

Editeur (responsabilité) : VVT-FER	Entrée en vigueur : 01.03.2022 Approbation : VVT-FER	Attribution : R 300.1-.15 Remplace : Version 4.2	Classification : VVT interne
Version définitive			
Distribution : Personnel de la conduite des trains VVT Personnel de la circulation des trains VVT		Langues : f	



Dispositions d'exécution des Prescriptions de circulation des trains

DE-PCT Infrastructure VVT



Modifications :

Chapitre	Modification titre / texte
1.4	ch. 4.8 Suppression du PN Piéton II km 1.282
6.4	ch. 4.9.1 Franchissement du PN « La Ferme-Jacot »
13.3A	ch. 3.6.2 Rajout de la voie D5
31.1	Mise à jour du RADN



1 Remarques préliminaires

L'appellation VVT utilisée dans le présent document fait référence au réseau St-Sulpice/NE – Fleurier du GI « VVT ».

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.

4 Limites du réseau VVT

Le réseau VVT s'étend de St-Sulpice/NE à Fleurier, avec les limites suivantes :

— Côté Fleurier

jusqu'au panneau S de Fleurier au km 0.370

2 Champ d'application des DE-PCT VVT

Le VVT, 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 2020.

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

Ces dispositions sont applicables à tous les utilisateurs du réseau VVT.

Définitions

3.2 Explication des termes*Déclivité déterminante*

La déclivité mentionnée dans le tableau des parcours du RADN ch. 31.1 entre deux gares.

Tableaux des charges normales

Ces tableaux contiennent :

- la charge maximale admissible des attelages,
- la charge normale maximale admissible pour les véhicules moteurs électriques et thermiques.

Pour les rampes comprises entre les valeurs indiquées dans les tableaux, il y a lieu de calculer la charge normale en prenant la moyenne. Pour les pentes, il faut utiliser les valeurs correspondant à 0‰.

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.

Tamponnement

Accostage à une vitesse supérieure à 5 km/h (vitesse au pas).

Train complet

Train de marchandises formé de matériel roulant uniforme.

Voitures

Véhicules ferroviaires remorqués servant au transport de voyageurs.

Définitions

Abréviations

Abréviation	Signification
BV	Bâtiment voyageurs
Centre TC / TS	Centre de télécommande / télésurveillance
CE Ouest	Centre d'exploitation ouest CFF
CIS	Système d'information Cargo
CL-C	Check liste circulation
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
Im	Image
PCT	Prescriptions de circulation des trains (R 300.1-.15)
FER	Département FER VVT
TEB	Centre de gestion des lignes de contact et des dérangements technique CFF
SSP	St-Sulpice/NE
FLE	Fleurier
CGT	Centre de gestion du trafic transN

4.2 Catégories de trains

4.2.1 Classement

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

4.2.3 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.

Dispositions générales

4.3 Désignation des trains et des mouvements de manœuvre en pleine voie**4.3.1 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 du tableau ci-après :

Genres de trains		St-Sulpice/NE - Fleurier ¹⁾	St-Sulpice/NE — Travers — Neuchâtel	
Trains spéciaux (planifiés au plus tard le jour avant la circulation)	Voyageurs	22000 – 22999	2)	
	Train de service	Mat vide		23000 – 23999
		Essai		24000 – 24999
		Chantier		25000 – 25999
	Marchandises	26000 – 26999		
Trains spéciaux opérationnels	Voyageurs	34950 – 34959		
	Train de service	Mat vide		34960 – 34969
		Essai		34970 – 34979
		Chantier		34980 – 34989
	Marchandises	34950 – 34999		

¹⁾ Les trains à destination/provenance des transN sont numérotés d'après les DE-PCT 221-transN.

²⁾ Les trains provenant des CFF sont numérotés d'après les DE CFF.

Au sens des prescriptions de circulation, les lettres F et R font partie du numéro de train, mais pas les lettres L et P.

Dispositions générales

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

Index des installations de passage à niveau de la ligne VVT :

Nom du PN	Km	Canton	Commune	Avec installation de sécurité			Protection côté route
				Barrières	Feux clignotants	Signalisation "tramway"	
La Ferme-Jacot	0.500	NE	Val-de-Travers				Feux routiers
PN Militaire	0.760	NE	Val-de-Travers				Croix St-André
PN Agricole	1.134	NE	Val-de-Travers				Croix St-André
PN Privé VVT	1.209	NE	Val-de-Travers				Croix St-André
PN Piéton I	1.262	NE	Val-de-Travers				-

Dispositions générales

4.10 Voie à utilisation restreinte**Tronçon Fleurier – St-Sulpice/NE**

Afin de répondre aux exigences de sécurité et aux capacités du réseau VVT. Le matériel roulant circulant sur le réseau VVT doit satisfaire aux exigences suivantes :

- La ligne de chemin de fer du VVT n'est pas équipée pour la traction électrique.
- Seul, les agents examinés sur le DE-VVT ont l'autorisation de rouler et manœuvrer sur le réseau VVT.
- Longueur maximum des trains : 150m sauf si dérogation du GI VVT
- Profil accepté : OCF 1
- La catégorie de ligne ci-dessous :

Catégorie	Poids maximal admissible par essieu	Poids maximal admissible par mètre
C3	20 t (20,5 t pour wagons limite de charge D ou avec grille supplément)	7.2 t/m

2.6.4 Indicateurs de déclivité

Les indicateurs de déclivité (figures 269, 270, 271) ne sont pas implantés sur le réseau VVT.

2.6.6 Indicateurs de canal radio

Les indicateurs de canal radio (figure 275) ne sont pas implantés sur le réseau VVT.

2.6.9 Indicateur de zone intermédiaire de sécurité

Sur l'ensemble de son infrastructure, le VVT répond aux exigences des zones intermédiaires de sécurité.

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

A l'entrée en gare de St-Sulpice/NE en provenance de Fleurier, le franchissement du panneau S de St-Sulpice/NE n'est pas soumis à une autorisation du CCT St-Sulpice/NE.

1.3 Langue

Sur le réseau VVT, le français est la langue officielle pour les transmissions écrites et verbales.

5.1.2 Annonce

Compétence pour l'annonce

La gare occupée peut ordonner les annonces prévues au chiffre 5.1.2 du R 300.3.

La mise en marche de trains spéciaux, facultatifs et la suppression de trains doivent être communiquées par courrier électronique au département FER.

Annonce par le département FER

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

Jaune :	<i>circulaire de n'importe quelle durée ordonnant la mise en marche de trains facultatifs ou spéciaux et dispositions y relatives.</i>
Rose :	<i>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.</i>
Blanc :	<i>modifications et adjonctions à l'horaire de service ainsi que les prescriptions concernant la période d'horaire en cours.</i>
Exception :	<i>les circulaires transmises par courrier électronique ou télécopie sont de couleur blanche.</i>

11 Annonces d'incidents

Les dommages, pannes, irrégularités, incidents et accidents doivent être signalés par écrit au responsable d'exploitation. Ils doivent être spontanément transmis dès la fin du service.

Les mécaniciens de locomotives utilisent :

- La fiche d'annonce de presque-accidents
- Le livre de bord pour les irrégularités aux véhicules infrastructures

Les rapports doivent être rédigés clairement et de manière complète.

Genre de mouvement

3.2 Laisser-couler et lancer

Le laisser-couler et le lancer sont formellement interdit en gare de St-Sulpice/NE et sur le réseau VVT.

3.6.2 Vitesse maximale en gare

La vitesse de manœuvre en gare de St-Sulpice/NE est limitée à 10 km/h.

3.8 Mouvement par accostage

Il est interdit de déplacer des véhicules en les faisant accoster par un autre véhicule.

1.3 Classement des véhicules moteurs

1.3.3 Renfort en queue

Il est interdit d'avoir un véhicule moteur de renfort en queue qui n'est pas attelé au convoi.

1.4.4 Transports exceptionnels

Ce cas sera réglé au cas par cas par le département FER en fonction des différentes situations qui se présenteront.

Charge normales

1. Charges normales des véhicules moteurs**1.1 La charge des attelages**

La charge des attelages est la charge remorquée maximale admise pour le train en fonction de la déclivité de la ligne à parcourir et de la résistance des attelages des véhicules.

Ces valeurs sont indiquées pour chaque déclivité dans les tableaux des pages suivantes.

1.2 La charge remorquée normale des véhicules d'infrastructures

La charge remorquée normale d'un véhicule moteur est fixée en fonction de la déclivité de la ligne (valeurs du RADN) et de la sollicitation des moteurs de traction.

Ces valeurs sont indiquées pour chaque type de véhicule moteur dans les tableaux des pages suivantes.

1.3 Arrondis des valeurs

Un dépassement de 4t au plus des charges est toléré sur la ligne.

1.5 Rampes et pentes

Les rampes / pentes sont mentionnées dans le RADN ch. 301.31.

Charge normales

2 Charge normale des locomotives VVT**2.4 Locomotives de manoeuvre**

Charge max. des attelages [t]	Rampe	Tm III 9571 (40 km/h)	Tm 2/2 Köf (30 km/h)
2000	0‰	160	110
2000	2‰	122	82
2000	4‰	94	63
2000	6‰	72	50
2000	8‰	55	40
2000	10‰	44	33
2000	12‰	37	28
2000	14‰	31	23
2000	16‰	27	19
1840	18‰	23	17
1680	20‰	19	14
1540	22‰	16	--
1400	24‰	13	--
1300	26‰	10	--
1220	28‰	--	--
1140	30‰	--	--
1070	32‰	--	--
1010	34‰	--	--
950	36‰	--	--
900	38‰	--	--
850	40‰	--	--
740	45‰	--	--

Prescriptions de freinage

3.7 Catégorie de train et vitesse maximale**3.7.1 Utilisation des catégories de train et de freinage (catégories de freinage normalisées)**

Les catégories de freinage à utiliser et les vitesses maximales s'y rapportant sont fixées pour chaque ligne dans le R 301.31 (RADN).

Les catégories de freinage sont structurées comme suit :

50	60	65	70	75	80	85	95	105	115	125	135	%
----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	---

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

Pour les mouvements de manœuvres en pleine voie, le rapport de freinage minimum selon tableau de freinage 90.

3.7.2 Vitesses maximales et longueur de train admissible

Catégorie de train	Catégorie de freinage (%)	V _{max} (km/h)	Remarque / nombre maximal d'essieux autorisé (y compris véhicules moteur)
R	180 – 105	40	-
A	115 – 30	40	-
D	115 – 30	40	-

Prescriptions de freinage - Compléments

1 Poids-frein nécessaire - Compléments**Extrait du Tableau de freinage 90**

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).

Le tableau ci-dessous présente un extrait du tableau de freinage 90, donnant les rapports de freinage en %, à utiliser pour les trains voyageurs et marchandises ainsi que pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.

Extrait du tableau de freinage 90 :

V (km/h)	Déclivité déterminante (‰)						
	0 - 5	6	8	10	12	14	16
10	7	9	10	12	13	15	17
25	16	17	19	21	22	24	26
30	19	20	22	24	26	28	29
35	22	23	25	27	29	31	33
40	25	26	28	30	32	34	36

1.6 Surveillance des trains en marche

1.6.1 Surveillance des trains par le chef-circulation

Le chef-circulation de St-Sulpice/NE doit surveiller l'entrée et la sortie des trains, afin de découvrir si possible d'éventuelles irrégularités mettant en danger l'exploitation.

1.6.2 Surveillance des trains par le mécanicien

Le mécanicien annonce immédiatement au chef-circulation de St-Sulpice/NE, toute irrégularité constatée aux installations ou aux trains.

1.6.3 Irrégularités mettant en danger l'exploitation

La surveillance doit porter avant tout sur les anomalies pouvant mettre en danger l'exploitation. Peuvent mettre en danger la marche des trains et les voyageurs, par exemple :

- les boîtes d'essieux chaudes, reconnaissables à un fort dégagement de fumée, à un jaillissement d'étincelles, à une odeur de brûlé ou à un sifflement,
- les ruptures d'essieux, généralement reconnaissables à une instabilité d'allure ou à un cahotement des véhicules,
- l'enrayage et les chocs anormalement forts des roues, conséquences de méplats importants aux bandages,
- les défauts d'attelage,
- les bâches détachées et les toitures de wagons disloquées,
- les chargements déplacés,
- les portes latérales ouvertes de tous les types de véhicules,
- les timoneries de frein désemparées,
- les tampons perdus en cours de route.

Seuil de vitesse

2 Seuil de vitesse**Vitesse d'entrée en gare de St-Sulpice/NE**

Dès le panneau S de St-Sulpice/NE, marche à vue Vmax 20 km/h

Circulation

4.2.4 Délai d'annonce

Le département FER ou le CCT de St-Sulpice/NE, informera les mécaniciens avant le départ.

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 R300.9 ch 7.1.3

4.9.1 PN « La Ferme-Jacot » km 0.500

Le franchissement de ce passage à niveau s'effectue selon PCT R300.9 chiffre 7.1.3. Pour des raisons de sécurité, au minimum un agent est chargé de la surveillance sur place du passage à niveau.

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.

Entrée

5.2.3 Point d'arrêt usuel






















Les trains doivent s'arrêter au plus tard à la fin du quai. Afin d'avoir la totalité du convoi à quai, il est permis de mettre le véhicule moteur hors quai.

Règle de comportement complémentaire

2.2.2 Accompagnement sur ou dans un véhicule

Il n'est autorisé de se maintenir sur les marchepieds des voitures que si les portes sont ouvertes.

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				
Manœuvre					
Zone du dépôt					
Accompagnement sur les plates-formes et les wagons ouverts					



Obligatoire



Conseillé

1 Généralités

Responsabilité

En cas de dérangements, toutes les dispositions sont prises par le chef-circulation de St-Sulpice/NE.

8.1 Premières constatations

Au Responsable de l'exploitation

Tout incident ou avarie constaté aux installations de sécurité (PN, signal,...) doit être annoncé immédiatement par l'agent qui en fait la constatation.

Au Responsable de l'infrastructure

Tout incident ou dommage constaté aux installations de la voie, aux bâtiments et aux ouvrages (ponts, clôtures, etc.) doit être annoncé immédiatement au responsable de l'infrastructure par l'agent qui en fait la constatation.

A la Direction

Lors de perturbations de l'exploitation, une annonce téléphonique doit être faite immédiatement par la gare concernée.

Un rapport détaillé de tout incident précité sera établi.

Il y a lieu de se conformer au document « *Organisation des premiers secours* ».

11.10 Interlocuteurs en cas de dérangements techniques

En cas de dérangement, transmettre toutes les données à l'aide d'une annonce précise.

Service de prise en charge	☎	GSM-R
Responsable technique de St-Sulpice/NE	079 197 84 36	--
Adjoint responsable technique de St-Sulpice/NE	079 538 74 50	--

13.1 Comportement de manière générale

De manière générale, le responsable d'exploitation doit être avisé immédiatement. En cas de prolongement du temps d'intervention ou d'immobilisation, l'information doit être renouvelée toutes les 15 minutes au maximum.

Principe

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 VVT.

Déroulement

3.2.4 Interdiction de voies/d'aiguilles

Lors de demande d'interdiction de voies planifiée, le département FER annonce par circulaire ces dernières aux services ci-après :

- Le comité VVT
- Dépôt VVT
- Département FER VVT
- Production ferroviaire transN
- CGT transN

3.4.2 Demande d'annonces

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

- les mouvements de manœuvre en pleine voie,

Ces annonces ne doivent être demandées que lorsque le dispositif de sécurité l'exige. Le chef de sécurité les demandes et les protocoles.

En cas de véhicules à la dérive, informer immédiatement les chantiers et prendre toutes les mesures appropriées pour immobiliser les véhicules.

Déroulement

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.

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.

Avant et pendant la marche

3.2.3 Autorisation d'accès**3.2.3.1 Principes**

L'autorisation est délivrée par le département FER VVT.

Au maximum 5 personnes sont admises en cabine de conduite desservie.
(Voir selon véhicule et prescription ETF)

Pour les courses d'instruction dans des trains d'entreprises de chemin de fer tierces, on se procurera une autorisation ad hoc.

Pour les personnes externes au VVT, l'accès à la cabine est à la discrétion du personnel de service, jusqu'à concurrence du nombre maximum de personnes admises. Les personnes disposant d'une autorisation écrite, datée et signée du jour par le responsable d'exploitation ont la priorité sur toute autre personne, exceptés les représentants de l'OFT et SG DETEC.

3.2.3.2 Autorisations / permis

Validité des permis pour des courses en cabine :

- sur des lignes empruntées ou exploitées par l'entreprise même ou dans un véhicule propre,
- des mécaniciens de locomotive de l'entreprise même.

Formes d'autorisation :

- AG FVP personnel portant la mention «L»
- Autorisation d'accès pour accompagnement en cabine
- Carte d'accès OFT et SG DETEC.

3.2.3.3 Règles de comportement pour les personnes en cabine de conduite

Lors de l'entrée en cabine de conduite :

- l'autorisation doit être présentée au mécanicien de locomotive
- le mécanicien de locomotive doit être informé du but de l'accompagnement en cabine de conduite.

En cours de route :

- Pendant la marche, les conversations doivent être limitées au minimum nécessaire (le mécanicien de locomotive ne doit pas être gêné dans son travail).
 - L'annonce réciproque des signaux doit se faire en fonction des connaissances des personnes en cabine de conduite.
 - La personne voyageant en cabine de conduite doit être consciente de son éventuelle responsabilité liée à sa formation.
- Si nécessaire, le mécanicien de locomotive rendra attentif l'accompagnateur aux règles de comportement.

Avant et pendant la marche

3.2.3.4 Responsabilité du mécanicien de locomotive

Le mécanicien de locomotive ne fournit des explications ou ne répond aux questions que lorsque le train est arrêté.

Le mécanicien de locomotive ne doit pas être gêné dans son travail ; la sécurité est prioritaire.

Si le mécanicien de locomotive se sent trop dérangé par le comportement des personnes en cabine, il les rend attentives à la situation. Si nécessaire, il est en droit de les prier de quitter la cabine de conduite.

3.6.2 Lieu de garage

Les locomotives à vapeur sous pression et non occupées ne peuvent être garées que sur les voies D1, D2, D3, D4 et D5 à l'extérieur et / ou sur les voies D1 et D2 à l'intérieur du dépôt.

Ligne sans block

1 Ligne sans block**1.2.3 Réception et répartition des ordres et des annonces**

Le chef-circulation est responsable de réceptionner et de répartir les ordres et les annonces et d'assurer la communication entre le personnel roulant et le chef-circulation.

Celui qui réceptionne les ordres ou les annonces doit les transmettre contre quittance au reste du personnel roulant.

1.6.3 Avis d'arrivée du dernier train

L'avis d'arrivée du dernier train de la journée doit être protocolé par le CCT St-Sulpice/NE dans la check-list circulation 143 « CL-C » VVT et transmis au département FER.

Départ

1.8 Procédure de départ

La circulation entre les systèmes du VVT et transN est réglée comme suit :

Sens Fleurier – St-Sulpice/NE :

- CCT transN annonce train XXXXX prêt au départ au CCT St-Sulpice/NE
- CCT St-Sulpice/NE donne son accord pour le parcours jusqu'au panneau S de St-Sulpice/NE (image selon PCT 300.2 chiffre 5.4.2 image 564)
- CCT transN donne le départ au mécanicien du train XXXXX (départ sans signal)
 - Selon schéma : Parcours bon et protégé en direction de St-Sulpice/NE
- Le mécanicien du train XXXXX entre en gare de St-Sulpice/NE selon DE-PCT VVT R300.2 ch. 5.4.2 et annonce son avis d'arrivée au CCT St-Sulpice/NE

Sens St-Sulpice/NE – Fleurier :

- Le CCT St-Sulpice/NE appelle le CCT transN et annonce pour information le départ du train
- CCT St-Sulpice/NE donne le départ au mécanicien du train XXXXX
- Au panneau S de Fleurier, le mécanicien du train XXXXX demande l'autorisation au CCT transN pour entrer en gare de Fleurier (DE-PCT transN R300.2 ch. 3.1.3)
- Le mécanicien du train XXXXX annonce son avis d'arrivée au CCT transN

Protection de la gare

1.9 Protection de la gare**1.9.1 Protection de la gare non-desservie sur place**

Avant le départ du train, le CCT St-Sulpice/NE assure la gare contre tout mouvement de manœuvre et circulation fortuite.

- Aiguille VVT verrouillée en position déviée
- SD 14 et 15 verrouillé en position de protection

Un écriteau de mise en garde sera apposé sur le casier des clefs annonçant les circulations en cours et interdisant la desserte des appareils de voie sans prise de contact préalable avec le CCT St-Sulpice/NE.

RADN



R 301.31 - RADN

Signaux de block et diagonales d'échange. Signaux "Sifflez" etc.			Kil. de la voie	Pente max. ‰	Rampe max. ‰	Canal radio	Autorisation de départ	Fleurier - St-Sulpice/NE		R150 - A50%
Km	Nom	Désign.								
			Km	-	+	1308				
			0	0	4			X	Fleurier 2 40	40
			0.656					X		
			1.13					X		
			1.54					X		
			1.6	0	5			X		
								⬇	St-Sulpice/NE 2 20	

01.03.2022 PHA



R 301.31 - RADN

Signaux de block et diagonales d'échange. Signaux "Sifflez" etc.			Kil. de la voie	Pente max. ‰	Rampe max. ‰	Canal radio	Autorisation de départ	St-Sulpice/NE - Fleurier		R150 - A50%
Km	Nom	Désign.								
			Km	-	+					
			1.6	5	0		*	X	St-Sulpice/NE 2 20	40
			1.13					X		
			0.656					X		
			0.0			1308		X	Fleurier 2 40	
				4	0					

01.03.2022 PHA