

<b>Editeur (responsabilité) :</b> transN-PF	<b>Entrée en vigueur :</b> 01.07.2024	<b>Attribution:</b> R 300.1-.15	<b>Classification:</b> transN interne RG-PRODF-0019
<b>Version définitive</b> <b>réédition</b>	<b>Approbation :</b> transN-PF	<b>Remplace:</b> Édition du 28.08.2023	
<b>Distribution:</b> Personnel de la conduite des trains transN Personnel de la régulation des trains transN		<b>Langues:</b> f	

# Dispositions d'exécution des Prescriptions de circulation DE-PCT-transN-215



## 1 Répertoire des DE-PCT Infrastructure transN - 215

	Titre	Page(s)
0.1	Répertoire	01-101-103
1.1	Remarques préliminaires	01-101
1.2	Champ d'application	12-101-104
2.2	Signaux pour les trains et les mouvements de manœuvre	22-101-105
2.5	Signaux pour la circulation des trains	25-101-108
2.7	Signaux pour traction électrique	27-101
2.8	Signaux lors de dérangement	28-101
3.1	Généralités	31-101-102
3.5	Horaire et tableau de parcours	35-101-102
3.11	Dispositions d'exécution spécifiques <i>transN-215</i>	311-101
4.1	Mesures à prendre avant et après le mouvement	41-101
4.2	Exécution	42-101
4.3	Disposition sur les genres de mouvements	43-101
4.4	Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre en pleine voie	44-101
4.5	Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre sur voie interdite	45-101
5.1	Formation des trains	51-101-103
5.3	Prescriptions de freinage	53-101-102

	Titre	Page(s)
5.1C	Complément 1 - Prescriptions de freinage – Compléments	5.1C–101
5.2C	Complément 2 – Matériel roulant	5.2C–101-102
6.1	Principes de base pour la circulation des trains	61–101-103
6.2	Seuils de vitesse	62–101
6.3	Départ	63–101
6.4	Circulation	64–101
6.5	Entrée	65–101
6.6	Cas spéciaux	66–101-102
8.2	Sécurité au travail	82–101-103
9.1	Généralités	91–101-102
9.2	Processus principal en cas de dérangement	92–101
9.3	Dispositions complémentaires en cas de dérangements aux signaux	93–101
9.4	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux aiguilles	94–101-103
9.7	Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux installations de passage à niveau et aux installations de régulation de trafic	97–101-102
9.10	Dérangements aux équipements de sécurité des trains	910–101
9.11	Irrégularités aux véhicules	911–101

	Titre	Page(s)
9.12	Dérangements aux freins et rupture d'attelage	912-101
9.14	Dispositions complémentaires en cas de danger et d'accidents	914-101
10.4	FO pour GI	104-101-105
11.A1	Annexe 1 – Ordre de manœuvre	11.A1-101-104
12.1	Travaux sur et aux abords des voies – Principe	121-101-102
12.3	Travaux sur et aux abords des voies – Déroulement	123-101-102
12.4	Travaux – principe de base complémentaire	124-101
13.3	Avant et pendant la marche	133-101-102
13.4	Domages et irrégularités	134-101
14.2	Freins – Utilisation	142-101-102
14.3	Freins – Dérangements	143-101



## 1 Remarques préliminaires

L'appellation *transN-215* utilisée dans le présent document fait référence au réseau Littorail (ligne 215) de l'ex-ETF « TN », qui fait partie intégrante de la fusion transN SA, en date du 30 juin 2012.

### 1.1.1 Situation initiale

Lorsque la technique ou l'exploitation l'imposent, les PCT sont précisées ou remplacées par les dispositions d'exécution (DE) indiquées ci-après.

### 1.1.2 Numérotation des chapitres

Les DE PCT sont structurées de la même manière que les PCT. Les chapitres se réfèrent à la numérotation des PCT.

Exemple : le chapitre 4.2 contient les DE relatives au R 300.4, ch. 2.

### 1.1.3 Limite du réseau transN-215

La limite du réseau transN-215 - ANAT au km 7,842.

## 1.2 Champ d'application des DE-PCT *transN-215*

Les dispositions d'exécution transN, selon PCT R 300.1, chapitre 2 chiffre 2.1.4 éditent les dispositions d'exécution des PCT ci-après en tant qu'exploitant d'infrastructure. Elles contiennent les dérogations et dispositions complémentaires aux prescriptions suisses de circulation des trains, édition du 1er juillet 2024.

Les dispositions d'exécution transN sont imprimées sur des pages jaunes qui sont placées en regard des PCT correspondantes.

Ces dispositions sont applicables à tous les utilisateurs du réseau *transN-215*.



## Dispositions

R I-30111

## fondamentales

## Application des directives selon les fonctions

## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.1	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.6.1		X	X	X	X								
2.6.2	X	X	X	X	X	X		X	X				
2.8		X	X	X	X	X	X	X	X	X			

Dispositions  
fondamentales

R I-30111

## 2.3 Liste des abréviations

Abréviation	Signification
BV	Bâtiment voyageurs
CC	Chef-circulation
Centre TC / TS	Centre de télécommande / télésurveillance
CGT	Centre de gestion du trafic (transN)
CLC	Check-list circulation
CMAN	Chef -manoeuvre
CS	Chef-sécurité
DET	Disposition d'exploitation travaux selon RTE 20100
DSEC	Direction de sécurité
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FO	Formulaire d'ordre
GI	Gestionnaire d'infrastructure
Im	Image
MEC	Mécanicien/enne de locomotive
PEC	Personne compétente
PF	Production ferroviaire = Direction de l'exploitation
PI	Personne instruite
PROT	Protecteur
ZSI	Système de contrôle de la marche des trains

### 2.6.1 Accompagnement des trains

En situation ordinaire, les trains circulent en règle générale non accompagnés.

Dans des cas particuliers, l'accompagnement de train peut être exigé. C'est le cas pour toute circulation des trains historiques et de trains formés avec le matériel roulant de service.

### 2.6.2 Index sur l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau

Index des installations de passage à niveau des lignes transN se trouve dans le règlement P35090005 de transN.

## Dispositions fondamentales

R I-30111

### 2.8 Numérotation des trains et des mouvements de manœuvres en pleine voie

#### Schéma de base

En règle générale, les trains portent dans un sens des numéros impairs (BLIT-NPLI) et des numéros pairs (NPLI - BLIT) dans la direction opposée. La numérotation des trains découle du tableau ci-après :

Type de train	Période	Numéros
Trains de voyageurs (y.c. spéciaux)	du lundi au vendredi	5601 à 5899
	samedi et dimanche	6601 à 7999
Trains de matériel vide		5900 à 6600
Trains historiques		8500 à 8999
Trains de service, trains d'essais, etc....		8000 à 8499

Les lettres suivantes fournissent des indications complémentaires :

- F : train facultatif
- R : mouvement de manœuvre en pleine voie

#### Abréviations des noms de gare :

Gare	Abréviation
Boudry Littorail	BLIT
Areuse Littorail	ALIT
Colombier NE Littorail	CNLI
Auvernier Littorail	AVLI
Neuchâtel, Port-de-Serrières	NEPS
Neuchâtel, Evole	NELI
Neuchâtel, Place Pury Littorail	NPLI

Les abréviations peuvent être utilisées dans ce document et sur tous les documents concernant la circulation des trains.

Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.2	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
2.2.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.5.6	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
2.5.7	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X
2.6.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.8.1	X		X	X	X	X							
2.8.3	X		X	X	X	X							
5.1.5		X	X	X	X								
5.1.7		X	X	X	X	X							
5.2.4		X	X	X	X								
5.2.5		X	X	X	X								
5.2.6		X	X	X	X								
5.2.7		X	X	X	X								
5.2.8		X	X	X	X								
5.3.1		X	X	X	X								

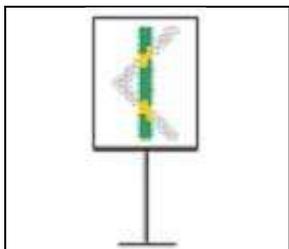
---

<b>5.3.2</b>		X	X	X	X								
<b>5.4.2</b>			X	X									
<b>5.5.7</b>		X	X	X									
<b>7.1.4</b>		X	X	X	X	X		X	X			X	X
<b>8.2.3</b>		X	X	X	X								

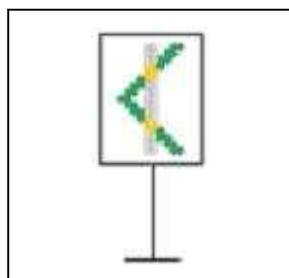
### 2.2.2. Feu de contrôle pour installation de passage à niveau

Dans certains cas, notamment lorsque le passage à niveau est précédé d'une halte, un feu de contrôle de rappel se trouve à proximité du passage à niveau concerné.

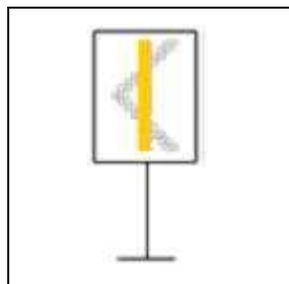
### 2.5.6 Signalisation des aiguilles talonnables



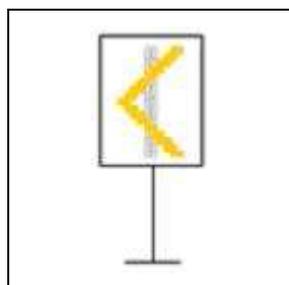
L'aiguille est positionnée pour la voie droite. Les LEDs vertes du signal d'aiguille indiquent que l'aiguille est aussi franchissable en venant de la voie déviée.



L'aiguille est positionnée pour la voie déviée. Les LEDs vertes du signal d'aiguille indiquent que l'aiguille est aussi franchissable en venant de la voie droite.



Ne peut être franchie qu'en venant de la voie droite.



Ne peut être franchie qu'en venant de la voie déviée.

### 2.5.7 Signaux limite de garage pour aiguilles et croisements.



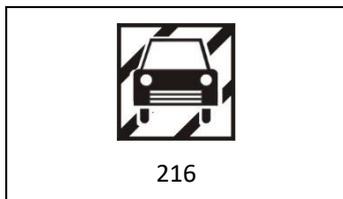
En plus du signal selon image 259, le signal limite de garage peut aussi consister en un clou rouge planté dans le bitume.

### 2.6.9 Indicateur de zone intermédiaire de sécurité

Dans les 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 ou la création de chemins piétonniers. Lorsque ce marquage fait défaut, le personnel concerné doit se renseigner auprès du gestionnaire d'infrastructure avant d'y effectuer des travaux sur et aux abords des voies.

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 ».

### 2.8.1 Zone pour les chemins de fer routiers sur le réseau *transN-215*



Marche à vue et vitesse maximale de 20 km/h. (sauf si vitesse inférieure prescrite).

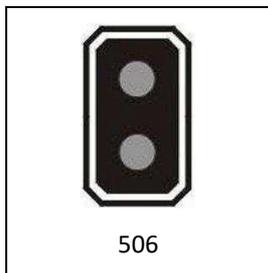
### 2.8.3 Passage à niveau

La voie pour dépôt musée (ANAT) est coupée par 2 passages à niveau ouverts aux trafics piétons et cyclistes.

En conséquence, les trains circuleront avec grande prudence marche à vue V/max 10 km/h avant le franchissement d'un chemin public. Une sentinelle munie d'un drapeau rouge se placera sur le chemin afin d'assurer l'entière sécurité des usagers routiers lors du passage d'un train.



### 5.1.5 Signaux principaux



Sur le réseau *transN-215*, ce signal principal est utilisé comme signal d'entrée ou de sortie. Il signifie :

- Eteint ou rouge : arrêt.
- Vert : voie libre.

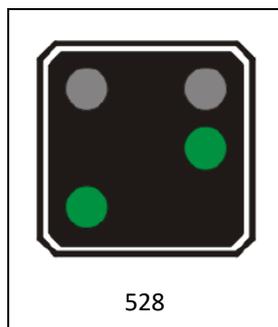
Concerne actuellement les signaux de sortie du dépôt de BLIT, les signaux d'entrée et de sortie de NELI et le signal de sortie de la voie 2 de NEPS.

### 5.1.7 Désignation des signaux

Sur le réseau *transN-215*, les lettres sont toujours attribuées géographiquement d'est en ouest :

- « A » est le signal d'entrée en arrivant de l'est.
- « B » est le signal de sortie vers l'est.
- « C » est le signal de sortie vers l'ouest.
- « D » est le signal d'entrée en arrivant de l'ouest.
- « T » est le signal de protection entre ALIT et CNLI.

## 5.2.4 Annonce de voie libre



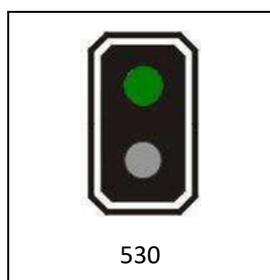
Image

Signification

annonce de voie libre (image 1\*)

Depuis le prochain signal,  
circulation à la vitesse maximale  
indiquée dans les tableaux de  
parcours.

## 5.2.5 Voie libre



Image

Signification

voie libre (image 1)

circulation à la vitesse maximale  
indiquée dans les tableaux de  
parcours.

### 5.2.6 Annonce de vitesse



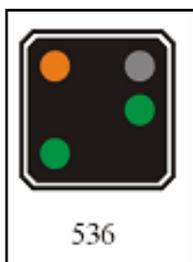
Image

Signification

annonce de vitesse 25 km/h  
(image 2\*)

Depuis la première aiguille qui suit le prochain signal, la vitesse maximale de 25 km/h doit être respectée.

Si une vitesse inférieure figure dans les tableaux de parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.



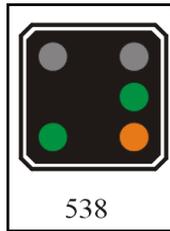
Image

Signification

annonce de vitesse 40 km/h  
(Image 3\*)

Depuis la première aiguille qui suit le prochain signal, la vitesse maximale de de 40 km/h doit être respectée.

Si une vitesse inférieure figure dans les tableaux de parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.



Image

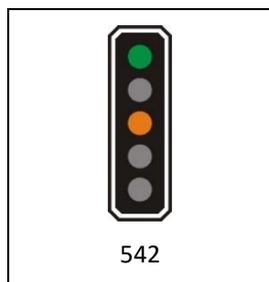
annonce de vitesse 60 km/h

(Image 5\*)

Signification

Depuis la première aiguille qui suit le prochain signal, la vitesse maximale de 60km/h doit être respectée.

### 5.2.7 Exécution de vitesse



Image

Signification

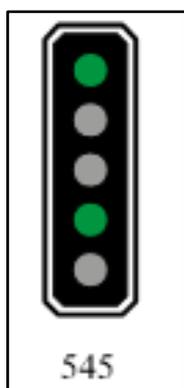
exécution de vitesse 25 km/h  
(image 2)

Depuis la première aiguille qui suit ce signal, la vitesse maximale à respecter est de 25 km/h.

Si une vitesse inférieure figure dans les tableaux de parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.

Exceptions :

- ALIT : Pour une sortie de la voie du dépôt musée (ANAT) en direction de BLIT : 10km/h
- ALIT : pour une entrée sur voie 1 en provenance de CNLI : 40km/h



Image

Signification

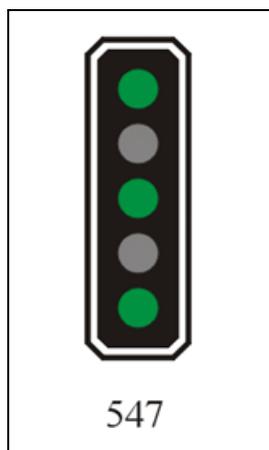
Exécution de vitesse 40 km/h  
(Image 3)

Depuis la première aiguille qui suit ce signal, la vitesse maximale de 40 km/h doit être respectée.

Si une vitesse inférieure figure dans les tableaux de parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.

Exceptions :

ALIT : pour une sortie de voie 1 en direction de CNLI : 50km/h



Image

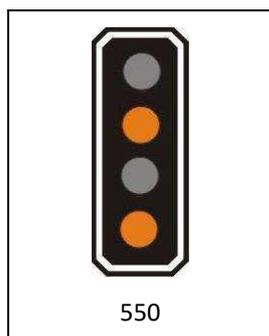
Signification

Exécution de vitesse 60 km/h

*(Image 5)*

Depuis la première aiguille qui suit ce signal, la vitesse maximale à respecter est de 60 km/h

### 5.2.8 Itinéraire court



Image

Signification

Itinéraire court (image 6)

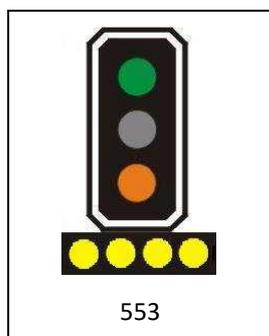
Depuis la première aiguille qui suit ce signal,  $v_{\max}$  10 km/h.

Si une vitesse inférieure est indiquée dans les tableaux des parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.

### 5.3 Signaux complémentaires

#### 5.3.1 Voie occupée

Ce signal se trouve sous le signal d'entrée et annonce la présence d'un obstacle sur le tronçon de voie qui suit.



Image

Signification

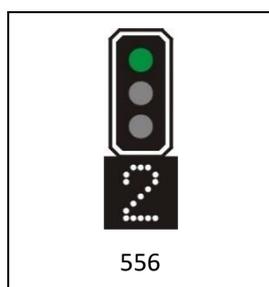
Voie occupée

Annonce la présence d'un obstacle sur le tronçon de voie qui suit.

Ordonne la marche à vue mais au maximum 20 km/h depuis l'aiguille d'entrée.

Éteint, ce signal n'a aucune signification.

#### 5.3.3 Tableau indicateur de voie



Image

Signification

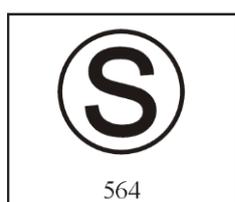
indicateur de numéro de voie

Les signaux principaux peuvent être complétés par des panneaux lumineux qui renseignent sur l'itinéraire dans la prochaine gare.

Le numéro 1 ou 2 allumé indique la voie de réception dans la gare suivante.

Eteint, ce signal n'a aucune signification.

#### 5.4.2 Panneau S pour annoncer l'absence de signal d'entrée



Image

Signification

absence de signal d'entrée

ce panneau se trouve à distance de freinage de la première aiguille d'une gare

## 5.5.7 Indicateur de point d'arrêt

Ce signal peut être soit une lettre « H » blanc peint sur le sol ou sur un panneau indicateur fixé sur un potelet.



Image

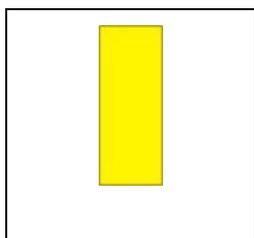
point d'arrêt

Signification

L'avant du train doit être arrêté à la hauteur de la lettre « H ».

Ce signal s'adresse à tous les trains voyageur qui doivent s'arrêter.

## 7.1.4 Signaux du sectionneur



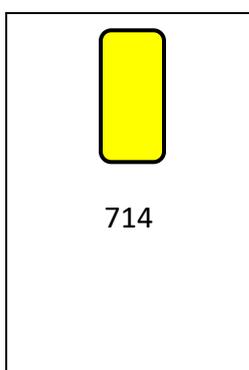
Image

sectionneur

Signification

il indique la position du sectionneur dans le sens de marche du train.

Au passage de ce signal, le MEC doit couper la traction pendant le franchissement du pantographe



Image

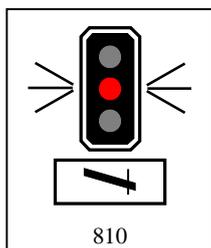
sectionnement

Signification

arrêt pour les véhicules circulant avec pantographe levé, lorsque la ligne de contact de la pleine voie est déclenchée.



### 8.2.3 Signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement



- Assentiment pour le franchissement d'un signal principal présentant un feu rouge clignotant et d'une installation de passage à niveau en dérangement.

Dans une gare avec signaux de groupe, l'autorisation de départ doit être demandée au chef circulation.



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.3	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.1.2		X	X	X	X	X		X	X				
5.2		X	X	X									
5.3.2		X	X	X	X								
5.3.6			X	X	X								
11.3			X	X	X								

**1.3 Langue**

Sur le réseau *transN-215*, la langue française est utilisée pour les transmissions verbales ainsi que pour les transmissions écrites.

### 5.1.2 Annonce

#### Compétence pour l'annonce

Le centre de gestion peut ordonner les annonces prévues au chiffre 5.1.2 du R 300.3.

La mise en marche de trains spéciaux, facultatifs et la suppression de trains doivent être communiquées par courrier électronique à la Production ferroviaire.

### 5.2 Documents pour le MEC

Les marches des trains ordinaires sont éditées sous forme écrite dans un horaire de service. Des horaires graphiques sont aussi édités. Les horaires de service et autres documents d'horaire sont remis au personnel selon les besoins.

### 5.3.2 Indications complémentaires pour les trains facultatifs et trains spéciaux

Les trains ordinaires circulent selon l'horaire de service sans qu'ils soient annoncés spécialement.

#### **Demande de mise en marche de trains spéciaux**

Toute demande de mise en marche d'un train spécial doit être préalablement faite au service de l'exploitation ou au CGT. Aucun train spécial ne peut être engagé sur la ligne sans l'assentiment préalable du centre de régulation qui ne donnera son accord que lorsque tout le personnel concerné aura été informé.

#### **Annonce de la circulation d'un train spécial**

La mise en marche de tout train spécial doit être annoncée au CGT au moins 15 minutes avant son départ.

### 5.3.6 Signes V, I et II sur les lignes avec block

#### 5.3.6.1 Règle 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.

#### 5.3.6.2 Utilisation

Sur le réseau *transN-215*, ces signes doivent être utilisés.

### 11.3 Annonces et relèves

#### 11.3.1 Annonce lors d'engagement de trains

Les MECs de locomotive qui engagent des trains sur la ligne (services du matin et engagement en cours de journée) doivent s'annoncer par téléphone au CC en indiquant le numéro de la composition qu'ils conduisent.

Le CGT lui transmet toutes les informations nécessaires.

#### 11.3.2 Relève de personnel

##### *Service continu :*

Lorsque le service est remis directement, le CC ou le MEC qui le transmet doit donner à son successeur toutes les indications nécessaires à la bonne marche des opérations ; il le renseignera par exemple sur les retards de trains, l'occupation des voies, la circulation de trains spéciaux, les faits particuliers, etc.



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.4	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1.5	X	X	X	X	X	X	X						
1.7.5	X	X	X	X		X	X						
2.2.2	X	X	X		X	X	X						
2.2.4	X	X	X		X	X	X						
2.8.1	X	X	X	X	X	X	X						
3.6.2	X	X	X	X	X	X	X						
4.2.2		X	X	X		X							
4.5.4		X	X	X	X	X							
5.3.4	X	X	X	X		X							
5.5.3	X	X	X	X	X	X		X	X				

**1.5 Limite des manœuvres sur le réseau ANAT**

La limite de circulation est située au droit du piquet d'isolation de l'aiguille AD

**1.7.5 Atteler et déatteler des véhicules en mouvement**

Les GTW ne doivent pas être attelés sauf pour remorquage (seulement par Techfer).

### 2.2.2 Demande

Le CMAN doit aviser le CClorsqu'un mouvement de manœuvre avec véhicules particuliers doit être exécuté.

### 2.2.4 Véhicules particuliers

Exemple : petits véhicules tels que chariots, chariots de soudage, lorry, petites ballastières, échelles de ligne.

Véhicules rail-route, comme par exemple les engins de manœuvre rail-route, Unimog, épareuse, pelleteuse, etc.

En cas de franchissement d'aiguille talonnable avec des véhicules particuliers légers il faut placer les aiguilles en bonne position et ne pas les talonner.

### 2.8.1 Point d'arrêt limite

A la gare de NELI les mouvements de manœuvre en direction de NPLI ne peuvent pas dépasser le dos du panneaux © (R 300.2, figure 564), au km 0.266, signalé par un signal d'arrêt de manœuvre (R 300.2, figure 304).



### 3.6.2 Vitesses maximales en gare

Sur la ligne transN-215 des vitesses maximales inférieures sont prescrite en gare de :

NELI: 10 km/h

BLIT: 15 km/h

Toutes les autres gares : 25km/h

Pour les véhicules particuliers : 10km/h sur les aiguilles.



#### 4.2.2 Prescription de freinage pour les mouvements de manœuvre en pleine voie

Les véhicules particuliers ne peuvent être admis que dans des mouvements de manœuvre en pleine voie.

S'ils ne sont pas équipés du frein à air, ils doivent être accouplés avec une barre d'attelage et dans ce cas-là, un seul véhicule est autorisé par mouvement de manœuvre et aucune charge remorquée supplémentaire n'est admise entre le véhicule moteur et le véhicule particulier ou derrière celui-ci.

Ces véhicules particuliers doivent être équipés d'un frein à main gardé surplace durant le mouvement de manœuvre.

Les véhicules particuliers non équipés d'un frein à main (exemple : échelle de ligne) ou si celui-ci n'est pas gardé surplace durant le mouvement de manœuvre, ne peuvent être admis que dans des mouvements de manœuvre sur voie interdite.

Le poids-frein du frein à main ne doit pas être pris en compte dans le calcul du rapport de freinage.

Les véhicules particuliers doivent être manœuvrés avec la plus grande prudence.

#### 4.5.4. Assentiment pour entrer en gare

Dans les gares télécommandées, si possible ouvrir le signal d'entrée pour entrer les mouvements de manœuvre en pleine voie. Le MEC est autorisé à passer en mode train sur le ZSI pour franchir ce signal. Le mouvement de manœuvre devra s'arrêter au plus tard devant le signal limite de point d'arrêt.

Si ce n'est pas possible, entrer le mouvement de manœuvre avec un parcours de manœuvre.



#### 5.3.4 Prescription de freinage pour les mouvements de manœuvre sur voie interdite

Les véhicules particuliers non équipés d'un frein à main (exemple : échelle de ligne) ou si celui-ci n'est pas gardé surplace durant le mouvement de manœuvre, ne peuvent être admis que dans des mouvements de manœuvre sur voie interdite.

Ils doivent être directement accouplée à un véhicule moteur au moyen de la barre d'attelage pour circuler sans frein à air. Aucune charge remorquée supplémentaire n'est admise entre le véhicule moteur et ces véhicules particuliers ou derrière ceux-ci.

Les véhicules particuliers doivent être manœuvrés avec la plus grande prudence.

#### 5.5.3 Franchir des aiguilles

Pour le franchissement des aiguilles sur les voies interdites les parcours sont demandés au CCpar le chef de manœuvre pour chaque franchissement d'aiguille.



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.5	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1.2.2		X	X	X	X								
1.3.1		X	X	X		X							
1.4.7		X	X	X	X								
3.1		X	X	X		X	X						
3.7.1		X	X	X									
3.7.4		X	X	X									
Com1		X	X	X		X	X						
Com2		X	X	X		X	X						

### 1.2.2 Conduite indirecte des trains

Pour des raisons techniques, les trains historiques peuvent circuler comme train en conduite indirecte entre les gares de NELI et de NPLI à la vitesse de 25 km/h au maximum à condition que le MEC 2 placé en tête du convoi soit constamment en liaison visuelle ou liaison phonique avec le MEC 1.

### 1.3.1 Généralités

Sur le réseau *transN-215*, les trains ne peuvent être formés que de la manière suivante :

Composition	Remarque
Be 4/8 n°31 à 35	

#### Véhicules historiques

Composition	Remarque
Be 4/4 n°504	
Be 2/4 n°44-45	
Be 2/2 n°73	
Be 2/2 + B2 n°143	
Be 2/2 + B2i 1	
Be 2/2 73 + B2 143 + B2i 1	La voiture B2i 1 ne peut en aucun cas être intercalée.

#### Véhicules de service

Composition	Remarque
Ge 2/2 n°601, arroseuse, chasse-neige	

Les caractéristiques de chacun des véhicules et de chacune des compositions autorisées figurent dans le tableau constituant l'annexe 2 du présent règlement

#### 1.4.7 Caractéristiques de ligne

- Les lignes de chemin de fer sont classées, du point de vue du poids par essieu et du poids par mètre courant.

Ligne	Poids maximal admissible par essieu	Poids maximal admissible par mètre
Ligne 215	13 t	2,5 t/m

- La limite de charge ne doit pas être dépassée.
- Les gares de départ et les gares de jonction avec les lignes entrant en considération veillent à ce que les conditions prescrites soient remplies.

**Attention :** Voie 1 NPLI (9.7t) / (1.8t/m) accessible uniquement avec les GTW et les véhicules de l'ANAT.

Pour les autres véhicules, faire une demande à Prodfer pour contrôle du poids maximal par essieu admis.



## 3.1 Tableau de freinage IIA, DE-OCF

Les poids-freins pour chacune des compositions autorisées sont indiquées dans l'annexe n°2.

Déclivité en ‰	Poids-freins en tonnes pour 100 tonnes de poids du train (y compris les véhicules moteurs) = rapports de freinage pour les vitesses de marche de																
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
Rampes selon chiffre 7																	
0	6	7	9	12	16	20	24	30	36	42	49	57	65	74	82	90	99
Pentes jusqu'à																	
5	9	11	13	16	20	23	28	34	39	46	53	61	69	78	87	96	106
10	12	14	16	19	22	26	31	37	43	50	58	66	74	83	93	103	113
15	16	18	20	23	26	31	35	42	47	55	63	71	79	89	100	(110)	
20	20	22	24	27	31	35	40	46	53	60	68	77	86	96	(107)		
25	25	26	29	31	35	40	45	52	58	66	74	83	92	(104)			
30	30	31	33	36	41	45	50	57	64	72	81	90	(100)				
35	35	36	39	42	46	51	57	64	70	79	87	(98)					
40	40	41	44	48	52	57	63	70	77	86	(95)	(105)					
45	45	47	49	53	58	63	69	77	84	(93)	(102)						
50	50	52	55	59	64	70	76	83	(91)	(100)	(110)						

### 3.7.1 Utilisation des catégories de freinage (catégorie de freinage normalisées)

- Les catégories de freinage à utiliser et les vitesses maximales s’y rapportant sont fixées pour chaque ligne dans le R 301.31 (RADN).
- Les catégories de freinage s’expriment en % et sont structurées comme suit :
- Ligne 215 BLIT – NELI
- Catégorie A

50	90	115	%
----	----	-----	---

- Si une valeur n'est pas atteinte après le calcul de freinage, on appliquera la valeur immédiatement inférieure.

### 3.7.4 Vitesses maximales, nombre maximal d’essieux

Des réductions de vitesses sont en outre à observer, en particulier pour :

- les trains spéciaux pour transports exceptionnels, selon les conditions du plan de transport.

## Complément 1

Effort de retenue minimal en kN

Poids du train [t]	Déclivité [‰]																	
	3	5	10	12	15	18	20	23	25	27	30	32	35	38	40	43	45	50
25	2	2	4	5	6	7	7	8	9	10	11	11	13	14	14	15	16	18
50	3	4	7	9	11	13	14	16	18	19	21	22	25	27	28	30	31	35
75	5	6	11	13	16	19	21	24	26	28	31	33	37	40	42	45	47	52
100	6	8	14	17	21	25	28	32	35	38	42	44	49	53	55	60	62	69
125	7	10	18	21	26	31	35	40	43	47	52	55	61	66	69	74	78	86
150	9	12	21	25	31	38	42	48	52	56	62	66	73	79	83	89	93	104



## Complément 2

## Etat du matériel roulant

Véhicules		Capacité (Pers.)	Longueur hors tout (m)	Tare (t)	Charge- ment (t)	Poids total (t)	Poids-frein (t)	Poids- frein à main (t)	Poids frein particulier (t)	frein d'immobi- lisation (kN)	Type de freins	Vitesse max.
Série	N°											
<i>GTW</i>												
Be 4/8	31-35	259	37.324	47.3	18.1	65.4	95.9			61.1	mr-p-e-r	80
<i>Service</i>												
Echelle	635		2.71	0.6	0.2	0.8					mv	50
Dumper rail-route 102		2	6.27	8	6.5	14.5	10			12	h	20
Pelle-rétro rail-route		1	4.86	12	0.8	13	9			10	h	16
<i>Historique</i>												
Be 2/2	73	50	9.20	10.9	2.5	13.4	E=5t*	7		7	mv-e-r	45
Be 2/4	45	73	12.50	15.3	3.6	18.9					mv-e-ac	50
Be 4/4	504	105	18.38	24	7.3	31.3	29				mr-e-ac-r	75
B2	143	50	8.50	4.4	2.5	6.9		2.5	2.5	2,5	mv-e-r-p	45
B2i	1	30	5.55	1.9	1.5	3.4		1.2	1.2	1,2	mv-e-p	45
<i>Service</i>												
Ge 2/2	601		6.80	10.5	0.0	10.5				7	mv-e	40

## Désignation des freins

- mr = frein à main à action pneumatique (ressort)
- mv = frein à main à action manuelle (vis)
- e = frein électrique
- r = frein magnétique sur rail
- p = frein pneumatique voyageur
- h = hydraulique
- \* = décision d'autorisation d'exploiter du 25.08.1994

## Composition – Caractéristiques – Bulletin de charge permanent

Composition	Poids total [t]	Poids-frein [t]	Rapport de freinage [%]	Vitesse max. [km/h]
Be 4/8	65.4	95.9	145	80
Be 2/2	13.4	12	89	45
Be 2/2 + B2	20.3	12	59	45
Be 2/2 + B2i	16.8	12	71	45
Be 2/2 + B2 + B2i	23.7	12	50	40
Be 2/4	18.9			50
Be 4/4	31.3	29	93	75
Ge 2/2	10.5	10.5	100	30

## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.6	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1.1.2		X	X		X								
2.1.1		X	X	X									
3.4		X	X	X	X								
3.5.1		X	X	X	X								
3.5.2		X	X	X	X								
3.5.3		X	X	X	X								
4.2.4		X	X	X	X								
4.3		X	X	X	X								
4.4			X	X	X								
4.6		X	X	X									
4.9		X	X										
5.1.2		X	X	X	X								
5.2.3		X	X	X	X								
5.4.2		X	X	X	X								

DE PCT R 300.6	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
6.3		X	X	X	X								
6.4.1		X	X	X	X								
6.5.1		X	X	X	X								
6.5.2		X	X	X	X								

### 1.1.2 Contrôle de l'itinéraire

En exploitation normal, la mise à voie libre des signaux principaux de sortie est commandée par le MEC via le THF11 ; dans certains cas, la mise à voie libre du signal de sortie est commandée par le passage du train sur un contact de rail.

Pour les entrées et sorties du dépôt musée (ANAT) la gare d'ALIT doit être mise en télécommande manuelle.

Pour la circulation des trains ANAT, dans les gares de BLIT, de NELI et de NPLI, c'est le MEC 2 qui se charge de la mise à voie libre des signaux au coffret de commande.

#### Position des aiguilles

Dans toutes les gares, les aiguilles sont positionnées, en règle générale, comme suit :

- Les aiguilles situées sur les voies de circulation des trains doivent être disposées pour la voie directe ou, dans le cas d'aiguilles talonnables de sortie, pour la voie usuelle.

#### Mise à voie libre manuelle des signaux de sortie et des signaux d'entrée.

La mise à voie libre des signaux principaux peut être commandée manuellement à partir du coffret de commande dont sont équipées toutes les gares par un CC catégorie A sur ordre formel d'un CC de catégorie B.

#### Itinéraires pour arrêt à Neuchâtel Evole

Après avoir établi l'itinéraire de sortie à la gare de NPLI ou de NEPS, il faut presser la touche « VL usuelle avec critère / blocage sortie Evole » au THF11 ou presser la touche « blocage sortie Evole » au coffret pour empêcher l'établissement de l'itinéraire de sortie à NELI.



### 2.1.1 Diminution de vitesse

Sur le réseau *transN-215*, le seuil de vitesse s'applique à la première aiguille.

Pour dépôt musée ANAT : seuil de vitesse se situe à l'aiguille AD (10km/h)



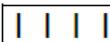
### 3.4 Prêt commercial

Lors de croisements de trains dans une gare sans accès dénivelé aux quais, le temps d'arrêt doit être prolongé si l'accès des voyageurs au second train est entravé.

#### 3.5.1 Principe

Dans les cas où il l'estime nécessaire, notamment pour respecter des correspondances, le CC peut ordonner à un train de ne quitter une gare que lorsqu'il en aura donné l'autorisation.

#### 3.5.2 Départ autorisé sur la base de l'affichage ZSI

Le MEC peut partir, pour autant que l'écran ZSI affiche l'annonce suivante : ou Libération par la   boucle ou après s'être libéré manuellement, après l'ouverture du signal.

La Vmax est 25 km/h et il faut s'attendre à l'image arrêt au prochain signal.

#### 3.5.3 Obtention de la sortie

Le MEC du train demande la sortie depuis la cabine de pilotage (dans certains cas c'est au franchissement d'un détecteur de voie que s'obtient la sortie).

Pour les trains au départ de dépôt-musée (ANAT), le MEC 1 doit s'annoncer aux CGT pour demander l'établissement de la sortie. Le CGT établit la sortie avec la télécommande en commande manuelle.

##### 3.5.3.1 Circulation des trains ANAT

Dessertes des gares en commande locale à BLIT, NELI et NPLI, par le personnel ANAT. Desserte des gares télécommandées de ALIT, CNLI, ALIT et NEPS par CGT transN.

En cas de manœuvre à NELI le personnel ANAT doit presser la touche « blocage sortie Evole » dans les coffrets de NEPS ou de NPLI avant le départ.



#### 4.2.4 Délai d'annonce

Le délai d'annonce pour la pose des signaux de ralentissement est de 24h avant la pose des signaux sur le réseau *transN-215*.

Les services concernés des entreprises de transport ferroviaire et les services spécialisés internes sont responsables d'en aviser leurs MECs de locomotive dans ce délai.

#### 4.3 Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés

Rame automotrice GTW : Pas de circulation possible avec pantographe abaissé.

#### 4.4 Exploitation des chemins de fer routiers

Lors de circulation des trains ANAT le personnel ANAT prendra soin de retirer la barrière située entre la voie transN et la voie ANAT avant chaque mouvement d'entrée et de sortie du dépôt musée.

Deux passages à niveau non gardés traversent le site du dépôt-musée. Dans l'ensemble de celui-ci, la zone tramway est applicable (marche à vue) Vmax. 10 km/h.

#### 4.6 Arrêt facultatif

Il faut s'arrêter lorsque :

- Des véhicules sans équipement de sonorisation ou dont l'équipement est défectueux.
- Des véhicules sans dispositif de demande d'arrêt sont classés dans le train.

#### 4.9 Installations de passage à niveau surveillées avec déclenchement à commande temporelle

En cas d'arrêt ou de circulation ralentie entre le point d'enclenchement et l'installation de passage à niveau pour les installations de passage à niveau surveillées avec déclenchement à commande temporelle, le MEC doit s'attendre à trouver le passage à niveau en dérangement.

Il faut appliquer la procédure « franchissement d'une installation de passage à niveau surveillée en dérangement » selon PCT 300.9 ch 7.1.3



### 5.1.2 Entrées simultanées

Des trains en provenance de directions opposées peuvent entrer simultanément en gare. Dans la mesure où les installations de sécurité le permettent, les entrées simultanées sont indiquées aux MECs de locomotive par le signal pour entrer dans une gare sans accès dénivelé aux quais. Le signe se trouve dans le tableau de parcours.

Lors des croisements réguliers ou spéciaux, les MECs de locomotive doivent s'attendre à ce que des voyageurs traversent les voies. En outre, le MEC du train arrivant sur la voie la plus éloignée du bâtiment voyageur et voyant arriver le train croiseur n'ouvrira pas ses portes avant que l'autre train soit immobilisé en gare.

**A CNLI**, sur voie 2 le MEC attend que la tête du train croiseur ait atteint le point d'arrêt pour l'ouverture des portes.

### 5.2.3 Point d'arrêt usuel

Les trains doivent s'arrêter avec l'avant à la hauteur du signal de point d'arrêt « H » (selon fig. 577, 578 du R 300.2), le cas échéant à la hauteur de l'indicateur de point d'arrêt pour signal de groupe (fig. 560, 561, 561a, 561b du R 300.2).

### 5.4.2 Conditions pour une entrée sur voie occupée sur un tronçon équipé de la signalisation extérieure

A hauteur du seuil de vitesse, il faut circuler en marche à vue, la vitesse ne doit pas excéder 20 km/h au maximum.



### 6.3 Trains dont le véhicule moteur n'est pas équipé du dispositif d'arrêt automatique des trains

#### 6.3.1 Genre

Les trains tractés par les motrices historiques sont soumis à des conditions particulières décrites ci-dessous.

#### 6.3.2 Principe

Ces trains doivent répondre en tous points aux dispositions du présent règlement.

De plus, ils doivent répondre aux dispositions présentées dans les sections suivantes.

#### 6.3.3 Accompagnement

Accompagnement permanent par le MEC 2 dont une des tâches est de s'occuper des coffrets de commande, notamment de s'assurer de l'image des signaux ; cet agent reste continuellement en contact avec le MEC 1, il connaît parfaitement le fonctionnement des installations de block et la manipulation des coffrets de commande ainsi que la circulation des trains.

#### 6.3.5 Mise à voie libre des signaux de sortie

Pour les trains sans THF11, la mise à voie libre des signaux de sortie doit obligatoirement s'effectuer manuellement dans les gares sans TC (BLIT, NELI et NPLI) (exception : NELI si passage).

#### 6.3.6 Départ

Le départ des gares n'a lieu qu'après consultation réciproque entre le MEC 1 et le MEC 2.

#### 6.3.7 Responsabilité

Les MECs 1 et 2 sont co-responsables du respect de la signalisation.

#### 6.3.8 Liaison avec CGT

Le train sera équipé d'un téléphone GSM fixe ; il sera en contact avec le centre de régulation.

#### 6.4.1 Définition

Lorsqu'un train est en détresse, les cas suivants peuvent se produire :

- **Immobilisation** du train sur place et attente d'un train de secours  
Lorsqu'un train se trouve immobilisé sur un tronçon, la section restera bloquée.
- **Rebroussement** jusqu'à la station précédente

Lorsqu'un train en détresse doit refouler jusqu'à la station précédente, l'entrée en gare n'est possible qu'après entente avec le CC. Le train circulera en mouvement de manœuvre en pleine voie. La section restera bloquée.

- **Abandon** sur place d'une partie du train et poursuite de la marche avec le véhicule moteur jusqu'à la prochaine station

Lorsqu'une partie du train doit être abandonnée sur place, il y a lieu d'abord d'assurer les véhicules contre le risque de dérive et de les couvrir de part et d'autre au moyen de cibles d'arrêt.

Le véhicule moteur qui poursuit sa route doit s'arrêter devant le détecteur de voie procédant au déblocage du canton ou de la section de block, afin d'éviter le déblocage du tronçon.

Il ne sera autorisé à franchir ce détecteur de voie que si le CC a confirmé que la protection et la couverture du tronçon considéré sont réalisées.

#### 6.5.1 En direction d'une section de block bloquée

Lorsqu'un train de secours doit pénétrer dans une section de block occupée par un train en détresse, il circule comme mouvement de manœuvre en pleine voie et en marche à vue ; le signal de sortie est franchi à l'arrêt.

#### 6.5.2 En direction d'une section de block débloquée

Lorsque le tronçon sur lequel une partie du train est restée en détresse a été débloqué, et pour autant que le train de secours puisse poursuivre sa marche jusqu'à la prochaine station, il faudra mettre à voie libre le signal de sortie, utiliser le block et circuler à vue jusqu'à l'endroit considéré.

## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.8	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
2.2.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.2.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

### 2.2.1 Travaux auprès des véhicules

Pour accoupler des véhicules, on ne peut s'introduire entre eux que lorsqu'ils sont immobiles et qu'ils sont à un mètre au minimum l'un de l'autre. Si la situation empêche cette manière de procéder (par exemple quais hauts, absence de zone d'attente sûre ou trottoirs), il faut respecter les distances de sécurité prescrites.

Lorsque l'attelage a lieu sur un appareil de voie ou dans une courbe à faible rayon, il faut attendre que les tampons, respectivement l'attelage, se touchent et que les véhicules soient immobiles avant de s'introduire.

Il est interdit de raccorder ou de découpler les conduites électriques (attelage automatique) sans s'être assuré au préalable de leur déclenchement auprès du MEC.

Si, pour lever un dérangement, on doit se rendre entre ou sous des véhicules d'un train prêt au départ ou d'un mouvement de manœuvre sur le point de se déplacer, il faut aviser préalablement le MEC du train ou du mouvement de manœuvre. Il faut aussi lui annoncer la fin de l'intervention.

### 2.2.2 Accompagnement sur ou dans un véhicule

Il est interdit de sauter sur ou d'un véhicule en marche.

Il est permis de monter ou de descendre d'un véhicule circulant à la vitesse d'un homme au pas pour autant que cela puisse se faire sans danger.

Il faut toujours descendre d'un véhicule en marche en se tenant dans la direction du mouvement et en prenant garde aux obstacles éventuels.

## 2.4 Port des équipements de protection individuels

Domaine/activité		Equipements de protection				
						
Abord des voies	Travaux, présence et rondes de surveillance sur des chantiers					
	Interventions en dehors des chantiers et franchissement de voies					
Zone publique						
Mise à la terre de lignes de contact						
Manoeuvre						
Accompagnement sur les plates-formes et les wagons ouverts						



Recommandé



Obligatoire



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.9	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.1	X	X	X		X								
2.1.6	X	X	X		X								
2.4.3		X	X	X	X								
3.1.1		X	X	X	X								
3.2		X	X		X								
4.5	X	X	X	X	X								
4.6	X	X	X	X	X	X							
7.1.2	X	X	X	X	X	X							
7.1.3	X	X	X	X	X	X							
7.1.4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10.2		X	X	X	X								
11.1	X	X	X	X	X	X	X						
11.3	X	X	X	X	X	X	X						
11.3.1	X	X	X	X	X	X	X						
11.3.5	X	X	X	X	X								
12.1	X	X	X	X	X								
12.3.4		X	X	X									
14.1	X	X	X	X	X	X							
14.8	X	X	X	X	X								
14.9	X	X	X	X	X								

## 1 Généralités

Sur le réseau *transN-215*, le MEC (CC catégorie A) peut exceptionnellement exécuter des manipulations nécessaires aux coffrets sur ordre formel du CC(CC catégorie B).

## 2.1 Vérifications et mesures de sécurité

Le MEC annonce au CC les dérangements aux signaux des gares de BLIT, NELI et NPLI. (Gares en télésurveillance)

### 2.1.6 S'assurer que le dernier convoi a quitté le tronçon en dérangement

Protocoler le dernier train qui a circulé sur le tronçon en dérangement :

- Déterminer l'emplacement effectif de chaque convoi en circulation sur la ligne. Au moyen du block de ligne ou en contactant les MECs pour les gares de BLIT, NELI et NPLI. (Gares en télésurveillance). Au besoin les arrêter.

Tant que la situation des trains ne peut pas être clairement déterminée, aucune intervention n'est autorisée dans les installations de sécurité et aucun train ne peut être expédié sur le tronçon en dérangement.

#### Le block n'est pas en position normale

Tant que le block n'est pas en position normale, la procédure de détermination de l'état libre du tronçon perturbé doit être appliquée pour tous les trains devant franchir un signal de sortie ou de block en position d'arrêt.

### 2.4.3 Signal auxiliaire, franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt et signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement.

En cas d'entrée au moyen du signal auxiliaire, de l'ordre à protocoler franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt ou d'un signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement dans une gare désignée par le signe  dans le RADN, le MEC circule de lui-même en marche à vue. La vitesse maximale à respecter est de 25 km/h, et de 20 km/h depuis le début du quai jusqu'à la fin du quai.



### 3.1.1 Le signal d'entrée ne se met pas à voie libre

#### Procédure

Le CC détermine la raison pour laquelle le signal d'entrée est à l'arrêt. Lorsqu'il a acquis la certitude que c'est un dérangement et qu'il n'y a pas de mouvement de manœuvre dans la gare concernée, il ordonne au MEC de franchir le signal à l'arrêt au moyen de l'ordre 1 à protocoler. Si le train entre dans une gare munie d'un coffret de commande sans télécommande, permettant de commuter en régime manuel ou en régime de verrouillage des signaux d'entrée, le CC demandera au MEC de vérifier le régime du coffret et au besoin de le mettre en régime automatique si les conditions sont remplies.

#### Intervention dans les installations

Avant de reprendre une desserte locale d'une gare, il faut préalablement demander l'autorisation au centre de régulation du trafic qui détient la gestion de la gare.

### 3.2 Le signal principal reste à voie libre

Sur le réseau *transN-215*, dans les gares de BLIT, NELI et NPLI. (Gares en télésurveillance), le CC n'a aucun moyen d'intervention, il peut déléguer cette tâche à un MEC (CC A) ou au collaborateur des installations de sécurité.



## 4.5 Le contrôle de l'aiguille manque

### 4.5.1 Généralités

La position de fin de course des aiguilles est contrôlée électriquement.

En l'absence du contrôle électrique, les signaux y relatifs ne peuvent pas être mis à voie libre.

Le CC doit aviser immédiatement le service technique.

### 4.5.2 Protéger

Si le contrôle électrique d'une aiguille manque, elle doit être protégée par le CC pour ne pas être manœuvrée intempestivement.

Le franchissement d'aiguille sans contrôle est interdit de manière générale.

### 4.5.3 Exception

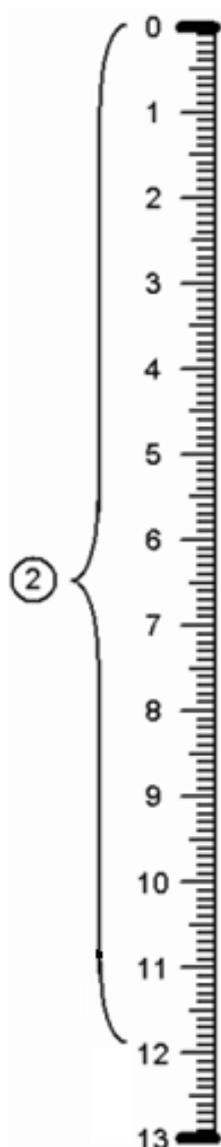
Si le dérangement ne peut pas être levé sur place, le service technique annule l'aiguille dans la position convenue et en informe le CC par un avis à protocoler. L'aiguille peut ensuite être franchie en marche à vue.

## 4.6 Contrôle de l'aiguille talonnée

Le contrôle mécanique sur place d'une aiguille talonnée doit être effectué par les services techniques compétents.

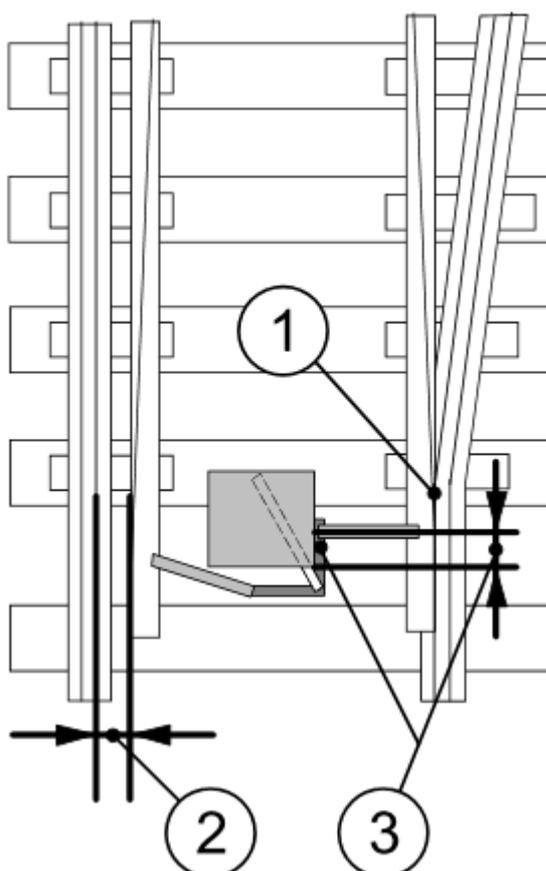
Si toutefois, ce contrôle mécanique ne peut pas être effectué dans des délais raisonnables par les services techniques compétents, il est permis de la franchir à la vitesse maximale de 10 km/h sur le réseau *transN-215* pour autant que l'aiguille ait été contrôlée dans les deux positions par du personnel lié à la circulation ferroviaire et que ce contrôle n'ait pas relevé de dommages mécaniques. Le CC doit prescrire la réduction de vitesse au MEC par l'ordre 5 du formulaire d'ordre. La situation peut être rétablie à l'appareil d'enclenchement. Par ailleurs, si le contrôle de fin de course de l'aiguille talonnée manque après avoir pris les mesures appropriées, il ne faut plus la franchir et attendre le service IS.

## Aiguille avec appareil de calage

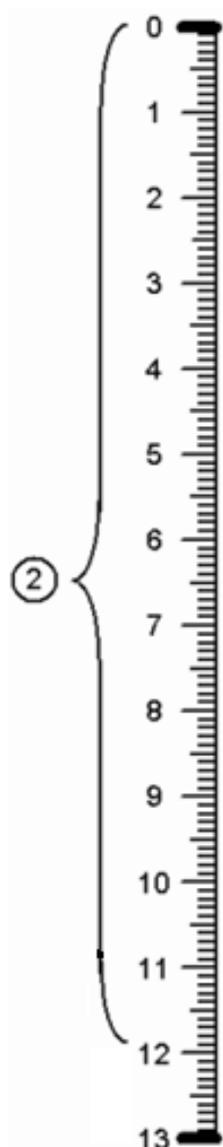


Dans les deux positions finales, il faut contrôler que

- les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées
- la lame plaquée s'appuie parfaitement ①
- l'écartement de la lame ouverte soit d'au moins 120 mm ②
- le bras de calage de la lame qui appuie s'engage complètement dans le corps de calage ③
- le bras de calage ne soit ni tordu ou cassé.

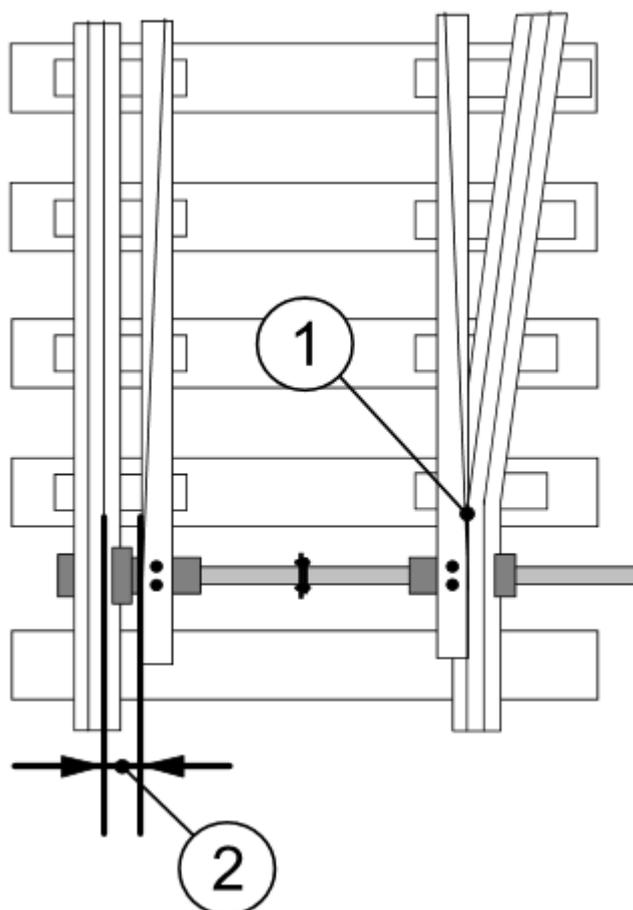


## Aiguille avec verrouillage à cliquet



Dans les deux positions finales, il faut contrôler que

- les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées
- la lame plaquée s'appuie parfaitement ①
- l'écartement de la lame ouverte soit d'au moins 120 mm ②
- le bras de verrouillage ne soit pas endommagé





### 7.1.2 Installation de passage à niveau surveillée en dérangement

Si l'assentiment pour franchir est transmis au moyen d'un signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement, il convient d'appliquer les dispositions pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement. La vitesse maximale est de 60 km/h jusqu'au dernier passage à niveau en dérangement de l'installation de passage à niveau surveillée. Indépendamment de cette prescription, il convient de respecter une vitesse maximale de 25 km/h sur les aiguilles en gare.

Les passages à niveau des Chézards et l'entrée d'Auvernier peuvent être enclenchés par l'occupation du train sur les boucles inductives disposées dans la voie de part et d'autre du passage.

### 7.1.3 Franchissement d'une installation de passage à niveau surveillée en dérangement

Lorsque le MEC d'un train doit franchir un passage à niveau dont les installations automatiques ne fonctionnent pas, les règles suivantes sont applicables :

- demander d'abaisser les barrières des PN au CGT transN,
- si aucun moyen technique ne permet l'enclenchement de l'installation, franchissement du PN selon PCT 300.9, ch. 7.

### 7.1.3.1 Principe

Le CC doit aviser le MEC comme suit :

- le CC prescrit au MEC, l'ordre 8 à protocoler :
  - Franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement
  - $V_{\max}$  60 km/h dès la gare, halte ou signal principal précédant, jusqu'au passage à niveau en dérangement 1)

ou

- au moyen du signal auxiliaire ou
- au moyen du signal principal pour installations de passage à niveau en dérangement ( en cas de signal de groupe, assentiment pour circuler à demander au chef circulation).

Si le MEC constate qu'une installation de passage à niveau est en dérangement et qu'il n'a pas été avisé, il doit s'arrêter et annoncer le dérangement au CC.

### 7.1.4 Avis avec une surveillance sur place

La surveillance des passages à niveau sur place n'est pas autorisée sur le réseau transN 215.

## 10.2 Dérangement aux équipements de voies du contrôle de la marche des trains

En cas de dysfonctionnement d'un groupe de balises, le MEC avise le CGT qui alarme le piquet IS.

Si le CGT est informé du dérangement, il informe les autres MECs et le piquet IS.



### 11.1 Principe

Le service technique décide de cas en cas la procédure pour rapatrier le véhicule présentant une irrégularité.

### 11.3 Portes latérales avariées

Lorsqu'une porte latérale d'une GTW doit être paralysée, il faut condamner les deux portes latérales de la plate-forme.

Les portes latérales défectueuses fermées doivent être signalées comme telles à l'aide d'un autocollant « Porte inutilisable » ou « Porte défectueuse ».

#### 11.3.1 Portes extérieures, parois latérales ouvertes

Lorsque le MEC constate que des portes latérales de son train sont ouvertes, il met tout en œuvre pour les fermer immédiatement. Au besoin, il y a lieu d'arrêter le train.

#### 11.3.5 Défaillance du sifflet de locomotive

Si le sifflet de locomotive est inutilisable, le mécanicien de locomotive doit circuler en *marche à vue*.



## 12.1 Dérangement aux freins

### 12.1.1 Mesures immédiates

Si le frein devient inutilisable en cours de route ou si le MEC constate pendant la marche une efficacité insuffisante des freins, il faut arrêter le train au plus vite, au besoin au moyen du bouton d'urgence (champignon rouge).

#### 12.1.4.1 Dérangement au frein à air

Lorsque les freins automatiques sont paralysés, on considère la capacité de freinage réduite comme suit :

Véhicule	N°	Freins isolés	Réduction
Be 4/8	31-35	1 bogie	1/4

#### 12.3.4 Poursuite de la marche avec un véhicule non freiné en queue de train

Lorsque les voitures B2 et/ou B2i sont incorporées dans un convoi, le frein à main sera desservi et leur poids-frein pris en compte dans le calcul du rapport de freinage.

La vitesse sera limitée à 40km/h

La catégorie adoptée sera

50	75	90	%
----	----	----	---

La charge maximale sera limitée dans le cas à 4 essieux



#### 14.1 Comportement du MEC qui aperçoit le signal d'alerte ou en cas d'appel d'urgence confus

Sur le réseau *transN-215*, le MEC doit s'arrêter immédiatement et prendre connaissance de la situation.

#### 14.8 Mesures pour protéger le lieu de l'accident

Dès que le CC a connaissance d'un accident, il prend toutes les mesures pour faire s'arrêter un train qui circulerait en direction des lieux du sinistre.

Si le service voyageur nécessite la circulation du train jusque dans la gare où l'accident a eu lieu, il prescrira par téléphone la marche à vue au moyen de l'ordre 6 et l'arrêt au premier endroit approprié le plus éloigné des lieux du sinistre.

Si un train doit passer sur les lieux de l'accident, le CC prescrira par téléphone la marche à vue au moyen de l'ordre 6 ; en outre, le MEC du train sera informé de la nature de l'événement.

Le transport des voyageurs sera assuré par des moyens routiers sur la portion de la ligne affectée par un accident, de manière à ce qu'aucun train ordinaire ne circule à proximité des lieux de l'accident.

#### 14.9 Libération du lieu de l'accident et des véhicules

L'autorité de poursuite pénale compétente décide à quel moment le lieu de l'accident est libéré pour la reprise de l'exploitation ainsi que de la remise à disposition des véhicules et des objets.



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.10	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1		X	X	X	X	X		X	X				

## 1 Formulaire d'ordre points 5 et 6 pour GI

Le FO « GI » points 5 et 6 est mis à la disposition exclusive des chefs-circulation.

L'intégralité de la flotte de véhicules dotés de cabines de conduite de l'entreprise ferroviaire est dotée exclusivement de FO « ETF ».

Quelles que soient les circonstances (lieu, situation d'exploitation, période, heure etc.), l'utilisateur emploie exclusivement le FO qui lui est réservé.

Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere	<b>Sammelformular Befehle</b> <b>Formulaire d'ordres</b> <b>Formulario d'ordini</b>	<b>(Befehle 1-4)</b> <b>(Ordres 1-4)</b> <b>(Ordini 1-4)</b>
---	---	--

<b>A</b> Zug / RaBe Nr. Train / Mvt. de man. no Treno / Mov. man. No	<b>B</b> Datum (tt-mm-jj) Date (jj-mm-aa) Data (gg-mm-aa)	<b>C</b> Ort des Fahrdienstleiters Lieu du chef-circulation Luogo del capomovimento	<b>D</b> Ort des Zuges / der RaBe Lieu du train / Mvt. de man. Luogo del treno / Mov. man.

---

**1** Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder an Halt zeigenden Signalen  
 Franchissement de la fin de l'autorisation de circuler CAB ou de signaux présentant l'image d'arrêt  
 Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB o di segnali su posizione di fermata

<b>1.10</b> km / Signal / von km / signal / de km / segnale / da	<b>1.11</b> km / Signal / in / von / bis km / signal / à / de / à km / segnale / a / da / a	<b>1.12</b> km / Signal / bis km / signal / à km / segnale / a

---

**2** Zustimmung zur Weiterfahrt nach TRIP  
 Assentiment pour circuler après TRIP  
 Consenso per la corsa dopo TRIP

<input type="checkbox"/> <b>2.10</b> Start wählen und wenn keine Fahrerlaubnis vorliegt, in SR starten Sélectionner start et s'il n'y a pas d'assentiment, partir en mode SR Selezionare start e se non esiste un consenso, partire in modo SR	<input type="checkbox"/> <b>2.11</b> SH wählen Sélectionner SH Selezionare SH
--	---

---

**4** Aufhebung eines protokollpflichtigen Befehls  
 Suppression d'un ordre transmis par un ordre à protocoler  
 Soppressione di un ordine trasmesso con obbligo di protocollo

<input type="checkbox"/> <b>4.10</b> Befehl mit eindeutiger Identifikation Ordre avec identification unique Ordine con identificazione unica		wird aufgehoben est supprimé è soppresso
	<b>4.11</b> eindeutige Identifikation (Felder A, B, C und O des ursprünglichen Befehls) Identification unique (cases A, B, C et O de l'ordre initial) Identificazione unica (caselle A, B, C e O dell'ordine iniziale)	

---

**1-4.90** Zusätzliche Anordnungen  
 Dispositions supplémentaires  
 Disposizioni supplementari

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**1-4.91** freier Text / texte libre / testo libero

---

			A/B/C/O
<b>M</b> Lokführer Mécanicien Macchinista	<b>N</b> Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento	<b>O</b> Zeit Heure Ora	<b>E</b> Eindeutige Identifikation Identification unique Identificazione unica

Schweizerische Eisenbahnen  
Chemins de fer suisses  
Ferrovie svizzere

Sammelformular Befehle  
Formulaire d'ordres  
Formulario d'ordini

(Befehle 5-6)  
(Ordres 5-6)  
(Ordini 5-6)

<b>A</b> Zug / RaBe Nr. Train / Mvt. de man. no Treno / Mov. man. No	<b>B</b> Datum (tt-mm-jj) Date (jj-mm-aa) Data (gg-mm-aa)	<b>C</b> Ort des Fahrdienstleiters Lieu du chef-circulation Luogo del capomovimento	<b>D</b> Ort des Zuges / der RaBe Lieu du train / Mvt. de man. Luogo del treno / Mov. man.

**5** Verminderung der Geschwindigkeit  
Réduction de vitesse  
Riduzione della velocità

**5.30**  $v_{max}$

**5.31** km/h

Zwischen / in  und  auf   
entre / à fra / a **5.32** Bahnhof / km / Signal **5.33** Bahnhof / km / Signal **5.39** Gleis / Voie / Binario  
Gare / km / Signal Gare / km / Signal  
Stazione / km / Segnale Stazione / km / Segnale

Von  bis   ja  
De  à  **5.37** oui  
Da  a  **5.36** Bahnhof / km / Signal **5.38** nein  
Gare / km / Signal Gare / km / Signal non  
Stazione / km / Segnale Stazione / km / Segnale no

**5.45** Strecke prüfen, Gründe: Examiner voie, raisons: Esaminare binario, motivi:

**5.46** freier Text / texte libre / testo libero

**6** Fahren mit Fahrt auf Sicht  
Parcourir en marche à vue  
Percorrere con corsa a vista

**6.10** Fahrt auf Sicht  
Marche à vue  
Corsa a vista

Zwischen / in  und  auf   
entre / à fra / a **6.11** Bahnhof / Gare / Stazione **6.12** Bahnhof / Gare / Stazione **6.13** Gleis / Strecke  
Voie / Pleine voie  
Binario / Tratta

Von  bis   
De  à   
Da  a   
**6.14** km / Signal / Segnale **6.15** km / Signal / Segnale

**6.45** Strecke prüfen, Gründe: Examiner voie, raisons: Esaminare binario, motivi:

**6.46** freier Text / texte libre / testo libero

**5-6.90** Zusätzliche Anordnungen  
Dispositions supplémentaires  
Disposizioni supplementari

«Zustimmung zur Fahrt erfolgt mit:  
Assentiment pour circuler transmis avec:  
Consenso per la corsa trasmessa con: ..... »

**5-6.91** freier Text / texte libre / testo libero

<b>M</b> Lokführer Mécanicien Macchinista	<b>N</b> Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento	<b>O</b> Zeit Heure Ora	<b>E</b> Eindeutige Identifikation Identification unique Identificazione unica
---	--	-------------------------------	--

**transN** Avis concernant les installations de sécurité ferroviaires  
Transport public suisse
Version 1.0  
Mars 2020

Ligne : \_\_\_\_\_ Avis N° : \_\_\_\_\_  
 Gare / Tronçon : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_  
 Voie/pleine voie n° : \_\_\_\_\_ Heure : \_\_\_\_\_  
 Installation concernée : \_\_\_\_\_

Commettant : Nom / Prénom : \_\_\_\_\_  
 Service spécialisé : \_\_\_\_\_

Valable de :  Tout de suite  Après train : \_\_\_\_\_  
 Date / Heure : \_\_\_\_\_

Intervention sur l'installation Type d'intervention : \_\_\_\_\_

Mise hors service Motif : \_\_\_\_\_

Durée : \_\_\_\_\_

Compléments : \_\_\_\_\_

Mesures prises pour assurer la circulation : \_\_\_\_\_

Remis à CC Date / Heure : \_\_\_\_\_

Signature CC : \_\_\_\_\_

Distribution : Original ⇒ CC - Copie ⇒ Service spécialisé

Transmis en phonie Date / Heure : \_\_\_\_\_

Mot de passe : \_\_\_\_\_

Confirmation CC Date / Heure : \_\_\_\_\_

Nom du CC : \_\_\_\_\_

Info à [prodfer@transn.ch](mailto:prodfer@transn.ch)



## Avis concernant les installations de sécurité

Version 1.0  
Mars 2020Abrogation de l'avis IS n° \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Retrait à CC Date / Heure : \_\_\_\_\_

Signature de l'agent du service spécialisé : \_\_\_\_\_

*Distribution* : Original ⇒ Service spécialisé - Copie ⇒ CC Transmis en phonie Date / Heure : \_\_\_\_\_ Transmission du mot de passe

Confirmation CC Date / Heure : \_\_\_\_\_

Nom du CC : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Info à [prodfer@transn.ch](mailto:prodfer@transn.ch)



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

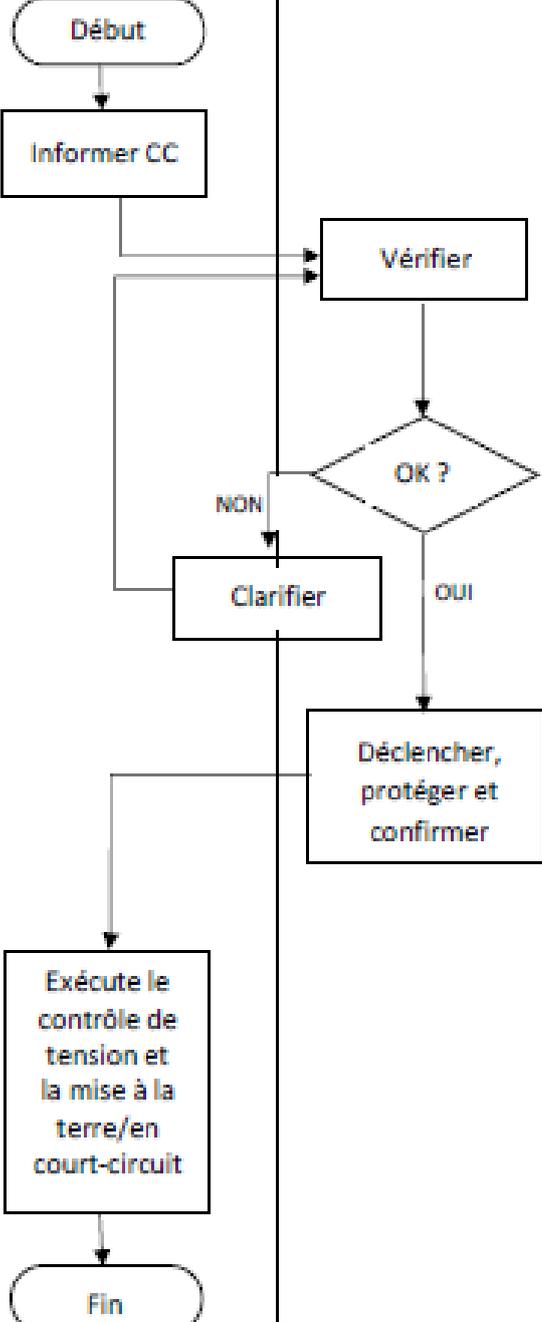
**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.11	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
Ann 1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



Procédure pour déclenchement des lignes de contact sur la ligne 215 (les lignes TB Neuchâtel)

	Donneur d'ordre	Chef circulation (CC) & Opérateur	Procédure
	 <pre> graph TD     Start([Début]) --&gt; Informer[Informer CC]     Informer --&gt; Vérifier[Vérifier]     Vérifier --&gt; OK{OK ?}     OK -- NON --&gt; Clarifier[Clarifier]     Clarifier --&gt; Vérifier     OK -- OUI --&gt; Déclencher[Déclencher, protéger et confirmer]     Déclencher --&gt; Contrôle[Exécute le contrôle de tension et la mise à la terre/en court-circuit]     Contrôle --&gt; Fin([Fin])         </pre>		<p>Un déclenchement d'une ligne électrique doit être ordonné</p> <p>Informez CC sur le déclenchement à exécuter (n° secteur à déclencher)</p> <p>CC contrôle le déclenchement et les installations touchées à l'aide des données et documents à disposition (Schéma LC, préavis de manœuvre, etc.) Les secteurs à déclencher et les installations impactées sont-ils clairement identifiés ?</p> <p>Le donneur d'ordre et CC/Opérateur clarifient la situation des installations impactées</p> <p>L'opérateur exécute le déclenchement, assure contre réenclenchement et donne confirmation au donneur d'ordre CC met en place les protections empêchant le franchissement des secteurs déclenchés par des véhicules avec pantographes levés. Le déclenchement et les protections sont confirmés au donneur d'ordre</p>

## Procédure pour ré enclenchement des lignes de contact ligne 215 (et lignes TB Neuchâtel)

	Donneur d'ordre	Chef circulation (CC) & Opérateur	Procédure
<pre> graph TD     Debut([Début]) --&gt; Inform[Informar le personnel concerné]     Inform --&gt; Decrocher[Décrocher le dispositif de mise à terre]     Decrocher --&gt; Donner[Donner l'ordre d'enclencher]     Donner --&gt; Verifier[Vérifier]     Verifier --&gt; OK{OK ?}     OK -- NON --&gt; Clarifier[Clarifier]     Clarifier --&gt; Inform     OK -- OUI --&gt; Enclencher[Enclencher et confirmer]     Enclencher --&gt; Fin([Fin])   </pre>			<p>Un enclenchement d'une ligne électrique doit être ordonné</p> <p>Le donneur d'ordre informe les personnes concernées sur l'enclenchement et s'assure que toutes les activités nécessitant le déclenchement en tant que mesure de sécurité soient terminées.</p> <p>Le donneur d'ordre s'assure que toutes les mises à terre ont été retirées</p> <p>Le donneur d'ordre et l'opérateur vérifie si l'ordre d'enclenchement est en phase avec l'ordre de déclenchement</p> <p>Le donneur d'ordre et l'opérateur clarifient la situation</p> <p>L'opérateur/CC supprime les mesures de protection, exécute l'enclenchement et donne confirmation au donneur d'ordre</p>

## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.12	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
1.4	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
3.2.2	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
3.2.4	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
3.2.6	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X
3.4.2	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
3.4.7	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
3.4.9	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
4.4.6	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X

**1.4** Personnel d'entreprises privées

Les entreprises tierces (privées) et leur personnel doivent appliquer, pour les travaux sur et aux abords des voies, les mêmes prescriptions de sécurité que le personnel ferroviaire du réseau *transN-215*.

### 3.2.2 Annonces

Le chef sécurité informe le CGT de sa présence. Le CGT est alors responsable de transmettre au chantier les annonces prescrites liées à la circulation. Chaque annonce transmise au chantier sera inscrite sur une check-list circulation. Le chef sécurité protocalise ces annonces dans le classeur "annonces pour la sécurité sur les chantiers".

### 3.2.4 Interdiction de voies/d'aiguilles

Lors de demande d'interdiction de voies planifiée, la Direction de l'exploitation annonce par circulaire appelée DET aux services ci-après :

- dépôts du personnel des locomotives
- direction des travaux
- service de la voie
- service des lignes de contact
- service des installations de sécurité
- CGT transN

### 3.2.6 Demande de déclenchement/enclenchement de ligne de contact

Procéder selon R 300.11.

### 3.4.2 Demande d'annonces

Quand un chantier annoncé se trouve sur une voie non interdite à la circulation des trains, le chef de la sécurité peut convenir (entente à protocoler) avec le CC que les annonces suivantes soient communiquées :

- les circulations avec franchissement de signaux principaux à l'arrêt,
- les mouvements de manœuvre en pleine voie,
- les circulations sans utilisation du block,
- la mise à voie libre de secours des signaux.
- la mise à voie libre de secours des signaux.

Ces annonces ne doivent être demandées que lorsque les conditions du chantier ou le dispositif de sécurité l'exige.

Dans tous les cas, les mouvements de manœuvre et les véhicules en dérive sur une voie interdite doivent être annoncés au chef de sécurité.

### 3.4.7 Protection de l'interdiction

Le CC doit protéger chaque chantier annoncé en utilisant les check-lists circulation prévues à cet effet.

Une check-list circulation sera établie pour chaque demande d'interdiction de voies, avec ou sans déclenchement de ligne de contact.

Les protections à l'appareil d'enclenchement ne seront enlevées qu'après avoir reçu l'annonce de voie praticable et lorsque l'on est sûr qu'aucun autre chantier, respectivement autre mouvement de manœuvre ne se trouve sur cette voie.

Les voies interdites pour lesquelles l'interdiction ne peut pas être protégée au poste d'enclenchement doivent systématiquement être couvertes.

#### 3.4.9 Couvrir

Les chantiers doivent se couvrir eux-mêmes de la manière suivante :

- deux cibles d'arrêt doivent être placées si possible à distance de freinage des points extrêmes atteints par le chantier.

Le chef de la sécurité du chantier est responsable de la pose et de l'enlèvement des cibles d'arrêt.

On peut renoncer à la couverture des voies pour toutes les interdictions de voie dans l'intervalle des trains d'une durée inférieure à 1 heure.

Exception : les voies secondaires doivent être couvertes pour chaque chantier.

#### 4.4.6 Alarme optique sans signaux d'alarmes acoustiques

L'utilisation de l'alarme optique sans alarme acoustique n'est autorisée que pour les chantiers avec mesures d'alarme pour la voie contigüe. Cette autorisation doit être octroyée au cas par cas par le spécialiste de sécurité des chantiers transN qui tiendra une liste centralisée de toutes les autorisations accordées. Cette liste doit en tout temps être disponible sur demande.



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.13	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
3.2.3	X	X	X	X	X	X	X						
4.2	X	X	X	X	X	X							

### 3.2.3 Autorisation d'accès

Outre le MEC, une seule personne pour autant qu'elle soit autorisée, peut se tenir dans la cabine de conduite pendant la marche.

Les experts d'examens et les instructeurs peuvent en décider autrement, compte tenu toutefois du chemin de fuite nécessaire.

Par ailleurs, trois personnes seulement, et pour autant qu'elles soient autorisées, peuvent se tenir pendant la marche dans une cabine de conduite non-desservie.

#### 4.2 Mesures dictées par les conditions météorologiques

Si le MEC constate la déformation des rails (en cas de forte chaleur par exemple), il abaissera très fortement la vitesse de lui-même et annoncera immédiatement le fait au CC.

Si le MEC constate une irrégularité causée par des conditions météorologiques extrêmes, il diminuera fortement sa vitesse voir arrêtera son train si nécessaire.



## Champs d'application partiels

**MAN** : Champ réservé exclusivement aux mouvements de manœuvre

**IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur interopérable comme la ligne 221.

**Non-IOP** : Champ réservé pour les réseaux à signalisation extérieur non-interopérable comme les lignes 215, 222 et 224.

DE PCT R 300.14	Champs d'application partiel			Fonction PCT pour les destinataires									
	Man	IOP	Non IOP	MEC	CC	CMAN	EMAN	DSEC	CS	PROT	SENT	PEC	PI
2.3.6.2		X	X	X		X	X						
2.3.7		X	X	X	X	X	X						
2.6.1	X	X	X	X		X	X						
3.5	X	X	X	X		X	X						

### 2.3.6.2 Annonce de défauts et d'avaries

Les défauts et avaries qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité de l'exploitation, notamment les irrégularités de fonctionnement des freins, seront annoncés immédiatement au CC ou au dépôt. Ces derniers prendront alors toutes les mesures qui s'imposent. En règle générale ils feront rentrer les véhicules avariés au dépôt.

Ces avis seront consignés sur une fiche d'avarie et un rapport sera établi par le MEC.

### 2.3.7 Essai d'efficacité du frein pour les trains

L'essai d'efficacité du frein à air ne peut pas être effectué avec les GTW 4/8. Il est recommandé de faire un essai de décélération avec le manipulateur, mais le frein à air n'entrera pas forcément en action.

### 2.6.1 Principe

Sans frein électrique, la compensation par le frein à air est automatique et immédiate. De ce fait, la distance de freinage n'est pas allongée.

### 3.5 Dérangements aux freins magnétiques

En cas de dérangements aux freins magnétiques, le train doit être échangé.