

Editeur (responsabilité) : transN-PF	Entrée en vigueur : 01.04.2018	Attribution: R 300.1-.15	Classification: transN interne
Version définitive réédition	Approbation : transN-PF	Remplace: Édition 2016	
Distribution: Personnel de la conduite des trains transN Personnel de la régulation des trains transN		Langues: f	

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

Modifications

Chap	Titre	Modification
2.5	Signaux pour les trains	Point 2.8.1 Modification texte
5.1	Formation des trains	Modification titre
5.1	Formation des trains	Ajout point 1.4.7
5.A1	Prescription de freinage	Point 4 Tableau en kN
6.3	Départ	Point 3.4 supprimé
9.4	Dérangements aux aiguilles	Point 4.3 supprimé
9.4	Dérangements aux aiguilles	Point 4.6.3 modification texte
9.7	Dérangements complémentaires	Point 7.1.1 modification texte
9.12	Dérangements aux freins	Point 12.2.3 modification texte
9.12	Dérangements aux freins	Point 12.3.6 nouveau point
11.A1	Enclenchement ligne de contact	Annexe 1 modifiée
14.2	Utilisation	Point 2.3.6 modification texte
14.2	Utilisation	Point 2.3.8 supprimé
14.3	Dérangements	Point 3.5 modification texte

1 Remarques préliminaires

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

2 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.

3 Numérotation et attribution

3.1 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 Répertoire

	Titre	Page(s)
0.1	Répertoire	01–101–102
1.2	Champ d'application	12-101
1.4	Disposition générales	14–101–102
2.5	Signaux pour les trains	25–101–112
3.1	Généralités	31–101
3.5	Horaire et tableau de parcours	35–101–102
3.8	Transmission en phonie	38–101
3.11	Dispositions d'exécution spécifiques <i>transN–215</i>	311–101–104
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
5.1	Formation des trains	51–101–102
5.2	Assurer les trains immobilisés	52-101
5.3	Prescriptions de freinage	54–101
5.A1	Annexe 1 - Prescriptions de freinage – Compléments	5.A1- 101
5.A2	Annexe 2 – Matériel roulant	5.A2–101–102
6.1	Principes de base pour la circulation des trains	61–101

	Titre	Page(s)
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
9.1	Généralités	91–101
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
9.10	Dérangements aux équipements de sécurité des trains	910–101
9.11	Irrégularités aux véhicules	911–101
9.12	Dérangements aux freins et rupture d'attelage	912–101
9.14	Dispositions complémentaires en cas de danger et d'accidents	914–101
10.3	Répertoire des modèles	103–101
11.A1	Annexe 1 – Ordre de manœuvre	11.A1–101–102

	Titre	Page(s)
12.3	Travaux sur et aux abords des voies – Déroulement	123–101
13.3	Avant et pendant la marche	133–101
13.4	Domages et irrégularités	134–101
14.2	Freins – Utilisation	142–101–103
14.3	Freins – Dérangements	143–101

2 Champ d'application des DE-PCT *transN-215*

Les *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 2016.

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*.

4.3.1 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 (BY-NE) et des numéros pairs (NE-BY) 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	BY
Areuse	AR
Colombier	COL
Auvernier	AUV
Port-de-Serrières	SER
Evole	EV
Place Pury	PP

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

4.4 Accompagnement des trains

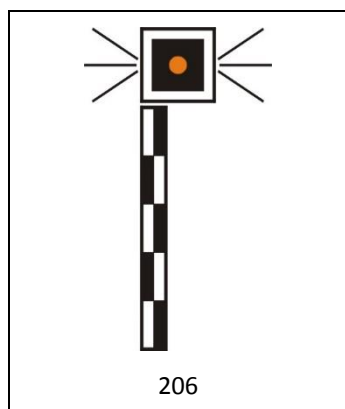
En situation ordinaire, les trains circulent en règle générale non accompagnés.

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

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

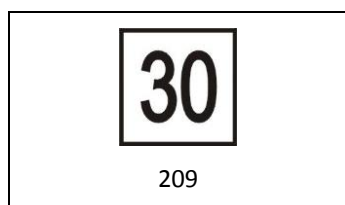
Index des installations de passage à niveau des lignes transN se trouve dans le règlement P35090005 de transN.

2.2.2. 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.

2.3.1 Ecrans de vitesse

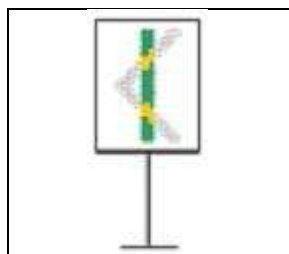


Pour signaler la vitesse maximale à laquelle les tronçons de voie peuvent être parcourus, il est fait usage de panneaux fixes dits écrans de vitesses.

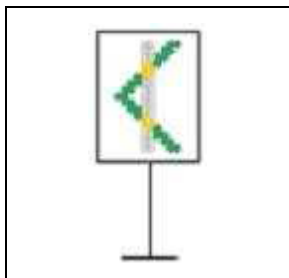
L'écran de vitesse tient lieu de signal d'exécution. Il n'est pas fait usage de signal avancé.

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

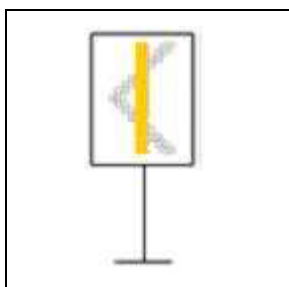
2.5.6 Signalisation des aiguilles talonnables



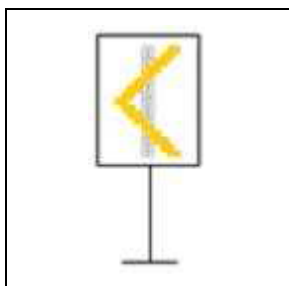
L'aiguille est positionnée pour la voie droite. Les LEDs vertes du signal d'aiguille indiquent que l'aiguille est aussi franchissable en venant de la voie déviée.



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 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.



Le signal limite de garage est rouge. Ce signal peut aussi consister en un clou rouge planté dans le bitume.

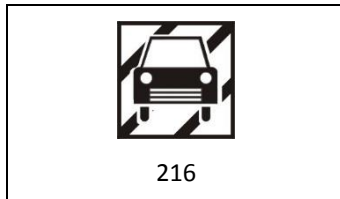
2.6.9 Indicateur de zone intermédiaire de sécurité

Dans les zone ou l'espace de sécurité est insuffisant, le marquage univoque de zones intermédiaires de sécurité n'est pas indiqué systématiquement pas 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 Tramways sur le réseau *transN-215*



Marche à vue et vitesse maximale de 25 km/h. (sauf si vitesse inférieure prescrite).

3.2.6 Panneau de mise en garde pour sabots d'arrêt



Ce panneau doit être posé de façon bien visible sur le tableau de bord (combinateur) de la cabine dans laquelle se trouvent les manettes.

Si la rame comporte plusieurs véhicules moteurs, il sera déposé un panneau dans chacune des cabines où se trouvent les manettes.

3.3 Ordres et signaux des agents en service de manœuvre

3.3.1 Généralités

Sur le réseau *transN-215*, tous les ordres en service de manœuvre sont transmis de vive **voix ou en phonie**.

Tous les mouvements de manœuvre ainsi que l'accostage se font en avant, le mécanicien de locomotive ayant l'obligation d'occuper la cabine avant dans le sens de marche.

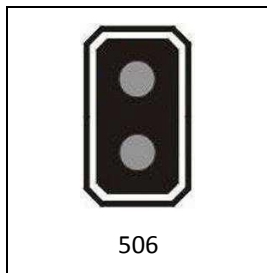
S'il faut déroger exceptionnellement à ces règles, le chef de manœuvre et le mécanicien de locomotive sont tenus de s'entendre au préalable.

Les ordres suivants sont utilisés en service de manœuvre :

- En avant
- Ralentir
- Arrêt

5. Signaux pour la circulation des 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 :

- arrêt,
- voie libre.

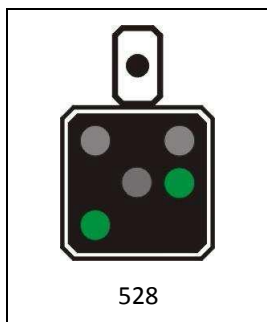
Actuellement les signaux de sortie du dépôt de Boudry et les signaux d'entrée et de sortie de l'Evole.

5.1.7 Dénomination 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.

5.2.4 Annonce de voie libre



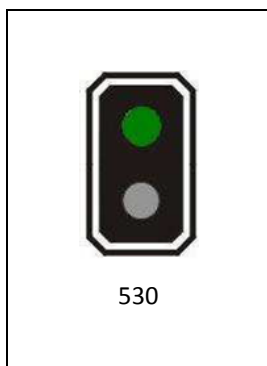
Image

Signification

annonce de voie libre (image 1*)

depuis le prochain signal,
circulation à la vitesse maximale
indiquée dans les tableaux de
parcours respectivement sur les
écrans de vitesse disposés dans le
terrain.

5.2.5 Voie libre



Image

Signification

voie libre (image 1)

circulation à la vitesse maximale
indiquée dans les tableaux de
parcours respectivement sur les
écrans de vitesse disposés dans le
terrain.

Attention : ce signal n'indique pas la position des aiguilles.

5.2.6 Annonce de vitesse



Image

Signification

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

depuis le prochain signal, la
vitesse maximale de 25 km/h doit
être respectée.

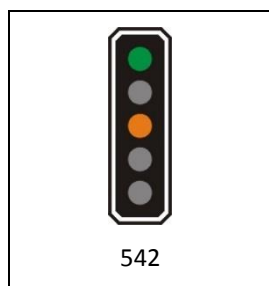
Si une vitesse inférieure est
prescrite par un écran de vitesse
ou

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

Exceptions :

- Areuse : pour une entrée
sur voie 2 en provenance
de Colombier : 40km/h.
- Auvernier : pour une
entrée sur voie 1 en
provenance de Colombier :
40km/h

5.2.7 Exécution de vitesse



Image

Signification

exécution de vitesse 25 km/h
(image 2)

depuis ce signal, respectivement
depuis l'aiguille en relation, la
vitesse maximale à respecter est
de 25 km/h.

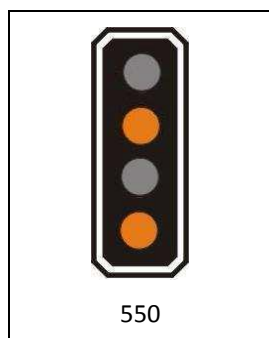
Si une vitesse inférieure est
prescrite par un écran de vitesse
ou

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

Exceptions :

- Areuse : pour une entrée sur
voie 2 en provenance de
Colombier : 40km/h.
- Pour une sortie de voie 2
direction Colombier: 40km/h
- Auvernier : pour une entrée
sur voie 1 en provenance de
Colombier : 40 km/h

5.2.8 Itinéraire court



Image

Signification

Itinéraire court (image 6)

depuis ce signal respectivement depuis l'aiguille en relation, v_{\max} 25 km/h.

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

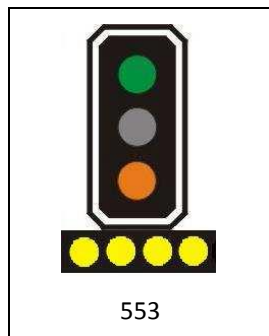
Exceptions :

- Areuse : pour une entrée en provenance de Colombier : 40 km/h.
- Auvernier : pour une entrée en provenance de Colombier : 60 km/h

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

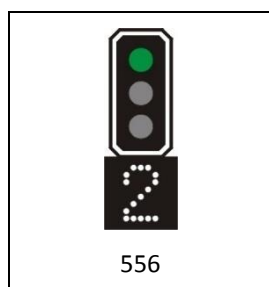
Voie occupée

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

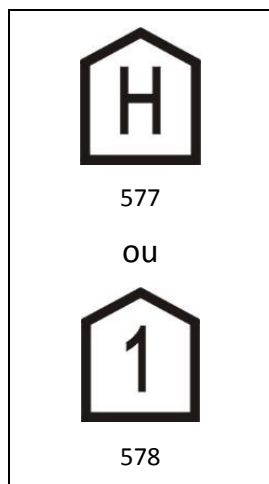
Les signaux principaux peuvent être complétés par des panneaux lumineux qui renseignent sur l'itinéraire dans la prochaine gare.

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

Eteint, ce signal n'a aucune signification.

5.5.7 Indicateur de point d'arrêt

Ce signal peut être soit une lettre « H » ou un chiffre « 1, 2 ou 3 » 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.

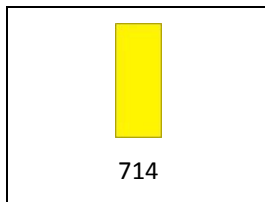
En relation avec d'autres signaux

En plus du panneau illustré, on peut trouver des panneaux similaires portant l'indication correspondant au nombre de véhicules composant le convoi.

Le mécanicien de locomotive s'arrêtera à la hauteur du marquage correspondant à la formation de son train ou l'endroit le plus approprié à l'embarquement et au débarquement des voyageurs.

7 Signaux pour la traction électrique

7.1.4 Signaux de sectionnement



Image

Signification

sectionnement

Il indique le début du sectionnement dans le sens de marche du train.

Au passage de ce signal, le mécanicien de locomotive doit mettre le régulateur sur la position « 0 » pendant le franchissement du ou des pantographes. (sauf Port de Serrières)

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 télégramme ou par courrier électronique à la Production ferroviaire.

Annonce par la production ferroviaire

Les couleurs de papier ci-après sont utilisées pour les circulaires relatives à la circulation des trains :

Jaune :	Circulaire de n'importe quelle durée ordonnant la mise en marche de trains facultatifs ou spéciaux et dispositions y relatives.
Rose :	Circulaire ordonnant les dispositions définitives et facultatives concernant les travaux, les interruptions de ligne, etc. et les dispositions de la circulation des trains y relatives.
Blanc :	Modifications et adjonctions à l'horaire de service ainsi que les prescriptions concernant la période d'horaire en cours.
Exception :	Les circulaires transmises par courrier électronique ou télécopie sont de couleur blanche.

Les circulaires annulant les dispositions sont toujours de la même couleur que les circulaires les ayant ordonnées.

5.2 Documents pour le mécanicien de locomotive

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.

Sur le réseau *transN-215*, les documents de service se trouvent dans chaque cabine de conduite.

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 centre de régulation. 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 centre de régulation au moyen de la radio 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.

8.3.5 Enregistrement

Sur le réseau *transN-215*, toutes les communications radio sont enregistrées automatiquement.

11 Dispositions d'exécution spécifiques *transN-215*

11.1 Equipement

Chaque cabine de conduite du matériel Littorail est équipée d'un appareil embarqué. Le numéro d'appel doit être codé par le mécanicien de locomotive selon le principe suivant :

- le premier train qui sort le matin du dépôt de Boudry porte le code 501,
- le deuxième train qui sort le matin du dépôt de Boudry porte le code 502,
- le train supplémentaire qui circule aux heures de pointe porte le code 503,
- si un autre train supplémentaire est mis en circulation, il porte les codes 504 ou 505,
- le train historique ou de déneigement porte un code qui est communiqué chaque fois qu'il est mis en service,
- si d'autres trains sont mis en circulation entre Evole et PP ils porteront le code 506.

Lors d'un échange de train en cours de journée, le train nouvellement mis en circulation reprend le numéro du train retiré.

En cas de remise à l'heure des trains, les numéros peuvent être réattribués par le chef-circulation.

Le personnel accompagnateur obligatoire des trains historiques et des trains formés par le matériel de service doit toujours être équipé d'un appareil portable dont l'indicatif d'appel doit être indiqué au centre de régulation. A défaut ou dans des circonstances particulières, c'est le mécanicien de locomotive du train qui en sera équipé.

Si le responsable de chantier, fixe ou mobile est en possession d'un appareil portable avec un indicatif d'appel il doit le communiquer au centre de régulation.

Toute autre personne appelée à intervenir dans la circulation des trains dans un sens très général peut également être en possession d'un poste radio dont l'indicatif d'appel sera transmis au centre de régulation.

Le centre de régulation est équipé de stations radio fixes. Indicatif d'appel « Roger 903 ».

11.2 Le trafic simplex

Sur le réseau *transN-215*, le trafic s'effectue en simplex avec une seule fréquence porteuse ou alternée. Chaque partenaire doit attendre que son correspondant ait

fini de transmettre son message avant de lui parler car lorsque l'appareil radio se trouve en fonctionnement « émission », il ne reçoit aucune communication.

Afin d'obtenir le maximum d'efficacité du réseau radio, les messages doivent donc être courts.

11.3 Prescriptions d'utilisation

Seul le personnel dûment instruit est autorisé à utiliser les installations radio du réseau *transN-215*, qui ne doivent être employées que pour les besoins du service. Le personnel à qui des appareils ont été confiés est tenu d'empêcher que ceux-ci soient utilisés par des personnes non autorisées.

Seuls les indicatifs d'appel attribués aux appareils seront utilisés. Il n'est pas autorisé d'utiliser d'autre indicatif.

La diffusion de messages étrangers à notre entreprise qui auraient été entendus sur un de nos appareils, de même que toute allusion à leur existence, sont strictement interdites. Il faut en avertir toutefois le chef des services techniques.

Tout dérangement des installations doit être communiqué au responsable du centre de maintenance en utilisant le carnet d'avarie des véhicules ou par un contact direct.

11.4 Discipline des conversations radio

Le système simplex n'autorisant qu'une seule conversation à la fois, il est primordial de respecter la discipline suivante pour obtenir la meilleure efficacité.

11.5 Transmission ordinaire

- Ecouter brièvement si le canal est libre,
- Composer le numéro d'appel du correspondant désiré,
- Presser la touche d'appel,
- Ecouter si le poste désiré est en service.

Appeler le correspondant selon son indicatif d'appel suivi de votre numéro d'appel et du mot « répondez ». L'agent qui dessert une station fixe indiquera toujours son nom après l'indicatif d'appel. (Exemple : « Roger 501 de 903, Dupuis, répondez »)

A l'écoute de l'appel, le correspondant s'annonce de la même façon que s'il appelait, en terminant par les mots « compris, répondez ». (Exemple : « Roger 903 de 501, compris, répondez »).

Les correspondants peuvent se renseigner sur les conditions de réception en utilisant le code suivant :

Degré de réception	Signification
1 sur 5	à peine audible
2 sur 5	faiblement audible
3 sur 5	assez bien audible
4 sur 5	bien audible
5 sur 5	très bien audible

La diffusion du message bien structuré et court suit et est suivi du mot « répondez » qui invite le correspondant à reprendre la parole.

Le correspondant appelé répète le message suivi des mots « compris, terminé. »

Si le message n'est pas reçu complètement ou ne paraît pas plausible, demander sa répétition avant de conclure par « compris, terminé ».

11.6 Liaisons véhicules entre eux

Dans le domaine de la circulation des trains, les liaisons entre véhicules sont possibles. Elles ne doivent être réalisées qu'en cas d'impérieuses nécessités et seulement dans le cas où le chef-circulation n'est momentanément pas atteignable.

11.7 Directives concernant la circulation des trains

Lorsque le chef-circulation ordonne par radio des dispositions relatives à la circulation des trains, il faut exiger la répétition textuelle des ordres donnés et la quittance « compris, terminé » avant toute exécution.

11.8 Annonces et relèves

11.8.1 Annonce lors d'engagement de trains

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

11.8.2 Relève de personnel

Service continu :

Lorsque le service est remis directement, le chef-circulation ou le mécanicien 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. Simultanément, il lui remettra les circulaires et notices relatives à la circulation des trains.

Interruption du service :

Lorsque le service n'est pas continu, le chef-circulation ou le mécanicien de locomotive qui le quitte doit veiller à ce que son successeur puisse retrouver immédiatement et facilement toutes les dispositions sur la circulation des trains. Les renseignements, sous forme de circulaires et notices, remis entre conducteurs doivent être déposés bien visiblement sur le tableau de bord de la cabine de conduite qui sera utilisée par le successeur.

1.7.5 Atteler et dételé des véhicules en mouvement

Les compositions pour le service régulier sont munies d'attelages automatiques.

Il est interdit de s'introduire entre les véhicules pendant toute manœuvre.

Les consignes pour les véhicules de service et les véhicules historiques sont les suivantes :

– **Pour l'attelage**, l'ordre suivant doit être respecté :

1. attelage mécanique
2. liaisons électriques.

– **Pour le dételage**, on respectera l'ordre inverse.

Les attelages, les conduites et les raccords inutilisés doivent être remis dans leur support.

Pour centrer les attelages à tulipe des véhicules historiques, un arrêt est obligatoire 10 à 20 cm avant que les attelages se touchent. Par la suite, en cas de nécessité, une personne peut s'introduire entre les véhicules pour centrer les attelages, alors qu'un des deux véhicules approche à très faible vitesse.

1.9 Frein à main

Cette disposition ne concerne pas le matériel du type Littorail.

2.2.2 Demande

Le chef de manœuvre doit aviser le chef circulation lorsqu'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, échelles roulantes.

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

3.6.2 Vitesses maximales de manœuvre en gare

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

Boudry : 15 km/h

Toutes les autres gares : 25km/h

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 mouvement de manœuvre devra s'arrêter au plus tard devant le bâtiment de la gare.

Si pas possible, entrer le mouvement de manœuvre avec un parcours manœuvre.

1.2.2 Conduite indirecte des trains

Pour des raisons techniques, le train historique peut circuler comme train en conduite indirecte entre les gares de l'Évole et de la Place-Pury à la vitesse de 25 km/h au maximum à condition que la vigie placée en tête du convoi soit constamment en liaison visuelle avec le conducteur.

1.3 Classement de la charge remorquée

1.3.1 Généralités

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

Matériel « Littorail »

Composition	Remarque
Be 4/4 n°501 à 506	
Be 4/4 + Bt n°551 à 554	
Be 4/4 + Be 4/4	
Be 4/4 + Bt + Be 4/4	
Be 4/4 + Be 4/4 + Bt	
Be 4/4 + Be 4/4 + Be 4/4	
2 ou 3 Be 4/4 + 1 ou 2 Bt	Seulement avec accord de l'exploitation ou en cas de secours mais si le train comporte plus que trois voitures le mécanicien fermera les portes des voitures supplémentaires

Véhicules historiques

Composition	Remarque
Be 2/2 n°73	
Be 2/2 + B2 n°143	
Be 2/2 + Bi2	
Be 2/2 + B2 + Bi2	La voiture Bi2 ne peut en aucun cas être intercalée

Véhicules de service

Composition	Remarque
Ge 2/2 n°601, arroseuse, chasse-neige	
Ge 2/2 ou Be 4/4 + max 2 des wagons n°631 et 635	

Les caractéristiques de chacun des véhicules et de chacune des compositions autorisées figurent dans le tableau constituant l'annexe 3 du présent règlement.

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 215	8,3 t	1,8 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.

2.5 Assurer avec des moyens de freinage indépendant du frein à air.

Les sabots d'arrêt doivent être placés sous les roues des wagons dont la charge par essieu est la plus grande et qui ne possèdent pas de frein à main. Un seul sabot d'arrêt doit être utilisé par wagon.

3.1 Tableau de freinage

Les poids-freins pour chacune des compositions autorisées sont indiquées dans l'annexe n°3.

3.2.1 Vitesses maximales, nombre maximal d'essieux

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

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

4 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

Etat du matériel roulant

Véhicules		Capacité (Pers.)	Longueur hors tout (m)	Tare (t)	Charge- ment (t)	Poids total (t)	Poids- frein ¹ (t)	Poids- frein à main (t)	Type de freins	Vitesse max.
Série	N°									
<i>Littorail</i>										
Be 4/4	501–506	105	18.38	24	7.3	31.3	29		mr-e-ac-r	75
Bt	551–554	123	18.38	16	8.6	24.6	13		mr-ac	75
<i>Historique</i>										
Be 2/2	73	55	9.20	10.9	3.9	14.8		7	mv-e-r	45
B2	143	57	8.50	4.4	4.0	8.4		2.5	mv-e-r	45
Bi2	1	30	5.55	1.9	2.1	4.0		1.2	mv-e	45
<i>Service</i>										
Ge 2/2	601		6.80	10.5	8.0	18.5			mv-e	40
Wag. Ouvert	631		6.0	3.5	7.5	11.0			mv	40
Echelle	635		2.71	0.6	0.2	0.8			mv	50

Désignation des freins

- mr = frein à main à action pneumatique (ressort)
- mv = frein à main à action manuelle (vis)
- e = frein électrique
- ac = frein à air à accumulation d'énergie
- r = frein magnétique sur rail

¹ Le poids-frein est calculé sur la base de l'action du frein à main à action pneumatique

Composition – Caractéristiques – Bulletin de charge permanent

Composition	Poids total	Poids-frein	Rapport de freinage	Vitesse max.
Be 4/4	31.3	29	93	75
Be 4/4 + Bt	55.9	42	75	75
Be 4/4 + Be 4/4	62.6	58	93	75
Be 4/4 + Bt + Be 4/4 ou Be 4/4 + Be 4/4 + Bt	87.2	71	81	75
Be 4/4 + Bt + Be 4/4 + Bt	111.8	84	75	75
Be 2/2				45
Be 2/2 + B2				45
Be 2/2 + B2 + Bi2				45
Ge 2/2				30
Ge 2/2 + 2 véhicules de service au maximum				– ²

² La vitesse max. est celle des véhicules remorqués ayant la vitesse autorisée la plus faible

1.1.2 Contrôle de l'itinéraire

En exploitation normal, la mise à voie libre des signaux principaux est commandée par le mécanicien de locomotive 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.

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 de sortie talonnables, pour la voie usuelle.
- Les aiguilles pouvant donner accès à la voie principale ainsi que les dispositifs de protection tels les sabots d'arrêt, sabots dérailleurs, etc. doivent être en position de protection.

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

Mise à voie libre des signaux principaux peuvent être commandée manuellement à partir du coffret de commande dont sont équipées toutes les gares sur ordre formel d'un chef circulation de catégorie B.

2.1.1 Diminution de vitesse

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

Exception : Areuse : seuil de vitesse à l'aiguille 2 en provenance de Boudry

2.3.2 Début de la vitesse signalée

Lors de modification de vitesse, le seuil de vitesse se trouve toujours à la hauteur de l'écran de vitesse.

3.5 Autorisation de départ

3.5.1 Principe

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.

3.5.3 Obtention de la sortie

Le mécanicien de locomotive 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).

Le mécanicien de locomotive ne demande sa sortie que lorsque le train est commercialement prêt.

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

3.6.1 Confirmation de l'existence de l'assentiment pour circuler

Dans les gares sans télécommande (PP, EV et BY), lorsque le mécanicien de locomotive ne voit pas le signal de sortie, il se rend au coffret pour voir l'image du signal.

4.2 Franchissement de tronçons à vitesse réduite

4.2.2 Tronçons de ralentissement

Si un tronçon doit être parcouru temporairement à vitesse maximale réduite avant que les signaux de ralentissement aient été posés, le chef-circulation doit en informer le mécanicien de locomotive. La vitesse maximale autorisée sera respectée sur tout le tronçon indiqué.

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 mécaniciens de locomotive dans ce délai.

4.3 Franchissement de tronçons avec pantographes abaissés

Lorsqu'un tronçon doit être franchi avec le pantographe abaissé, le chef circulation doit aviser le mécanicien de locomotive par un ordre à protocoler sur l'emplacement du tronçon à franchir.

4.4 Exploitation des Tramways.

Sur le réseau *transN-215*, la vitesse en zone tramways est : marche à vue V_{max} 25km/h (sauf si vitesse inférieure inscrite dans le tableau de parcours).

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 mécanicien 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 Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais

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 mécaniciens de locomotive par le signal entrées simultanées.

Lors des croisements réguliers ou spéciaux, les mécaniciens de locomotive doivent s'attendre à ce que des voyageurs traversent les voies. En outre, le mécanicien de locomotive 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 Colombier, sur voie 2 le mécanicien attend que le train de voie 1 soit sur l'aiguille de sortie 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).

5.2.6 Franchissement d'un signal principal présentant l'image *arrêt*

Le franchissement des signaux à l'arrêt doit être protocolé par formulaire d'ordre.

5.4 Entrée sur une voie occupée

5.4.2 Conditions pour une entrée sur voie occupée

A hauteur du seuil de vitesse, la vitesse ne doit pas excéder 20 km/h au maximum. Dès la distance de freinage qui suit ce seuil de vitesse, il faut circuler en *marche à vue*.

5.4.3 Garer sur des véhicules sans arrêt préalable

Les trains peuvent exceptionnellement accoster des véhicules sans arrêt préalable et à condition que le réseau électrique « auxiliaires » soit coupé aussi bien sur le véhicule qui accoste que sur le véhicule à l'arrêt.

5.5 Voie à utilisation restreinte.

S'il faut exceptionnellement entrer sur une voie à utilisation restreinte, le mécanicien de locomotive doit être avisé par un ordre à quittancer par le chef-circulation.

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 la Be 2/2 (train historique) ou la Ge 2/2 (certains trains de service) sont soumis à des conditions particulières décrites ci-dessous.

6.3.2 Principe

Ces trains doivent répondre en tout point aux dispositions du présent règlement.

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

6.3.3 Accompagnement

Accompagnement permanent par un agent dont l'unique tâche est de s'occuper du block, notamment de s'assurer de l'image des signaux de block ; cet agent reste continuellement en contact avec le mécanicien de locomotive ; 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

La mise à voie libre des signaux de sortie doit obligatoirement s'effectuer manuellement dans les gares sans TC (BY, EV et PP) (exception : Evole si passage).

6.3.6 Départ

Le départ des gares n'a lieu qu'après consultation réciproque entre le mécanicien de locomotive et l'agent d'accompagnement.

6.3.7 Responsabilité

Le mécanicien de locomotive et l'agent d'accompagnement sont coresponsables du respect de la signalisation.

6.3.8 Liaison par radio

Le train sera équipé d'une radio portée par l'accompagnateur de train ; il restera continuellement en contact avec le centre de régulation.

6.4 Train en détresse

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 chef-circulation. Le train refoulera avec prudence. 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 chef-circulation a confirmé que la protection et la couverture du tronçon considéré sont réalisées.

6.5 Train de secours

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.

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 mécanicien de locomotive.

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 mécanicien de locomotive 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				
	Franchissement de voies sur des passages à chars ou des passages à niveau				
	Zone publique				
Mise à la terre de lignes de contact					
Manœuvre					
Accompagnement sur les plates-formes et les wagons ouverts					



Recommandé



Obligatoire

1 Généralités

Sur le réseau *transN-215*, le mécanicien de locomotive (CCT catégorie A) peut exceptionnellement exécuter des manipulations nécessaires aux coffrets sur ordre formel du chef circulation (CCT catégorie B).

2.1 Vérifications et mesures de sécurité

Le mécanicien de locomotive annonce au chef-circulation les dérangements aux signaux des gares de BY, EV et PP

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 pour les gares de PP, EV et BY. 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.

3.1.1 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 de locomotive de franchir le signal à l'arrêt. 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 de locomotive 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 BY, EV et PP, le chef-circulation n'a aucun moyen d'intervention, il peut déléguer cette tâche à un mécanicien de locomotive ou au collaborateur des installations électriques.

4.5 Le contrôle de l'aiguille manque

Si le contrôle sur place a révélé que l'aiguille est en bon état et qu'elle doit être franchie sans le contrôle de fin de course manque, il faut la mettre dans la position désirée et la protéger à l'appareil d'enclenchement contre une manœuvre inopinée. Jusqu'au contrôle sur place par le service technique compétent, les vitesses maximales suivantes doivent être prescrites par un ordre à protocoler.

- 10 km/h pour chaque franchissement d'une aiguille abordée depuis la pointe
- 25 km/h sur le réseau *transN-215* pour chaque franchissement d'une aiguille abordée depuis le talon.

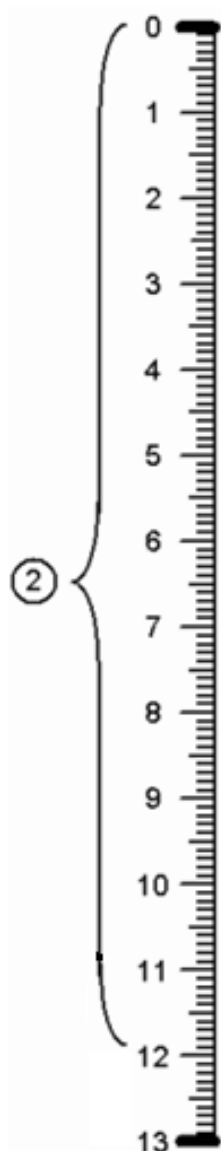
Il faut procéder ensuite selon les indications du service technique compétent.

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.

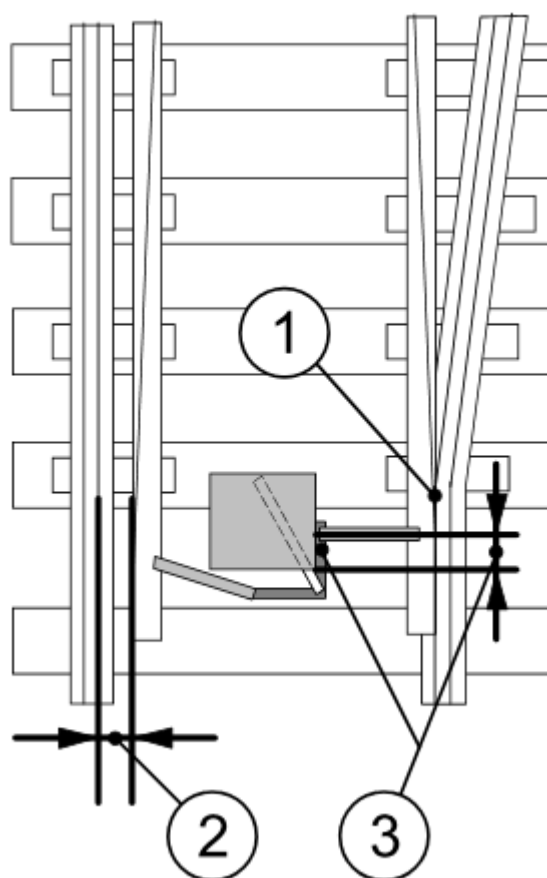
Si toutefois, ce contrôle mécanique ne peut pas être effectué dans des délais raisonnables par les services techniques compétents, il est permis de la franchir à la vitesse maximale de 10 km/h sur le réseau *transN-215* pour autant que l'aiguille ait été contrôlée dans les deux positions par du personnel lié à la circulation ferroviaire et que ce contrôle n'ait pas relevé de dommages mécaniques. Le chef-circulation doit prescrire la réduction de vitesse au mécanicien de locomotive par un ordre à protocoler. 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 faut respecter en plus les dispositions prévues lorsque le contrôle de fin de course d'une aiguille manque.

Aiguille avec appareil de calage

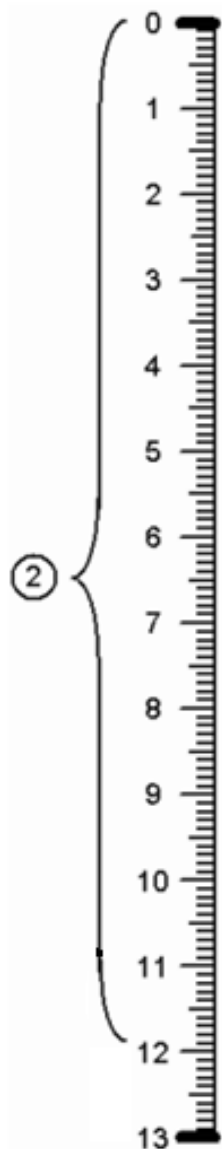


Dans les deux positions finales, il faut contrôler que

- 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.

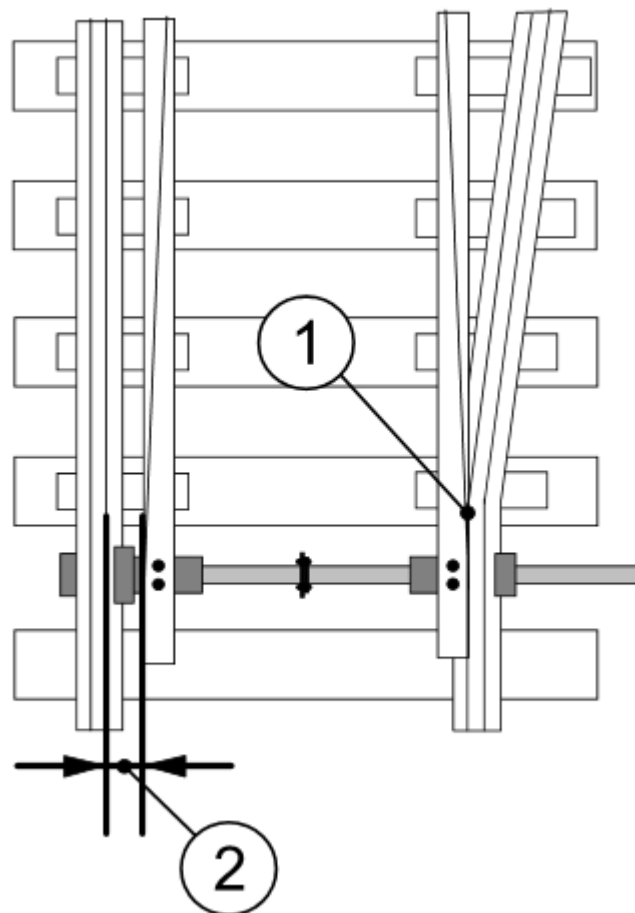


Aiguille avec verrouillage à cliquet



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 Enclenchement de l'installation de passage à niveau

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

10.3 Panne de contrôle de la marche des trains du véhicule de tête

Aussi longtemps qu'aucun mécanicien de locomotive ou aide-mécanicien supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de 40 km/h avec un contrôle de la marche des trains défectueux. Les installations de passage à niveau surveillées par l'appareil d'arrêt automatique sont à considérer comme étant en dérangement.

Le véhicule peut circuler 12 heures au maximum avec un contrôle de la marche des trains défectueux.

10.4 Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête

Sur un chemin de fer à adhérence, si le dispositif de sécurité du véhicule de tête tombe en panne, le mécanicien de locomotive doit exiger, à la première occasion, la présence d'un collaborateur supplémentaire dans la cabine de conduite. Il instruit le collaborateur sur la manière d'arrêter le train en cas d'urgence. Aussi longtemps qu'aucun collaborateur supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler à la vitesse maximale de 40 km/h avec un dispositif de sécurité défectueux.

Le véhicule peut circuler 12 heures au maximum avec un dispositif de sécurité défectueux.

11.1 Principe

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

11.3.1 Portes extérieures, parois latérales ouvertes

Lorsque le mécanicien de locomotive 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.

12.1 Dérangement aux freins

12.1.1 Mesures immédiates

Si le frein devient inutilisable en cours de route ou si le mécanicien de locomotive 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).

12.2.3 Abandon / assurer / poursuite de la marche de parties de train

S'il est possible de raccorder l'attelage après une rupture, il faut, avant de reprendre la marche, procéder à un essai de frein partiel.

Si l'essai de frein ne peut pas être effectué ou s'il démontre l'inefficacité du frein, le train peut continuer sa marche jusqu'à la prochaine gare d'évitement appropriée à la vitesse maximale de 5 km/h.

Il est toutefois interdit de circuler dans ces conditions sur les pentes situées de part et d'autre de la gare de Colombier et en gare d'Areuse.

12.3.4 Poursuite de la marche avec freins à main desservis

Le frein d'urgence à l'intérieur du compartiment de voyageurs des trains Littorail est assimilé comme frein à main.

12.3.6 Hacheur avarié

La vitesse maximale pour conduire le train avec lampe "hacheur avarié" allumée est de 50 km/h et les freinages doivent s'effectuer au robinet de mécanicien.

Il faut faire changer le train le plus rapidement possible.

14.1 Comportement du mécanicien de locomotive qui aperçoit le signal d'alerte ou en cas d'appel d'urgence confus

Sur le réseau *transN-215*, le signal d'alerte sur les trains n'existe pas.

14.8 Mesures pour protéger le lieu de l'accident

Dès que le chef-circulation 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 radio la marche à vue 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 chef-circulation prescrira par radio la marche à vue ; en outre, le mécanicien de locomotive 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.

2 Formulaire d'ordres



Formulaire d'ordre ligne 215

Date	Train n°	Véhicule n°	Plomb n°
1 <input type="checkbox"/>	Franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt	Désignation du signal	à / entre
	 Signal principal		
3 <input type="checkbox"/>	Entrés sur voie occupée à		
4a <input type="checkbox"/>	Arrêt à devant		
4a <input type="checkbox"/>	Passage sans arrêt à		
5 <input type="checkbox"/>	Installation de passage à niveau hors service	km	Passage à niveau gardé sur place ?
	à / entre		<input type="checkbox"/> oui non
	à / entre		oui non
6 <input type="checkbox"/>	Réduction de la vitesse		
	à la gare		<input type="checkbox"/> Marche à vue <input type="checkbox"/> Vmax. km/h
	entre du km	et au km	<input type="checkbox"/> Marche à vue <input type="checkbox"/> Vmax. km/h
	entre du km	et au km	<input type="checkbox"/> Marche à vue <input type="checkbox"/> Vmax. km/h
	l'aiguille	km	<input type="checkbox"/> Marche à vue <input type="checkbox"/> Vmax. km/h
	Signaux de ralentissement posés		
7 <input type="checkbox"/>	Ciruler avec pantographes abaissés		
	à l'entrée de la gare de		
	à la sortie de la gare de		
	au passage de la gare de		
	du km		au km
	entre les gares de		et
	Signaux d'abaissement des pantographes posés		
Motif / Observation			

Cocher ce qui convient

Date

Heure

Chef-circulation

Mécanicien

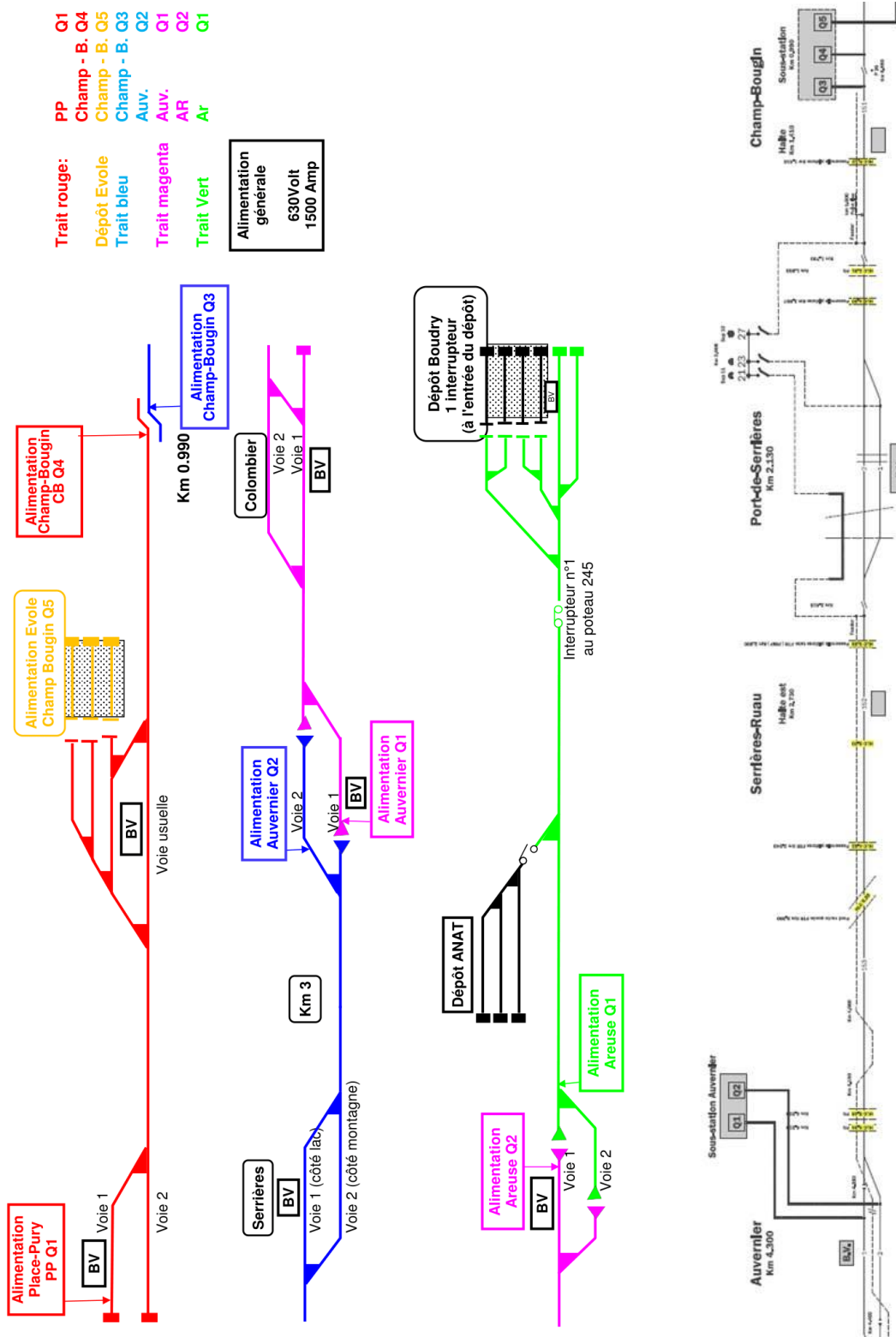
Enclenchement, déclenchement et mise à la terre des lignes de contact R 300.11

11.A1

R I-30111

Annexe 1 – Ordre de manœuvre

Détail du schéma d'alimentation 630V – 1500 Ampères du réseau Littorail



1.4 Travaux sur et aux abords des voies

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 relatives à la circulation des trains pour les chantiers sur une voie non interdite

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,
- les circulations avec signaux auxiliaires,
- 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.

3.2.4 Protection

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 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.

3.2.6 Demande de déclenchement/enclenchement de ligne de contact

Procéder selon R 300.11.

3.1.1 Contrôle des équipements de sécurité

Lors de chaque mise en service d'un train, l'essai du frein complet, le contrôle du fonctionnement de la pédale d'homme-mort et le fonctionnement du bouton d'arrêt d'urgence doivent être effectués. Les mécaniciens de locomotive sont responsables de ces opérations pour les trains qu'ils mettent en service au dépôt de Boudry ou au départ d'une gare intermédiaire. Tout train mis en service au départ du dépôt de l'Evole relève de la responsabilité du personnel du Centre de maintenance. L'exécution de ces contrôles et leurs résultats doivent être protocolés dans le registre ad hoc déposés dans les cabines de conduite.

3.1.2 Contrôle de l'enregistrement des installations de mesure de la vitesse

De plus sur le réseau *transN-215*, le mécanicien contrôle que le tachygraphe électronique (RAG) est en fonction et que le dispositif d'arrêt automatique fonctionne au passage des balises d'arrêt automatique.

3.2.1 Occupation de la cabine de conduite

Tous les mouvements de manœuvre doivent également être effectués en avant, hormis lors de dérangement.

L'agent qui quitte une cabine de conduite doit la fermer à clé.

Il est interdit, en exploitation, d'abandonner une cabine en laissant la clé cabine occupée en position « occupée ». Ne peut être occupée que la cabine depuis laquelle s'effectue la conduite du convoi.

3.2.3 Autorisation d'accès

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

Les experts d'exams 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.

3.2.7 Abandon du véhicule moteur

Sur les véhicules de type Littorail du réseau *transN-215*, il n'y a pas de frein de manœuvre.

4.2 Mesures dictées par les conditions météorologiques

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

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

2.3.6 Exécution de l'essai du frein pour les trains

– Serrer

L'essai du frein automatique doit être exécuté au moyen d'un serrage ordinaire. Avec les freins à air comprimé, la pression de la conduite générale doit être abaissée de 1,5 bar et le voyant rouge « frein serré » est allumé.

– Desserrer

Le frein doit être desserré visible à l'aide du voyant vert « frein desserré » et la conduite générale doit avoir une pression de 5,5 à 6,5 bar dans l'automotrice.

2.3.6.1 Procédure pour véhicules de type « Littorail »

Essai de frein complet

L'essai de frein complet consiste à provoquer une dépression d'air dans la conduite principale en procédant de la manière suivante :

- Tourner le combineur sur la touche « -3 »,
- Après avoir observé une dépression de 1,5 bar, tourner le combineur sur la touche « -8 »,
- Quand la conduite principale est totalement vidée de son air, placer un court instant le combineur sur la touche « URG » pour vérifier le fonctionnement des sabots magnétiques, puis remettre le combineur à zéro,
- Par la même occasion tester le fonctionnement du bouton « champignon rouge » arrêt d'urgence : **les sabots magnétiques doivent entrer en action.**

Remonter le bouton « champignon rouge » sans tarder.

- Le dispositif d'arrêt automatique et de sécurité « homme-mort » doit toujours être en état de fonctionner sur les véhicules qui en sont dotés. A cet effet l'essai doit être fait chaque matin à la prise de service et à chaque fois qu'un véhicule est mis en ligne, en procédant de la manière suivante :

3. lancer le véhicule sur touche « 1 »,

4. lâcher la pédale d'homme mort.

Ou en statique

Après un avertissement acoustique de trois secondes, le frein pneumatique puis les sabots magnétiques doivent entrer en action pour stopper le train.

Essai de frein simplifié

L'essai de frein simplifié consiste à provoquer une dépression d'air partielle dans la conduite principale en tournant le combineur sur la touche « -3 ».

Essais de frein dans des circonstances particulières

Il doit être procédé à un essai de frein complet dans la cabine occupée de la composition dans chacune des circonstances suivantes :

- a) Après un arrêt provoqué par un dérangement du frein dont la cause est inconnue, de même qu'après un arrêt nécessité par une action insuffisante des freins.
- b) A chaque fois qu'un mécanicien de locomotive constate une anomalie dans le fonctionnement des freins.

Pour les véhicules historiques munis seulement des freins électriques et/ou à main, le fonctionnement du frein à main sera vérifié sur chaque véhicule lors de toutes les occasions mentionnées ci-dessus nécessitant un essai de frein complet ou un essai de frein simplifié.

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 chef-circulation 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 mécanicien de locomotive.

2.4.1 Serrage

- Serrage ordinaire :

Sur le réseau *transN-215*, le serrage ordinaire s'obtient par l'utilisation du combineur. Une combinaison de frein électrique et pneumatique est alors obtenue automatiquement.

- Serrage à fond ou rapide :

Sur le réseau *transN-215*, le serrage à fond s'obtient en utilisant la touche « - 8 ».

- Serrage d'urgence :

Sur le réseau *transN-215*, le serrage rapide s'obtient en utilisant la touche « URG » ou le champignon rouge.

- Serrage imposé :

Un serrage rapide est provoqué lorsque la conduite générale est vidée par un équipement de sécurité. L'effet est le même que pour un serrage d'urgence.

2.6.1 Principe

Sur le réseau *transN-215*, la conception des véhicules de type « Littorail » fait qu'il est impossible de rouler de manière continue sans frein électrique. Il faut donc faire rentrer le train au dépôt à son premier passage à la Place-Pury en cas d'avarie du frein électrique.

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.

2.7.4 Dételage du véhicule moteur, changement de cabine de conduite

Sur le réseau *transN-215*, la conception des véhicules de type « Littorail » fait que le système est automatique par le combineur en position « 0 » et l'inverseur de marche à « 0 ».

3.5 Dérangements aux freins magnétiques

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

La vitesse maximale jusqu'à l'échange est limitée à 40 km/h.