






R 300.6

Circulation des trains

DE PCT

Rédacteur:	Vérificateur:	Valideur:
Nom, fonction/entité : Baatard Eric Spécialiste Sécurité et Sûreté d'Exploitation PIME	Nom, fonction/entité : Rochat Frank Spécialiste prestations de conduite ECM	Nom, fonction/entité : Boutillier Jérôme Responsable opérationnel exploitation Leb
Date : 16.03.2023	Date : 16.03.2023	Date : 17.03.2023
Signature/Visa 	Signature/Visa 	Signature/Visa 

22.03.2023

0 Dispositions d'application

Chiffres ou figures sans application, ajoutés, remplacés ou complétés sur le réseau LEB.

Chiffre	sans application	ajouté	remplacé	Modifié / complété
1.1.2				x
1.1.5				x
1.2.1				x
1.4.1			x	
1.4.1.1-2		x		
1.4.2				x
2.2.2				x
2.3.2				x
2.3.3.1		x		
2.4	x			
3.2				x
3.4				x
3.6.2			x	
3.8	x			
4.2.4-5				x
4.3.3-4				x
4.4	X			
4.5	x			x
4.9			x	
5.4.1-2			x	
5.4.3	x			
5.4.4				x
5.7		x		
5.7.1		x		
5.8		x		
5.8.1		x		

1.1.2 Contrôle de l'itinéraire

Avant l'établissement d'un itinéraire en régime manuel, il faut s'assurer en plus que :

- aucun objet tel que chars à bras ou autres véhicules n'engage le profil d'espace libre

Les chars et autres engins ainsi que leur chargement doivent se trouver au moins à 1.5 m du rail le plus proche. Ils doivent être stationnés parallèlement aux voies et leurs freins seront activés, respectivement leurs roues calées. Leur stationnement est interdit entre les deux voies sans quai intermédiaire.

Dans les gares occupées pour les tâches de circulation permettant un contact visuel sur la circulation des trains, le chef-circulation doit surveiller l'entrée, la sortie ou le passage des trains de manière à déceler toute anomalie pouvant mettre en danger l'exploitation.

Dans les gares où le départ des trains incombe au chef-circulation, les trains partants seront surveillés depuis le quai durant tout le processus de départ.

1.1.5 Arrivée des trains

Sur la ligne LEB équipée du block automatique, le déblocage de la section étant assuré automatiquement par les trains, l'arrivée en gare du véhicule portant le signal de queue n'est pas contrôlé.

En l'absence de signalisation de queue, le mécanicien doit arrêter son train au plus tard devant le premier signal principal rencontré (même à voie libre). Il ne pourra poursuivre sa marche que lorsque la situation a été éclaircie avec le LEBO Centre.

1.2.1 Signal principal présentant l'arrêt

Si un signal principal est rencontré à l'arrêt sans raison manifeste, le mécanicien doit réagir comme suit :

- Dans une gare occupée, le mécanicien prend contact par radio avec le LEBO Centre :
 - immédiatement si aucun croisement n'est prévu
 - sitôt après l'entrée du train croiseur si le signal de sortie ne se met pas à voie libre
 - après un délai de 2 minutes lors du distancement ou si le train croiseur tarde à arriver

- Dans les autres cas, le mécanicien prendra directement contact avec le LEBO Centre

1.4.1 Utilisation des voies en gare

Le chef-circulation est responsable pour l'utilisation des voies.

Les trains avec service voyageurs et arrêts prescrits doivent être en principe réceptionnés sur la voie indiquée à l'horaire.

1.4.1.1 Changement de voie pour les trains de voyageurs

Dans le cas contraire, les voyageurs seront avisés en conséquence. On prendra soin à veiller à ce que les voyageurs puissent se rendre sur le bon quai à temps. Le mécanicien veillera également à embarquer les voyageurs pouvant attendre sur un autre quai.

1.4.1.2 Positionnement des aiguilles

En règle générale, les aiguilles sont positionnées comme suit :

- Dans toutes les gares :

Les aiguilles situées sur les voies de circulation des trains doivent être disposées pour la voie directe.

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 disposées en position de protection.

1.4.2 Utilisation des voies en pleine voie

Sur les tronçons équipés pour la banalisation, les voies peuvent être utilisées indifféremment

2.2.2 Seuil de vitesse en gare

Pour les vitesses étagées indiquées dans la colonne des gares du tableau des parcours, l'emplacement des seuils de vitesse est précisé ci-dessous.

Direction Bercher :

km/h	
55	Ls-Flon Sortie à partir du km -0,60
85	Jouxkens Sortie à partir du km 3,4
75	Les Ripes Sortie à partir du km 8,82
40	Bercher Entrée à partir du début du quai

Direction Ls-Flon:

km/h	
90	Les Ripes Entrée à partir du km 8,82
30	Ls-Flon Entrée à partir du km -0,60

2.3.2 Début de la vitesse signalée

Pour l'entrée en gare, le seuil de vitesse se trouve à la première aiguille. Le "*Panneau d'indication pour seuil de vitesse d'entrée*" (fig. 567) n'étant pas utilisé sur les signaux avancés, le seuil de vitesse se trouve à la première aiguille.

Les seuils de vitesse spéciaux sont indiqués ci-dessous.

R	A	
20	20	Ls-Flon Entrée côté Bercher à partir du début du km -0,60
20	20	Chauderon Entrée côté Lausanne à partir du début du quai
20	20	Union-Prilly Entrée côté Lausanne à partir du début du quai
40	40	Union-Prilly Entrée côté Lausanne à partir du début du quai
20	20	Romanel Entrée côté Lausanne à partir du début du quai
40	40	Assens Entrée côté Lausanne à partir du début du quai
20	20	Echallens Entrée côté Lausanne sur la voie 3 - dès l'aiguille 2
20	20	Echallens Entrée côté Lausanne si les voies 2 ou 3 sont occupées : - dès l'aiguille1.

2.3.3.1 Succession d'avertissements

Si un signal pour les trains présentant l'image *avertissement* est suivi d'un signal pour les trains présentant l'image *avertissement, itinéraire court ou une image 2*, le train peut être accéléré au maximum à la vitesse de 20 km/h.

3.2 **Moment pour transmettre l'assentiment pour circuler**

Pour toutes les gares, l'annonce de la fin de la préparation du train doit être transmise au chef-circulation.

Sur la base des conditions ci-après, on peut renoncer à annoncer la fin de la préparation du train dans les situations suivantes :

- le train est formé de rames navettes sans qu'il y ait d'adjonction ou de retrait de rame, et que
- l'essai du frein est effectué depuis la cabine de conduite par le mécanicien, et que
- la catégorie de train et de freinage correspond à celle qui est prévue dans la marche du train.

En gare d'Echallens, lors des retraits de rames navettes avec transbordement des voyageurs dans la rame poursuivant sa marche, l'assentiment pour circuler ne sera transmis qu'une fois le prêt opérationnel donné (DE chiffre 3.4) par le mécanicien.

Par analogie, dans les gares où un transbordement de voyageurs exceptionnel est prévu, l'assentiment pour circuler ne sera transmis qu'une fois le prêt commercial donné par le mécanicien.

3.4 Prêt commercial

Lorsqu'une partie du train est décrochée dans une gare intermédiaire, l'agent de la manœuvre s'assure que tous les voyageurs soient descendus et remontés avant d'en informer le mécanicien.

Lorsque la préparation du train est terminée, le mécanicien transmet le prêt au départ au chef-circulation

Lors de croisements de trains dans les gares sans passage dénivelé. Le temps d'arrêt du deuxième train entré en gare doit être prolongé si l'accès des voyageurs est entravé.

3.6.2 Vitesse maximale

Lorsque l'autorisation de départ transmise au moyen du signal fixe pour autorisation de départ ou la confirmation contre quittance du chef-circulation est disponible, la vitesse maximale est limitée à 20 km/h et il faut s'attendre à trouver le prochain signal *à l'arrêt*.

Lorsque l'assentiment pour circuler au signal répétiteur est visible ou lorsque l'assentiment pour circuler a été constaté au signal précédent, la vitesse maximale est déterminée par l'image du signal indiquée ou l'image constatée au préalable,

Lorsqu'il existe plusieurs confirmations, la disposition la moins restrictive peut être appliquée.

Pour une augmentation de la vitesse, on procédera selon les dispositions «Modification ou fin de la vitesse signalée».

4.2.4 Délai d'annonce

Le délai d'annonce pour la mise en place de signaux de ralentissement est d'au moins 12 heures. Ce délai est également valable pour les mécaniciens de l'infrastructure et les mouvements de manœuvre en pleine voie.

4.2.5 Délai d'annonce pas respecté

Lorsque le LEBO Centre n'est pas occupé, le service des travaux compétant ou le service de piquet doit annoncer par un ordre à protocoler directement par radio à tous les mécaniciens de locomotive s'engageant sur le tronçon concerné.

4.3.3 Délai d'annonce

Le délai d'annonce pour la mise en place des signaux de manœuvre de pantographes est d'au moins 12 heures. Ce délai est également valable pour les mécaniciens de l'infrastructure et les mouvements de manœuvre en pleine voie.

4.3.4 Délai d'annonce pas respecté

Lorsque le LEBO Centre n'est pas occupé, le service des travaux des lignes de contact ou le service de piquet doit annoncer par un ordre à protocoler directement par radio à tous les mécaniciens de locomotive s'engageant sur le tronçon.

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

Sur le réseau LEB, un dispositif temporisé déclenche et remet au repos l'installation de passage à niveau ou de régulation du trafic après 4 minutes.

Lorsqu'un train s'arrête exceptionnellement ou de manière prolongée après un signal de protection de passage à niveau placé à distance de freinage (feu de contrôle, arrêt automatique, etc.) ou que le train circule à faible vitesse (max 20 km/h), le mécanicien doit appliquer la procédure pour franchir un passage à niveau en dérangement selon PCT R300.9 chiffre 7.1.3.

5.4.1 Avis

Une entrée sur voie occupée est signalée au signal principal concerné au moyen du signal de voie occupée, de *l'image Itinéraire court* (image 6) ou prescrite dans la marche du train ou au moyen de *l'ordre 5* à protocoler.

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

A la hauteur du seuil de vitesse, la vitesse ne doit pas dépasser la marche à vue au maximum 20 km/h.

Des véhicules peuvent stationner au plus tôt au-delà du signal limite de garage de l'aiguille concernée.

5.4.4 Garer sur des véhicules sans arrêt préalable

Les trains entrants peuvent, si nécessaire, garer directement sur des véhicules sans arrêt préalable, pour autant qu'ils aient le même type d'attelage.

5.7 Croisements

5.7.1 Principe

Dans les gares occupées, le chef-circulation, respectivement le LEBO Centre sont responsables de l'observation des croisements.

5.8 Dépassements

5.8.1 Principe

La gestion et la surveillance de l'ordre de succession des trains, respectivement des dépassements des trains incombent au LEBO Centre.

Les dépassements et modifications de l'ordre de succession des trains ne sont possibles que si l'installation de block est en régime manuel ou en télécommande.

