

Consigne de circulation - Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'AA - Ligne à VUTR St Omer/ Lumbres

Consigne locale d'exploitation

Version 01 du 25-03-2016
Applicable à partir du 18-04-2016

SNCF
RÉSEAU

(CE TR 1 C 5 n°26)
NPCP-CE-TR 01 C-05-n°026



Sommaire

Article 1. Préambule / Note pédagogique	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Abréviations utilisées	1
CHAPITRE 1 : DESCRIPTION DU DOMAINE EMPRUNTE.....	2
Article 101. Description et délimitation géographique	2
Article 102. Caractéristiques des voies du domaine emprunté	2
102.1. Caractéristiques des voies du domaine emprunté	2
102.1.1. Déclivités, sens de la pente.....	2
102.1.2. Vitesse limite	2
102.1.3. Vitesse limite particulière concernant les convois circulant en charge D.....	2
102.2. Passages à niveau	3
CHAPITRE 2 : ORGANISATION	4
Article 201. Coordonnées et missions – communication.....	4
201.1. Représentant de l'EIC.....	4
201.2. Représentant du chemin de fer touristique.....	4
Article 202. Moyens de communication	4
Article 203. Moyens d'arrêt d'urgence	5
CHAPITRE 3 : FONCTIONNEMENT DE L'EXPLOITATION TOURISTIQUE REGULIERE.....	6
Article 301. Organisation préopérationnelle	6
Article 302. Organisation opérationnelle	6
302.1. Demande de mise à disposition de la ligne à l'association, autorisation et engagement de la circulation.....	6
302.1.1. Demande de mise à disposition de la ligne.....	6
302.1.2. Mesures préalables à la mise à disposition de la ligne	7
302.1.3. Mise à disposition de la ligne	7
302.2. Dégagement de la circulation et restitution de la ligne mise à disposition	7
302.2.1. Restitution de la ligne	7
302.2.2. Reprise de l'exploitation par le SGTC	8
302.3. Procédure de mise à disposition de la ligne en dehors des jours prévus	8
Article 303. Stationnement – garage et dégarage du train touristique à Arques.....	9
303.1. Stationnement du train touristique	9
303.2. Garage et dégarage du train touristique à Arques	9
303.3. Particularités concernant les pancartes « LM »	9
303.4. Immobilisation des véhicules et des rames	9
Article 304. Utilisation des installations de sécurité.....	10
304.1. Dispositions générales	10
304.2. Position normale des appareils de voie	10
304.3. Manœuvre des appareils de voie	10
304.4. Mesures à prendre en cas de dérangement d'aiguille.....	11
304.5. Dispositifs d'immobilisation.....	11
304.6. Modalités de manœuvre dans l'établissement d'Arques	11
Article 305. Particularités concernant les passages à niveau (PN)	12
305.1. Catégories des passages à niveau	12
305.2. PN privé	12
305.3. PN non gardés	12
305.4. PN à SAL 2	12
305.4.1. Relations téléphoniques	12
305.4.2. Incident aux abords d'un PN à SAL 2.....	13
305.5. Dérangement d'un PN à SAL 2	13
305.5.1. Dérangement d'un PN avant mise à disposition de la ligne	13
305.5.2. Mesures à prendre par un conducteur	13

305.5.3. Mesures à prendre par tout membre de l'association	13
305.5.4. Raté d'ouverture.....	13
305.5.5. Raté de fermeture	13
305.5.6. Reprise du fonctionnement normal du PN	14
305.5.7. Mesures particulières liées au stationnement à proximité d'un PN à SAL 2.....	14
305.6. Particularités relatives au PN 82 de Lumbres.....	14
305.6.1. Principe	14
305.6.2. Description des installations	14
305.6.3. Particularités concernant le fonctionnement de la commande manuelle.....	15
305.6.4. Règles d'utilisation des installations du PN 82	15
305.7. Particularités relatives au PN 62 d'Arques	16
305.7.1. Principe	16
305.7.2. Description des installations	16
305.7.3. Mise en œuvre	17
305.7.4. Dérangement du PN	17
Article 306. Secours.....	18
306.1. Organisation du secours par CFTVA à ses circulations	18
306.2. Impossibilité pour CFTVA de restituer libre la ligne mise à disposition	18
Article 307. Incidents – accidents.....	19
307.1. Mesures à prendre en cas d'urgence	19
307.1.1. Obstacles	19
307.1.2. Danger sur la voie – limitations inopinées de vitesse	19
307.2. Mesures à prendre par CFTVA en cas d'accident ou d'incident	20
307.2.1. Signalement sans délai au chef de ligne de tous les accidents ou incidents	20
307.2.2. Figeage de la situation à la demande du chef de ligne ou du GI chargé de l'entretien	20
307.2.3. Enquête.....	20
307.3. Mesures à prendre par l'EIC en cas d'accident ou d'incident.....	20
ANNEXE 1 REPRESENTATION SCHEMATIQUE DE LA LIGNE	23
ANNEXE 2 SCHEMA DES INSTALLATIONS D'ARQUES.....	24
ANNEXE 3 SCHEMA DES INSTALLATIONS DE LUMBRES.....	25
ANNEXE 4 PROGRAMME SPECIAL DE CIRCULATION.....	26
ANNEXE 5 ANNEXE AU PROGRAMME SPECIAL DE CIRCULATION	27
ANNEXE 6 ORGANISATION DES SECOURS – SECTION DE LIGNE ST OMER / LUMBRES - INTERVENANTS.....	28
ANNEXE 7 MISE A DISPOSITION ET RESTITUTION DE LA LIGNE.....	1

Article 1. Préambule / Note pédagogique

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre de l'article 10 du décret n°2006-1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

1.1. Origine de la modification du document

Mise au nouveau format « SNCF Réseau »

L'ex art 305.4.3 est clarifié et repris désormais sous n°305.5 avec les dépêches prévues être utilisées entre le chef de ligne et le responsable CFTVA ; y est expliqué la procédure à suivre en cas de dérangement lors de la mise à disposition de la ligne.

1.2. Abréviations utilisées

GI	Gestionnaire d'infrastructure
CFTVA	Chemin de fer touristique de la vallée de l'Aa
Charge D	Charge de 22,5T à l'essieu
EIC	Etablissement Infrastructure Circulation
VUTR	Voie unique à trafic restreint
RSE	Règlement de sécurité de l'exploitation
RFN	Réseau ferré national
CLE	Consigne locale d'exploitation
COGC	Centre opérationnel de gestion des circulations
AC	Agent circulation
IS	Installations de sécurité
P.N	Passage à niveau
P.N à SAL « FC »	Passage à niveau équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore à franchissement conditionnel.

CHAPITRE 1 :

Description du domaine emprunté

Article 101. Description et délimitation géographique

Les circulations du Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'Aa (CFTVA) s'effectuent sur une partie de la VUTR St-Omer/Lumbres comprise entre ARQUES (Pancarte LM de Arques au km 66.430) et le km 81.900 (Extrémité de la voie à LUMBRES. Cette partie de voie est appelée voie de circulation du train touristique et est schématisée en annexe 1 (Représentation schématique de la ligne)

Les voies d'évitement sont la voie 1 de Arques et la voie 2 de Lumbres (Annexes 2 et 3)

Article 102. Caractéristiques des voies du domaine emprunté

102.1. Caractéristiques des voies du domaine emprunté

102.1.1. Déclivités, sens de la pente

SENS PAIR		Ligne	SENS IMPAIR	
Rampes caractéristiques	Pentes caractéristiques		Rampes caractéristiques	Pentes caractéristiques
14 mm/m	14 mm/m		14 mm/m	14 mm/m

102.1.2. Vitesse limite

La vitesse limite de la ligne est fixée à 40 Km/h sur toute la ligne (30 Km/h au franchissement des aiguilles) pour les circulations n'atteignant pas la catégorie D.

La vitesse limite ne doit être dépassée en aucun cas.

102.1.3. Vitesse limite particulière concernant les convois circulant en charge D

- 40 Km/h du PK 66,430 au PK 68,300 (30 Km/h au franchissement des aiguilles)
- 10 Km/h du PK 68,300 au PK 68,900
- 40 Km/h du PK 68,900 au PK 80,240 (30 Km/h au franchissement des aiguilles)
- 20 Km/h du PK 80,240 au PK 80,840
- 40 Km/h du Pk 80,840 au Pk 81,900 (30 Km/h au franchissement des aiguilles)

La vitesse limite ne doit être dépassée en aucun cas.

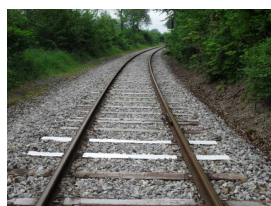
Les points kilométriques repris ci-dessus sont repérés sur le terrain par 2 traverses peintes en blanc comme indiqué ci-après.



Pk 68.300



Pk 68.900



Pk 80.240



Pk 80.840

102.2. Passages à niveau

Points facilement repérables	N° du PN	Km	Type
Pancarte LM	.....	KM 66,430	Limite de circulation de la ligne par l'association
	PN 62	KM 66,826	SAL 2 "FC"
ARQUES BV	.....	KM 66,995	
	PN 63	KM 67,655	SAL 2
	PN 64	KM 68,256	SAL 2 (type simplifié)
BLENDECQUES BV	.....	KM 69,698	
	PN 66	KM 69,787	SAL 2
	PN 67	KM 70,274	SAL 2
	PN 68	KM 71,008	SAL 2
	PN 69	KM 71,810	SAL 2
WIZERNES BV	.....	KM 73,022	
	PN 70	KM 73,115	SAL 2
	PN 71	KM 73,513	SAL 2
	PN 72	KM 74,286	NG
	PN 73	KM 75,624	SAL 2 (type simplifié)
	PN 74	KM 75,927	SAL 2
	PN 75	KM 76,618	SAL 2
	PN 76	KM 77,216	SAL 2
	PN 77	KM 78,387	SAL 2
	PN 78	KM 78,768	SAL 2
	PN 80	KM 80,475	Privé
	PN 81	KM 80,819	NG
	PN 82	KM 81,068	SAL 2
LUMBRES BV	.....	KM 81,271	

Les particularités concernant les passages à niveau de la VUTR sont détaillées dans l'article 305.

CHAPITRE 2 :

Organisation

Article 201. Coordonnées et missions – communication

201.1. Représentant de l'EIC

Le représentant de l'EIC est le Chef de Circulation Local du Poste 1 de Frethun à Calais joignable au 03.21.46.82.33. Il assure les fonctions de Chef de Ligne.

201.2. Représentant du chemin de fer touristique

Agent (bénévole ou non) de l'Association chargé de :

- demander la mise à disposition de la ligne et en autoriser la restitution.
- en liaison avec le Chef de Ligne, d'assurer la sécurité du train touristique pendant sa circulation sur la ligne.

L'identité du représentant du chemin de fer touristique ainsi que ses coordonnées téléphoniques sont transmis au Chef de Ligne lors de la demande de mise à disposition de la ligne.

En principe, le Représentant de l'exploitation touristique de l'association qui restitue la ligne à l'exploitation S.N.C.F. doit être le même que celui qui a demandé la mise à disposition.

Toutefois, en cas de nécessité, ce Représentant peut se faire remplacer par une autre personne habilitée, à condition d'en aviser préalablement le Chef de Ligne dans les conditions indiquées ci-après :

Les formalités susvisées étant remplies, le Représentant de l'Association transmet la dépêche suivante au Chef de Ligne :

« M. (nom et qualité) à Chef de Ligne. A partir de heures ce jour (jour et date), M. me remplace dans les fonctions de Représentant de l'exploitation touristique de l'association CFTVA ».

Article 202. Moyens de communication

Dans tous les cas prévus à la présente consigne, les communications concernant la sécurité entre le personnel de l'Association et le Chef de Ligne constituent des dépêches.

- L'agent qui la transmet ainsi que celui qui la reçoit, l'écrivent intégralement sur leur carnet d'enregistrement des dépêches, à la suite des autres dépêches, et dans la même série de numérotation continue, réinitialisée au numéro 1 à chaque journée d'utilisation.
- Ensuite, l'agent qui transmet la dépêche doit avoir l'assurance qu'elle a bien été comprise en faisant répéter le texte complet par l'agent qui la reçoit (collationnement).
- Les deux agents échangent alors leur numéro d'inscription respectif, cet échange tenant lieu d'accusé de réception.

Toute dépêche doit être :

- transmise ou reçue par le Chef de Ligne et le Représentant de l'Association responsable de l'opération à effectuer,
- intégralement écrite par l'agent qui la transmet et par celui qui la reçoit, sur un carnet d'enregistrement de dépêches en usage à la S.N.C.F. dans une même série de numérotation continue.

Article 203. Moyens d'arrêt d'urgence

L'arrêt d'urgence des trains est obtenu en utilisant une torche à flamme rouge.

CHAPITRE 3 :

Fonctionnement de l'exploitation touristique régulière

Article 301. Organisation préopérationnelle

- Les journées de circulation du train touristique (fournies par l'Association CFTVA) sont reprises dans une programmation annuelle (annexe 4). La réédition du programme annuel s'effectue chaque année en fonction des prévisions de circulation et ne donne pas lieu à rectification (changement de version) de la présente consigne.
- Toute modification à la programmation annuelle doit faire l'objet d'une demande de plage horaire à la direction régionale de SNCF Réseau qui après accord, transmettra à l'Assistant régularité de l'U.O Infra circulation du Littoral (TEL 03 21 46 82 73/ FAX : 03 21 46 81 53) pour validation avec un délai de 30 jours ouvrables avant la date de mise à disposition de la ligne souhaitée.

Article 302. Organisation opérationnelle

302.1. Demande de mise à disposition de la ligne à l'association, autorisation et engagement de la circulation

302.1.1. Demande de mise à disposition de la ligne

Avant toute manœuvre d'engagement de la voie directe ou de la voie d'évitement en gare de ARQUES, le Représentant de l'exploitation touristique de l'association appelle le Chef de Ligne (Tel 03 21 46 82 33) et lui indique :

- son nom,
- sa qualité,
- le numéro de téléphone où le Chef de Ligne doit le rappeler;

Puis il est mis fin à la communication. Dès la fin de cette communication, le Chef de Ligne :

- appelle le numéro indiqué par son correspondant ;
- s'assure qu'il est bien en contact avec la personne qui s'était manifestée précédemment.

Ces formalités accomplies, le représentant de l'exploitation touristique de l'association transmet au Chef de Ligne la dépêche suivante :

« M. (nom et qualité) à Chef de Ligne. Je demande la mise à disposition de la ligne ARQUES à LUMBRES le (jour et date) dans les conditions fixées par le référentiel NPCP CE TR01 C05 n°26, à partir du à ...h....min jusqu'auà h.....min».

302.1.2. Mesures préalables à la mise à disposition de la ligne

A la réception de cette dépêche, le Chef de Ligne :

- s'assure à l'aide de son état journalier que la voie est libre,
- vérifie qu'aucune procédure de protection n'est en cours (DFV, graissage),
- demande à l'AC Lignes de prendre les mesures pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la VUTR en utilisant l'annexe 7 du présent référentiel.
- L'AC Lignes commande les dialogues informatiques suivants :
 - 37▽5210▽5213□
 - 37▽5212▽5213□
- Après avoir reçu le retour du formulaire émarginé par l'AC Lignes repris en annexe 7, fait mention de la mise à disposition de la ligne sur l'état journalier « **Ligne mise à disposition de l'association touristique le (jour et date) àh.....** ». (L'heure de mise à disposition est celle de la réalisation effective de la protection réalisée par l'AC ligne)

NOTA : La mise à disposition de la ligne doit être reprise sur le carnet de remise de service de l'AC Lignes et du Chef de Ligne (CCL).

NOTA : **il est interdit d'engager sur la ligne, en dehors des cas de secours prévus à l'Article 306, une circulation quelconque, autre que les circulations de CFTVA, ou d'y autoriser des travaux.**

302.1.3. Mise à disposition de la ligne

Les vérifications et mesures ci-dessus étant réalisées et si rien d'autre ne s'y oppose, le Chef de Ligne met la ligne à la disposition de l'Association en transmettant la dépêche ci-après au représentant de celle-ci

« Chef de Ligne à M. (nom et qualité). J'autorise l'utilisation de la ligne d'ARQUES à LUMBRES dans les conditions fixées par le référentiel NPCP CE TR01 C05 n°026, à partir du àh.....min jusqu'au à h.....min ».

Le cas échéant, cette dépêche est complétée par toutes les informations relatives à la sécurité des circulations (aux limitations temporaires de vitesse, incidents de PN, ...) qui auraient été portées à la connaissance du Chef de Ligne.

Durant la période de mise à disposition de la ligne, le Chef de Ligne demeure responsable en cas d'incident ou accident et de ce fait doit être avisé dans les plus brefs délais de tout incident ou accident.

302.2. Dégagement de la circulation et restitution de la ligne mise à disposition

302.2.1. Restitution de la ligne

Le moment de rendre la ligne à l'exploitation S.N.C.F. étant venu, c'est à dire après le garage à ARQUES du train touristique, le Représentant de l'exploitation touristique s'assure que :

- les VP I et VP II de Arques sont dégagées,
- le train touristique a bien dégagé la ligne,
- les aiguilles de l'établissement de LUMBRES et de ARQUES ont bien été remises en position normale et cadénassées dans cette position,

Ces vérifications étant effectuées et si rien d'autre ne s'y oppose, le Représentant de l'exploitation touristique rend la ligne à l'exploitation S.N.C.F, dans les conditions suivantes :

Il transmet au Chef de Ligne la dépêche ci-après :

« M. (nom et qualité) à Chef de Ligne. Je vous donne l'assurance que la ligne d'ARQUES à LUMBRES est libre de toute circulation de l'Association et que rien ne s'oppose à la reprise de l'exploitation S.N.C.F. ce jour (jour et date) àh.....min ».

S'il y a lieu, cette dépêche est complétée par des renseignements susceptibles d'intéresser le Chef de Ligne, par exemple en cas de dérangement d'installations de sécurité (aiguille, installations de P.N. à signalisation automatique lumineuse, ...).

Dans tous les cas, le Représentant de l'exploitation touristique de l'association indique au Chef de Ligne le numéro de téléphone auquel celui-ci doit le rappeler. Il est alors mis fin à la communication.

Ensuite, le Chef de Ligne après s'être assuré que le représentant de l'exploitant touristique est bien celui qui a demandé la mise à disposition de la ligne ou son remplaçant désigné :

- appelle le numéro de téléphone qui lui a été indiqué précédemment,
- s'assure qu'il a bien pour interlocuteur la personne indiquée dans la dépêche ci-dessus,
- transmet au Représentant de l'Association la dépêche suivante :

« Chef de Ligne à M. (nom et qualité). Pris note de la libération de la ligne d'ARQUES à LUMBRES par le train touristique de l'Association. L'exploitation S.N.C.F. reprend ce jour (jour et date) àh.....min ».

302.2.2. Reprise de l'exploitation par le SGTC

- Les opérations du §302.2.1, ci-dessus, terminées, le Chef de Ligne est autorisé à reprendre l'exploitation normale de la ligne et prend, s'il y a lieu, les mesures qu'exigent certaines situations signalées par l'Association (dérangements de P.N. à S.A.L., par exemple).
- Le Chef de ligne autorise l'AC Lignes à cesser de prendre les mesures pour arrêter et retenir les trains vers Arques en utilisant le formulaire repris en annexe 7,

Après restitution du formulaire par l'AC Lignes, le Chef de Ligne fait mention de la reprise de l'exploitation de la ligne sur l'état journalier "**Restitution de la ligne le(jour et date) àh.....min**". (L'heure de restitution est celle de la levée des mesures prises l'AC Lignes)

302.3. Procédure de mise à disposition de la ligne en dehors des jours prévus

A la demande de l'Association, la ligne peut être mise à disposition de l'association en dehors des jours prévus à l'annexe 4 :

- CFTVA fait une demande préalable de plages horaires auprès de la direction régionale de SNCF Réseau. La direction des sillons de SNCF Réseau accorde les plages horaires, puis les soumet pour accord au moins 30 jours ouvrables à l'avance à l'assistant régularité de l'UO Infra Circulation du Littoral ou à son remplaçant.
- l'Assistant régularité en vérifie la faisabilité,

Si rien ne s'oppose à la mise en marche de trains supplémentaires, l'Assistant émarge la demande de circulation et la retourne au président de l'association ; il transmet également un exemplaire au Chef de Ligne.

Article 303. Stationnement – garage et dégarage du train touristique à Arques

303.1. Stationnement du train touristique

Le train touristique peut stationner sur l'une quelconque des voies de service et la VPIII de l'établissement de ARQUES d'entente avec le Chef de Ligne.

Le garage sur la voie de circulation ou la voie d'évitement de l'établissement de Arques est **interdit**.

303.2. Garage et dégarage du train touristique à Arques

Ces opérations ne peuvent s'effectuer qu'après réception de la dépêche de mise à disposition de la ligne prévue à l'article 302.1 ci-avant.

La voie de garage habituelle du train touristique est la voie de service 4.

Des éléments ferroviaires de l'association touristique peuvent stationner sur la VS 5 et la VPIII (sur la VPIII, seul les stationnements de courte durée sont autorisés).

L'agent habilité de l'Association organise le dégarage du train touristique sur la voie de circulation en utilisant les installations (aiguilles et taquets) cadénassées par cadenas T1.

Les opérations de dégarage étant terminées, l'agent habilité de l'Association replace les installations dans la position normale et les cadénasse dans cette position (position définie en annexe 2).

303.3. Particularités concernant les pancartes « LM »



(Abrégé de « Limite de Manœuvres ») repère le point :

- Dans l'établissement de Wizernes, que ne doivent pas dépasser les manœuvres exécutées dans les voies de service.
- Dans l'établissement de ARQUES, la limite d'exploitation (circulation) du train touristique en direction de St Omer.

303.4. Immobilisation des véhicules et des rames

L'Agent de desserte et les agents participants doivent prendre des mesures pour que les véhicules seuls, les rames ou les parties de train, laissés en stationnement au cours d'une manœuvre ou après une manœuvre, ne puissent se remettre, accidentellement, en mouvement.

A cet effet :

- **en cours de manœuvre** : les véhicules doivent être immobilisés, s'ils ne font pas immédiatement l'objet d'une manœuvre, par serrage du frein à air en ouvrant un robinet d'arrêt jusqu'à vidange complète de la conduite générale et ce robinet est laissé ouvert. Si le stationnement dépasse 1 heure, ils doivent être immobilisés dans les conditions indiquées ci-après.

- **à la fin de la manœuvre**, les véhicules ou les rames laissés en stationnement sont immobilisés (indépendamment du frein à air dont un robinet est ouvert, jusqu'à vidange complète de la conduite générale, et laissé ouvert) par serrage du frein à main.

Article 304. Utilisation des installations de sécurité

304.1. Dispositions générales

Les installations de sécurité et le PN 62 de l'établissement d'ARQUES sont manœuvrés par le personnel habilité de l'Association (Agent de desserte ou Conducteur) dans les conditions réglementaires ordinaires.


À LUMBRES, la manœuvre des appareils de voie et des installations du P.N. 82 incombe, normalement, à l'Agent de Desserte.

304.2. Position normale des appareils de voie


Les appareils de voie comprennent les aiguilles et les taquets

Les appareils de voie peuvent avoir une position normale imposée : c'est la position que doivent avoir ces appareils en dehors de toute circulation.

A l'établissement de ARQUES :

- la position normale des taquets est « taquet haut »
- la position normale des aiguilles, lorsqu'elles en ont une, est indiquée au schéma des installations de l'établissement de ARQUES (annexe 2), par le symbole  accolé à la direction correspondante ; ces aiguilles sont alors immobilisées dans cette position par cadenas T1.

A l'établissement de LUMBRES :

- la position normale des taquets est « taquet haut »
- la position normale des aiguilles, lorsqu'elles en ont une, est indiquée au schéma des installations de l'établissement de LUMBRES (annexe 3), par le symbole  accolé à la direction correspondante ; ces aiguilles sont alors immobilisées dans cette position par cadenas T1.

304.3. Manœuvre des appareils de voie

L'agent qui manœuvre une aiguille doit s'assurer que celle-ci a obéi, et qu'elle colle dans sa nouvelle position. Après chaque manœuvre d'un appareil manœuvré par levier à cran, il doit veiller à ce que le verrou retombe dans le cran correspondant

Les appareils de voie doivent être disposés convenablement et en temps utile pour l'exécution des manœuvres. Cette disposition s'applique également aux aiguilles dites talonnables.

A partir du moment où un mouvement a été autorisé, il est interdit de modifier la position de chacun des appareils situés sur l'itinéraire emprunté par le mouvement, avant son dégagement. En particulier, il est interdit de modifier la position d'une aiguille pendant son franchissement.

304.4. Mesures à prendre en cas de dérangement d'aiguille

L'Agent de Desserte doit conclure au dérangement d'une aiguille, lorsque celle-ci n'obéit pas, ou obéit incomplètement à la manœuvre du levier correspondant¹. En particulier, à la suite de tout bi-voie ou talonnage, il doit conclure au dérangement de l'aiguille.

En cas de dérangement d'une aiguille, le Chef de Ligne doit être alerté, sans délai. Jusqu'à réception d'instructions de sa part, le franchissement de cette aiguille, en pointe ou en talon, est formellement interdit.

304.5. Dispositifs d'immobilisation

Dans l'établissement de ARQUES, les aiguilles sont immobilisées par cadenas T1 manœuvrables à l'aide d'une clé correspondante et les boutons de manœuvre des barrières du P.N. 62 sont protégés par un capot maintenu fermé par un dispositif manœuvrable à l'aide d'une clé de Berne.

Dans l'établissement de LUMBRES, les aiguilles sont immobilisées par cadenas T1 manœuvrables à l'aide d'une clé correspondante et les boutons de manœuvre des barrières du P.N. 82 sont protégés par un capot maintenu fermé par un dispositif manœuvrable à l'aide d'une clé de Berne.

Avant de quitter chaque établissement, l'Agent de desserte doit redresser les appareils de voie qu'il aurait manœuvrés dans leur position normale, et les immobiliser, lorsqu'il y a lieu. Il doit également reverrouiller, à la clé de Berne, les capots de protection des dispositifs de manœuvre des P.N.

304.6. Modalités de manœuvre dans l'établissement d'Arques

L'association du train touristique demande la mise à disposition de la ligne soit pour la circulation du train touristique soit pour manœuvre des installations de Arques.

Les aiguilles sont immobilisées par cadenas T1 manœuvrables à l'aide d'une clé T1.

La manœuvre de ces aiguilles permet la desserte de la voie d'évitement et des voies de services paires et impaires de l'établissement d'Arques.

A la fin des opérations de manœuvres dans l'établissement d'Arques:

- une fois les installations de Sécurité repositionnées dans la position normale **et avant** de restituer la ligne à l'exploitation SNCF, l'Association du chemin de fer touristique s'assure que les installations assurent la protection et la continuité de la voie de circulation.
- L'association restitue ensuite la ligne à l'exploitation SNCF

¹ Avant de conclure au dérangement de l'aiguille, l'Agent de Desserte vérifie qu'aucun objet ne s'oppose à la manœuvre de celle-ci

Article 305. Particularités concernant les passages à niveau (PN)

305.1. Catégories des passages à niveau

La ligne comporte :

- Un P.N. privé (80)
- des P.N. [n°72 et 81] non gardés,
- des P.N. (n° 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78 et 82) à signalisation automatique lumineuse et sonore avec deux demi - barrières (S.A.L. 2),
- Le P.N. n°82 à LUMBRES manœuvré, au départ de LUM BRES, par le personnel habilité de l'Association (voir Annexe 3),
- le P.N. n°62 SAL 2 « FC » à Arques (à signalisation automatique lumineuse et sonore avec deux demi – barrières, à fermeture conditionnelle à commande radio et manuelle) manœuvré, par le personnel habilité de l'Association.

Les passages à niveau sont désignés par :

- leur numéro d'ordre,
- leur point kilométrique.

Ces deux indications figurent sur la représentation schématique de la ligne reprise en annexe 1.

305.2. PN privé

La fermeture des PN privés incombe au propriétaire (ou concessionnaire) du PN.

Tout agent constatant une anomalie affectant le PN n°80 doit le signaler, dès que possible, au Chef de Ligne. Ce dernier en avise dans les meilleurs délais le chef de l'Unité Voie du secteur de la ligne St Omer – Lumbres, chargé d'intervenir auprès du propriétaire (ou du concessionnaire).

Néanmoins, aucune mesure particulière n'est à prendre vis-à-vis des circulations ferroviaires empruntant l'un de ces PN, même ouvert.

305.3. PN non gardés

Le conducteur rencontre, normalement, une pancarte S avant le P.N. ; il doit émettre un coup de sifflet au franchissement de cette pancarte.

305.4. PN à SAL 2

305.4.1. Relations téléphoniques

Les P.N. à S.A.L. n° 64, 68, 70, 75, 77 et 82 comportent un poste téléphonique permettant d'appeler le Poste 1 de Frethun.

305.4.2. Incident aux abords d'un PN à SAL 2

Dans différents cas d'incidents (rupture d'attelage de part et d'autre du P.N., secours, etc.), lorsqu'un train s'est arrêté aux abords d'un P.N. à S.A.L., le conducteur de ce train ou de la machine de secours ne doit s'approcher de ce P.N. qu'avec la plus grande prudence et ne le franchir que si les barrières sont fermées. La fermeture du P.N. est obtenue par l'attaque des pédales installées de part et d'autre du P.N.

305.5. Dérangement d'un PN à SAL 2

305.5.1. Dérangement d'un PN avant mise à disposition de la ligne

Lorsque le CCL est avisé d'un raté d'ouverture (ou bris de barrières) en dehors de la mise à disposition de la ligne :

Il avise, lors de la mise à disposition de la Ligne, le responsable du CFTVA en complétant la dépêche prévue à l'annexe 7 (ligne particularités du cadre « mise à disposition ») par la mention reprise à l'art 305.5.4

Il est précisé que cette procédure ne peut être appliquée lors d'un raté de fermeture et que la ligne ne pourra être mise à disposition que lorsque le fonctionnement normal des installations sera repris.

305.5.2. Mesures à prendre par un conducteur

Lorsque le Conducteur constate qu'un P.N. à S.A.L. 2 est indûment ouvert, ou que les barrières sont brisées de telle sorte qu'elles ne s'opposent plus au franchissement du P.N., il doit :

- s'il le peut, s'arrêter avant de franchir la P.N.,
- dans le cas contraire, faire usage du sifflet avant le P.N.,
- dans tous les cas, signaler le dérangement dès que possible au Chef de Ligne.

305.5.3. Mesures à prendre par tout membre de l'association

- Tout Agent de l'Association, autre que le Conducteur, qui est prévenu ou a constaté qu'un P.N. à S.A.L. 2 est en dérangement, doit aviser ou faire aviser d'urgence le Chef de Ligne en fournissant tous les renseignements en sa possession sur la nature du dérangement (en particulier fonctionnement ou non fonctionnement de tous les feux routiers en cas de bris de barrières, lorsque le train touristique est arrêté devant le P.N.).

305.5.4. Raté d'ouverture

Lorsque le Chef de Ligne, compte tenu des renseignements fournis, conclut à un raté d'ouverture, il avise le responsable du CFTVA par dépêche sous la forme :

« Chef de ligne VUTR à responsable du CFTVA, PN n°... .. en raté d'ouverture, ordre est donné au conducteur du train touristique de marcher avec prudence aux abords du PN n°....., km....., situé entreet, motif : raté d'ouverture (ou bris de barrière) »

Cet ordre est valable durant toute la durée du dérangement et pour chaque navette du train touristique jusqu'à réception de l'avis de rétablissement du fonctionnement normal du PN.

Le responsable du CFTVA retransmet cette dépêche à son ou ses conducteurs.

305.5.5. Raté de fermeture

Lorsque le Chef de Ligne, compte tenu des renseignements fournis, conclut à un raté de fermeture, il prend et fait prendre les mesures pour arrêter et retenir toute circulation se dirigeant vers le PN en dérangement jusqu'à nouvel avis de sa part sous la forme :

« Chef de ligne VUTR à responsable du CFTVA, PN n°.....en raté de fermeture. Arrêter et retenir toute circulation se dirigeant vers ce PN jusqu'à nouvel avis de ma part »

Le responsable du CFTVA prend alors les mesures nécessaires pour arrêter et retenir toute circulation se dirigeant vers ce PN

305.5.6. Reprise du fonctionnement normal du PN

Lorsque le chef de ligne est avisé de la reprise du fonctionnement normal du PN, il avise par dépêche le responsable du CFTVA sous la forme : **« Chef de ligne VUTR à responsable du CFTVA rétablissement du fonctionnement normal du PN.....à.....h.....mn, pouvez reprendre circulation normale sur la VUTR »**

305.5.7. Mesures particulières liées au stationnement à proximité d'un PN à SAL 2

LIEU	MESURE DE SÉCURITÉ À PRENDRE	POUR LE SENS DE CIRCULATION	PAR
P.N. 66	Durée maximum de stationnement à BLENDÉCQUES (Km 69.700) : 3 minutes	ARQUES → LUMBRES	le personnel habilité de l'Association
P.N. 75	Durée maximum de stationnement à la halte d'ESQUERDES (Km 76.525) : 3 minutes	ARQUES → LUMBRES	le personnel habilité de l'Association
P.N. 77	Durée maximum de stationnement à la halte « Randonnées » de SETQUES (Km 78.585) : 3 minutes	LUMBRES → ARQUES	le personnel habilité de l'Association
PN. 78	Durée maximum de stationnement à la halte « Randonnées » de SETQUES (Km 78.585) : 3 minutes	ARQUES → LUMBRES	le personnel habilité de l'Association

Dans le cas exceptionnel ou, pour des raisons telles qu'un incident ou une détresse, la durée maximale de stationnement indiquée dans le tableau ci dessus ne pourrait être respectée, le conducteur appliquerait les mesures de l'article 305.4.2

305.6. Particularités relatives au PN 82 de Lumbres

305.6.1. Principe

Le P.N. 82 (Km 81,068) est équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore avec deux demi-barrières dont le fonctionnement est automatique dans le sens ARQUES→LUMBRES et manuel dans le sens LUMBRES → ARQUES

305.6.2. Description des installations

L'installation comprend :

- outre l'équipement nécessaire au fonctionnement automatique des signaux, dans le sens ARQUES→LUMBRES,

- une pancarte « ARRÊT » implantée au Km 81,123 (près de l'aiguille 1)
- deux commutateurs de commande des barrières du P.N. en va et vient, installés :
 - l'un sur le poteau de la pancarte « ARRÊT »,
 - l'autre sur un poteau en béton armé implanté près de la guérite de signalisation située aux abords du P.N. 82 en arrivant d'ARQUES.

Ces commutateurs sont protégés par capots immobilisés (ouverture par utilisation de clé de Berne).

305.6.3. Particularités concernant le fonctionnement de la commande manuelle

- L'action de la commande manuelle, pour le sens LUMBRES→ARQUES, est indépendante de l'action de la commande automatique pour le sens ARQUES→LUMBRES : la fermeture du P.N. est provoquée indifféremment par l'une ou l'autre de ces actions ; sa réouverture restant ensuite normalement subordonnée à la concordance des commandes d'ouverture pour l'ensemble des deux sens de circulation.
- Lorsque le P.N. est ouvert, il s'écoule, normalement, un délai de 15 à 20 secondes entre l'action du commutateur en position « fermeture » et la mise en position horizontale des demi - barrières, la signalisation routière étant elle-même commandée par ailleurs dès l'action du commutateur.
- Il faut toujours attendre la fermeture effective des demi-barrières avant d'effectuer une commande à l'ouverture (fin de course des moteurs).

305.6.4. Règles d'utilisation des installations du PN 82

Circulations dans le sens ARQUES→LUMBRES

La fermeture et l'ouverture du P.N. sont entièrement automatiques : le conducteur et l'agent de desserte n'ont donc aucune mesure particulière à prendre.

Circulations dans le sens LUMBRES→ARQUES

- Après avoir fait monter l'ensemble des voyageurs à bord du train, l'agent de desserte donne l'ordre au conducteur de s'avancer jusqu'à la pancarte « ARRÊT » implantée au Km 81,123, et de stopper
- L'agent de desserte déverrouille le capot protégeant le commutateur situé sur le poteau de la pancarte « ARRÊT », et commande le P.N. à la fermeture au moyen de ce commutateur.
- Après avoir constaté la fermeture effective du P.N., l'agent de desserte autorise son franchissement par le train.
- Le conducteur arrête son train, dès qu'il a dégagé le P.N., d'au moins 5 mètres (longueur de la zone courte).
- L'agent de desserte commande alors l'ouverture du P.N. soit à l'aide du même commutateur, soit à l'aide du commutateur situé sur le poteau en béton armé implanté près de la guérite de signalisation, et referme le capot protégeant le (s) commutateur (s) utilisé (s).
- Après avoir constaté la réouverture effective du P.N., il remonte sur le train, et autorise sa remise en marche.

En cas d'anomalie dans le fonctionnement des installations, il se rapproche du Chef de Ligne et se conforme à ses instructions

- **Manœuvres engageant le P.N. 82**

- L'agent de desserte donne l'ordre au conducteur de s'avancer jusqu'à la pancarte « ARRÊT », implantée au PK 81,123 et de stopper.
- L'Agent de desserte déverrouille le capot protégeant le commutateur situé sur le poteau de la pancarte « ARRÊT » et commande la fermeture au moyen du commutateur.
- Après avoir constaté la fermeture effective du P.N., l'Agent de desserte autorise la manœuvre
- Puis, après dégagement du P.N. par la manœuvre, cet agent commande l'ouverture du P.N. à l'aide de ce même commutateur, puis referme le capot protégeant le commutateur.

L'interruption de la circulation routière ne doit pas dépasser 10 minutes. Néanmoins, sauf impossibilité, l'Agent de desserte doit veiller à ce que cette interruption ne dépasse pas 5 minutes en faisant au besoin interrompre la manœuvre.

305.7. Particularités relatives au PN 62 d'Arques

305.7.1. Principe

Le P.N. n°62 SAL 2 « FC » à Arques est équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore avec deux demi – barrières, à fermeture conditionnelle (à commande radio et manuelle).

Pour l'association, le fonctionnement ne se fait qu'en mode manuel par le personnel habilité de l'Association.

305.7.2. Description des installations

Le PN 62 n'est pas équipé de zone propre maintenant automatiquement les barrières en position de fermeture lors du stationnement d'un ou plusieurs véhicules sur le PN.

De ce fait, l'arrêt et le stationnement sont **interdits** sur le PN 62.

La signalisation routière du PN 62 est identique à celle des PN à SAL 2 classiques (feux rouges clignotants, sonnerie, demi-barrières). Elle est normalement commandée manuellement à pied d'œuvre par l'Agent de Desserte du train touristique, ou l'agent de manœuvre.

Le PN comporte, pour chaque sens de circulation, une signalisation de repérage constituée par des pancartes qui sont implantées à gauche ou à droite de la voie (et fléchées) et d'un dispositif de fermeture du PN par bouton poussoir enfermé par un dispositif à Clé de Berne.



305.7.3. Mise en œuvre

• Dans le sens St-Omer/Lumbres.

- La commande de fermeture du PN s'effectue par action sur bouton poussoir à pied d'œuvre (après arrêt de la circulation).
- Après avoir constaté la fermeture du PN 62, autorise le franchissement

L'agent de Desserte ne se préoccupe pas de l'effacement de la signalisation routière qui se produit automatiquement (ouverture du PN après le passage)

• Dans le sens Arques/St-Omer

- La commande de fermeture du PN s'effectue par action sur bouton poussoir à pied d'œuvre (après arrêt de la circulation).
- Après avoir constaté la fermeture du PN 62, autorise le franchissement

L'agent de desserte ne se préoccupe pas de l'effacement de la signalisation routière qui se produit automatiquement (ouverture du PN après le passage).

305.7.4. Dérangement du PN

L'agent de desserte qui constate une ou plusieurs des anomalies ci-après,

- en dehors de toute approche d'un train
 - Feux routiers allumés,
 - Maintien en position de fermeture d'une ou de deux demi-barrières,
- après la commande manuelle du PN
 - Extinction de plusieurs feux routiers,
 - Maintien en position d'ouverture d'une ou des deux demi-barrières,
 - Bris d'une ou des deux demi-barrières,
 - extinction d'1 ou plusieurs feux de fermeture conditionnelle,

doit en aviser le Chef de Ligne. Celui-ci alerte les services maintenant l'infrastructure et jusqu'à ce qu'il ait reçu de l'agent d'entretien SES avis du rétablissement du fonctionnement normal de l'installation, il donne par dépêche au conducteur des trains devant franchir le PN en dérangement l'ordre suivant :

« Ordre est donné au conducteur du train n°... de s'arrêter avant le PN n°... km ... et de ne le franchir qu'après s'être assuré de la fermeture des barrières ou de la mise en place par l'agent de desserte, des dispositifs de remplacement ».

Manœuvre manuelle des barrières des PN à SAL « FC » par l'agent de desserte :

Les agrès nécessaires se trouvent dans une armoire fermée par cadenas T1 à proximité du PN 62.

Pour obtenir la fermeture des barrières :

- introduire une des clés spéciales dans la serrure d'un des blocs-moteur,
- tourner la clé spéciale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, ce qui a pour effet de dégager l'orifice d'accès au mécanisme,
- introduire le levier de manœuvre dans l'orifice et le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour abaisser la barrière,
- retirer le levier,
- opérer pour l'autre barrière comme indiqué en 1, 2 et 3 ci-dessus en utilisant la 2^{ème} clé spéciale.

Pour obtenir l'ouverture des barrières :

- à l'aide du levier, relever la barrière,
- retirer le levier, refermer l'orifice et retirer la clé spéciale,

introduire le levier dans l'orifice de l'autre bloc-moteur et opérer comme indiqué ci-dessus.

Article 306. Secours

En cas de détresse d'une circulation touristique régulière, les prescriptions réglementaires applicables sont reprises dans le RSE de CFTVA.

306.1. Organisation du secours par CFTVA à ses circulations

CFTVA s'organise pour porter secours à ses circulations conformément aux prescriptions de son RSE.

306.2. Impossibilité pour CFTVA de restituer libre la ligne mise à disposition

En cas d'impossibilité du chemin de fer touristique de restituer la ligne mise à disposition, CFTVA doit aviser le Chef de Ligne le plus rapidement possible en lui indiquant :

- le motif de la détresse,
- la situation du train sur la ligne (point kilométrique),
- la composition (nombre de véhicules et masse brute).

Il est alors interdit au train en détresse de se remettre en marche sans autorisation du Chef de Ligne.

Les conditions dans lesquelles le secours doit être porté doit faire l'objet d'une entente entre le Chef de ligne et le responsable de l'Association qui a reçu la dépêche de mise à disposition de la ligne car le conducteur de l'engin moteur de secours doit être pris en charge par CFTVA sur l'ensemble du domaine attribué.

L'engagement de l'engin moteur de secours sur le domaine attribué à CFTVA ne peut se faire qu'après que le Chef de ligne ait reçu la dépêche suivante de CFTVA sous la forme : « **Mr ..., (nom et qualité du responsable CFTVA ayant reçu la dépêche de mise à disposition de la ligne) à Chef de ligne, pouvez engager l'engin moteur de secours jusqu'au pk 66.430 (pancarte LM prise à revers) où l'engin moteur de secours sera pris en charge par CFTVA.**

A la réception de cette dépêche, le Chef de ligne peut engager l'engin moteur de secours avec l'ordre écrit de se rendre jusqu'au pk 66.430 (pancarte LM prise à revers) et de se mettre en relation avec CFTVA où il sera pris en charge par CFTVA sur l'ensemble du domaine attribué. L'ordre de porter le secours sera remis sur place au conducteur de l'engin moteur de secours par CFTVA.

Une fois le secours terminé, le responsable de CFTVA demande au chef de ligne l'autorisation d'expédier vers St-Omer l'engin moteur ayant porté le secours par dépêche sous la forme : « **Mr ..., (nom et qualité du responsable CFTVA ayant reçu la dépêche de mise à disposition de la ligne) à Chef de ligne, puis-je vous expédier l'engin moteur ayant porté le secours ?** »

L'expédition de l'engin moteur ayant porté le secours jusqu'au C5213 de St-Omer par CFTVA ne peut se faire qu'avec l'autorisation par dépêche du Chef de ligne sous la forme : « **Chef de Ligne à Mr ... (nom et qualité du responsable CFTVA ayant reçu la dépêche de mise à disposition de la ligne), pouvez expédier l'engin moteur ayant porté le secours jusqu'au C5213 de St-Omer.** »

A son arrivée au C5213 de St-Omer, le conducteur de l'engin moteur ayant porté le secours se met en relation avec le poste 1 de Frethun pour dégager la VUTR. Une fois la VUTR dégagée,

le conducteur donne l'assurance qu'il est bien complet par dépêche au CCL du poste 1 de Frethun. Le Chef de ligne en informe verbalement le représentant du chemin de fer touristique qui peut alors restituer la ligne.

Article 307. Incidents – accidents

307.1. Mesures à prendre en cas d'urgence

307.1.1. Obstacles

Un obstacle est un événement inopiné et identifié, visible ou non, qui fait obstacle à la circulation.

Un obstacle crée un risque grave de déraillement par collision, ou met gravement en péril la sécurité bien que le gabarit de circulation ne soit pas engagé.

Il en est ainsi lorsque :

- le gabarit est engagé,
- l'état de la voie ne permet plus le passage des circulations,
- l'environnement de la voie ferrée crée un péril grave pour les personnes.

Tout agent de l'Association (Conducteur, Agent de desserte, etc.) qui constate, sur la voie, la présence d'un obstacle non protégé ou d'un danger pour la circulation, ou bien qui en est informé, doit immédiatement prendre les mesures nécessaires pour obtenir l'arrêt du train touristique avant qu'il n'atteigne l'obstacle. Dans tous les cas, il alerte le Chef de Ligne par les moyens les plus rapides. Le Chef de Ligne fait application de la réglementation S.N.C.F., en fonction des circonstances, et donne ou fait donner, s'il y a lieu, les instructions utiles au Conducteur.

L'attention des agents de l'Association est attirée sur le fait qu'il peut être fait usage d'une torche à flamme rouge en cas de danger nécessitant l'arrêt immédiat du train.

Si le Conducteur voit une torche allumée ou aperçoit la lueur d'une torche dans la direction suivie par son train, il doit s'arrêter d'urgence (même si la lueur vient à disparaître) puis il cherche à entrer en contact avec le Chef de Ligne

NOTA : Distance de protection des obstacles sur la ligne = 1000 mètres.

307.1.2. Danger sur la voie – limitations inopinées de vitesse

Un danger est un événement inopiné et identifié survenant sur la voie ou ses abords et présentant un péril pour les circulations ou les personnes.

A la différence d'un obstacle, un danger ne fait pas obstruction à la circulation mais nécessite des mesures particulières afin d'assurer la sécurité, telles que :

- passage en marche prudente
- limitation de vitesse.

Une présomption de danger est la probabilité de l'existence d'un événement inopiné survenant sur la voie ou ses abords et présentant un péril pour les circulations ou les personnes.

Une présomption de danger nécessite d'obtenir un supplément d'information afin de confirmer l'existence du danger, et d'identifier sa nature.

- **En cas de danger ou de présomption de danger sur la voie, le Conducteur peut recevoir du Chef de Ligne, par écrit ou par dépêche, l'ordre motivé de marcher avec prudence sur la partie de voie intéressée et de lui faire part de ses constatations.**

Lorsqu'une cause telle que l'état de la voie ou de ses abords conduit à limiter inopinément la vitesse des trains, l'Agent S.N.C.F., ou de l'Association, qui constate cette situation ou qui en est informé doit prendre toutes dispositions pour arrêter le train touristique en amont de la partie de voie intéressée comme s'il s'agissait d'un obstacle

- **Limitation inopinée de vitesse**

Lorsqu'une cause telle que l'état de la voie ou de ses abords conduit à limiter inopinément la vitesse des trains, l'Agent S.N.C.F., ou de l'Association, qui constate cette situation ou qui en est informé doit :

- prendre toutes dispositions pour arrêter le train touristique en amont de la partie de voie intéressée comme s'il s'agissait d'un obstacle

307.2. Mesures à prendre par CFTVA en cas d'accident ou d'incident

307.2.1. Signalement sans délai au chef de ligne de tous les accidents ou incidents

Tout Agent de l'Association qui constate un incident ou un accident, ou en est avisé, doit le signaler par les moyens les plus rapides au Chef de Ligne chargé d'appliquer les dispositions prévues.

Cet avis doit permettre de définir, avec la plus grande précision possible,

- l'heure, la nature et le lieu précis de l'accident,
- une estimation (le cas échéant) la plus précise possible de la nature des blessures,
- les possibilités d'accès le cas échéant (voir annexe 6),
- ses conséquences et, éventuellement, sa cause,

307.2.2. Figeage de la situation à la demande du chef de ligne ou du GI chargé de l'entretien

Le figeage de la situation peut être demandé par l'EIC ou le service du GI chargé de l'entretien:

- Pour éviter que la situation ne s'aggrave ou n'évolue défavorablement et de façon irréversible.
- Pour les besoins de l'enquête (examen des véhicules, position des organes de manœuvre.....)

307.2.3. Enquête

Le Chemin de Fer Touristique participe à l'enquête immédiate avec le dirigeant de l'EIC menant ou faisant mener les investigations désigné pour diriger l'enquête.

307.3. Mesures à prendre par l'EIC en cas d'accident ou d'incident

L'EIC applique les dispositions du document d'exploitation RFN IG TR4 D3 n°1 traitant des incidents et accidents. Il doit notamment :

- Réaliser une enquête immédiate vis-à-vis des conséquences sur l'infrastructure de tout incident ou accident.

Prendre ou fait prendre des mesures conservatoires.

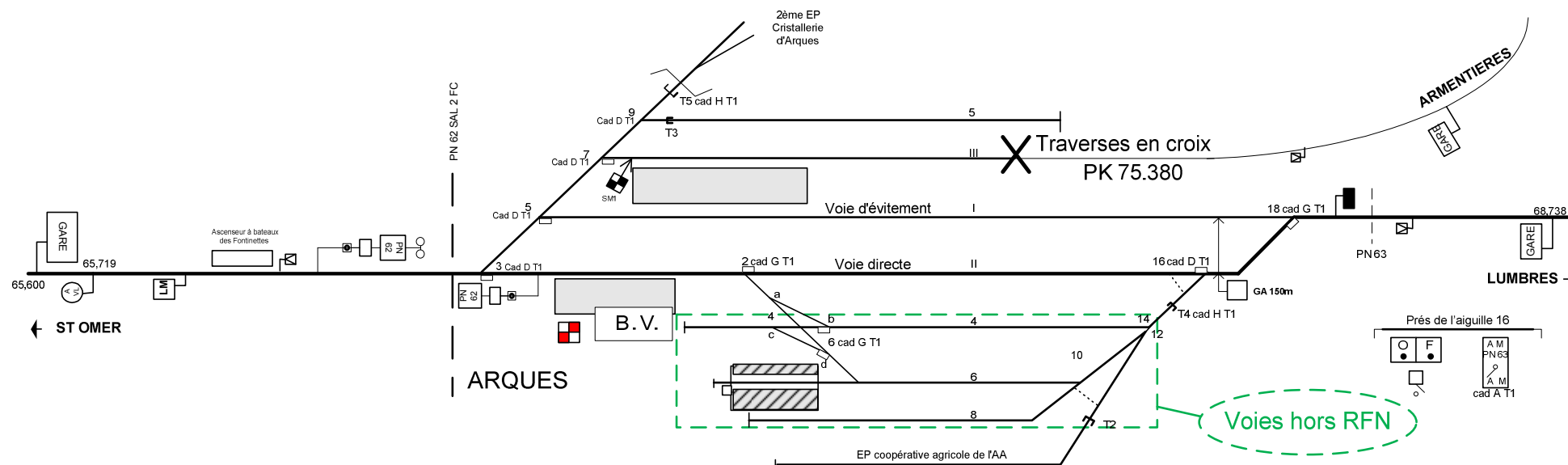
Annexe 1

Représentation schématique de la ligne

DESIGNATION	KM	
Pancarte LM <i>Limite de circulation de la ligne par l'association</i>	66.430	
Ascenseur à bateaux des Fontinettes	66.435	
Pancarte RADIO	66.472	
Pancarte PN 62 à 250m		
Repère d'entrée	66.535	
PN 60 piétons	66.540	
Pancartes 30 et Z	66.747	
Pancarte PN 62	66.792	
PN 62	66.826	
Arques BV	66.995	
GA	67.628	
PN 63	67.655	
Repère d'entrée	67.728	
PN 64	68.256	
Pancarte GARE	68.300	
	68.738	
	68.900	
Blendecques ex-BV	69.698	
PN 66	69.787	
PN 67	70.274	
PN 68	71.008	
PN 69	71.810	
Pancarte LM	72.105	
Coupole d'Helfaut	72.250	
Wizernes ex-BV	73.022	
PN 70	73.115	
PN 71	73.513	
Pancarte S	74.153	
Souterrains d'Hallines	74.220	
PN 72 NG	74.286	
Pancarte S	74.401	
La Maison du papier	75.100	
PN 73	75.624	
PN 74	75.927	
Halte Esquerdes	76.525	
PN 75	76.618	
PN 76	77.216	
PN 77	78.387	
Setques randonnées	78.585	
PN 78	78.768	
Pancarte GARE	80.190	
	80.240	
PN 80 privé	80.475	
Pancarte S	80.683	
PN 81 NG	80.819	
Pancarte S	80.840	
	80.956	
Repère d'entrée	81.020	
PN 82	81.068	
Pancarte Arrêt	81.123	
Aiguille 1	81.140	
Lumbres ex-BV	81.271	
Limite d'exploitation	81.900	

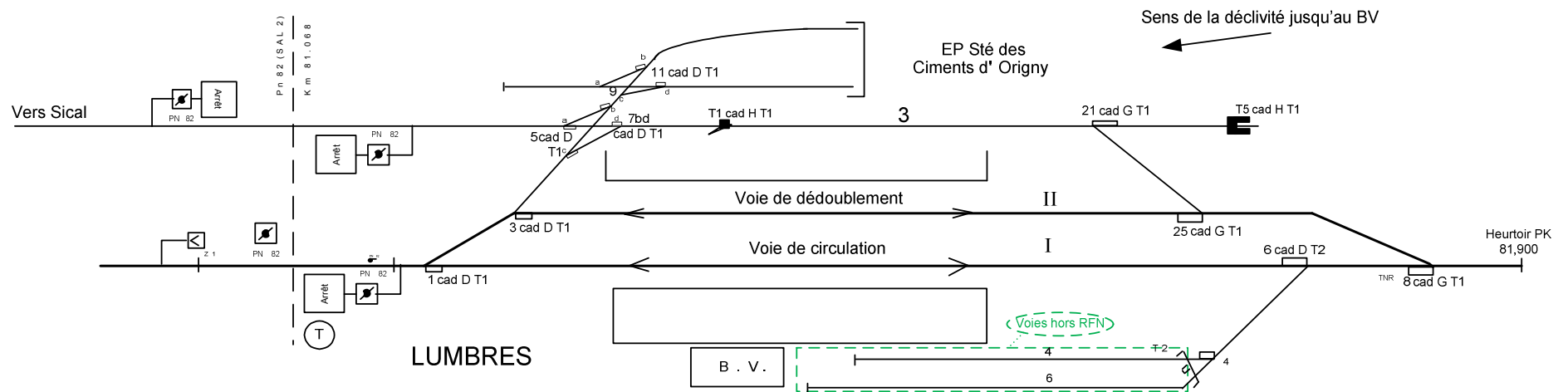
Annexe 2

Schéma des installations d'ARQUES



Annexe 3

Schéma des installations de LUMBRES



Annexe 4 Programme spécial de circulation

	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
1									A confirmer			
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												A confirmer
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												A confirmer
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												

Horaires de mise à disposition de la ligne :

- teintés en vert : 7h00– 22 h00
- teintés en orange : 8h00 – 19h00

Le programme ci-dessus est donné à titre d'exemple. Tout nouveau programme ou modification à ce programme ne donne pas lieu à une nouvelle version de la présente consigne

Annexe 5

Annexe au programme spécial de circulation



Annexe au programme spécial de circulation (année)

Date de la « demande » de journée supplémentaire de circulation

Date/mois/année

- Journée de circulation supplémentaire souhaitée
sur la VUTR Arques/Lumbres :

Le deh.....à.....h.....

Une fois validée par l'Assistant Régularité de l'UO Infra Circulation du Littoral,
l'annexe au programme de circulation sera remise :

- Au Chef de Ligne
- A L'association : Charge à elle d'en remettre un exemplaire au conducteur et un à l'agent de desserte.

Pour l'EIC

Pour le CFTVA

Annexe 6

Organisation des secours – section de ligne St Omer / Lumbres - intervenants

Les installations sont désignées sur les cartes par un numéro sous un fond de couleur. Ce numéro et cette couleur permettent de repérer l'installation dans les tableaux correspondants.

Les installations reprises sur fond gris dans les tableaux font partie de la zone d'action d'une gare ou d'un poste situé en dehors des limites du site de Calais.

Code des couleurs utilisées

PN	BV ou PA	Pont (PI ou PS), Tunnel	Bif.	EP
----	----------	-------------------------	------	----

Les services de secours

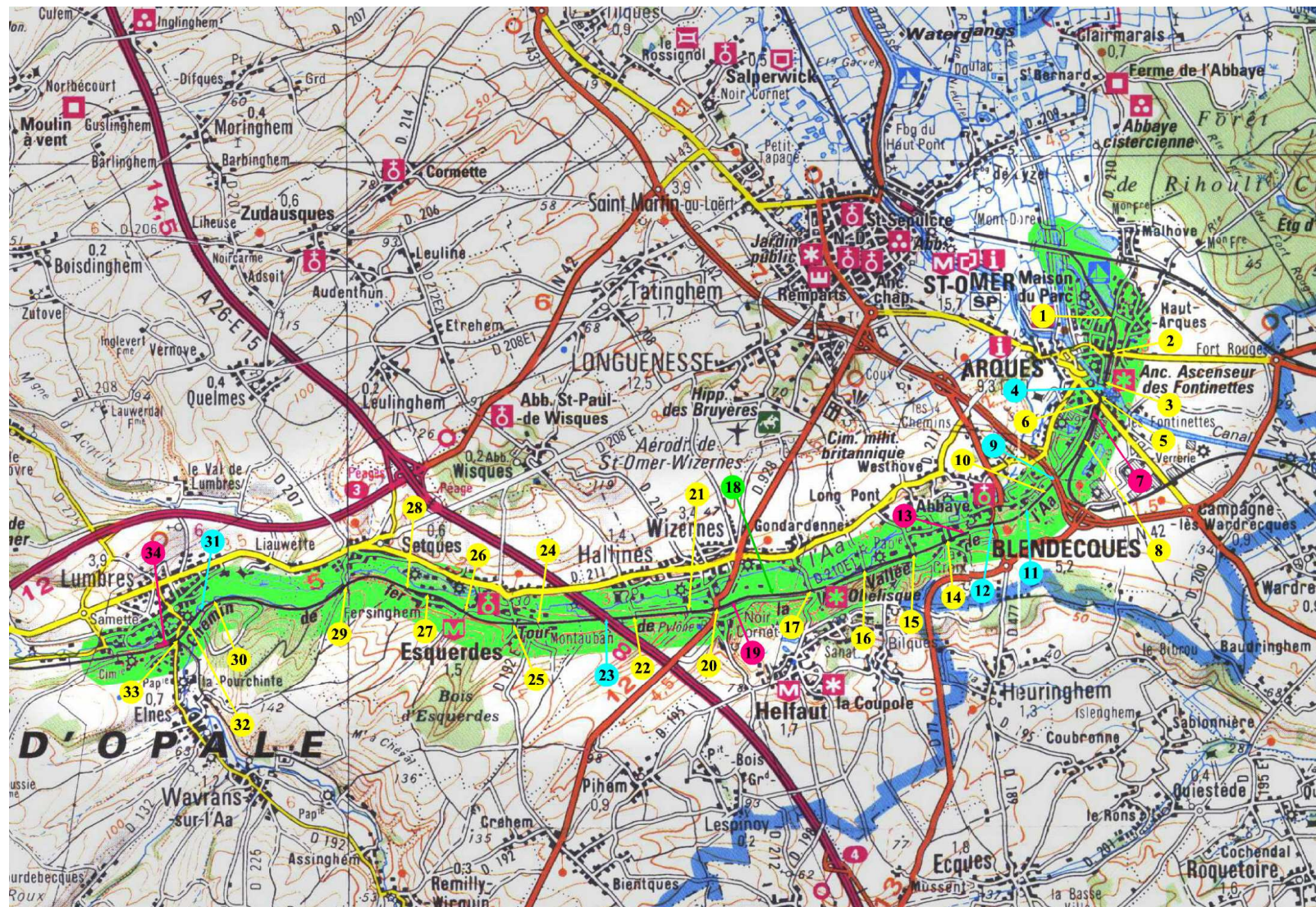
Le coordonnateur régional du COGC est seul habilité à lancer les avis aux autorités de police ou de gendarmerie et aux services de secours (CODIS). Dans le cas où le Chef de circulation ne parviendrait pas à joindre rapidement le COGC (CR ou Régulateur), il aviserait de lui même le CODIS et en rendrait compte au COGC dès que possible.

Appel des pompiers (18) : quel que soit l'endroit d'où l'appel est lancé, celui-ci aboutit au CODIS du département d'appel. Si l'incident a lieu dans un autre département, le CODIS se charge de retransmettre au CODIS concerné.

Appel du SAMU (15) : quel que soit l'endroit d'où l'appel est lancé, celui-ci aboutit au SAMU du département d'appel. Si l'incident a lieu dans un autre département, le SAMU se charge de retransmettre au SAMU concerné.

Appel des autorités de police ou de gendarmerie (17) : l'utilisation du 17 est réservée aux appels concernant un incident ayant lieu dans la circonscription d'appel. **Il convient de privilégier dans tous les cas l'appel par la numérotation à 10 chiffres correspondant au numéro de l'autorité territorialement compétente.**

Appel d'urgence Européen (112)



Section de ligne St-Omer-Lumbres Parcours Km 64,341 (Arques, bif de Malhove exclue) au Km 81940 (Lumbres)

Repère	Km	Type Installation	Installation	Accès	Commune	Limites
1			RESERVE		Arques	64,341
2	66,125	PN SAL 4	60	D211 Avenue P.Mendes France		
3	66,540	PN NG piéton	60bis	Chemin de Halage		
4	66,657	Passage Inférieur	Canal de l'Aa			
5			RESERVE			
6	66,826	PN SAL 2 FC	62	D943 Avenue du General de Gaulle		
7	66,995	BV	Arques			
8	67,655	PN SAL 2	63	Rue de Normandie		67,975
9	68,041	Passage Supérieur	RN 43	D942 Rocade Saint-Omer / Arques	Blendecques	67,975
10	68,256	PN SAL 2	64	Chemin de Coyecques à Belle-Croix, transport Blanquart		
11	68,596	Passage Inférieur	Rue de la Bidarne	Blendecques		
12	69,138	Passage Supérieur	Chemin d'Heuringhem	Blendecques		
13	69,706	BV	Blendecques			
14	69,787	PN SAL 2	66	D 210 de Wizernes à Clairmarais		
15	70,274	PN SAL 2	67	D 210 de Wizernes à Clairmarais		
16	71,008	PN SAL 2	68	Chemin privé, "Cascade Hermitage"		71,265
17	71,810	PN SAL 2	69	D 198 rue du Pont d'Ardenne	Wizernes	71,265
18	72,606	EP	Papéteries de l'Aa			
19	73,022	Ex BV	Wizernes	D 928		
20	73,115	PN SAL 2	70	D 928		
21	73,513	PN SAL 2	71	Rue du Bosquet		73,810
22	74,286	PN NG	72	Rue de l'église	Hallines	73,810
23	74,515	Passage Supérieur	Autoroute A 26			75,065
24	75,624	PN SAL 2	73	Chemin de Montauban	Esquerdes	75,065
25	75,927	PN SAL 2	74	D 192e		
26	76,618	PN SAL 2	75	Rue P.Brossolette		
27	77,216	PN SAL 2	76	Rue de Fersinghem		77,960

28	78,387	PN SAL 2	77	Rue de Fersinghem	Setques	77,960
29	78,768	PN SAL 2	78	Rue de l'usine		79,530
30	80,475	PN NG	80	Chemin du bois d'Elnes	Lumbres	79,530
31	80,539	Passage Inférieur	Rivière Aa			
32	80,819	PN NG	81	Chemin du Fort d'Avaque		
33	81,068	PN SAL 2	82	D192 Rue du docteur Pontier		
34	81,271	BV	Lumbres			81,940

Intervenants communs

Commune	Intervenant	Nom	Localité	Téléphone	Télécopie
Toutes	Centre de secours	CODIS 62	Arras	0321581818	0321071800
	Urgences	SAMU 62	Arras	0321715151	0321713219
	Hôpital	Centre Hospitalier de la région de St-Omer	Helfaut	0321887000	0321887009
	Préfecture	Pas de Calais	Arras	0321212000	0321553030
	Centre Anti-poisons			0825812822	
	S.O.S. mains et doigts	Clinique de Lille-Sud	Lesquin	0320957500	

Autres intervenants

Commune	Intervenant	Nom	Localité	Téléphone	Télécopie
Arques	Police	Commissariat	St Omer	0321386117	
	Médecin SNCF	Bataille	St Omer	0321381320	
	Culte catholique	Paroisse de l'Immaculée Conception	St Omer	0321382365	
	Culte musulman	Association Musulmane Audomaroise	St-Omer	0321950624	
	Culte protestant		St Omer	0321980344	
	Eglise évangélique	Eglise évangélique de St-Omer	St Omer	0321381648	
Blendecques	Police	Commissariat	St Omer	0321386117	
	Médecin SNCF	Bataille	St Omer	0321381320	
	Culte catholique		Blendecques	0321383050	
	Culte musulman	Association Musulmane Audomaroise	St-Omer	0321950624	
	Culte protestant		St Omer	0321980344	
	Eglise évangélique	Eglise évangélique de St-Omer	St Omer	0321381648	
Wizernes	Police	Commissariat	St Omer	0321386117	
	Médecin SNCF	Bataille	St Omer	0321381320	
	Culte catholique	Paroisse	Wizernes	0321938141	
	Culte musulman	Association Musulmane Audomaroise	St-Omer	0321950624	
	Culte protestant		St Omer	0321980344	
	Eglise évangélique	Eglise évangélique de St-Omer	St Omer	0321381648	
Hallines, Esqueredes et Setques	Gendarmerie		Lumbres	0321396417	
	Médecin SNCF	Bataille	St Omer	0321381320	
	Culte catholique	Paroisse	Wizernes	0321938141	
	Culte musulman	Association Musulmane Audomaroise	St-Omer	0321950624	
	Culte protestant		St Omer	0321980344	
	Eglise évangélique	Eglise évangélique de St-Omer	St Omer	0321381648	
Lumbres	Gendarmerie		Lumbres	0321396417	
	Médecin SNCF	Bataille	St Omer	0321381320	
	Culte catholique		Lumbres	0321396193	
	Culte musulman	Association Musulmane Audomaroise	St-Omer	0321950624	
	Culte protestant		St Omer	0321980344	
	Eglise évangélique	Eglise évangélique de St-Omer	St Omer	0321381648	

Annexe 7

Mise à disposition et restitution de la ligne

Demande de mise à disposition de la ligne Annexe 7

DEMANDE DE MISE A DISPOSITION DE LA LIGNE :		
Nom :Qualité :		
Téléphone fixe :Portable :		
➤ Le chef de ligne rappelle au n° indiqué et reçoit la dépêche suivante :		
« Mr .....(nom et qualité) à chef de ligne. Je demande la mise à disposition de la ligne d'ARQUES à LUMBRES le.....(jour et date) dans les conditions fixées par le référentiel NPCP CE TR01 C05 n°026 à partir du .....à .....h.....mn jusqu'au.....à .....h.....mn »		
Reçu de :	Date :	N° donné :
	Heure :	N° reçu :

MESURES DE SECURITE :		
➤ Liaison entre chef de lignes (CCL) et AC Lignes :		
« Prenez les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la VUTR St OMER/LUMBRES et ARQUES /WARDRECQUES »		
➤ L'AC Lignes prend les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la VUTR en commandant les dialogues suivants :		
37▼5210▼5213 <input type="checkbox"/>	Date :	Emargement AC Lignes
37▼5212▼5213 <input type="checkbox"/>	Heure :	
➤ Dans le cas où ces dispositions sont déjà prises pour un autre motif, l'AC Lignes :		
•Vérifie, annote l'heure/date de la vérification et émerge		
Date :	Heure :	Emargement AC Lignes
➤ Le chef de ligne prend attachement de la mise à disposition de la ligne sur l'état journalier de la VUTR		

MISE A DISPOSITION :		
➤ Le chef de ligne transmet la dépêche suivante au demandeur :		
« Chef de ligne à Mr .....(nom et qualité) J'autorise l'utilisation de la ligne D'ARQUES à LUMBRES dans les conditions fixées par le référentiel NPCP CE TR01 C05 n°026 à partir du .....à .....h.....mn jusqu'au.....à .....h.....mn Particularités :		
Transmis à :	Date :	N° donné :
	Heure :	N° reçu :

Restitution de la ligne annexe 7

RESTITUTION DE LA LIGNE :

➤ Le chef de ligne reçoit la dépêche suivante du responsable de l'association ayant la ligne à disposition :

« Mr (nom et qualité) à chef de ligne.

Je vous donne l'assurance que la ligne d'ARQUES à LUMBRES est libre de toute circulation de l'association et que rien ne s'oppose à la reprise de l'exploitation SNCF

ce jour (jour et date) à h mn »

Particularités :

Reçu de :	Date :	N° donné :
	Heure :	N° reçu :

➤ N° de téléphone fixe : n° de portable :

➤ Le chef de ligne rappelle au n° que le représentant de l'association lui a transmis et accepte par dépêche la restitution de la ligne pour la reprise de l'exploitation SNCF :

« Chef de ligne à Mr (nom et qualité). Pris note de la libération de la ligne d'ARQUES à LUMBRES par le train touristique de l'association. L'exploitation SNCF reprend ce jour (jour et date) à h mn »

Transmis à :	Date :	N° donné :
	Heure :	N° reçu :

LEVÉE DES MESURES DE SECURITE :

➤ Liaison entre chef de ligne (CCL) et AC Lignes :

« Pouvez cesser, si rien ne s'y oppose, de prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la VUTR St OMER/LUMBRES et ARQUES/WARDRECQUES »

➤ L'AC Lignes lève les mesures prises pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la VUTR en commandant les dialogues suivants :

38▼5210▼5213 <input type="checkbox"/>	Date :	Emargement AC Lignes
38▼5212▼5213 <input type="checkbox"/>	Heure :	

➤ Dans le cas où ces dispositions doivent être maintenues pour un autre motif, l'AC Lignes précise le motif du maintien :

• Annote l'heure, date et émerge

Mesures maintenues suite à :	Date :	Emargement AC Lignes
	Heure :	

➤ Le chef de ligne prend attachement de la reprise de l'exploitation SNCF de la ligne sur l'état journalier de la VUTR

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Fiche d'identification

Titre	Consigne de circulation - Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'AA - Ligne à VUTR St Omer/ Lumbres
Nature du texte	Consigne locale d'exploitation
Ligne	
Indicateur frontalier	
Elaborateur	Direction de la Circulation Ferroviaire, EIC nord Pas de Calais PicardieNord Pas de Calais - Picardie
Référence SNCF RÉSEAU	NPCP-CE-TR 01 C-05-n°26
Version en cours / date	Version 01 du 25-03-2016
Date d'application	Applicable à partir du 18-04-2016

Élaboration / Adoption

Rédacteur		Vérificateur		Adoptant	
David BULTE	15-03-2016	Marc DEBAILLEUL	17-03-2016	Alain BLONDEL Dirigeant MTES	25-03-2016

Textes abrogés

- **NPDC CE TR01 C 05 n° 26 version 4 du 12/06/2014** « consigne de circulation chemin de Fer Touristique de la vallée de l'AA- Ligne à VUTR St Omer/Lumbres ».

Textes de référence

- **DC 7156 (TR1C5)** "Elaboration d'une règle d'exploitation particulière « Circulations touristiques régulières » locale- Document d'application du RFN IG TR1C5 n°4 »
- **IG TR1C5n°4** "Prescriptions relatives à la sécurité des circulations touristiques régulières sur des lignes figurant au document de référence du réseau »
- **Convention de mise à disposition de la ligne**

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité / Sûreté / Risques</i>	– - Département Documentation de sécurité – - Département Politiques transverses de sécurité
	<i>Métier "Circulation"</i>	– - Direction "Exploitation et Sécurité"
	<i>Métier "Ingénierie & Projets"</i>	– - Direction Projets Système Ingénierie – - Service Autorisations de sécurité
	<i>Métier "Accès réseau"</i>	– - Service support et sécurité
	<i>Direction Générale Ile de France</i>	– - Direction Sécurité
	<i>Secrétariat Général</i>	– - Direction Juridique
	<i>Directions territoriales</i>	– - Pôles Clients et Services
	– Prestataires de gestion d'infrastructure	
Etablissement	– EEQS - EE1 – EE10 - EE101	
Entité du périmètre concerné	– Pôle sécurité - Collection de référence Calais – poste 1 PRCI Frethun	
Autre entité	CFTVA (Chemin de Fer Touristique de la vallée de l'AA)	
EPSF	– Direction des Référentiels	

Résumé

La présente consigne précise les conditions de circulation applicables par le CFTVA sur la ligne.

