ainsi qu'aux transbordements rail-route. Un sabot dérailleur (SD) protège toute dérive en direction des voies principales. Il en est de même pour la voie 93. Elles ont une longueur utile de 214 mètres pour la voie 33, 163 mètres pour la voie 34 et 194 mètres pour la voie 35. Pour ces



deux voies (34 et 35) 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 de la page 6).

La voie 93 a une longueur disponible de 46 mètres.

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

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

1.3 Voies, aiguilles et sabots dérailleurs, régimes de desserte

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

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

Les AV suivants sont équipés du retour automatique en position de protection :

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

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

Les conditions topographiques et d'implantation de ces installations impliquent la construction des voies 1, 2 et 3 en pente (en direction de Alle). Cette pente avoisine les 7 à 9 ‰ en fonction du secteur considéré. Ceci implique le fait que les véhicules garés doivent être immobilisés au moyen du frein à main et de deux sabots d'arrêts conformément aux dispositions du *Compendium* des DE PCT de la ligne 238.

Le passage des trains s'effectue ordinairement sans arrêt par voie 1. Les voies 1 et 2 sont principalement destinées à l'exécution des croisements et la voie 3 à la réception des trains marchandises. En outre, le voie 2 est équipée d'un SD côté Alle.

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

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

1.4 Signaux principaux

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).

1.5 Installation de passage à niveau PN 5.400 Route de Miécourt

Cette installation est située en gare. Une partie des organes de commande est reprise par les automatismes de l'appareil d'enclenchement de la ligne. Les itinéraires de manœuvre sont prévus pour son franchissement.

1.6 Installations électriques – LC



Les interrupteurs LC sont télécommandables depuis la TC LC du CGT TRAM.

Les voies 33, 34 et 35 sont dépourvues de ligne de contact.

Les signaux d'abaissement des pantographes sont disposés sur les coffres de manœuvre des tringles des aiguilles correspondantes.

La voie 93 est équipée de la LC jusqu'à son extrémité. Elle ne peut pas être déclenchée individuellement (prolongement de la LC de la voie 3).

1.7 Vitesses

Les vitesses sont indiquées dans les tableaux de parcours.

Manœuvre : Vmax 40 km/h sur les voies 1, 2 et 3

Vmax 10 km/h sur les voies 34 et 35 (voie intégrée au sol)

Vmax 10 km/h sur la voie 33 – 5 km/h sur le pont-bascule (voir prescriptions VR Landi)

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 ».
- Il est interdit d'effectuer des opérations de décroisement de wagons sur la voie 1. Ces opérations doivent se dérouler sur les voies 2 et 3 ou les voies 33, 34 et 35, respectivement la voie 93 qui sont protégées par les sabots dérailleurs. Il en est de même en ce qui concerne les opérations de formation du train, l'exécution de la visite et de l'essai de frein.

Si, lors de situations exceptionnelles (dérangements, incidents, situations particulières), des véhicules devaient être laissés sur la voie 1, ceux-ci devraient être immobilisés en serrant les freins à main de tous les véhicules en stationnement et assurés contre la dérive en posant un double sabot d'arrêt en direction de ALLE. Ces véhicules devraient également rester en permanence sous la surveillance du personnel roulant présent sur place.

- Avant chaque départ de ALLC, le personnel roulant s'assure que les véhicules garés sont assurés contre la dérive :
 - en gare, en serrant un nombre suffisant de frein à main afin de garantir le poids de retenue minimal et en posant un double sabot d'arrêt sous le premier véhicule côté ALLE
 - sur les voies 33 à 35 ainsi que sur voie 93 : en serrant le frein à main du premier véhicule en direction de la voie 3.
- Le personnel des trains de desserte, ou d'autres convois au départ de ALLC, doit annoncer la fin de la préparation du train (prêt technique) à CC TRAM.
- L'éclairage est subdivisé en deux zones distinctes : une zone pour les voies 33 – 35 et la place de transbordement (y.c. la route d'accès), l'autre pour la gare (voies 1 – 3).

Ces deux dispositifs puissants d'éclairage à LED peuvent être actionnés sur place.

L'interrupteur de la zone de transbordement est placé sur l'armoire électrique implantée au nord de la voie 35. Après enclenchement, l'éclairage est activé durant 60 minutes.

L'interrupteur du champ de manœuvre est, quant à lui, situé sur le mât LC no 23.

La commande de ces deux dispositifs d'éclairage est également possible depuis le CGT.

- Seuls les véhicules moteurs ferroviaires qui disposent d'un accès au réseau CJ sont admis à circuler sur les voies 33 – 35.
- Un téléphone fixe (n° appel 032 486 93 66 – abrégé 366) est raccordé au réseau de téléphonie dans le local IS.

1.9 Accès au site

L'accès à la plate-forme de ALLC est réglementé et mis à ban. La zone rail-route est exploitée en tant que zone pour tramway.

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

Les trains peuvent circuler en transit lorsque la commande automatique des signaux (CAS EN) est enclenchée.

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

3. Remise de documents

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

4. Rappel

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

No de téléphones importants :

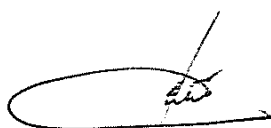
CGT Tramelan, ligne 238 :

032 486 93 78

CHEMINS DE FER DU JURA

Département GT :

L. Droz



Annexe 1 : Schéma des lignes de contact – Extrait R. 3.03

**Alle Cargo Centre-
Ajoie
Km 5.719**

