



Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Moyen acceptable de conformité

Circulations occasionnelles de trains à vocation historique

RC A 2c n° 4

Applicable sur le système ferroviaire

Version n° 3

Applicable à partir du 29 septembre 2019

Le présent texte a été élaboré en application de :

1. l'article 2d du [décret n° 2006-369 du 28 mars 2006](#) *relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)*

L'EPSF a pour mission d'élaborer et de publier les documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire.

2. l'article 4 de [l'arrêté du 19 mars 2012](#) *fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national* qui précise que

Sans préjudice du respect de la documentation d'exploitation, les exigences prévues par le présent arrêté sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par les documents techniques, les règles de l'art et les recommandations définis par l'EPSF comme ayant valeur de moyen acceptable de conformité

3. des articles 50 à 52 du [décret n° 2019-525](#) du 27 mai 2019 *à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.*
4. des articles 10, 29, 29bis ainsi que du titre V de [l'arrêté du 19 mars 2012](#).

Ce texte constitue un moyen acceptable de conformité. Conformément à l'article 4.I de [l'arrêté du 19 mars 2012](#), la prise en compte de ses dispositions permet de présumer le respect des exigences réglementaires applicables. Toutefois, ceci ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les entités concernées de solutions différentes de celles proposées par le présent texte comme prévu à l'article 4. III de l'arrêté susmentionné.

Il est à noter que la notion de « RFN » (réseau ferré national) n'est plus utilisée dans le présent texte. Lui est substituée la notion de « Système ferroviaire » telle que définie à l'article 1^{er} du [décret n° 2019-525](#).

Sommaire

Préambule	5
Objet.....	5
Abréviations.....	6
Textes cités dans la présente recommandation	7
Chapitre 1 – Dispositions relatives à l’exploitation	8
Article 101 – Généralités.....	8
Article 102 – Vérification du matériel roulant	8
Article 103 – Personnel dont la présence est nécessaire à la circulation occasionnelle d’un train à vocation historique	8
Article 104 – Règles de composition, remorque, freinage, vitesse limite et manœuvre	9
Article 105 – Dispositions particulières applicables aux machines à vapeur à tender séparé circulant avec le tender en avant.....	13
Article 106 – Nombre maximal de personnes en cabine.....	14
Chapitre 2 – Dispositions relatives à l’infrastructure	15
Article 201 – Généralités.....	15
Article 202 – Conditions d’accès d’une circulation occasionnelle d’un train à vocation historique.....	15
Article 203 – Prescriptions à observer pour les locomotives à vapeur chauffées au charbon afin d’éviter les risques d’incendie	15
Chapitre 3 – Dispositions relatives au personnel – Management de la sécurité.....	17
Article 301 – Dispositions générales	17
Article 302 – Certification du préposé à la conduite.....	17
Article 303 – Certification et rôle du pilote	17
Article 304 – Habilitation des personnels commis par le détenteur, exploitant de matériel historique, à une tâche essentielle pour la sécurité	18

[En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre ou à l'article correspondant.](#)

Article 305 – Autorisation des personnels commis par le détenteur, exploitant de matériel historique, à une tâche de sécurité autre qu'essentielle	18
Article 306 – Management de la sécurité	18
Chapitre 4 – Dispositions relatives à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers	21
Article 401 – Sécurité des voyageurs	21
Article 402 – Risques relatifs à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers	21

En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre ou à l'article correspondant.

Préambule

La présente version vise à pérenniser les dispositions temporaires prévues à la version précédente.

Les modifications apportées par rapport à la version précédente sont repérées par un trait continu dans la marge.

Objet

Le présent texte traite des prescriptions relatives à la sécurité des circulations occasionnelles de trains à vocation historique sur les lignes figurant au document de référence du système ferroviaire. Il précise les règles et dispositions particulières en matière de sécurité pour la circulation occasionnelle des trains à vocation historique sur le système ferroviaire.

Le détenteur, exploitant de matériel historique, peut être une personne physique ou une personne morale. L'entreprise ferroviaire (EF) titulaire du certificat de sécurité unique (CSU) sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle peut prescrire des mesures complémentaires en tant que de besoin.

Ces circulations doivent rester occasionnelles.

Les circulations suivantes sont exclues du champ d'application de ce document d'exploitation et font l'objet de documents spécifiques :

- les circulations régulières de trains historiques sur des sections de lignes reprises au document de référence du réseau (DRR) mises temporairement à la disposition d'un détenteur, exploitant de matériel historique, dont les prescriptions relatives à la sécurité des circulations sont définies dans la règle d'exploitation particulière [RFN-IG-TR 01 C-05-n° 004](#) ;
- les trains circulant sur des lignes non reprises dans le DRR, dont les prescriptions relatives à la sécurité des circulations sont traitées selon le [décret n° 2017-440 du 30 mars 2017](#) relatif à la sécurité des transports publics guidés.

Abréviations

C	CLE	Consigne locale d'exploitation
	CSU	Certificat de sécurité unique
D	DRR	Document de référence du réseau
	DT	Double traction
E	ECE	Entité en charge de l'entretien
	EF	Entreprise ferroviaire
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
G	GI	Gestionnaire d'infrastructure
R	RT	Renseignement technique
S	SGS	Système de gestion de la sécurité
U	UM	Unité multiple
T	TIV	Tableau indicateur de vitesse

Textes cités dans la présente recommandation

Lien	Titre
	<p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires</p>
	<p>Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.</p>
	<p>Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains</p>
	<p>Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national</p>
	<p>Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train</p>
	<p>RC A-B 7a n° 1 « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains »</p>
	<p>RC A-B 7c n°1 « Réalisation des attelages/dételements - Interventions sur les organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein continu »</p>
	<p>RC A-B 8a n° 1 « Dispositions générales relatives aux manœuvres »</p>
	<p>RU A-B n°1 « Prévention du risque de chute des voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train »</p>
	<p>RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001 « Équipement des trains en personnel - Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués »</p>
	<p>Document de référence du réseau</p>

Pour accéder directement au texte, cliquez sur le logo dans colonne « Lien ».

Chapitre 1 – Dispositions relatives à l'exploitation

Article 101 - Généralités

Sauf dispositions contraires plus restrictives mentionnées dans la présente recommandation, la circulation occasionnelle de trains à vocation historique, dans le cadre du droit d'accès, est traitée comme toute autre circulation empruntant le système ferroviaire.

En application des dispositions du [décret n° 2019-525](#) du 27 mai 2019, cette circulation doit être effectuée sous couvert du CSU d'une EF autorisée pour les types de services assurés et les lignes du système ferroviaire concernées.

L'EF est responsable de la circulation des trains occasionnels historiques circulant sous couvert de son CSU et doit s'assurer que le matériel roulant correspondant et son entretien permettent la circulation en toute sécurité. Elle doit décrire dans son système de gestion de la sécurité (SGS) la procédure de traitement de ces circulations.

Lorsque l'engin moteur de remorque n'est pas équipé des moyens de communications sol / bord correspondant à l'équipement des lignes empruntées, l'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle doit munir l'engin moteur d'un poste portatif permettant la fonction d'émission de l'alerte radio.

Article 102 - Vérification du matériel roulant

L'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle de train à vocation historique peut fixer des conditions et des dispositions visant à vérifier l'aptitude du matériel à être incorporé dans une circulation occasionnelle.

Cette vérification du matériel roulant est exécutée selon les directives de l'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle. Elle est indépendante du respect de la trame de maintenance fixée par l'entité en charge de l'entretien (ECE). En outre, pour les trains comportant des wagons, les dispositions relatives aux chargements et à la reconnaissance de l'aptitude au transport doivent être respectées.

Article 103 - Personnel dont la présence est nécessaire à la circulation occasionnelle d'un train à vocation historique

103.1. - Circulation comportant un engin moteur à vocation historique

Les circulations occasionnelles doivent notamment comporter à leur bord au moins le personnel nécessaire pour exercer les fonctions suivantes :

- un pilote chargé des missions exposées à [l'article 303](#) ci-après ;
- un préposé à la conduite chargé de la conduite de l'engin moteur. Lorsque cet engin est en tête du mouvement, le préposé est placé sous l'autorité du pilote ;
- si l'engin moteur est une locomotive à vapeur : un chauffeur, distinct du préposé à la conduite et du pilote, chargé d'assurer la chauffe de la locomotive (y compris lorsque la machine à vapeur est chauffée au fuel) ;
- un agent d'accompagnement lorsqu'il est requis par le document d'exploitation [RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001](#) ;
- le personnel chargé de détecter et traiter les éventuels départs de feu, lorsqu'il est requis en application de [l'article 203](#) ;
- le personnel nécessité par les spécificités du matériel employé.

Si la circulation comporte plusieurs engins moteurs, seul le préposé à la conduite disposant de la commande normale du frein automatique doit être piloté (voir article 303 ci-après).

103.2. - Circulation occasionnelle d'un train à vocation historique remorqué par un engin moteur en exploitation commerciale

Dans le cas d'une circulation occasionnelle d'un train à vocation historique remorqué par un engin moteur en exploitation commerciale, cet engin peut n'être équipé que du seul conducteur de l'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée cette circulation, en application du document d'exploitation [RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001](#).

Un agent d'accompagnement doit être présent à bord lorsqu'il est requis par le document d'exploitation [RFN-CG-SE 07 B-00 n° 001](#).

Cette circulation occasionnelle doit comporter de plus à son bord le personnel nécessité par les spécificités du matériel employé.

Article 104 - Règles de composition, remorque, freinage, vitesse limite et manœuvre

104.1. - Généralités

Les dispositions de la [RC A-B 7a n° 1](#) sont applicables.

Elles peuvent être complétées par des conditions d'utilisations spécifiques imposées par les caractéristiques du matériel utilisé.

Les essais de frein sont effectués conformément à la [RC A-B 7c n° 1](#).

L'indice de composition des trains comportant du matériel à vocation historique est en principe celui correspondant aux trains V 120 ou MV 100.

Lorsque la circulation occasionnelle de train à vocation historique est uniquement composée de wagons, l'indice de composition peut être ME 100, MA 100, MA 90 ou MA 80.

Lorsque la circulation occasionnelle est composée de matériel automoteur :

Dispositions applicables jusqu'au 15 décembre 2020

Le code de composition est :

- « AUTOR » pour le matériel thermique ;
- « AUTOM » pour du matériel électrique.

Dispositions applicables à partir du 16 décembre 2020

- Matériel automoteur thermique, le code de composition est T12C ;
- Matériel automoteur électrique, le code de composition est E12N ou E10C selon les séries de matériels désignées dans les consignes et instructions opérationnelles.

Lorsque des manœuvres sont nécessaires (formation du train, changements d'extrémité, ajout ou suppression d'engin moteur...), elles sont exécutées conformément à la [RC A-B 8a n° 1](#).

Le pilote, requis conformément à l'article 103.1 ci-dessus, doit être présent à bord de l'engin moteur lors des manœuvres.

La réalisation des opérations nécessitées par les spécificités du matériel (par exemple : raccord de soufflets, mise en place de passerelles.) peut être effectuée par des personnels commis par le détenteur, exploitant de matériel historique, qui confirme à l'EF, titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle, la conformité des opérations.

104.2. - Composition

Les véhicules pouvant être incorporés dans une circulation occasionnelle d'un train à vocation historique sont :

- ceux du parc ordinaire en exploitation commerciale dans les conditions définies à la [RC A-B 7a n° 1](#) pour l'indice de composition V 120,
- ceux qui appartiennent à un détenteur, exploitant de matériel historique, et qui sont titulaires d'une autorisation de mise sur le marché (ou d'une autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée avant le 16 juin 2019) ou sont autorisés à circuler sur le système ferroviaire au titre des articles 29 ou 29bis de [l'arrêté du 19 mars 2012](#).

Toutefois les véhicules du détenteur, exploitant de matériel historique, du type léger (marqués « Le ») doivent être derrière les autres véhicules remorqués.

Lorsque la première voiture (ou la dernière voiture) n'est pas métallique, les circulations occasionnelles transportant des voyageurs doivent comporter en tête entre la machine et les voyageurs (ou en queue), un véhicule, ou un compartiment-fourgon, ne comportant pas de voyageurs. En cas de besoin, cet espace de sécurité peut être constitué par 3 compartiments d'une voiture, interdits aux voyageurs.

104.3. - Remorque

La remorque des trains peut être assurée en simple (unité simple ou multiple) ou en double traction (DT), y compris avec une machine en pousse, conformément aux dispositions en vigueur sur le système ferroviaire.

En simple traction, la ou les locomotives doivent être en tête du train.

Dans le cas de double traction :

- par une locomotive à vapeur et une locomotive électrique, la locomotive à vapeur peut être placée devant ou derrière la locomotive électrique ;
- par une locomotive à vapeur chauffée au charbon et une locomotive diesel, la locomotive à vapeur doit être placée en principe derrière la locomotive diesel. Si ce classement n'est pas possible, le chauffeur de la locomotive à vapeur attelée en tête doit prendre les précautions voulues pour éviter la projection sur la voie de scories incandescentes. Il doit, en particulier, s'abstenir de piquer le feu et de manœuvrer les grilles à secousses.

104.4. - Freinage

Ces trains sont soumis aux dispositions de la [RC A-B 7a n° 1](#) pour l'indice de composition revendiqué.

104.5. - Vitesse limite

104.5.1. - Train remorqué par une ou deux machines

La vitesse des trains, remorqués par une ou deux machines, hors machine à vapeur, ne doit pas dépasser la vitesse limite correspondant à l'indice de composition V 120, indiquée aux renseignements techniques (RT) pour la section de ligne.

La vitesse des trains, remorqués par une ou deux machines à vapeur, ne doit pas dépasser la vitesse limite correspondant à l'indice ME 100 indiquée aux RT pour la section de ligne.

Toutefois, lorsque cette ou ces machines à vapeur sont aptes à être incorporées dans les trains de voyageurs (catégorie II selon fiche UIC 518), la vitesse limite à ne pas dépasser est celle correspondant à l'indice V120 indiqué aux RT pour la section de ligne, sans dépasser 100 km/h.

Indépendamment des dispositions prévues à l'article 104.2 ci-dessus, la vitesse des trains, remorquant des voitures non métalliques, ne doit pas dépasser la vitesse limite correspondante à l'indice ME 100, indiquée aux RT pour la section de ligne. Le bulletin de freinage est complété en conséquence :

« Ne pas dépasser la vitesse des ME 100 : présence de voitures non métalliques ».

Lorsque les conditions d'observation des signaux sont dégradées, notamment en raison des conditions atmosphériques, le pilote peut décider de limiter la vitesse de la circulation.

Dans le cas où la vitesse limite d'un ou plusieurs véhicules remorqués est inférieure à la vitesse limite de l'indice de composition revendiqué, le préposé à la conduite et le pilote doivent être avisés par une mention au bulletin de freinage dans les conditions prévues à la [RC A-B 7a n° 1](#).

104.5.2. - Trains composés d'automoteurs ou d'éléments automoteurs

Les dispositions à appliquer sont à déterminer au cas par cas compte tenu du matériel utilisé. Si le matériel a été exploité sur le système ferroviaire, il peut être fait application des dispositions qui étaient en vigueur lors de la dernière exploitation commerciale de ce matériel, si ce dernier n'a pas subi de transformation substantielle et a été entretenu conformément aux prescriptions de l'ECE.

104.5.2.1. - Matériel thermique

Toutefois, la vitesse limite à respecter est :

- pour du matériel thermique apte à la vitesse maximale de 120 km/h et respectant les TIV de type C (articles 1102.3 de la [RC A-B 7a n° 1](#)), celle correspondant au code de vitesse associé T12C (ou au code de composition T12C à compter du 16 décembre 2020) ;
- dans tous les autres cas, celle des trains V120 sans dépasser la vitesse limite d'origine du matériel concerné selon le mode d'exploitation.

104.5.2.2. - Matériel électrique

Toutefois, la vitesse limite à respecter est :

- pour du matériel électrique apte à la vitesse maximale de 120 km/h⁽¹⁾, ne respectant pas les TIV de type C et correspondant à la distance d'annonce d'arrêt de référence pour la vitesse concernée, celle correspondant au code de vitesse associé E12N (ou au code composition E12N à compter du 16 décembre 2020) ;
- pour du matériel électrique apte à la vitesse maximale de 100 km/h et respectant les TIV de type C, celle correspondant au code de vitesse associé E10C (ou au code de composition E10C à compter du 16 décembre 2020).

(1) Quel que soit le matériel électrique utilisé, les TIV de type C ne doivent pas être observés.

104.6. - Règles de composition spécifiques aux circulations occasionnelles de train à vocation historique composés de voitures et de wagons

104.6.1. - Trains messageries-voyageurs

Les trains messageries-voyageurs, composés de voitures et de wagons, ont un indice de composition MV 100 et peuvent transporter des voyageurs. Ils sont freinés au frein continu voyageurs.

Véhicules pouvant être incorporés

Les trains MV 100 peuvent être composés :

- de véhicules du parc voyageurs ordinaire portant une marque de vitesse au moins égale à 100 ;
- de wagons portant la marque « SS » ou « S » dans le cartouche de charge ;
- de wagons portant l'un des cartouches ci-après :

SNCF	XX,X t	SNCF	C	SNCF	C	D
140		120	XX,X t	120	00,0 t	

SNCF	C	SNCF	D	SNCF	C	D	DB	100	XX,X t	C
100	XX,X t	100	XX,X t	100	XX,X t	XX,X t	SNCF	100	XX,X t	

La masse de chargement indiquée ne doit pas être dépassée.

Composition maximale

La composition des trains MV 100 ne peut dépasser aucune des limites suivantes :

- 1200 tonnes de masse remorquée ;
- 25 véhicules ;
- 550 mètres, machines comprises.

Conditions de remorque

Les trains MV 100 peuvent être remorqués en unité multiple (UM) ou en DT. D'autre part, sauf en cas de secours ou de détournement, le nombre de machines en tête d'un train MV 100 (machines de remorques et machines remorquées) ne doit pas dépasser 3.

Freinage normal

Le freinage normal d'un train MV 100 est assuré lorsque le pourcentage de masse freinée totale nécessaire est au moins égal à 60 %, 63 % sur des lignes à déclivités supérieures à 35‰.

Vitesse limite

La vitesse limite des MV 100 ne doit pas dépasser celle des ME100. D'autre part, la vitesse d'un train MV 100 remorqué par une ou deux machines, ne doit pas dépasser la plus faible des vitesses limites ci-après :

- vitesse limite propre de chaque machine ;
- vitesse limite imposée à certaines machines, sur certaines sections de ligne reprises aux RT ou à la consigne locale d'exploitation (CLE) ;
- vitesse limite imposée par les règles relatives à l'utilisation des pantographes.

Numérotation des trains MV 100

Les trains MV 100 sont numérotés dans la série des trains de voyageurs.

104.6.2. - Composition non conforme

L'incorporation dans un train d'un ou plusieurs véhicules inaptes à la vitesse de la catégorie de ce train est possible. Cette particularité doit être :

- acceptée par l'EF, titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle du train à vocation historique,
- signifiée dès la demande de sillon.

La vitesse d'un train comportant un ou plusieurs véhicules inaptes à la vitesse de la catégorie de ce train est limitée à celle du ou des véhicules non-conformes si les règles de freinage sont satisfaites.

Le bulletin de freinage est complété en conséquence :

« Ne pas dépasser la vitesse de ... km/h : véhicule(s) n° ... limité(s) à ... km/h ».

Article 105 - Dispositions particulières applicables aux machines à vapeur à tender séparé circulant avec le tender en avant

La circulation d'une machine à vapeur à tender séparé circulant avec le tender en avant, lorsque que cette machine est en tête, **doit avoir lieu sur un parcours aussi réduit que possible.**

En cas de circulation d'une machine à vapeur avec le tender en avant, la vitesse ne doit pas dépasser 30 km/h ou la vitesse limite en marche arrière inscrite dans le poste de conduite si celle-ci est inférieure à 30 km/h.

Toutefois, la vitesse de circulation avec une locomotive à vapeur en tête, tender en avant peut être autorisée à 50 km/h selon les dispositions suivantes :

- présence dans l'abri, d'un robinet d'urgence permettant la mise à l'atmosphère de la conduite générale du côté opposé au poste de conduite ;
- respect des éventuelles vitesses limites à 30 km/h sur certaines parties du parcours présentant des particularités pouvant affecter la visibilité.

L'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle doit préciser les parcours sur lesquels elle demande le recours à cette disposition lors de la demande de sillon. Elle doit également fournir ces informations au personnel de conduite.

Article 106 - Nombre maximal de personnes en cabine

Le nombre maximal de personnes en cabine indiqué dans l'engin moteur ne doit pas être dépassé.

Faute d'indication en cabine, la présence en cabine est limitée aux personnels de conduite strictement nécessaires et aux personnels pouvant justifier d'une action de formation de conduite ou de contrôle.

Chapitre 2 - Dispositions relatives à l'infrastructure

Article 201 - Généralités

Les véhicules moteurs et remorqués doivent être compatibles avec les installations fixes (voie, passages à niveau, ouvrages d'art, signalisation).

Article 202 - Conditions d'accès d'une circulation occasionnelle d'un train à vocation historique

Une étude vise à vérifier la capacité des véhicules moteurs à circuler en sécurité sur la section de ligne concernée.

SNCF Réseau mène cette étude pour le compte de l'EF dont le CSU est utilisé pour la circulation occasionnelle du train à vocation historique. Cette étude détermine les conditions de circulation liées à l'infrastructure.

En particulier, pour chaque circulation, la compatibilité de la vitesse limite autorisée avec l'infrastructure empruntée doit être vérifiée.

Toutefois, les séries d'engins moteurs reprises aux RT concernés par l'itinéraire ne font pas l'objet de cette étude.

Une consigne ou instruction opérationnelle de SNCF Réseau détermine les conditions de réalisation de cette étude.

Article 203 - Prescriptions à observer pour les locomotives à vapeur chauffées au charbon afin d'éviter les risques d'incendie

203.1. - Dispositions générales

Il est formellement interdit :

- de basculer ou de baisser la grille mobile en marche, de lancer ou de laisser tomber des mâchefers même froids, en cours de route ou dans les gares, ailleurs que dans des lieux prévus à cet effet ;
- de nettoyer le feu des locomotives en dehors des lieux prévus à cet effet ;
- de jeter, pendant la marche, des balais, du bois ou des chiffons dans le foyer.

Il est d'autre part, prescrit :

- de faire effectuer régulièrement la vidange des cendriers et de la boîte à fumée des locomotives lors de chaque rentrée au dépôt d'attache et même dans les dépôts de relais, si nécessaire. L'accumulation de cendres et escarbilles contribue d'ailleurs à la détérioration des dispositifs de protection (grilles, etc.) ;
- de faire usage de l'arroseur de boîte à fumée et de l'arroseur du cendrier lorsque les locomotives sont munies de ces dispositifs ;
- de demander, en temps utile les réparations d'entretien des grilles à flammèches, grilles de foyer et des cendriers.

Il est, en outre recommandé de ne pas ouvrir brusquement le régulateur des locomotives, d'éviter le patinage et de ne pas faire un usage abusif du souffleur et de l'échappement, toutes pratiques susceptibles de provoquer la projection d'escarbilles enflammées par la cheminée.

Disposition complémentaire

Tout basculage en pleine voie est susceptible de provoquer des avaries graves à la voie, constituant un danger. En conséquence, si le préposé à la conduite, **en cas de force majeure**, est contraint de « jeter le feu » en pleine voie :

- le préposé à la conduite doit prendre les mesures d'extinction ;
- le pilote doit considérer qu'il y a eu dégradation possible de la voie et protéger ou faire protéger la partie de voie intéressée comme un obstacle tout en avisant ou faisant aviser par les moyens les plus rapides le service chargé de la gestion des circulations qui transmet à l'établissement local de SNCF Réseau chargé de l'entretien de l'infrastructure afin que ce dernier procède aux vérifications utiles.

203.2. - Désherbage et débroussaillage

En cas de circulation de machine à vapeur chauffée au charbon, la voie et ses abords doivent être désherbés et débroussaillés conformément à la consigne ou instruction opérationnelle de SNCF Réseau de façon à éviter le risque d'incendie dû à des projections d'escarbilles sur des herbes sèches.

L'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée cette circulation historique demande à SNCF Réseau si les opérations prévues à l'alinéa ci-dessus ont été effectuées avant l'été.

Si ces opérations n'ont pas été effectuées, l'EF informe le détenteur, exploitant de matériel historique. Ce dernier doit prévoir des dispositions supplémentaires adaptées au cas par cas, telles que, par exemple, la présence à bord de personnel qualifié afin de détecter et traiter les éventuels départs de feu au moyen de matériel de lutte contre l'incendie (extincteurs à eau, bates à feu, etc.).

203.3. - Précautions spéciales à prendre pendant la traversée des régions où des risques de propagation d'incendie sont à craindre

Avant d'aborder des régions où des risques de propagation d'incendie sont à craindre, le feu des locomotives chauffées au charbon doit être conditionné de façon à éviter le serrage ultérieur de l'échappement ou l'emploi du croc ou du pique-feu. Il convient également d'éviter, au cours de la traversée desdites zones, l'ouverture simultanée des volets avant et arrière des cendriers ainsi que la manœuvre de la grille à secousses.

Face à une situation climatique locale présentant des risques d'incendie (sécheresse, ...), SNCF Réseau peut interdire l'utilisation de locomotive à vapeur au charbon en chauffe.

Chapitre 3 - Dispositions relatives au personnel – management de la sécurité

Article 301 – Dispositions générales

Les personnels du détenteur, exploitant de matériel historique, doivent porter des insignes permettant au public de les reconnaître immédiatement.

Pour l'exercice des tâches de sécurité, le détenteur, exploitant de matériel historique, est responsable du management de la sécurité pour la part qui lui incombe. Ce détenteur, circulant sous le CSU d'une EF, doit respecter les dispositions de [l'arrêté du 19 mars 2012](#) ainsi que toutes les consignes ou instructions opérationnelles fournies par l'EF.

Article 302 – Certification du préposé à la conduite

302.1. - Certification du préposé à la conduite

Le préposé à la conduite doit être :

- titulaire d'une licence conformément aux dispositions du [décret n° 2010-708 du 29 juin 2010](#) *relatif à la certification des conducteurs de trains* ;
- détenteur d'une attestation complémentaire valide pour le type de matériel roulant conformément aux dispositions de [l'arrêté du 6 août 2010](#) *relatif à la certification des conducteurs de train*.

302.2. - Connaissance des spécificités de l'engin moteur

Les préposés à la conduite doivent connaître les particularités (conduite, dépannage) de l'engin moteur concerné.

Lorsque l'engin moteur est une machine à vapeur chauffée au charbon, ils doivent en outre être capables d'appliquer les prescriptions concernant la conduite de ces dernières, reprises à la documentation d'exploitation, afin d'éviter que des incendies ne soient provoqués par la chute d'escarbilles provenant des foyers des locomotives.

Le détenteur, exploitant de matériel historique, est responsable de la formation pratique aux spécificités du matériel moteur (conduite, dépannage.) et, s'il y a lieu, à l'application des prescriptions concernant la conduite des machines à vapeur chauffées au charbon exposées à l'article 203. Cette formation peut avoir lieu à l'occasion d'une circulation occasionnelle d'un train à vocation historique, avec présence en cabine d'un préposé habilité et d'un pilote.

Article 303 – Certification et rôle du pilote

Le pilote doit être :

- titulaire d'une licence conformément au [décret n° 2010-708 du 29 juin 2010](#) ;
- détenteur d'une attestation complémentaire valide pour l'infrastructure conformément aux dispositions de [l'arrêté du 6 août 2010](#).

Le pilote doit porter une attention particulière à l'observation des indications de la signalisation et au respect des vitesses. Il est notamment responsable des procédures de sécurité à appliquer, des échanges de communications

de sécurité. Il est le seul interlocuteur de l'EF titulaire du CSU sous lequel circule la circulation occasionnelle du train à vocation historique quant aux relations avec SNCF Réseau.

Article 304 - Habilitation des personnels, commis par le détenteur exploitant de matériel historique, à une tâche essentielle pour la sécurité

En application de l'arrêté du 7 mai 2015 *relatif aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite de trains*, les personnels commis par le détenteur, exploitant de matériel historique, ne peuvent être habilités, dans les conditions indiquées à cet arrêté, qu'aux tâches essentielles pour la sécurité suivantes :

- G : Assurer la sécurité d'un train, ou d'un convoi du gestionnaire d'infrastructure (GI) ;
- H : Commander une manœuvre ;
- I : Utiliser des installations de sécurité simple ;
- J : Appliquer les règles de freinage et de composition des trains, ou des convois du gestionnaire d'infrastructure (GI) ;
- K : Réaliser un essai de frein ;
- L : Vérifier la conformité d'un train, ou d'un convoi du gestionnaire d'infrastructure (GI).

Article 305 - Autorisation des personnels commis par le détenteur, exploitant de matériel historique, à une tâche de sécurité autre qu'essentielle

Les tâches de sécurité autres qu'essentielles (TSAE) sont déterminées par l'EF titulaire du CSU sous lequel la circulation occasionnelle du train à vocation historique est assurée. Les conditions d'autorisation des personnels concernés sont décrites dans le SGS de l'EF.

Article 306 - Management de la sécurité

Sous couvert du CSU de l'EF sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle, le détenteur, exploitant de matériel historique, garantit le niveau de sécurité pour les activités le concernant.

Il doit, en particulier, vis-à-vis du personnel commis, assurer un suivi adapté à l'ensemble des activités exercées.

Consignes et instructions opérationnelles

Les circulations occasionnelles à vocation historique étant assurées sous le CSU d'une EF, le détenteur, exploitant de matériel historique, doit être en possession des consignes et instructions opérationnelles de cette entreprise nécessaires à ses activités. Il établit une procédure de gestion documentaire, en lien avec l'EF concernée.

Le détenteur, exploitant de matériel historique, doit laisser un temps suffisant à ses personnels chargés d'appliquer les consignes et instructions opérationnelles les concernant de façon à leur permettre d'en prendre connaissance et, si nécessaire, de recevoir les compléments de formation nécessaires.

Formation et compétences des personnels commis du détenteur, exploitant de matériel historique

Pour ceux de ses personnels commis qui sont affectés à des tâches de sécurité, le détenteur, exploitant de matériel historique, doit :

- a) analyser et déterminer les besoins en formation initiale et continue ainsi que les compétences professionnelles nécessaires pour leur permettre d'accomplir leur tâche en sécurité ;
- b) leur faire suivre une formation adaptée aux tâches auxquelles ils sont affectés ;
- c) s'assurer de leurs connaissances professionnelles et de leur capacité à les mettre en pratique en situations d'exploitation nominale, dégradée ou d'urgence,
- d) s'assurer, par un suivi individuel et régulier de chacun des personnels concernés, qu'ils satisfont aux compétences professionnelles mentionnées au point a ci-dessus.

Indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents

Pour les activités du détenteur, exploitant de matériel historique, l'EF, titulaire du CSU sous lequel circulent ses circulations occasionnelles, doit suivre les indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents de circulation ferroviaire figurant à l'annexe 5 de [l'arrêté du 19 mars 2012](#). Dans ce but, le détenteur, exploitant de matériel historique, doit fournir ces renseignements à l'EF titulaire du CSU sous lequel circulent ces circulations occasionnelles.

D'autre part, le détenteur, exploitant de matériel historique, doit définir les actions correctives consécutives à un incident ou à un accident, en concertation avec cette EF.

Contrôles, audits de sécurité, suivi de l'exploitation et retour d'expérience

Le détenteur, exploitant de matériel historique, doit formaliser les procédures de suivi de ses activités sur la base de contrôles et d'un dispositif de retour d'expérience afin de suivre le niveau de sécurité de l'ensemble de ses activités, de détecter les dysfonctionnements et de déterminer les actions pertinentes à mener sur les plans technique, organisationnel, humain et environnemental propres à améliorer la sécurité de l'exploitation.

Le contrôle vise à détecter les actions correctives à mener afin d'améliorer le niveau de sécurité. Il doit être effectué par des personnes ne participant pas directement aux opérations de sécurité en lien avec le contrôle effectué.

L'EF titulaire du CSU sous lequel circulent les circulations occasionnelles d'un détenteur, exploitant de matériel historique, peut demander tous les éléments relatifs aux contrôles, suivi de l'exploitation et retour d'expérience à ce détenteur.

L'EF doit d'autre part effectuer des contrôles et des audits de sécurité sur les activités de ce détenteur.

Information de l'EF titulaire du CS sous lequel circulent ses circulations occasionnelles

Tout détenteur, exploitant de matériel historique, se doit d'informer sans délai l'EF, titulaire du CSU sous lequel circulent ses circulations occasionnelles, de tout événement ou résultat d'analyse susceptible de mettre en évidence un risque grave ou imminent pour la sécurité du système ferroviaire et de toute mesure conservatoire

prise de sa propre initiative à la suite d'un incident et susceptible de concerner d'autres exploitants ferroviaires, notamment lorsqu'un matériel roulant est concerné par la mesure prise.

Conservation et communication des documents de sécurité

Sans préjudice des dispositions prévues par d'autres réglementations, notamment en cas d'accident, tout document, élément ou pièce intéressant la sécurité des circulations est conservé pendant une durée minimale d'une année.

Tout détenteur, exploitant de matériel historique, formalise les conditions de conservation de ces documents, éléments ou pièces, et notamment de ses communications de sécurité. Il communique à l'EF titulaire du CSU sous lequel circulent ses circulations occasionnelles, sur demande, tout document, élément ou pièce dont il dispose concernant son suivi de la sécurité, un accident ou un incident particulier.

Chapitre 4 - Dispositions relatives à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers

Article 401 - Sécurité des voyageurs

Les principes décrits dans la [RU A-B n° 1](#) doivent être respectés. Notamment :

- la montée et la descente des voyageurs ne doivent normalement s'effectuer qu'aux points d'arrêt explicitement prévus et aménagés à cet effet, permettant de monter et de descendre sans risque d'accident corporel ;
- la montée et la descente des voyageurs est en particulier interdite lors des arrêts qui sont motivés par le service (présence de PN, par exemple) à moins que ces derniers arrêts ne soient explicitement prévus et aménagés pour les voyageurs ;
- dans les établissements, le public doit respecter les dispositions et les cheminements qui y sont normalement prévus ;
- il est interdit aux voyageurs :
 - de se pencher hors des véhicules,
 - de se tenir sur les marchepieds,
 - d'emprunter les passerelles d'intercirculation pendant la marche du convoi lorsqu'elles ne sont pas conformes à la fiche UIC 561 ; dans ce cas, l'accès à ces dernières doit alors être verrouillé,
 - d'ouvrir les portes d'accès sans y être invité par un préposé du détenteur, exploitant de matériel historique.

Le détenteur, exploitant de matériel historique, doit prendre toutes les dispositions utiles (affichage aux endroits appropriés, remise d'un document avec le billet ...) pour informer le public de l'ensemble des dispositions du présent article, et plus généralement des obligations résultant de l'article 74 du décret du 22 mars 1942 relatif à la police des chemins de fer.

Article 402 - Risques relatifs à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers

Les points d'arrêt motivés par la circulation occasionnelle du train à vocation historique (par exemple : prise d'eau, évolution de l'engin moteur, montée ou descente du public, arrêt pour prise de photographies.) doivent être explicitement prévus à l'avance et mentionnés au document horaire.

Pour chaque point d'arrêt prévu, l'EF titulaire du CSU sous lequel est effectuée la circulation occasionnelle, en concertation avec le détenteur, exploitant de matériel historique, doit recenser les risques particuliers relatifs à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers. En particulier, doivent être prises les dispositions nécessaires quant :

- à la montée et à la descente des voyageurs, qui ne doivent être prévues qu'aux endroits aménagés à cet effet ;
- au service et à l'approvisionnement des locomotives, notamment vis-à-vis du risque électrique et des circulations sur les voies adjacentes : déploiement des tuyaux d'alimentation en eau ou autre et entrave au cheminement, approvisionnement en charbon et manutention par le personnel préposé du détenteur, exploitant de matériel historique ;
- au stationnement sur des voies de service du matériel occupé par du personnel préposé du détenteur, exploitant de matériel historique : protection des voies, connaissance par le personnel concerné de procédures particulières liées au site de stationnement (par exemple : urgence marchandises dangereuses dans les triages).

FICHE D'IDENTIFICATION

Référentiel	Sécurité des circulations
Référence	RC A 2c n° 4
Version	3
Titre	Circulations occasionnelles de trains à vocation historique
Type	Recommandation

Résumé

Cette recommandation traite des prescriptions relatives à la sécurité des circulations occasionnelles à vocation historique organisées par un détenteur, exploitant de matériel historique, sur les lignes figurant au document de référence du système ferroviaire.

Textes abrogés	Textes interdépendants
RC A 2c n° 4 version 2	SAM X004 RC A-B 7a n° 1 RC A-B 7c n° 1 RC A 7d n° 1 RC A-B 8a n° 1 RU A-B n° 1 RFN-CG-SE 07 B-00 n° 001 RFN-IG-TR 01 C-05-n° 004 Fiche UIC 518.

Entreprises concernées	Exploitants ferroviaires
Lignes ou réseaux concernés	Lignes conventionnelles du système ferroviaire

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Division Règles et Référentiels
Établissement public de sécurité ferroviaire – Direction des Référentiels
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex