

Editeur (responsabilité) : transN-PF	Date d'édition: 21.11.2025	Entrée en vigueur: 14.12.2025	Attribution: Lignes 215/222/224	Classification: transN interne
Version 01	Approbation : transN-PF		Remplace: DE PCT 222/224 et 215	RG-PRODF-0205
Distribution: Personnel de la conduite des trains transN Personnel de la régulation des trains transN		Langues: f		

INFRA DE PCT NIOP

Disposition d'exécution NIOP

Table des matières

300.1	Principe de base	3-7
300.2	Signaux	8-17
300.3	Communication, annonces et transmissions	19-21
300.4	Manœuvre	23-26
300.5	Préparation de trains	27-30
300.5	Complément 1	31
300.6	Circulation des trains	33-40
300.8	Sécurité au travail	41
300.9	Dérangements	43-50
300.10	Formulaires	51-54
300.11	Enclenchement, déclenchement et mise à la terre	55-58
300.12	Travaux sur et aux abords des voies	59-60
300.15	Forme particulière d'exploitation	61-63

1 Remarques préliminaires

L'appellation *transN-VE* utilisée dans le présent document fait référence au réseau La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel (ligne 222), Le Locle – Les Brenets (ligne 224) et réseau Littorail (ligne 215) de l'ETF TRN.

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**.

1.2 Champ d'application des DE-PCT *transN-VE*

Conformément aux prescriptions du R 300.1, chiffre 2.1.4, transN édite les dispositions d'exécution des PCT ci-après en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Elles contiennent les dérogations et dispositions complémentaires aux prescriptions de circulation des trains, édition du 14 décembre 2025.

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

2.3 Liste des abréviations

Abréviation	Signification
CE Ouest	Centre d'exploitation CFF à Lausanne
CGT	Centre de gestion du trafic (transN)
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
INIT	Système d'information des voyageurs
PF	Production ferroviaire = Direction de l'exploitation
THF11	Télécommande haute fréquence

2.5.2 Explication des termes

Déclivité déterminante

La déclivité mentionnée dans le tableau des parcours du RADN (R I-30131) entre deux gares.

Direction de l'exploitation

La Direction de l'exploitation est assurée par la section « Production ferroviaire » (PF).

Tableaux des rampes

Tableaux indiquant les rampes déterminantes des lignes ou tronçons de lignes en % ainsi que les éventuelles dispositions exceptionnelles. En cas de besoin, la rampe déterminante d'une gare d'arrêt à la suivante peut être tirée des tableaux de parcours.

Véhicules particuliers

- Véhicules/machines rail/route, automoteur n'étant pas homologués pour l'exploitation avec systèmes de signalisation et de commande (par ex. pelle mécanique / dumper / plate-forme élévatrice / tracteur / Unimog rail/route etc.)
- Machines déraillables, automoteurs (par ex. robots de manœuvre, échelle roulante etc.)

- Remorques, engins tractés (par ex. remorque pour le transport de bennes, remorque à benne basculante, remorque de soudeur, chariot de soudage, lorry, échelle roulante etc.)

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.

2.7 Emploi et comportement du personnel

2.7.2 Prise de service

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

Le CGT lui transmet toutes les informations nécessaires.

2.7.3 Remise de service

Lorsque le service est remis directement, le chef-circulation ou le mécanicien.ne de locomotive 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.

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

En règle générale, les trains portent dans un sens des numéros impairs et des numéros pairs dans la direction opposée. La numérotation des trains découle des tableaux ci-dessous :

Pour les circulations ordinaires, le numéro du train permet de reconnaître :

- le genre de train
- la relation de trafic (provenance, destination)
- le sens de marche

Chaque numéro de train n'est utilisé qu'une fois par jour. Lorsqu'une composition de remplacement circule à la place de la composition titulaire, pour cause de retard, sur une partie du parcours du train, la composition de remplacement doit être annoncée comme train spécial. On évite ainsi les confusions entre des trains portant le même numéro. Chez transN les trains pairs sont numérotés dans le sens kilométrique de la ligne.

Pour ligne 215 :

1 Type de train	2 Période	3 Numéros
Trains de voyageurs (y.c. spéciaux)	du lundi au vendredi samedi et dimanche	5601 à 5899 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

Pour lignes 222/224 :

	Genres de trains	Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds (PSC, ligne 222)	Les Brenets – Le Locle (BL, ligne 224)
Régio	Trains de voyageurs	9900 – 9949	1 – 99

Spéciaux	Train de service (mat vide, chantier, essai et, sur ligne 222, marchandises)	28000 – 28019 ¹⁾ 28029 – 28049 ²⁾ 28020 ³⁾ 28021 – 28028 ⁴⁾	1001 – 1099 ⁵⁾
	Voyageurs	9950 – 9955 ¹⁾ 9956 – 9969 ²⁾	2001 – 2099 ⁵⁾
	Marchandises		3001 – 3099 ⁵⁾

- 1) Numéros à disposition du CGT
- 2) Numéros à disposition prodfer
- 3) Matériel vide du train scolaire de midi
- 4) Train chasse neige préparée
- 5) 1/2/3000 + numéro du train qui précède.

2.8.1 Catégories de trains

Les trains sont classés comme suit :

a) trains de voyageurs

- trains régionaux, facultatifs et spéciaux

b) trains de marchandises :

- trains de marchandises régionaux,

c) trains de service :

- trains de matériel vide,
- trains de locomotives,
- trains de chantier,
- trains d'essais et de mesure,
- trains chasse-neige,
- trains de secours.

2.8.2 Priorité des trains

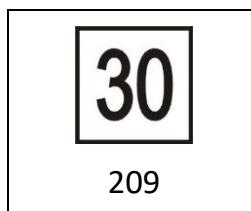
Les trains chasse-neige et de secours ont la priorité sur tous les autres trains lorsque les circonstances l'exigent. En règle générale, les trains ordinaires ont la priorité sur les trains spéciaux de la même catégorie.

2.2.2 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.

2.3.2 Ecrans de vitesse pour la signalisation continue de la vitesse

Les Brenets – Le Locle

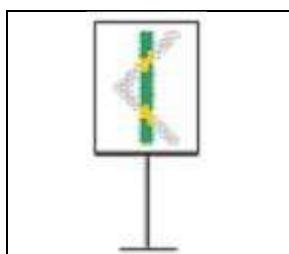


Pour signaler la vitesse maximale à laquelle les tronçons de voie peuvent être parcourus, il est fait usage de panneaux fixes dits écrans de vitesses.

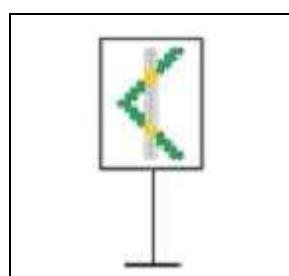
L'écran de vitesse tient lieu de signal d'exécution jusqu'au prochain écran de vitesse correspondant ou jusqu'à la prochaine gare. Il n'est pas fait usage de signal avancé ou final.

Le signal indique la vitesse maximale autorisée. La vitesse ne doit toutefois pas dépasser celle prescrite pour les différents types de véhicules.

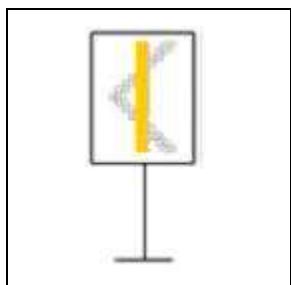
2.5.6 Signalisation des aiguilles talonnables



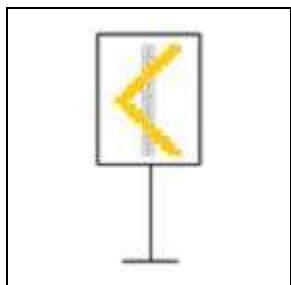
L'aiguille est positionnée pour la voie droite. Les LEDs vertes du signal d'aiguille indiquent que l'aiguille est aussi franchissable en venant de la voie déviée.



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.

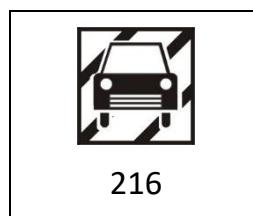


En plus du signal selon image 259, le signal limite de garage peut aussi consister en un clou rouge planté dans le bitume.

2.6.4 Indicateurs de déclivité

Les indicateurs de déclivité (figures 269, 270, 271) ne sont pas implantés sur le réseau *transN–222-224*.

2.8.1 Zone pour les chemins de fer routiers sur le réseau transN–VE

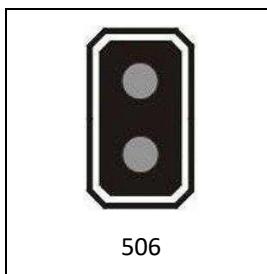


Marche à vue et vitesse maximale de 20 km/h. (sauf si vitesse inférieure inscrite dans le tableau de parcours).

3.2.2 Signalisation pour les mouvements de manœuvre en pleine voie

Les mouvements de manœuvre en pleine voie sont signalés comme les trains.

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 AVIT et CNLI.

5.2.4 Annonce de voie libre

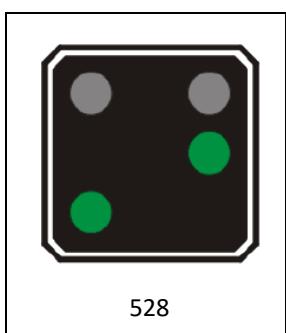


Image
Signification

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

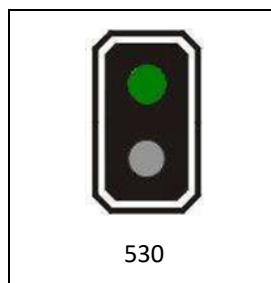


Image	voie libre (image 1)
Signification	circulation à la vitesse maximale indiquée dans les tableaux de parcours.

5.2.6 Annonce de vitesse



Image	annonce de vitesse 25 km/h (image 2*)
Signification	Depuis la première aiguille qui suit le prochain signal, la vitesse maximale de 25 km/h doit être respectée. Si une vitesse signalée supérieure figure dans les tableaux de parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.

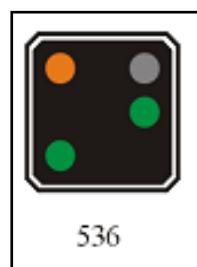


Image	annonce de vitesse 40 km/h (Image 3*)
Signification	Depuis la première aiguille qui suit le prochain signal, la vitesse maximale de 40 km/h doit être respectée. Si une vitesse signalée supérieure figure dans les tableaux de parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.

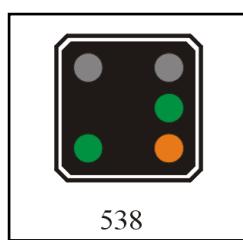
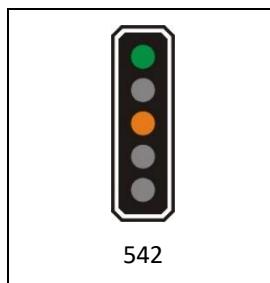


Image	annonce de vitesse 60 km/h (Image 5*)
Signification	Depuis la première aiguille qui suit le prochain signal, la vitesse maximale de 60km/h doit être respectée.

5.2.7 Exécution de vitesse



Image

exécution de vitesse 25 km/h
(image 2)

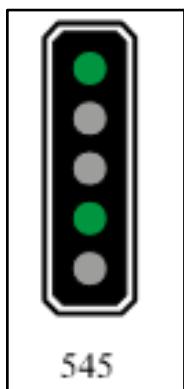
Signification

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

Si une vitesse signalée supérieure 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
- AVLI : pour une entrée sur voie 1 en provenance de CNLI : 40km/h



Image

Exécution de vitesse 40 km/h
(Image 3)

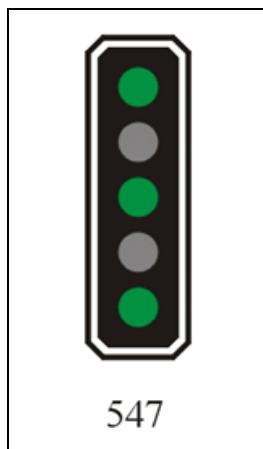
Signification

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

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

Exceptions :

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



Image

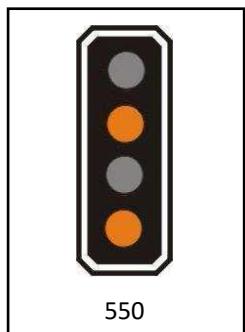
Exécution de vitesse 60 km/h

(Image 5)

Signification

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

5.2.8 Itinéraire court / voie occupée



Image

Itinéraire court (image 6)

Signification pour 215

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.

Image

Voie occupée (image 6)

Signification pour 222

depuis ce signal respectivement depuis l'aiguille en relation, marche à vue V_{max} 20 km/h.

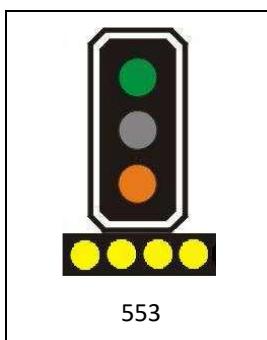
Si une vitesse supérieure est indiquée dans les tableaux des parcours, c'est cette vitesse qu'il faut respecter.

Si la voie 2 est occupée à La Chaux-de-Fonds, le signal présente image 6.

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

Voie occupée

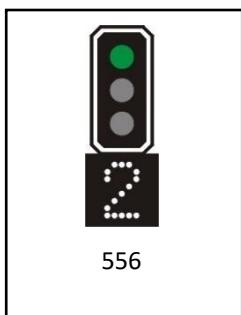
Signification

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

indicateur de numéro de voie

Signification

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.

Éteint, ce signal n'a aucune signification.

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



Image

absence de signal d'entrée

Signification

le seuil de vitesse de l'entrée en gare et la marche à vue sont à observer en pleine voie dès ce signal.

5.5.7 Indicateurs de point d'arrêt

Ligne 215

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

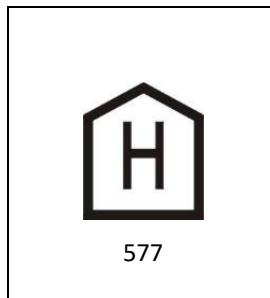


Image	point d'arrêt
Signification	<p>L'avant du train doit être arrêté à la hauteur de la lettre « H ».</p> <p>Ce signal s'adresse à tous les trains voyageur qui doivent s'arrêter.</p>

Ligne 222 – Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds

En gare de La Chaux-de-Fonds, la lettre « H » (fig. 577) du point d'arrêt est remplacée par la lettre « A ».

Ligne 224 – Les Brenets – Le Locle

En gare du Locle, la lettre « H » (fig. 577) du point d'arrêt est remplacée par la lettre « A ».

7.1.4 Signaux du sectionneur

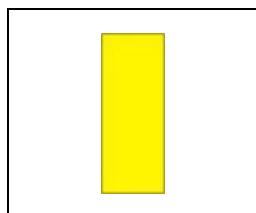


Image	sectionneur
Signification	il indique la position du sectionneur dans le sens de marche du train.

Au passage de ce signal, le mécanicien doit couper la traction pendant le franchissement du pantographe (Sortie PdM, CLIT, ALIT).

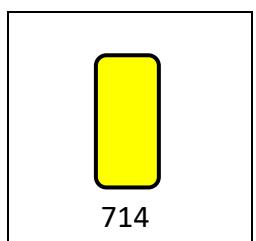
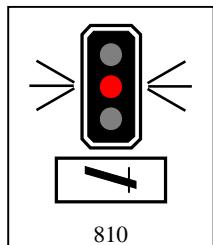


Image	Sectionnement
Signification	Arrêt pour les véhicules circulant avec pantographe levé, lorsque la ligne de contact de la pleine voie est déclenchée.

8.1.2 Signal d'alerte

Les véhicules moteurs BDe ne sont pas équipés pour présenter le signal d'alerte.

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.

1.3 Langue

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

5.1.2 Annonce

Compétence pour l'annonce

Le CGT 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 mail à la production ferroviaire.

Les mécaniciens.nes doivent être en possession des marches avant le départ pour les mouvements de manœuvre en pleine voie et les trains spéciaux (ex : trains chasse-neige) et au besoin ils les établissent puis les transmettent au CGT.

Pour les lignes 222/224, elles doivent être affichées au tableau d'annonce.

5.2 Documents pour le mécanicien.ne

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 X, I et II sur les lignes sans block

5.3.6.1 Règle de base

Lors de croisement, le signe **X** 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-VE*, ces signes doivent être utilisés.

5.6 Description du tableau des parcours

5.6.1 Colonne des gares



:

Devant le nom de la gare signifie que la position des aiguilles du parcours d'entrée n'est reconnaissable qu'aux signaux (ou lanternes) des aiguilles.



:

La vitesse est limitée en marche à vue à une vitesse maximale de 20 km/h ou une vitesse inférieure si mentionnée dans le cercle, depuis le panneau **S** (R 300.2 figure 564) jusqu'à l'aiguille de sortie.

6.2.1 Transmission des ordres

Les transmissions d'ordres en phonie s'effectuent par l'intermédiaire du CGT, respectivement entre mécaniciens.

11.3 Annonces et relèves

11.3.1 Prise de service

Les mécaniciens.nes de locomotive qui engagent des trains sur la ligne (services du matin et engagement en cours de journée) doivent s'annoncer par

téléphone au chef-circulation en indiquant le numéro de la composition qu'ils conduisent.

Le CGT lui transmet toutes les informations nécessaires.

11.3.2 Remise de service

Lorsque le service est remis directement, le chef-circulation ou le mécanicien.ne de locomotive 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.

1.6.4 Véhicules assurés au moyen de sabots d'arrêt

Un véhicule à deux essieux en stationnement seul, immobilisé au moyen de sabots d'arrêt, doit toujours avoir au moins un essieu dont les deux roues reposent sur des rails propres, afin de garantir le fonctionnement des circuits de voie.

1.7.5 Atteler et dételer des véhicules en mouvement

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

2.2.4 Véhicules particuliers

Sont considérés comme étant des véhicules particuliers :

- Les véhicules particuliers selon 300.1, chiffre 2.5.2 (véhicules et machines rail/route, machines déraillables, remorques)
- Les wagons-grue sans wagon ou voiture de protection
- Les véhicules dont l'empattement intérieur des essieux est > 17.5 m
La protection pour des véhicules dont l'empattement intérieur des essieux est > 17,5 m et ≤ 19,5 m, contre une manœuvre intempestive d'aiguilles ainsi que pour des wagons stationnés ne s'effectue que dans les gares possédant des instructions locales en la matière).

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.

Mouvements de manœuvre avec des véhicules rail-route

L'emploi de véhicules rail-route n'est autorisé que dans les cas suivants :

- en relation avec des travaux sur et aux abords des voies selon le R 300.12,
- dans les installations non dotées d'aiguilles centralisées (par ex. installations d'entretien).

Rails rouillés ou souillés

Lors de manœuvres sur des installations pourvues de rails fortement rouillés ou souillés, on procédera comme avec les véhicules particuliers.

2.4 Assentiment pour le mouvement de manœuvre

Dans les gares non dotées de signaux d'entrée, les mouvements de manœuvre doivent cesser 5 minutes avant l'arrivée d'un train / mouvement de manœuvre en pleine voie. Passé ce délai, les mouvements de manœuvre doivent s'immobiliser.

2.8.1 Point d'arrêt limite

En plus des points d'arrêt limite usuels, la limite de manœuvre pour les mouvements de manœuvre en gare équipée se situe au panneau  (R 300.2, figure 564).

3.2 Laisser couler et lancer

L'arrêt de véhicules coulés au moyen de sabots est interdit.

Les lancers sont interdits.

3.6.2 Vitesse maximale en gare

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

Ligne 215 : NELI : 10 km/h

BLIT : 15 km/h

Toutes les autres gares : 25km/h

Ligne 222/224 : Vitesse maximale général 15 km/h

3.6.4 Vitesses maximales en pleine voie

En principe, la vitesse dépend du calcul de freinage et des tables des parcours, mais elle est au maximum de :

60 km/h — vitesse maximale générale

40 km/h — pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte, lorsque le mécanicien.ne de locomotive et l'agent de manœuvre sont en liaison radio

30 km/h — lorsque le mouvement de manœuvre comporte des wagons sans appareils de choc et de traction normaux

20 km/h — pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte, lorsqu'il n'y a pas de liaison en phonie entre le mécanicien.ne et le chef manœuvre

— Les pousses non accompagnées sont interdites sur les lignes 222-224.

4.2 Annonce, préparation et prêt au départ

Le mécanicien.ne transmet la marche au CGT qui l'annonce aux gares occupées et aux mécaniciens.nes concernés.

4.2.3 Mouvement de manœuvre qui suit un train

Pour lignes 222/224 : Les mouvements de manœuvre peuvent se suivre en *marche à vue*, mais un mouvement de manœuvre ne peut suivre un train qu'à distance séparant deux postes de distancement consécutifs. C'est-à-dire : le mécanicien.ne du mouvement de manœuvre doit attendre l'avis d'arrivée du train précédent circulant sur la même voie.

4.3.1 Etablir et protéger un parcours

Sur les lignes sans block, les mouvements de manœuvre doivent se couvrir de la manière suivante :

En cas de circulation d'une gare à une autre avec arrêt en pleine voie, le mouvement de manœuvre doit se couvrir lui-même au moyen de signaux d'arrêt placés à distance de freinage de part et d'autre du convoi.

En cas de circulation d'une gare en pleine voie et retour, un signal doit être placé après l'aiguille de sortie de la gare de départ. Un deuxième signal d'arrêt doit être placé à distance de freinage du point extrême atteint par le mouvement de manœuvre.

Le mécanicien.ne du mouvement de manœuvre est responsable de la pose et de l'enlèvement des signaux d'arrêt.

4.3.2 Buts du parcours

Peut également faire office de but, le panneau  (R 300.2, figure 564).

4.5.4 Assentiment pour entrer en gare

Lignes 222/224 : Dans les gares non occupées et non dotées de signaux d'entrée, le mécanicien.ne entre en gare sous sa propre responsabilité. Il devra vérifier et, au besoin, préparer le parcours d'entrée.

Pour ligne 215 : Dans les gares télécommandées, si possible ouvrir le signal d'entrée pour entrer les mouvements de manœuvre en pleine voie. Le mécanicien.ne 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.

4.7.1 Annonce d'arrivée

Conditions

Elles ne seront transmises que lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la pleine voie est libérée,

- le mouvement de manœuvre est garé,
- les aiguilles remises en bonne position et les voies de circulation libérées.

Procédure (lignes 222/224)

A l'arrivée dans une gare

Le mécanicien.ne du mouvement de manœuvre donne l'avis d'arrivée au CGT et enlève l'annonce du tableau d'affichage prévu à cet effet en gare des Ponts-de-Martel, respectivement des Brenets.

Le CGT transmettra l'avis d'arrivée en phonie aux mécaniciens.nes des trains concernés.

5.5.3 Franchir des aiguilles

Pour ligne 215 : Pour le franchissement des aiguilles sur les voies interdites les parcours sont demandés au chef-circulation par le chef de manœuvre pour chaque franchissement d'aiguille.

1.3 Classement des véhicules moteurs

Emploi des pantographes pour la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts de Martel.

Principe :

Avec un seul pantographe, on peut circuler à la vitesse maximale autorisée selon RADN.

Restrictions dues aux véhicules utilisés :

Avec plusieurs pantographes levés (par exemple ligne givrée), le mécanicien.ne doit adapter la vitesse selon le tableau ci-dessous :

Véhicules	Règle générale	Tronçons avec restrictions particulières
		km 2.09 – Halte du Reymond (courbe du Reymond)
		Halte du Reymond – km 2.09 (courbe du Reymond)
BDe transN et tous les véhicules d'autres ETF non validés	Selon RADN	30 km/h
ABe transN et CJ	Selon RADN	Selon RADN

1.4.1 Généralité

Lors de la formation des trains, il faut tenir compte de la longueur des voies d'évitement dans les gares de croisement et de dépassement. La longueur des trains sera déterminée d'après l'état du matériel roulant.

Les véhicules comme :

- wagonnets légers, échelles roulantes et les lorries munie de barres d'attelage
- petits véhicules de service munis d'une flèche d'attelage,
- véhicules réunis par le chargement,

dépourvus d'appareils de choc et de traction ne peuvent être acheminés qu'en queue de mouvements de manœuvre en pleine voie.

En aucun cas les agents ne prendront place sur les véhicules.

Les wagonnets et échelles non équipés de système de frein doivent si possible être placés du côté de la rampe.

Les véhicules avariés ne peuvent être remorqués que sur autorisation et instruction du responsable du centre de maintenance ferroviaire des Ponts-de-Martel.

1.4.4 Transports exceptionnels

Les transports exceptionnels (p.ex. dépassement de gabarit) ne peuvent être acheminés qu'avec l'accord de la production ferroviaire.

De tels convois doivent être accompagnés par un agent du centre de maintenance des Ponts-de-Martel.

En outre, le transport de wagons à voie normale sur trucks transporteurs en gare de La Chaux-de-Fonds est considéré comme transport exceptionnel.

Le CGT Tramelan règle la circulation de tels transports en gare de La Chaux-de-Fonds en interdisant une telle rencontre entre les signaux d'entrée CJ ou transN et la pointe de l'aiguille n°103.

Lorsqu'un chantier a lieu entre les signaux d'entrée CJ et transN et la pointe de l'aiguille n°103, la circulation de tels transports est également soumise à l'autorisation du CGT Tramelan qui avise le chef de la sécurité avant de donner son assentiment pour circuler conformément au R. 300.12 « Travaux sur et aux abords des voies ».

1.4.7 Caractéristiques de lignes

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 222	16 t	5 t/m
Ligne 224	14 t	3.4 t/m
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 Poids-frein nécessaires

La vitesse maximale d'un train doit aussi tenir compte de l'équipement de frein et du rapport de freinage à disposition. Le tableau de freinage fixe la vitesse maximale en dépendance de la déclivité déterminante de la ligne à parcourir (valeur RADN).

Rapport de freinage en [%] en dépendance de la déclivité déterminante et de la vitesse maximale.

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)						

3.6 Fortes pentes

Tronçon	Déclivité déterminante	Longueur
<i>Ligne 222 — Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds</i>		
La Corbatière – Le Reymond	41 ‰	1,82 km
Le Reymond – Km 2.09	40 ‰	0,59 km
Km 2.09 – Km 1.04	28 ‰	1,06 km
Km 1.04 – Le Grenier	40 ‰	0,37 km
Le Grenier – La Chaux-de-Fonds	30 ‰	0,46 km
<i>Ligne 222 — La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel</i>		
Le Reymond – La Corbatière	32 ‰	0,51 km
La Corbatière – La Sagne-Eglise	30 ‰	2,04 km
<i>Sens Le Locle - Les Brenets</i>		
km 0,8 – km 1,8	26 ‰	1,0 km
km 1,8 – km 3,1	30 ‰	1,3 km

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

1.1.2 Contrôle de l'itinéraire

En exploitation normal, la mise à voie libre des signaux principaux de sortie est commandée par le mécanicien.ne 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 mécanicien.ne2 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 chef-circulation catégorie A sur ordre formel d'un chef-circulation 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.

1.1.5 Avis d'arrivée des trains

Les prescriptions concernant la ligne sans block sont décrites dans le R 300.15

1.2 Observation des signaux

Arrêt devant un signal principal

Si un signal principal ne se met pas à voie libre sans motif valable et que le mécanicien.ne n'a pas été invité à entrer en gare au moyen de l'ordre à protocoler « franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt », le mécanicien.ne prendra contact, par téléphone, avec le CGT Tramelan pour CF ou CGT transN pour les autres gares.

1.6 Surveillance des trains par le mécanicien

Le mécanicien.ne annonce immédiatement au CGT toute irrégularité constatée, et si besoin en informe le personnel responsable du centre de maintenance concerné.

2.1.1 Diminution de vitesse

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

2.2.2 Seuil de vitesse en gare

En gare de CF, le seuil de vitesse avec l'image 6 est situé à l'aiguille en relation.

Le seuil de vitesse pour les gares non dotées de signaux d'entrée/sortie est situé :

Du côté de l'entrée : en pleine voie, à la hauteur du panneau

Du côté de la sortie : à la hauteur de la dernière aiguille à franchir.

3.1.1.1 Conditions pour le départ sur une ligne sans block

Le départ des trains sur les lignes sans block est subordonné aux conditions suivantes :

- la voie à parcourir est libre,
- dans les cas requis, l'avis d'arrivée du dernier train, respectivement du mouvement de manœuvre, a été contrôlé,
- la préparation du train est terminée,
- le train est commercialement prêt au départ.

3.4 Prêt commercial

Complément

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 Autorisation de départ

Pour les trains accompagnés

- Après un arrêt prescrit

(y compris lors d'un arrêt ordonné exceptionnellement) et à la gare initiale du train, l'accompagnateur de train donne l'autorisation de départ.

Après avoir reçu l'autorisation de départ, le mécanicien.ne attend environ 7 secondes avant de fermer les portes ou de partir.

- Dans tous les autres cas le mécanicien.ne part de lui-même.
- Avant le départ vérifier encore l'image du signal de sortie.

3.5.1 Pour les trains non accompagnés

Le mécanicien.ne des trains non accompagnés part de lui-même.

Dans les cas où il l'estime nécessaire, notamment pour respecter des correspondances, le chef-circulation 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 mécanicien.ne 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 mécanicien.ne 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 mécanicien.ne 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.

3.6 Assentiment pour circuler en gare sans visibilité sur le signal principal

3.6.2 Vitesses maximales

Le mécanicien.ne demande la confirmation contre quittance au chef-circulation de la TC concernée et circule à la vitesse maximale de 20 km/h, jusqu'à ce que l'image du signal ait été reconnue avec certitude, il faut s'attendre à trouver ce signal à l'arrêt.

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-VE*.

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

4.3 Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés

Rame automotrice GTW : Pas de circulation possible.

4.3.3 Délai d'annonce

Le délai d'annonce pour la pose des signaux de manœuvre de pantographe est de 72h avant la pose des signaux sur le réseau *transN-VE*.

4.3.5 Signaux de manœuvre de pantographes non posés

Lorsque les signaux de manœuvre de pantographes ne sont pas posés, le chef-circulation doit aviser le mécanicien.ne de locomotive par un ordre à protocoler sur :

L'emplacement du tronçon à franchir et l'absence de signaux de manœuvre de pantographes.

Pour le franchissement :

- À l'entrée de la gare, tous les pantographes doivent être abaissés avant de franchir le signal d'entrée ou le panneau  (fig. 564) et jusqu'à l'arrêt ou jusqu'à hauteur du bâtiment de la gare respectivement jusqu'au milieu de la gare. Lorsque le véhicule moteur d'un train faisant arrêt se trouve encore du côté de l'entrée, le mécanicien.ne de locomotive peut à nouveau lever le pantographe seulement avec l'accord du chef-circulation.
- À la sortie de la gare, tous les pantographes doivent être abaissés depuis le bâtiment de la gare respectivement depuis le milieu de la gare et peuvent à nouveau être relevés seulement après le passage du signal d'entrée ou le panneau  (fig. 564) de la direction opposée.
- Au passage de la gare, tous les pantographes doivent être abaissés avant de franchir le signal d'entrée ou le panneau  (fig. 564) et peuvent à nouveau être relevés seulement après le passage du signal d'entrée ou le panneau  (fig. 564) de la direction opposée.

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 non prescrit 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 mécanicien.ne 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

4.10 Arrêt en pleine voie

Un train ne doit s'arrêter en pleine voie que si :

- Un signal ordonne l'arrêt,
- L'arrêt est prescrit dans la marche ou a été ordonné,
- La sécurité ou un autre motif important (par ex. porter secours) l'exige.
- 5.1 Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais
- Lorsque l'entrée du premier train sur la voie la plus proche du BV n'est pas garantie, ou si un train doit entrer sur une voie susceptible d'être traversée par des voyageurs, la vitesse est limitée à marche à vue V_{max} 20 km/h ou la vitesse inférieure mentionnée dans le cercle (RADN R 30131), depuis le panneau (S) (fig. 564) jusqu'à l'aiguille de sortie.
- 5.1.2 Entrées simultanées
- Pour ligne 222 : Lorsque deux convois de sens opposé entrent simultanément en gare non occupée, les mécaniciens.nes ne sont pas informés par un ordre à quittancer car ces entrées sont prescrites dans les tableaux de parcours (RADN R 30131). Leur vitesse est limitée à marche à vue V_{max} de 20 km/h ou la vitesse inférieure mentionnée dans le cercle (RADN R 30131), depuis le panneau (S) (fig. 564) jusqu'à l'aiguille de sortie.
- A La Sagne, sur voie 3 le mécanicien.ne attend que la tête du train croiseur ait atteint le point d'arrêt pour l'ouverture des portes.

- **Pour ligne 215 :** 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 mécaniciens.nes 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 mécaniciens.nes de locomotive doivent s'attendre à ce que des voyageurs traversent les voies. En outre, le mécanicien.ne 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 et ALIT**, sur voie 2 le mécanicien.ne attend que la tête du train croiseur ait atteint le point d'arrêt pour l'ouverture des portes.

5.1.3 Mesures lorsqu'une gare n'est pas occupée sur place

Ligne 222/224 : En règle générale, les aiguilles situées sur les voies de circulation des trains doivent être disposées pour les voies usuelles mentionnées ci-dessous. Les aiguilles pouvant donner accès à la voie principale, ainsi que les dispositifs de protection tels que sabots d'arrêt, sabots dérailleurs, etc., doivent être en position de protection.

Si le mécanicien.ne constate que les aiguilles ne sont pas disposées pour la voie prescrite, et s'il n'a pas été informé auparavant, il arrêtera son train au plus tard devant l'aiguille en mauvaise position. Après s'être renseigné auprès du CGT, respectivement des mécaniciens.nes des trains concernés, il mettra l'aiguille en bonne position avant d'entrer en gare.

Le mécanicien.ne est responsable de la bonne position des aiguilles et de leur remise en position de manière à assurer la continuité de la circulation des trains.

En cas de croisements ou de dépassements, le mécanicien.ne du premier train entrant disposera également les aiguilles pour le train croiseur ou dépassant.

- | | |
|---|--------|
| — Les Ponts-de-Martel | voie 1 |
| — La Sagne | |
| → La Chaux-de-Fonds — Les Ponts-de-Martel | voie 3 |
| → Les Ponts-de-Martel — La Chaux-de-Fonds | voie 2 |
| — Les Brenets | voie 2 |

5.2.3 Point d'arrêt usuel

Les trains s'arrêtent au plus tard :

À la hauteur du signal de point d'arrêt « H » (selon fig. 577, 578 du R 300.2), à la hauteur du poteau bleu, 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).

En l'absence d'un signal de sortie ou de barrage, devant le signal limite de garage de l'aiguille de sortie (R. 300.2, fig. 259)

5.2.4 Arrêt avant le point d'arrêt usuel

Dans les gares sans signaux d'entrées, il faut arrêter le train au moyen d'un signal de la main, si un obstacle empêche l'entrée normale du train.

Le signal de la main doit être donné au moins 20 m avant l'obstacle et de manière à ce que le mécanicien.ne puisse l'apercevoir assez tôt pour pouvoir arrêter son convoi au plus tard devant l'obstacle. Le mécanicien.ne signale qu'il a compris en donnant un coup de sifflet.

5.3 Gare en cul-de-sac

Les voies en cul-de-sac peuvent être occupées par un véhicule sur une longueur de 21 m, sans que cela soit considéré comme une voie occupée.

5.4 Entrée sur voie occupée

La vitesse est limitée à marche à vue V_{max} 20 km/h ou la vitesse inférieure mentionnée dans le cercle (RADN R 30131), depuis le panneau  (fig. 564). L'obstacle ne peut se trouver qu'à une distance de minimum 20 m après le signal limite de garage de la voie concernée.

En gare de La Chaux-de-Fonds, l'entrée sur voie occupée est annoncée par l'image 6, l'entrée est limitée à marche à vue V_{max} 20 km/h depuis l'aiguille en relation.

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.

6.2.1 Genre

Les courses de déneigement sont effectuées avec le chasse-neige Tm 4/4 ou le X102 aux Brenets, qui disposent d'une bonne visibilité et d'une longueur de 7 mètres maximum.

Le X102 peut être poussé en conduite directe par une automotrice.

6.2.4 Mouvements de va-et-vient en pleine voie

S'agissant des courses d'essai et de déblaiement de la neige ainsi que des trains spéciaux de service, les mouvements de va-et-vient sont autorisés en pleine voie aux conditions suivantes :

- Le mécanicien.ne doit considérer que les installations de passage à niveau ne sont pas enclenchées.

Lors de la circulation dans le sens contraire (circulation en arrière), il faut toujours rouler en marche à vue.

6.3 Trains dont le véhicule moteur n'est pas équipé du dispositif d'arrêt automatique 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).

6.3.8 Liaison avec CGT

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

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.

1 Généralités

Ligne 215 : le mécanicien.ne (chef-circulation catégorie A) peut exceptionnellement exécuter des manipulations nécessaires aux coffrets sur ordre formel du chef-circulation (chef-circulation catégorie B).

2.1 Premières constatations

Au CGT transN

- Tout incident ou avarie constatée aux installations électriques et de sécurité (caténaire, PN, block de ligne, signaux) doit être annoncée immédiatement par l'agent qui en fait la constatation, au CGT transN.
- Tout incident ou dommage constaté aux installations de la voie, aux bâtiments et aux ouvrages (ponts, tunnels, clôtures, etc.) doit être annoncé immédiatement au CGT qui transmettra aux services concernés.

A la production ferroviaire

Lors de perturbations de l'exploitation, une annonce téléphonique doit être faite immédiatement par le CGT.

Un rapport détaillé de tout incident précité sera établi

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 mécaniciens.nes 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 mécanicien.ne circule de lui-même en marche à vue. La vitesse maximale à respecter est de 25 km/h dans toutes les gares, et de 20 km/h depuis le début du quai jusqu'à la fin du quai.

2.4.3 Signal auxiliaire et franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt

Ligne 215

Lors de l'entrée en gare avec un signal auxiliaire ou de l'ordre 1 franchissement de signal présentant l'arrêt, la vitesse maximale a respecté est de 25 km/h à partir du signal d'entrée.

En cas d'entrée au moyen du signal auxiliaire ou de l'ordre 1 à protocoler dans une gare désignée par le signe double-flèche dans le RADN, la vitesse à respecter est de 20km/h le long du quai.

Ligne 222

Sortie à l'arrêt de la gare de CF : il y a lieu de circuler en marche à vue, Vmax 25km/h jusqu'au PN Grenier.

2.4.3.1 Condition de départ de la TC Tramelan

		Check-list 164		Date:.....	CGT-Tramelan-/Trans/N			
		TransN°: protection du parcours d'entrée ou de sortie voie 2 à CF						
				► lors de franchissement de signaux principaux à l'arrêt				
Nom-mécanicien-Trans/N°.....								
1 □ Intervention pour train /-mmpva		Pour une entrée □			Pour une sortie □			
A <input checked="" type="checkbox"/>		du signal d'entrée K303 au point d'arrêt voie A2 <input checked="" type="checkbox"/>			voie A2 au signal d'entrée K303 (signal de sortie E à l'arrêt) <input checked="" type="checkbox"/>			
B <input checked="" type="checkbox"/>		O <input checked="" type="checkbox"/>			O <input checked="" type="checkbox"/>			
C <input checked="" type="checkbox"/>		O <input checked="" type="checkbox"/>			O <input checked="" type="checkbox"/>			
D <input checked="" type="checkbox"/>		O <input checked="" type="checkbox"/>			O <input checked="" type="checkbox"/>			
2 □ Supprimer la CAS ₀					Au Bi Ci			
3 □ Contrôler qu'aucun assentiment n'ait été donné en direction du tronçon en dérangement et que les voies à parcourir soient libres! □					<input checked="" type="checkbox"/>			
► si pas d'occupation ^a , suite selon point 5 □					<input checked="" type="checkbox"/>			
4 □		Contrôle sur place possible? □			Contrôle sur place pas possible? □			
La voie à parcourir indique une occupation ^a □		Nom <input checked="" type="checkbox"/> CC ₁ ₂ <input checked="" type="checkbox"/> CC ₂ ₃ <input checked="" type="checkbox"/> CC ₃ ₄			prescrire la marche à vue □			
► si une aiguille n'atteint pas la position de fin course : suite selon C-L 96 ^a □		Nom <input checked="" type="checkbox"/> Nom <input checked="" type="checkbox"/> Nom <input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
5 □ Etablir un parcours de manœuvre jusqu'au prochain signal : contrôler la bonne position des aiguilles et les verrouiller individuellement, enclencher l'interdiction de la voie de but et introduire un texte d'empêchement! □					<input checked="" type="checkbox"/>			
► si une aiguille n'atteint pas la position de fin course : suite selon C-L 96 ^a □					<input checked="" type="checkbox"/>			
6 □ Aviser les chantiers en gare selon CL 25 de la circulation immédiate du train /-mmpva □					<input checked="" type="checkbox"/>			
7 □ Pour une entrée ^a : prescrire le franchissement du signal d'entrée K303 à l'arrêt; lors d'une circulation depuis la pleine voie TransN jusqu'à la voie A2 ^a □					<input checked="" type="checkbox"/>			
8 □ Pour une sortie ^a : autoriser la circulation de voie A2 au signal d'entrée K303 en direction de la pleine voie TransN ^a □					<input checked="" type="checkbox"/>			
► le franchissement du signal de sortie E à l'arrêt et la circulation en pleine voie est réglé par les dispositions TransN ^a □					<input checked="" type="checkbox"/>			
9 □		Train /-mmpva à .../-confirme avoir quitté la gare de CF <input checked="" type="checkbox"/>			Méc/CMan ₀ <input checked="" type="checkbox"/> CC ₀ <input checked="" type="checkbox"/>			
Intégralité du convoi reçue ou constatée ^a □		A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
10 □ Supprimer les mesures de protection ^a □					<input checked="" type="checkbox"/>			
► autres mesures prises, maintenir les protections ^a □					<input checked="" type="checkbox"/>			

Edition 07/2017 ~~07/2015~~

3 Dispositions complémentaires en cas de dérangement aux signaux

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

Procédure

Le chef-circulation 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 mécanicien.ne 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 chef-circulation demandera au mécanicien.ne 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

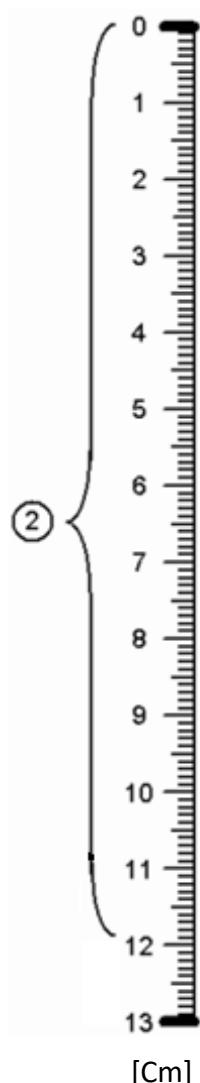
Sur le réseau transN-215, dans les gares de BLIT, NELI et NPLI. (Gares en télésurveillance), le chef-circulation n'a aucun moyen d'intervention, il peut déléguer cette tâche à un mécanicien.ne ou au collaborateur des installations de sécurité

4.6.3 Contrôle de l'aiguille talonnée

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

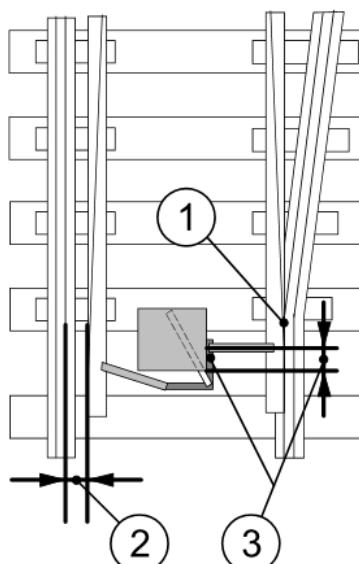
Si toutefois, ce contrôle mécanique ne peut pas être effectué dans des délais raisonnables par les services techniques compétents. Il est permis de la franchir à la vitesse maximale de 10km/h sur le réseau *transN-222-224* pour autant que l'aiguille ait été contrôlée dans les deux positions par du personnel lié à la circulation ferroviaire et que ce contrôle n'ait pas relevé de dommages mécaniques. Le chef-circulation doit prescrire la réduction de vitesse au mécanicien.ne de locomotive par l'ordre 5 du formulaire.

4.6.3.1 Aiguille avec appareil de calage



Dans les deux positions finales, il faut contrôler que

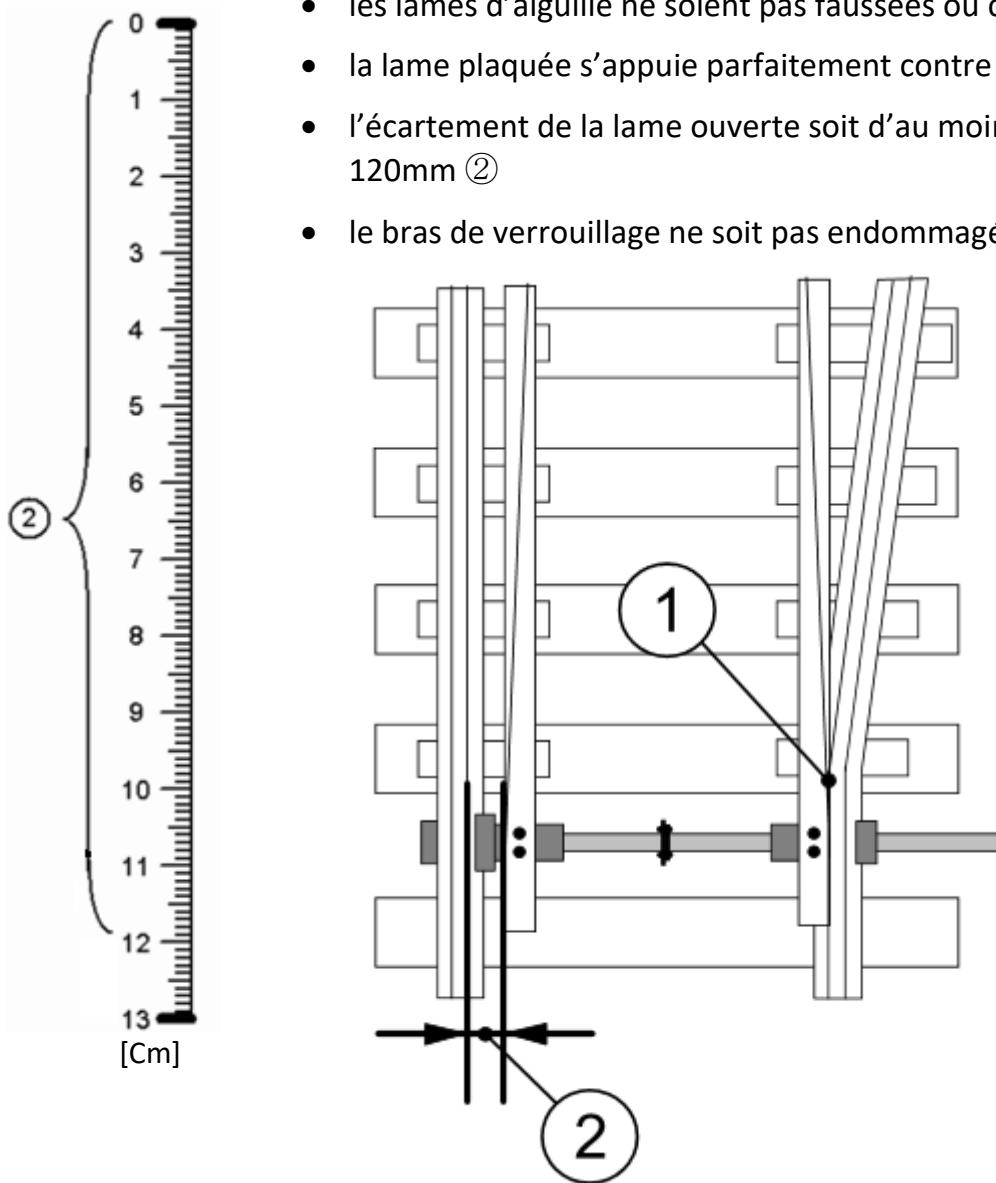
- les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées
- la lame plaquée s'appuie parfaitement contre le rail ①
- l'écartement de la lame ouverte soit d'au moins 120mm ②
- le bras de calage de la lame qui appuie s'engage complètement dans le corps de calage ③
- le bras de calage ne soit ni tordu ou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



4.6.3.2 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 contre le rail ①
- l'écartement de la lame ouverte soit d'au moins 120mm ②
- le bras de verrouillage ne soit pas endommagé



7.1.2 Installation de passage à niveau surveillée en dérangement

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.

Marche à suivre pour les mécaniciens

Dans les cas suivants, le mécanicien de locomotive doit considérer les installations de passage à niveau comme étant en dérangement :

- Lors d'un arrêt exceptionnel entre le feu de contrôle et l'installation de passage à niveau.
- Si, entre le feu de contrôle et le passage à niveau, la vitesse maximale s'élève à 30 km/h.

Lors d'un avis à quittancer du CGT, que le feu de contrôle est défectueux.

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

Lorsque le mécanicien.ne 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,
- Enclencher l'installation au moyen de l'interrupteur à clef carrée situé vers le PN (voir DE PCT R. 301.112).
- Si aucun moyen technique ne permet l'enclenchement de l'installation, franchissement du PN selon PCT 300.9, ch. 7.1.3.

7.1.4 Avis avec une surveillance sur place

La surveillance des passages à niveau sur place n'est pas autorisée sur la ligne 215.

A	Zugnummer Numéro du train Número del tren	Nummer der Rangierbewegung Numéro du mouvement de manœuvre Número del movimiento di manovra	B	Datum Date Data															
C	Standort des Zuges Position du train Posizione del treno	Standort der Rangierbewegung Position du mouvement de manœuvre Posizione del movimento di manovra	D	Standort des Fahrdienstleiters Position du chef-circulation Posizione del capomovimento															
8.50	8.95	<p>8 Befehl 8 – Befahren einer oder mehrerer gestörten Bahnübergangsanlagen Ordre 8 – Franchissement d'une ou plusieurs installations de passage à niveau en dérangement Ordine 8 – Percorrere uno o più impianti di passaggio a livello perturbati</p> <table border="1"> <tr> <td>8.50</td> <td>Gestörte Bahnübergangsanlage(n) Installation(s) de passage à niveau en dérangement Impianto/i di passaggio a livello perturbato/i</td> <td>(bei) (a)</td> <td>Km 3.814 8.51.1 km 8.51.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno</td> <td>und et e</td> <td>8.52.1 km 8.52.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno</td> <td>und et e</td> <td>8.53.1 km 8.53.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno</td> </tr> <tr> <td>x.95</td> <td>Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires Istruzioni supplementari</td> <td colspan="5"> <p><i>Vmax 60km/h depuis la Corbatière jusqu'au Km 3.814</i></p> <p>x.96 [Freitext] [texte libre] [testo libero]</p> </td> </tr> </table>			8.50	Gestörte Bahnübergangsanlage(n) Installation(s) de passage à niveau en dérangement Impianto/i di passaggio a livello perturbato/i	(bei) (a)	Km 3.814 8.51.1 km 8.51.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno	und et e	8.52.1 km 8.52.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno	und et e	8.53.1 km 8.53.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno	x.95	Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires Istruzioni supplementari	<p><i>Vmax 60km/h depuis la Corbatière jusqu'au Km 3.814</i></p> <p>x.96 [Freitext] [texte libre] [testo libero]</p>				
8.50	Gestörte Bahnübergangsanlage(n) Installation(s) de passage à niveau en dérangement Impianto/i di passaggio a livello perturbato/i	(bei) (a)	Km 3.814 8.51.1 km 8.51.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno	und et e	8.52.1 km 8.52.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno	und et e	8.53.1 km 8.53.2 Kennzeichnung signalisation contrassegno												
x.95	Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires Istruzioni supplementari	<p><i>Vmax 60km/h depuis la Corbatière jusqu'au Km 3.814</i></p> <p>x.96 [Freitext] [texte libre] [testo libero]</p>																	

9.2 Ligne de contact sans tension

Ligne 222/224 : S'il y a une chute de tension en gare, les trains qui s'approchent seront arrêtés au signal d'entrée ou au panneau ou alors ils entreront en gare avec élan et pantographes abaissés.

9.3 Alimentation critique en courant de traction

Dans certains cas (p. ex. lors de pointes de trafic, de travaux ou de dérangements), il peut arriver que l'alimentation en courant de traction soit insuffisante. Afin d'éviter des déclenchements par surcharge du réseau, une réduction de la puissance des véhicules moteurs peut être annoncée.

Lorsque le mécanicien.ne constate une absence de tension de plus de 5 minutes, il doit observer les règles précitées, même sans affichage particulier.

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

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

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

 <p>Ordre de croisement et de dépassement Ordre de changement de voie d'entrée Ordre particulier au mécanicien</p>			
Date Train / Mouvement de manœuvre en pleine voie n°			
41 <input type="checkbox"/>	Croisement exceptionnel ou facultatif Doit croiser le train/mouvement de manœuvre n° à		
42 <input type="checkbox"/>	Dépassement exceptionnel ou facultatif Doit dépasser le train/mouvement de manœuvre n° à		
43 <input type="checkbox"/>	Suppression d'un croisement ou d'un dépassement <input type="checkbox"/> le croisement <input type="checkbox"/> le dépassement à est supprimé avec le train/mouvement de manœuvre n°		
44 <input type="checkbox"/>	Changement de croisement Croise le train/ le mouvement de manœuvre n° à		
45 <input type="checkbox"/>	Changement de voie d'entrée Doit entrer sur voie à		
46 <input type="checkbox"/> Ordre particulier au mécanicien :			
Motifs / observations			
<input checked="" type="checkbox"/> Marquer d'une croix ce qui convient			
Lieu du CC	Date	Chef-circulation	Mécanicien


Avis concernant les installations de sécurité ferroviaires
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



Avis concernant les installations de sécurité

Version 1.0
Mars 2020

Abrogation 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.chVoie interdite

Date : Voie interdite :

Train : doit s'arrêter à : Nom du CC

Le Locle

Les Brenets

Le mécanicien ne doit pas reprendre sa marche sans avoir reçu l'autorisation du chef circulation

Train : autorisation de rouler reçue à h

Mécanicien : Nom du CC



Voie interdite

Date : Voie interdite:.....

Train : doit s'arrêter à : Nom du CC.....

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| La Chaux de Fonds | <input type="checkbox"/> |
| La Corbatière | <input type="checkbox"/> |
| La Sagne | <input type="checkbox"/> |
| La Sagne Eglise | <input type="checkbox"/> |
| Les Ponts de Martel | <input type="checkbox"/> |
| Signal S de PDM | <input type="checkbox"/> |

Le mécanicien ne doit pas reprendre sa marche sans avoir reçu l'autorisation du chef circulation

Train : autorisation de rouler reçue à.....h.....

Mécanicien : Nom du CC.....



Ouverture PN Conventionné

Date :

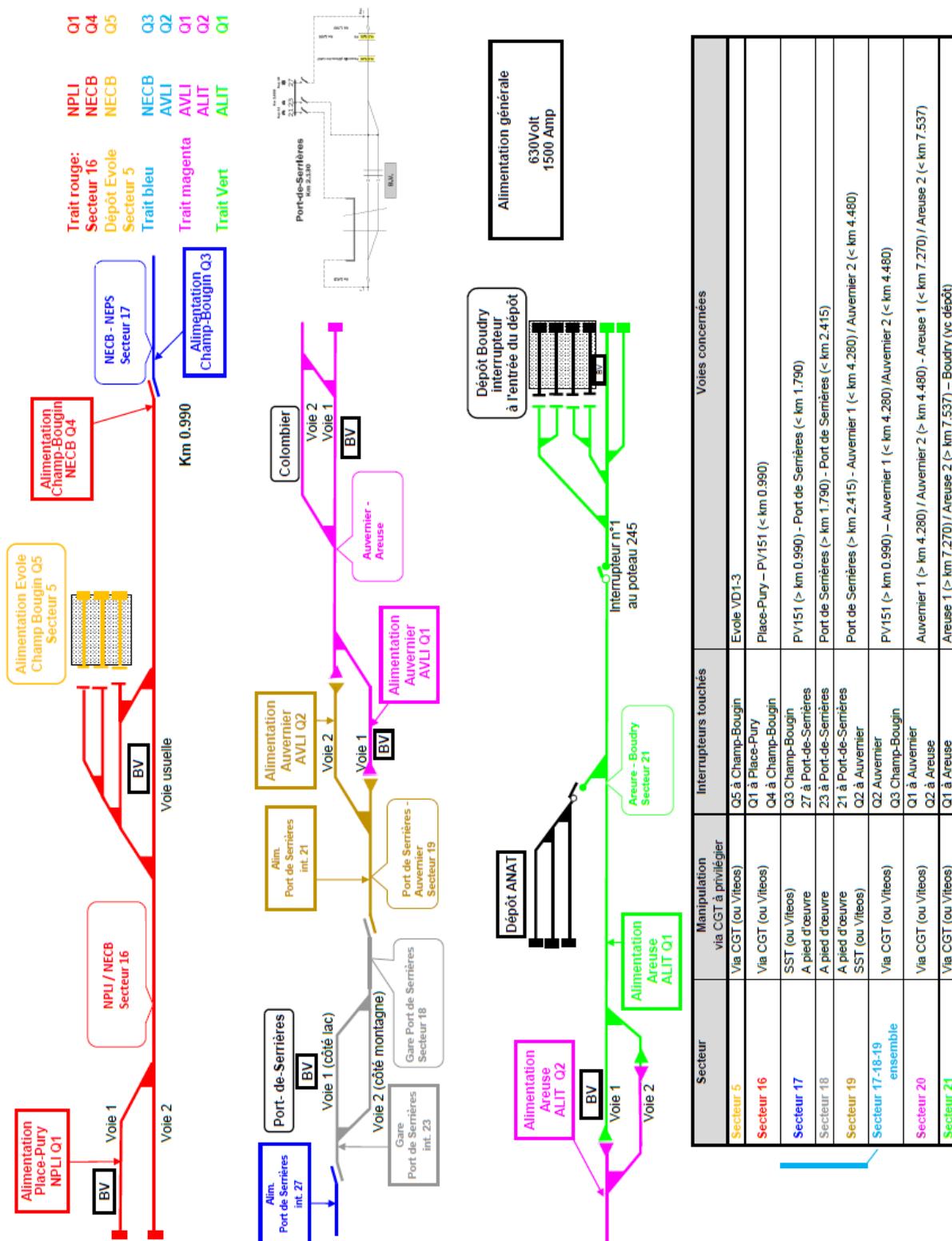
Train : doit s'arrêter à : Nom du CC.....

- | | |
|-------------------|--------------------------|
| La Chaux de Fonds | <input type="checkbox"/> |
| La Corbatière | <input type="checkbox"/> |
| La Sagne | <input type="checkbox"/> |

Le mécanicien ne doit pas reprendre sa marche sans avoir reçu l'autorisation du chef circulation (= confirmation de fermeture du PN ou procédure PN en dérangement)

Train : autorisation de rouler à.....h..... Nom du CC.....

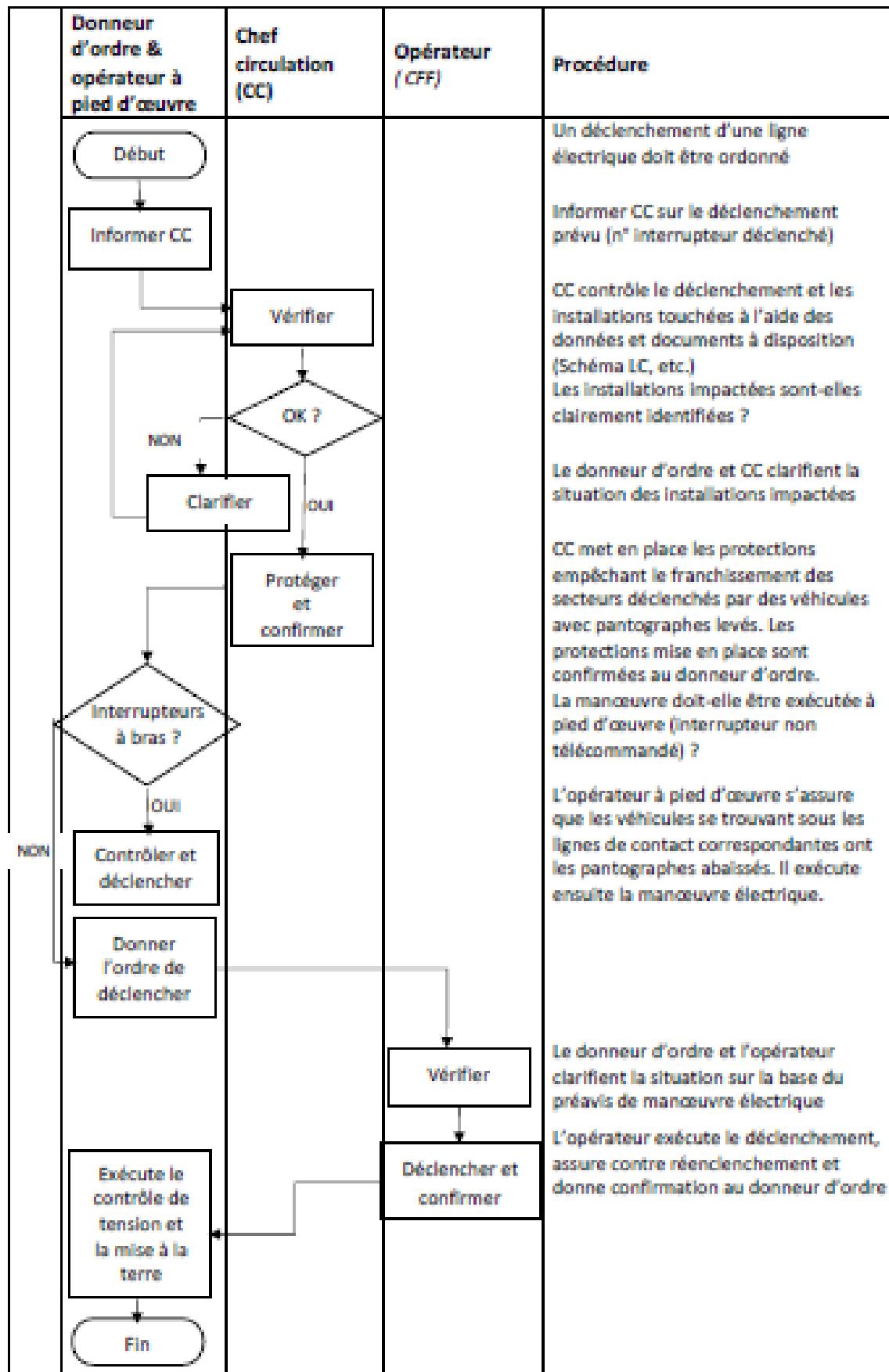
Mécanicien :

ALIMENTATION de la LIGNE 215 630Volt - 1500 Ampers**ALIMENTATION de la LIGNE 215 630Volt - 1500 Ampers**

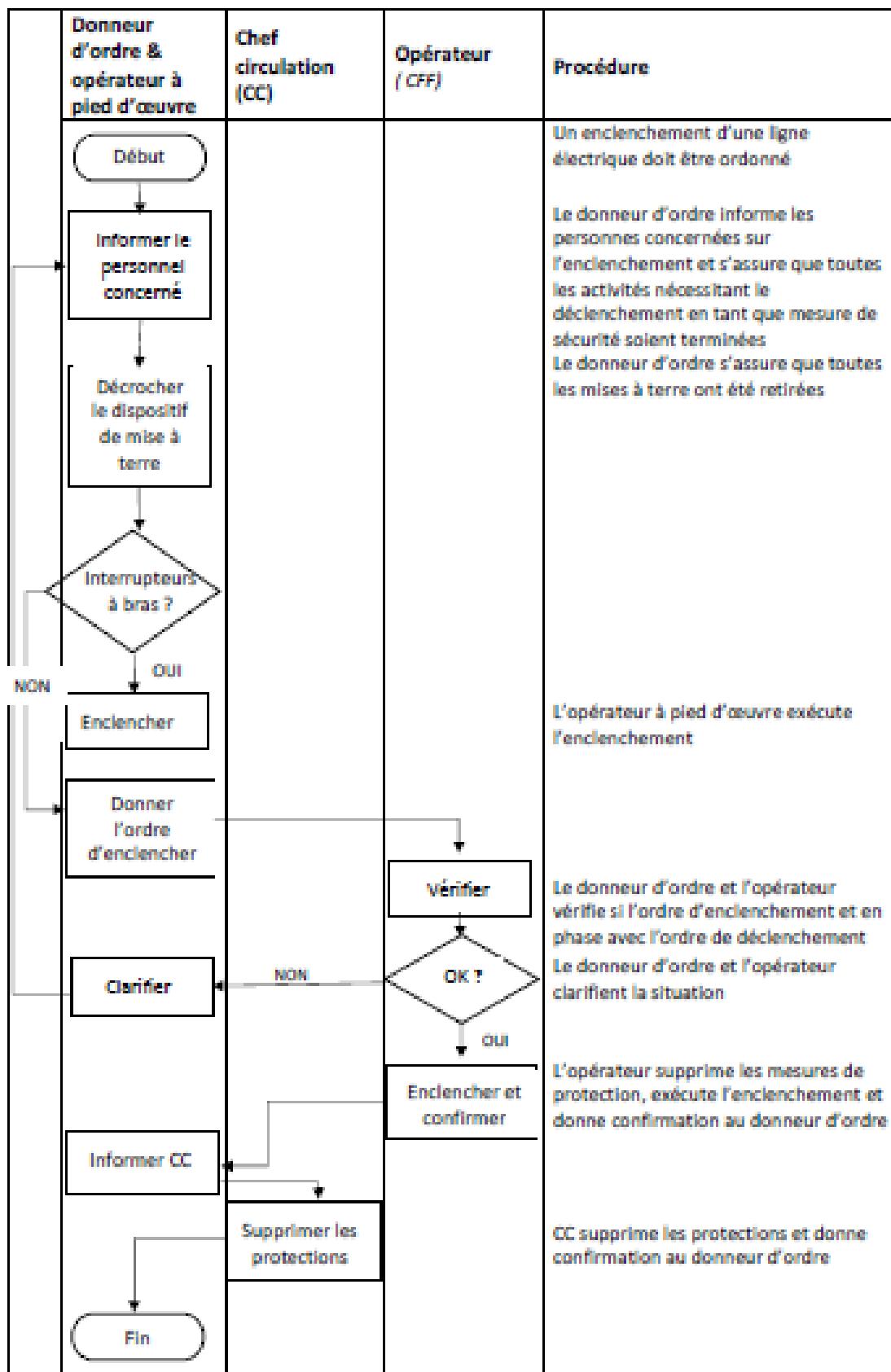
Procédure pour déclenchement des lignes de contact sur la ligne 215 (les lignes TB Neuchâtel)

Donneur d'ordre	Chef circulation (CC) & Opérateur	Procédure
<pre> graph TD A([Début]) --> B[Informer CC] B --> C[Vérifier] C --> D{OK ?} D -- NON --> E[Clarifier] E --> D D -- OUI --> F[Déclencher, protéger et confirmer] F --> G[Exécute le contrôle de tension et la mise à la terre/en court-circuit] G --> H([Fin]) </pre>		<p>Un déclenchement d'une ligne électrique doit être ordonné</p> <p>Informer 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.)</p> <p>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</p> <p>CC met en place les protections empêchant le franchissement des secteurs déclenchés par des véhicules avec pantographes levés.</p> <p>Le déclenchement et les protections sont confirmés au donneur d'ordre</p>

Ordre de manœuvre électrique – Dédéclenchement de lignes de contact L221 – L222 – L224



Ordre de manœuvre électrique – Enclenchement de lignes de contact L221 – L222 – L224



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 *transN-VE*.

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 protocole 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
- GCT Tramelan

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 chef-circulation 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.

3.4.6 Demande d'interdiction

Le chef sécurité s'annonce au CGT au début du chantier.

Chaque annonce transmise au chantier sera inscrite sur une check-list circulation. Le chef sécurité protocole ces annonces dans le classeur "annonces pour la sécurité sur les chantiers".

3.4.7 Protection de l'interdiction

Le chef-circulation 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 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 sécurité du chantier est responsable de la pose et de l'enlèvement des cibles d'arrêt.
- Excepté lors d'intervention en APT, toutes les voies interdites doivent être couvertes.

Lors d'interdiction de voies dans l'intervalle des trains d'une durée inférieure à 1 heure, il est possible de renoncer à la distance de freinage en plaçant les signaux d'arrêt à la distance la plus appropriées du 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.

1.2.3 Réception et répartition des ordres et des annonces

Les ordres ayant trait à la circulation des trains (croisement exceptionnel, changement de croisement, arrêt exceptionnel, etc. sont protocolés au personnel roulant, au moyen du formulaire d'ordre par le CGT.

1.2.3.3 Les messages suivants, transmis par "phonie" au mécanicien.ne concerné, doivent être protocolés (par écrit) sur le formulaire adhoc :

- franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt (par le CGT Tramelan)
- entrée sur voie occupée
- installation de passage à niveau hors service
- réduction de la vitesse
- circulation avec pantographes abaissés
- croisement exceptionnel ou facultatif
- dépassement exceptionnel ou facultatif
- suppression d'un croisement ou d'un dépassement
- changement de croisement
- changement de voie d'entrée
- ordre particulier au mécanicien
- Voie interdite
- PN conventionné

1.2.3.4 Remise de documents

Les formulaires d'ordre, doivent être à disposition des mécaniciens.nes dans chaque cabine de conduite des véhicules (BDe, Tm).

Les formulaires seront joints à la feuille de marche du train concerné.

1.3 Formulaires particuliers

1.3.2. Confirmation des croisements en gare de La Sagne

Tous les croisements de trains qui figurent à l'horaire de service, ainsi que les croisements exceptionnels, facultatifs et spéciaux avec ou entre des mouvements de manœuvre en pleine voie feront l'objet d'une confirmation en phonie.

Lors de cette confirmation, les mécaniciens.nes titulaires établissent le bulletin, selon modèle ci-dessous, et le placent bien en vue sur le tableau de bord de la cabine de conduite.

Lorsque le croisement est réalisé, c'est-à-dire après avoir quitté la gare de La Sagne, ce document sera annexé à la feuille de marche du train concerné.

transN <small>transports publics neuchâtelois</small>	CONFIRMATION DE CROISEMENT	
<hr/>		
<u>Date</u>	:
<u>Train/mvt. de manœuvre</u>	:	<u>Croise</u>
<u>Train/mvt de manœuvre</u>	:	<u>à La SAGNE</u>
<hr/>		
X		
<u>Nom / Signature :</u> mécanicien.nedu train / mvt. de : manœuvre pair		
<u>mécanicien.nedu train / mvt.</u> de : manœuvre impair		

Annonce

Cette confirmation de croisement doit être annoncée par le mécanicien.ne avant le départ du train partant de La Chaux-de-Fonds au mécanicien.ne du train croiseur partant des Ponts-de-Martel.

1.3.3 Document « Voie interdite » et « Ouverture PN conventionné » pour les mécaniciens

Le mécanicien.ne est tenu de protocoler sur le document « voie Interdite » ou « Ouverture PN conventionné » lorsque le CGT lui annonce une voie interdite ou un PN conventionné ouvert.

Il ne **doit pas** reprendre sa marche sans avoir reçu l'autorisation du chef-circulation.

En cas de travaux de nuit le mécanicien.ne du soir met le document sur la feuille jaune des avis d'arrivée avec l'avis d'arrivée protocolée. Le mécanicien.ne du matin reprend le fiche sur la feuille jaune.

1.6.1 Intervalles entre les trains

Les trains ne doivent pas se succéder à un intervalle inférieur à la distance séparant deux postes de distancement consécutifs. C'est-à-dire qu'il ne faut ni expédier un train, ni autoriser un passage sans arrêt avant que le poste de distancement suivant ait annoncé l'arrivée du train précédent, circulant sur la même voie.

Sont considérés comme postes de distancement les gares et les haltes suivantes :

Ligne La Chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel :

- La Chaux-de-Fonds
- Le Reymond
- La Corbatière
- La Sagne-Eglise
- La Sagne
- Les Ponts-de-Martel

Ligne Le Locle - Les Brenets :

- Le Locle
- Les Brenets

1.6.1.1 Mode de transmission de l'avis d'arrivée

- a) L'avis d'arrivée des trains est transmis au moyen de la radio et protocolé sur la feuille de marche.
- b) Signe de transmission de l'avis d'arrivée dans l'horaire de service. Le départ du train est subordonné à la condition que le mécanicien.ne ait obtenu "l'avis d'arrivée" du train indiqué dessous ce signe (parcours Les Ponts-de-Martel / La Sagne ou vice-versa).
- c) L'avis d'arrivée du dernier train de la journée doit être protocolé par le mécanicien.ne sur le formulaire prévu à cet effet et apposé au tableau d'affichage de la gare des Ponts-de-Martel, respectivement des Brenets et **annoncé au CGT**.

1.6.1.2 Moment de la transmission de l'avis d'arrivée

Le chef-circulation, respectivement le mécanicien, ne doit pas transmettre l'avis d'arrivée avant de s'être assuré que le train tout entier, y compris le véhicule portant le signal de queue, ait franchi le signal d'entrée et que celui-ci a été remis en position d'arrêt.

En l'absence du signal d'entrée, l'avis d'arrivée d'un train ne doit être transmis que lorsque le train aura dégagé le signal limite de garage de la voie d'entrée.