



Règlement d'exploitation

Table des matières

1.	Mission des agents ferroviaires	5
2.	Personnel de conduite.....	5
3.	Poste de commandes centralisées.....	5
4.	Principe d'exploitation	5
5.	Manœuvres	6
6.	Stationnement des Be et Bem au Dépôt Ouest.....	6
7.	Régulateurs	6
8.	Conducteurs.....	7
9.	Travaux	7
10.	Voyageurs	7
11.	Desserte des gares	7
12.	Service des portes.....	9
13.	Changement de conducteur	9
14.	Feuille de mise en service, feuille de marche.....	9
15.	Utilisation de la radio	10
16.	Accès aux postes de conduite.....	10
17.	Emploi des avertisseurs sonores.....	10
18.	Zone du dépôt.....	10
19.	Refoulement des Be et Bem	11
20.	Entrée dans les terminus.....	11
21.	Eclairage des trains.....	11
22.	Régime normal.....	11
23.	Régime perturbé.....	11
24.	Incidents et accidents, annonces	12
25.	Incendie.....	15
26.	Annonces à l'OFT.....	15

1. Mission des agents ferroviaires

Seuls les agents désignés à cet effet, et ayant été assermentés par l'autorité cantonale sont autorisés à exercer la police des chemins de fer. Les agents investis du pouvoir de police sont tenus d'intervenir en cas de besoin, même hors des périodes de travail ; ne pas le faire constitue une faute de service passible de sanction.

2. Personnel de conduite

De plus, ils devront se munir de leur clé m1 (pour l'accès à la cabine), de la clé à carré (pour l'accès aux armoires électriques, tableaux pneumatiques, aux carrés de portes et coupleurs mécaniques des automotrices), d'un stylo pour le remplissage des feuilles de marche et diverses annexes, du sifflet (pour les divers signaux des agents en service des manœuvres), d'une montre réglée sur l'heure SAEIV.

3. Poste de commandes centralisées

Le personnel assurant le service du PC m1 (régulateur) a pour mission de garantir le fonctionnement de l'exploitation conformément à l'horaire établi dans le respect de la réglementation approuvée par l'OFT. Si plusieurs personnes sont présentes simultanément, l'une d'entre elles doit être expressément désignée comme régulateur.

La fonction du régulateur ne peut être assurée que par du personnel ayant reçu une formation complète et spécifique à l'emploi des installations du PC m1.

Le personnel de conduite est tenu de se conformer aux ordres de la personne assurant la fonction de régulateur.

Le personnel du service des manœuvres est également subordonné, dans l'exercice de ses fonctions, au régulateur.

4. Principe d'exploitation

Horaire de service, respect de l'horaire

Pour les voyageurs, les retards de trains peuvent avoir des conséquences très importantes d'autant plus mal ressenties que les prestations de transport sont payées par avance. De plus ces retards sont fréquemment la source de prestations improductives et coûteuses.

Un grand nombre de retards, même important, provient de causes minimes et sont la conséquence d'une succession de circonstances défavorables, de hasard, d'une appréciation erronée de la situation ou de négligences. Il n'est pas toujours possible de les éviter. Toutefois l'expérience montre que chaque agent peut continuer à lutter contre les retards en faisant preuve de bon sens et en mettant tout en œuvre pour assurer un déroulement des opérations conformément à l'horaire. La configuration à voie unique nécessite une grande attention de la part de chacun pour garantir le respect de l'horaire.

5. Manœuvres

Les trains seront préparés et formés suffisamment tôt. En cas de neige, les accouplements seront chauffés et dégagés si nécessaire.

A la demande du régulateur, les voies et aiguilles nécessaires au trafic seront rapidement libérées. Une manœuvre ne pourra avoir la priorité sur un train que si le déroulement ultérieur de la circulation des trains l'exige.

6. Stationnement des Be au Dépôt Ouest

Le conducteur est chargé de fermer les fenêtres, lucarnes et ouvertures de toit des véhicules qu'il stationne au dépôt ouest.

En conditions estivales, :

- En journée :
Portes ouvertes en mode manuel ou mode terminus si risque de pluie ou d'orage, stores cabines baissés.
- En soirée (dès 16h00) :
Portes verrouillées, stores cabines baissés.

En conditions hivernales, :

- En journée :
Portes ouvertes en mode terminus, stores cabines baissés.
- En soirée (dès 16h00) :
Portes verrouillées, stores cabines baissés et régler les thermostats en cabine sur 15°C.

Déposer la clé d'asservissement dans le coffret, la feuille de marche complétée dans le casier ad-hoc et toutes les annexes signées dans le casier GO/GP de l'armoire, situés à la prise de service.

7. Régulateurs

La circulation des trains ne peut se dérouler efficacement que si le personnel du PC m1 agit de manière réfléchie et de façon à ce que toutes les opérations utiles soient effectuées à temps.

Les demandes de renfort (unité multiple, etc...), les modifications de croisements ou de succession des trains seront entreprises sans délai.

Le plus grand soin sera donné à la desserte du block de ligne en cas de fonctionnement manuel ; les signaux seront manœuvrés à temps.

La remise de bulletins et annexes doit être organisée de manière à ne provoquer qu'une perte de temps minimale.

En cas de perturbation durable il sera fait appel, au besoin, à des agents de renfort recrutés parmi le personnel des services techniques voire d'agents formés relevés de la rotation tl.

La suppression partielle ou totale de l'exploitation du m1 devra être organisée selon les procédures et plans de substitution prévus dans l'organisation

8. Conducteurs

Dès que l'heure indiquée sur le pupitre SAEIV correspond à l'heure de départ prévue à l'horaire, les trains doivent se mettre en mouvement. Pendant les heures d'exploitation à cadences de 5, 7.5, 10 ou 12 minutes le départ ne peut être différé et les conducteurs ne procéderont pas à la réouverture des portes des voyageurs retardataires.

Si les trains ont du retard il faut s'efforcer de regagner le plus de temps possible. Le respect de l'horaire et la récupération du temps perdu ont le pas sur la marche économique. Le respect des règlements et vitesses imposées est toutefois impératif.

L'horaire de service affiché au porte-horaire de la cabine de conduite devra toujours correspondre à la course à effectuer. Dans tous les cas, il sera consulté avant l'heure de départ (croisements doublure, facultatifs, correspondances CFF, etc...).

9. Travaux

En établissant les programmes des travaux d'entretien, il faut veiller à limiter le nombre de tronçons de ralentissement simultanés. Leur longueur sera aussi réduite que possible.

On évitera de poser les signaux à l'avance et on les retirera dès que possible. Les travaux provoquant une gêne inadmissible seront effectués lorsque le trafic est faible ou pendant l'interruption nocturne de la circulation.

10. Voyageurs

Pour faciliter et accélérer les mouvements des voyageurs, les quais et les rampes d'accès seront exempts d'obstacles et dégagés de la neige.

En cas de perturbation importante, un agent sera désigné pour donner des informations aux voyageurs et accélérer les opérations dans les gares de Lausanne-Flon, Malley, EPFL et Renens-Gare. Ces tâches peuvent également être confiées à du personnel technique ou administratif.

Le recours aux lignes tl régulières sera recommandé avec explications complémentaires.

Un maximum d'informations sera donné par les moyens techniques disponibles (bornes d'information sur les quais et dans les véhicules, haut-parleurs des gares, intérieurs et extérieurs des automotrices, site internet, application tl-live, etc...).

Lorsqu'un arrêt de plus de deux minutes se produit en pleine voie et la cause est connue, il y a lieu de renseigner les voyageurs.

11. Desserte des gares

- L'emplacement d'arrêt usuel est la tête de quai dans le sens de marche, que le train circule en unité simple ou en unité multiple (UM). Les cas spéciaux sont signalés selon PCT R 300.2.

- Les trains marquent l'arrêt dans chacune des gares et des haltes. Dans ces dernières et en cas d'utilisation d'un seul des quais d'une gare (exclusion), les conducteurs seront attentifs aux voyageurs incertains sur le train à prendre (direction).
- La durée normale d'ouverture des portes est de 12 secondes pleines. Dès que le compteur a atteint 8 secondes, le conducteur donnera l'ordre de fermeture sauf si visiblement de nombreux voyageurs sont encore en attente d'embarquement ou si l'heure de départ n'est pas encore arrivée. Dans ce cas, il faut commuter l'ouverture des portes sur « terminus ou manuel » en fonction des températures extérieures (limite =16°C).
- L'entrée en gare s'effectue en marche à vue. En cas d'entrée en gare sur voie non usuelle, une attention toute particulière devra être portée aux piétons traversant les voies. Un avertissement sonore et un ralentissement seront nécessaires en cas de doute sur la réaction des piétons.

12. Service des portes

En gare, le mode d'ouverture des portes est le mode « Ligne ».

Dans les terminus (Lausanne-Flon et Renens-Gare) les conducteurs procéderont comme suit :

- A l'arrivée :
 - Voie 1 / 61 : Mode « Manuel » gauche, puis « Manuel » droite
 - Voie 2 / 62 : Mode « Manuel » gauche

- Si – de 16°C et /ou pluie, neige ou vent, le conducteur utilisera les modes suivants après le changement de cabine :
 - Voie 1 / 61 : Mode « Terminus » droite, « Ligne » gauche
 - Voie 2 / 62 : Mode « Ligne » droite

13. Changement de conducteur

Le conducteur relevant doit être présent, sur le quai, deux minutes avant l'heure de départ prévue à l'horaire de service.

En règle générale, les opérations de relèves s'effectueront dans les véhicules, le conducteur relevé transmettant les consignes et informations au conducteur relevant.

Si cette opération s'effectue sur le quai, la porte de la cabine de conduite sera tenue fermée. Lorsqu'il y a simultanément changement de cabine, la clé d'asservissement sera transmise de main à main.

En aucun cas le train ne sera abandonné. Si l'agent relevant n'est pas présent, le départ suivant sera assuré à l'heure par l'agent qui aurait dû être relevé si aucun remplaçant ne peut être mis instantanément à disposition.

14. Feuille de mise en service, feuille de marche

Pour chaque type de train, essais et mouvements de manœuvre en pleine voie, une feuille de mise en service et une feuille de marche doivent être établies.

Les conducteurs ne sont pas autorisés à déterminer eux-mêmes les véhicules à mettre en service. Ils se référeront aux données fournies à la prise de service. La feuille de mise en service doit être remplie intégralement, signée et déposée dans le casier ad hoc avant le départ en ligne des véhicules concernés ou au plus tard à la première relève.

Chaque train, quel que soit son statut (régulier, spécial, travaux, essais, etc...) doit être muni de sa feuille de marche mise à jour en permanence. Elle sera déposée dans le casier ad hoc à la rentrée au dépôt du train. Toutes les rubriques doivent être remplies. Toute irrégularité doit être signalée.

15. Utilisation de la radio

Le respect des procédures radio s'impose en toute circonstance, principalement en cas de problème.

Les agents transmettront immédiatement au PC m1 toute information utile à la marche du service et la sécurité d'exploitation. Ils veilleront à éviter d'être entendu du public lorsque le message comporte une certaine confidentialité.

16. Accès aux postes de conduite

Accès aux postes de conduite (même non desservis) de tous les véhicules est interdit aux voyageurs, à toute personne étrangère à l'entreprise ainsi qu'au personnel non autorisé de manière expresse.

Exception : voir PCT R300.1 et R 300.13.

17. Emploi des avertisseurs sonores

Il convient d'éviter tout emploi abusif des avertisseurs sonores, principalement des trompes à air comprimé.

Lorsqu'il s'agit de piétons à mettre en garde et que la vitesse est faible, la cloche doit être utilisée.

Pour avertir les usagers de la route, seul le ton le plus bas des trompes sera utilisé brièvement.

En cas de danger réel, les trompes seront actionnées normalement, par alternance des deux tons.

18. Zone du dépôt

La zone du dépôt s'étend de la pointe du branchement n°14 à celle du branchement n°16, voie A21 comprise.

Dans toute la zone les déplacements s'effectuent à une vitesse strictement limitée à 10 Km/h. Afin de ne pas dépasser cette vitesse, le conducteur enclenchera le mode "dépôt" au display de sa Be.

Avant de mettre un véhicule en mouvement, le conducteur en fera le tour à l'extérieur pour en contrôler l'état et s'assurer qu'il n'y a pas de mise en danger de personne ou de matériel. Avant de démarrer, un bref coup d'avertisseur (Be : cloche) sera donné.

19. Conduite indirecte des Be

Il est strictement interdit de procéder à des manœuvres de conduite indirecte non pilotées.

Elles ne seront tolérées que dans les conditions ci-après :

- Manœuvres locales (PCT R300.4)
- Manœuvres en ligne avec agent d'accompagnement en cabine de tête pour desservir le frein de conducteur et l'avertisseur sonore. L'accompagnateur doit être titulaire d'une autorisation ferroviaire correspondante (voir OCVM art.12 et 13), disposer d'une liaison radio avec le conducteur. Vitesse maximale 30 Km/h.

Il est strictement interdit, dans tous les cas de former une UM (unité multiple) en conduite indirecte.

20. Entrée dans les terminus

Par mesure de sécurité, toutes les entrées en terminus (Lausanne-Flon et Renens-Gare) s'effectuent par action du robinet de mécanicien (frein direct) afin de palier à toute panne électrique des valves électropneumatiques.

21. Eclairage des trains

De jour, l'éclairage intérieur des trains avec voyageurs, est enclenché au signal placé à l'entrée de la trémie de Malley jusqu'à Lausanne-Flon puis déclenché au signal placé au même endroit en direction de Renens-Gare.

Les feux extérieurs de signalisation des véhicules moteurs sont enclenchés en permanence, de nuit comme de jour (PCT R300.2)

22. Régime normal

Le régime d'exploitation usuel est le mode automatique, la mission du PC m1 consiste en l'observation du mouvement des trains de manière à parer à toute éventualité.

Tous les efforts de l'ensemble du personnel doivent tendre à maintenir un régime d'exploitation normal.

Tout agent formé est tenu, même hors des périodes de travail, d'agir pour le bien du service et d'intervenir en ce sens en cas de nécessité.

23. Régime perturbé

En cas de difficultés d'exploitation (forte dérive par rapport à l'horaire, incident ou accident d'exploitation), le régulateur prendra toutes les mesures utiles

pour rétablir le régime normal dans les meilleurs délais, assurer la sécurité des usagers et des tiers.

Dans ces conditions, il sera fait recours au mode manuel pour une ou plusieurs gares en fonction des besoins.

En cas de perturbation, la marche des trains devra être réglée de manière à assurer une cadence aussi régulière que possible. Dès que possible, les heures de départs et de passages devront correspondre à l'horaire indépendamment des trains qui les assurent. Certaines manœuvres via SAEIV peuvent alors être nécessaires (permutation circulaire, ...)

L'échange éventuel de conducteurs sera effectué autant que possible dans les gares terminales et à EPFL.

24. Incidents et accidents, annonces

• Incidents

Chaque agent est tenu d'intervenir en cas de mise en danger de l'exploitation et des usagers. Il en va de même si des atteintes au matériel et aux installations sont signalées.

Tout incident d'exploitation doit être immédiatement signalé au PC m1 dont le responsable notera la teneur dans le JEPO. Si l'incident est d'importance, la direction en sera immédiatement informée (voir checklist PC m1)

Si certains incidents se renouvellent, des dispositions spécifiques doivent être prises pour en obtenir la suppression.

En cas d'arrêt prolongé en ligne, et sur ordre seulement, les conducteurs procéderont à l'évacuation des voyageurs, côté caniveau, en mettant en place les échelles de secours et en assurant la descente des voyageurs. S'il est nécessaire de traverser la chaussée, les agents ferroviaires arrêteront le trafic.

• Accidents

Les accidents sont gérés par le régulateur qui avise les instances concernées. Dans les cas d'accident à responsabilité de tiers, avec dégâts matériels seulement, le cas sera traité, si possible au moyen des feuilles de déclaration de responsabilité. S'il y a lésion(s) corporelle(s) ou en cas de responsabilité m1, il sera impérativement fait recours aux organes de police soit :

- de Lausanne-Flon à la limite communale de Lausanne (avenue du Chablais) : police municipale de Lausanne.
- de la limite communale de Lausanne à Renens-Gare : police de l'ouest (Polouest).

Le PC m1 alarmera les services sanitaires de secours (ambulance) et de désincarcération (pompiers) en cas de nécessité.

Le régulateur prendra ensuite toutes les mesures propres à assurer le trafic des voyageurs en sollicitant le PC Route pour engager un service de substitution par bus selon plans établis.

Les conducteurs protégeront les lieux de l'accident, assureront éventuellement les premiers secours puis marqueront ou repèreront les emplacements (véhicules, blessés, etc...). Enfin, ils s'assureront que les témoins restent à disposition des enquêteurs, au besoin, ils relèveront leur identité. Les dispositions à prendre sont réglées par un ordre permanent.

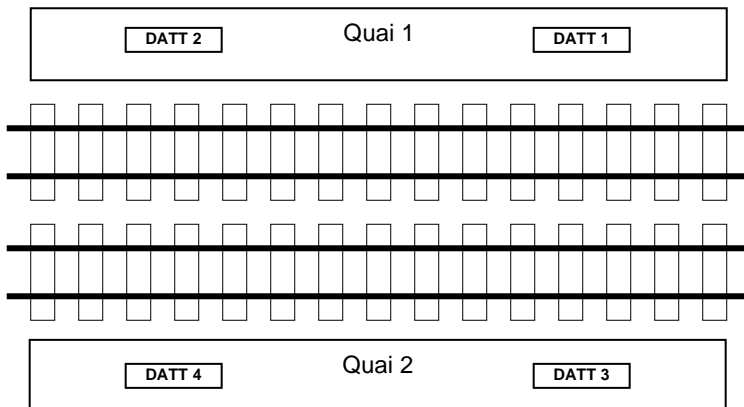
La section litiges des tl sera chargée du dossier. Ses inspecteurs sont habilités à procéder à toute action propre à faciliter la constitution du dossier (interrogatoire d'agents m1, demande d'essais ou reconstitution, etc...).

- **Annonces**

Tous problèmes rencontrés sur les installations doivent être signalés, même s'ils sont répétitifs (exemples : LP de PN, passage de piétons sous les barrières de PN, etc...).

Annoncer les DATT défectueuses selon le plan ci-dessous.

Si un quai n'est équipé que d'une seule DATT, utiliser le premier numéro, soit DATT 1 ou DATT 3 pour la nommer.



25. Incendie

- **Feu à bord**

Voir PCT R300.9

D'autre part, les échelles d'évacuation seront mises en place et assistance sera donnée aux personnes en difficulté.

L'alarme sera transmise au PC m1 le plus vite possible, voir même avant toute autre opération.

Dès que possible, le feu sera combattu à l'aide des extincteurs de bord.

Le régulateur avisera immédiatement la Centrale de Traitement des Alarmes (tél. : 118) chargé de toutes les interventions sur l'entier de la ligne. Cet organisme répercutera l'annonce au corps de police concerné et requerra leur aide selon nécessité.

Le régulateur prendra ensuite toutes les mesures propres à assurer le trafic des voyageurs en sollicitant le PC Route pour engager un service de substitution par bus.

- **Feu aux installations**

L'alarme sera immédiatement transmise à la Centrale de Traitement des Alarmes (tél. : 118). Si le sinistre se déclare au dépôt d'Ecublens, le service d'intervention feu de l'EPFL sera également alerté.

26. Annonces à l'OFT via le SESE

Voir ordonnance sur les déclarations et les enquêtes en cas d'accident ou d'incident grave survenant lors de l'exploitation des transports publics (RS742.161).