

1152 ~~I~~, II, III, IV, V, VI,

CFF - I/D

LAUSANNE - LA CONVERSION -  
GRANDVAUX - PUIDOUX

Lausanne, le 11 mai 1964

Ordre de service no 1152

(OS 1152)

OS  
1152

Lausanne - La Conversion - Grandvaux - Puidoux

Block automatique

## Table des matières

### Chiffres

- 1 Généralités
- 2 Signaux
- 3 Répétitions
- 4 Commande à distance Lausanne - La Conversion
- 5 Commande en transit des gares intermédiaires
- 6 Barrières du PN km 3,905 à La Conversion
- 7 Exploitation temporaire et permanente en voie unique entre Lausanne et La Conversion
- 8 Exploitation temporaire en voie unique entre Lausanne ou La Conversion et Palézieux pendant que les stations de Grandvaux et Puidoux sont en transit automatique et que La Conversion est desservie
- 9 Exploitation temporaire en voie unique entre Lausanne et Palézieux pendant que les stations de La Conversion, Grandvaux et Puidoux sont en transit automatique
- 10 Dérangements
- 11 Dispositions finales

Lausanne, le 11 mai 1964

Ordre de service no 1152

(OS 1152)

Lausanne - La Conversion - Grandvaux - Puidoux

Block automatique

1. Généralités

1. La succession des trains entre Lausanne et Puidoux-Chexbres est assurée par le block automatique à courant continu, système Integra, selon R 320.1, pour lignes à double voie complété :
  - a) entre Lausanne et La Conversion, par des circuits de voie contrôlant l'occupation effective des voies de circulation;
  - b) entre La Conversion et Puidoux-Chexbres, par des compteurs d'essieux.
2. La section de block entre Lausanne et La Conversion est divisée en deux cantons par le poste de block de Pully-Nord.

2. Signaux

1. A Lausanne, côté La Conversion, le signal de sortie VP\* est combiné avec le signal avancé de block de Pully-Nord.
2. Le signal avancé d'entrée X\* de Lausanne se trouve sur le mât du signal de block L de Pully-Nord.
3. Les signaux de block P et L de Pully-Nord sont normalement en position d'arrêt; ils se mettent automatiquement à voie libre :
  - a) le signal P, lorsque le parcours de sortie vers La Conversion est établi sur l'appareil d'enclenchement de Lausanne, pour autant que la section Pully-Nord - La Conversion soit libre. Le signal VP\* présente 2 feux orangés si le signal P est à l'arrêt (sur le pupitre un voyant orangé) et un feu vert si le signal P est à voie libre;
  - b) le signal L, lorsque le parcours de sortie vers Lausanne est établi sur l'appareil d'enclenchement de La Conversion, pour autant que la section Pully-Nord - Lausanne soit libre. Le signal avancé d'entrée X\* ne se met à voie libre que si le signal de block L est lui-même à voie libre.

4/05  
1152 IV

### 3. Répétitions

1. L'état libre ou occupé des sections de block est répété au PD de Lausanne comme il suit :
  - a) sections Lausanne - Pully (selon R 320.1 ch. 81)
    - section libre : flèche blanche,
    - section prébloquée : flèche blanche et flèche rouge,
    - section bloquée : flèche rouge;
  - b) sections Pully - La Conversion - Grandvaux
    - section libre ou prébloquée : flèche blanche,
    - section bloquée : flèche rouge.
2. Les signaux d'entrée A et de sortie B de La Conversion, côté Lausanne, et l'occupation des voies 1 et 2 de La Conversion sont répétés au PD de Lausanne.
3. Si l'appareil de La Conversion est desservi pour une ou les deux voies de circulation, le voyant "desservi" est allumé. Si l'appareil est commuté en transit automatique pour les 2 voies de circulation, c'est le voyant "transit" qui est allumé.
4. Les dérangements aux signaux et aux aiguilles de La Conversion sont signalés à Lausanne par un voyant blanc et la mise en action d'une sonnerie. De même, le déclenchement d'un disjoncteur d'alimentation allume un voyant rouge "disj. décl."

### 4. Commande à distance Lausanne - La Conversion

1. Pour transmettre à La Conversion et recevoir de cette dernière station les informations nécessaires au fonctionnement du block de ligne, une installation de commande à distance relie le PD de Lausanne à la station précitée. Cette commande à distance transmet successivement les ordres et répétitions qu'on lui donne.

Pendant le fonctionnement de la commande à distance, un voyant blanc "occupation" s'allume sur les appareils du PD et un bourdonneur retentit un court instant. Il faut attendre que la lampe précitée soit éteinte pour contrôler les voyants de block et des signaux de La Conversion.
2. Un dérangement à la commande à distance Lausanne - La Conversion est signalé par le clignotement de l'un des voyants rouges "alarme" ou "dérangement transmission" et la mise en action du bourdonneur. En actionnant la touche "contrôle commande à distance", l'installation se remet généralement en position normale et le bourdonneur cesse de fonctionner. Si le voyant "alarme" continue à clignoter, la transmission des informa-

tions est interrompue, on ne peut plus se fier aux répétitions concernant La Conversion.

Toutefois, l'exploitation normale en double voie peut, en règle générale, se poursuivre normalement.

#### 5. Commande en transit des gares intermédiaires

##### Régime des gares desservies

1. Lorsque les gares de La Conversion, Grandvaux et Puidoux-Chexbres sont desservies, le tronçon Lausanne - Puidoux comporte 5 stations de block à savoir : Lausanne, Pully-Nord, La Conversion, Grandvaux et Puidoux et 4 sections de block. Dans les gares de Lausanne, La Conversion et Puidoux, l'avis d'arrivée au block est donné automatiquement, soit par la libération du circuit de voie, soit par la remise à zéro du compteur d'essieux.

A Grandvaux, l'avis d'arrivée au block doit être donné manuellement au moyen de la touche correspondante, après contrôle visuel de la présence du véhicule de queue.

##### Régime de commande en transit automatique

2. Lorsqu'elles ne sont pas desservies, les gares de La Conversion, de Grandvaux, et de Puidoux-Chexbres sont commutées en transit automatique. Les signaux d'entrée et de sortie de La Conversion et les signaux de sortie de Grandvaux et de Puidoux se mettent automatiquement à voie libre au passage du train à la station précédente, pour autant que les sections qu'ils protègent soient libres. Les signaux d'entrée de Grandvaux et de Puidoux sont en permanence à voie libre, parce que la libération des sections de block ne se fait qu'au passage du signal de sortie de ces deux gares.

Le poste de block intermédiaire de Corbéron, entre Puidoux et Palézieux, reste en service lorsque Puidoux est en transit automatique.

##### Répétition dans les gares desservies

3. L'occupation des sections de block de Lausanne à Grandvaux est répétée au PD de Lausanne. L'occupation des sections de block de Grandvaux à Palézieux est répétée à Palézieux.
4. En cas de dérangement du block, c'est-à-dire lorsque les sections ne se libèrent pas automatiquement après le passage du train, les gares desservies peuvent intervenir comme il suit, après s'être assurées que les sections de block sont effectivement libres :

Lausanne peut mettre à voie libre les signaux de block P et L de Pully-Nord et remettre à zéro le compteur d'essieux des sections Grandvaux - La Conversion et La Conversion - Grandvaux.

Palézieux peut remettre à zéro le compteur d'essieux des sections Grandvaux - Puidoux - Corbéron - Palézieux et Palézieux - Corbéron - Puidoux - Grandvaux.

## 6. Barrières du PN km 3,905 à La Conversion

1. Lorsque La Conversion est en transit automatique, les barrières du PN km 3,905 sont commandées automatiquement :
  - a) pour le sens Lausanne - Berne, à l'occupation de la section Pully-Nord - La Conversion, soit au passage du train au km 1,450;
  - b) pour le sens Berne - Lausanne, au passage du train à proximité du signal de sortie B<sup>1</sup> de Grandvaux, km 8,050.
2. La position des barrières est répétée au PD de Lausanne par 2 voyants: vert = barrières levées; rouge = barrières abaissées.
3. En cas de nécessité, pour un transport par exemple, les barrières peuvent être commandées à distance depuis le pupitre de l'aiguilleur en actionnant les touches "fermer" et "ouvrir" simultanément avec la touche commune de commande individuelle des aiguilles de la partie est.

## 7. Exploitation temporaire et permanente en voie unique entre Lausanne et La Conversion

1. Les installations du PD de Lausanne, de la station de La Conversion et du block entre ces 2 gares sont équipées pour l'utilisation des signaux pendant une exploitation en simple voie, selon RCT ch. 63<sup>19</sup> et An-RCT-a ch. 16.
2. Pour mettre une voie de circulation hors service et passer de l'exploitation en double voie à l'exploitation en voie unique, il faut pratiquer selon ch. 132 à 136 du R 320.10.
3. Pour pouvoir établir un parcours de sortie sur la voie unique, il faut demander à la gare voisine l'assentiment en actionnant la touche bleue "demande". Pour donner l'assentiment, il faut actionner la touche rouge "octroi". On ne peut octroyer un assentiment avant qu'il ait été demandé. L'assentiment ne doit être demandé que s'il doit y avoir échange du sens de marche.
4. Pour remettre la voie de circulation en service et repasser de l'exploitation en voie unique à l'exploitation en double voie, il faut que sur

la voie en service, l'assentiment soit donné pour le sens de circulation à voie normale, puis il faut pratiquer selon ch. 139 du R 320.10.

5. La vitesse des trains franchissant la gare de La Conversion à contre-voie par les aiguilles 3 ou 4, en position droite, est limitée à 75 km/h.

Voie normale Lausanne - La Conversion hors service

6. Le train qui sort de Lausanne sur la contre-voie reprend la voie normale à La Conversion où il est reçu sur voie 1 par la diagonale 3/4. Le signal d'entrée de La Conversion A<sup>1/2</sup>, côté Lausanne, présente alors l'image de déviation à 40 km/h.

Voie normale La Conversion - Lausanne hors service

7. S'il ne vient pas déjà à contre-voie depuis Palézieux, Puidoux ou Grandvaux, le train qui doit prendre la contre-voie à La Conversion est reçu normalement sur voie 2, puis refoulé sur voie 1 par la diagonale 3/4 pour être expédié à Lausanne par les aiguilles 2 et 4 en position droite; le signal de sortie B<sup>1/2</sup> côté Lausanne présente alors un feu vert.

B. Exploitation temporaire en voie unique entre Lausanne ou La Conversion et Palézieux pendant que les stations de Grandvaux et Puidoux sont en transit automatique et que La Conversion est desservie

1. S'il n'est pas possible d'appeler l'une ou l'autre des stations intermédiaires pour reprise du service, il faut tout de même commuter le block entre Lausanne et La Conversion selon ch. 72, puis :

a) pour un train circulant à contre-voie de Lausanne ou La Conversion à Palézieux,

La Conversion, le cas échéant Lausanne après entente avec la Conversion, donne un bulletin pour franchissement à l'arrêt des signaux suivants :

1. sortie de La Conversion, côté Grandvaux,
2. sortie de Grandvaux, côté Puidoux,
3. sortie de Puidoux, côté Corbéron;

b) pour un train circulant à contre-voie de Palézieux à Lausanne,

Palézieux expédie le train avec le signal de sortie à l'arrêt et donne un bulletin pour franchissement à l'arrêt des signaux suivants:

1. sortie de Palézieux, côté Corbéron,
2. sortie de Puidoux, côté Grandvaux,
3. sortie de Grandvaux, côté La Conversion.

1152 VI  
- 2. Les cloches n'étant pas actionnées automatiquement au passage du train à contre-voie à Puidoux, les gares desservies annoncent par téléphone le passage du train aux PN et à la prochaine gare desservie.  
Les barrières du PN de La Conversion sont desservies par cette gare.

9. Exploitation temporaire en voie unique entre Lausanne et Palézieux pendant que les stations de La Conversion, Grandvaux et Puidoux sont en transit automatique

1. S'il n'est pas possible d'appeler La Conversion pour reprise du service, on ne peut pas commuter le block Lausanne - La Conversion pour l'exploitation en voie unique; dans ce cas,

4/05 1152 V  
a) pour un train circulant à contre-voie de Lausanne à Palézieux, Lausanne doit d'abord :

1. abaisser les barrières du PN de La Conversion selon ch. 6.3, puis donner un bulletin pour franchissement à l'arrêt des signaux suivants :

2. voie et block de Lausanne, côté La Conversion,
3. block de Pully-Nord,
4. entrée et sortie de La Conversion,
5. sortie de Grandvaux, côté Puidoux,
6. sortie de Puidoux, côté Corbéron.

Lausanne expédie le train avec signaux à l'arrêt, en établissant au préalable un parcours de manoeuvre en direction de la voie T2. Les barrières du PN de La Conversion se relèvent automatiquement après le passage du train dans cette gare;

4/05 1152 V  
b) pour un train circulant à contre-voie de Palézieux à Lausanne, Palézieux doit demander à Lausanne d'abaisser les barrières du PN de La Conversion. Lausanne fait cette opération selon ch. 6.3 en temps voulu pour que les barrières soient abaissées avant le passage du train,

Palézieux doit donner un bulletin pour franchissement à l'arrêt des signaux suivants :

1. sortie de Palézieux, côté Corbéron,
2. sortie de Puidoux, côté Grandvaux,
3. sortie de Grandvaux, côté La Conversion,
4. entrée et sortie de La Conversion,
5. block de Pully-Nord.

Les barrières du PN de La Conversion se relèvent automatiquement après le passage du train dans cette gare.



- 1152 VI
1. Les cloches n'étant pas actionnées automatiquement au passage du train à contre-voie à La Conversion et à Puidoux, les gares desservies annoncent par téléphone le passage du train aux PN et à la prochaine gare desservie.
2. Pour de telles circulations, comme les signaux de La Conversion sont franchis à l'arrêt avec bulletin, le mécanicien ne peut avoir aucune certitude que les barrières de cette gare sont effectivement abaissées lors du passage du train. Dans ces conditions, les gares de Lausanne, de Palézieux ou Puidoux (si la gare est desservie et que le train part de là en direction de Lausanne), doivent aviser le mécanicien de franchir les PN avec prudence, à vitesse réduite, et de siffler à l'approche de celui-ci, de telle sorte que le convoi puisse être arrêté en cas de nécessité (R 320,9 ch. 8<sup>10</sup>).
- v/OS 1152 V

#### 10. Dérangements

##### Signaux de block de Pully-Nord

- v/OS 1152 V
1. En cas de dérangement d'un circuit de voie contrôlant l'occupation d'une section, le signal de block correspondant ne se met pas à voie libre. Pour mettre le signal à voie libre manuellement, il faut :
- a) s'assurer que la section est effectivement libre (octroi et demande de voie libre avec la prochaine station desservie);
  - b) déplomber et actionner la touche "mise à voie libre de secours" simultanément avec la touche du signal correspondant.
2. Si le signal de block ne se met pas automatiquement à l'arrêt au passage du train ou s'il est nécessaire de remettre le signal à l'arrêt, il faut :
- a) actionner la touche "arrêt secours" simultanément avec la touche du signal correspondant. Il ne faut remettre un signal à l'arrêt devant un train qu'en cas de nécessité absolue.

##### Compteurs d'essieux Grandvaux - La Conversion et La Conversion - Grandvaux

- v/OS 1152 II
3. En cas d'erreur de comptage dans les sections précitées, l'avis d'arrivée n'est pas donné automatiquement au passage du train à La Conversion ou à Grandvaux, et la section reste bloquée. Sur l'appareil du PD de Lausanne, un voyant blanc "der. compteur" clignote.
4. Si La Conversion est desservie, la remise à zéro demande l'intervention des agents de La Conversion et du PD de Lausanne.

~~La Conversion demande par téléphone à Lausanne son assentiment pour la remise à zéro en indiquant la situation du dernier train. Au PD de Lausanne, l'assentiment est donné en déplombant et en actionnant la touche "remise à zéro compteur" de la section considérée.~~

S'il n'y a pas de dérangement au compteur, mais que le signal de sortie de Grandvaux a été remis à l'arrêt, il faut pratiquer de la même manière mais, dans ce cas, la lampe de dérangement ne s'allume pas au PD de Lausanne. La remise à zéro s'effectue 10 secondes après que la touche a été actionnée.

5. Si La Conversion est en transit automatique, la remise à zéro se fait directement depuis Lausanne sans la participation de l'agent de La Conversion. Cette opération n'est toutefois possible que si le train qui a provoqué le dérangement est effectivement entré en gare de La Conversion ou de Grandvaux. Dans ce cas, c'est à Lausanne qu'il incombe de s'entendre avec la prochaine gare desservie pour déterminer la situation du train.

## 11. Dispositions finales

1. Sont applicables à cette installation :

les R 320.1, 4, 7, 8, 9, 10, 11;  
l'OS 867, et le présent OS 1152;  
le plan schématique 1-54/1;

2. N'est plus applicable :

le R 320.6.

3. Le chef du secteur des installations de sécurité 2 à Lausanne est chargé de l'entretien et de la surveillance de cette installation.
4. Le présent OS entre en vigueur dès sa parution.
5. Le plan schématique 1-54/1 annexé à la C 40/63 doit être joint au présent OS. Il y a lieu d'y ajouter, à la main sur la manchette, le numéro du présent OS.

Le Directeur,  
A. Marguerat.

Annexe :

1 plan schématique 1-54/1.

C I 1  
C II spéciale  
C III 1a, 2abce, 9  
C IV 1, 2ab, 3, 4 (Bi, Bs, Ol, Lz, Sp)  
P IV 4a (Ls, Ren, Ge, Pay, Bn, Fri, Zu)

ef