



Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Circulations occasionnelles de trains à vocation historique

RC A 2c n° 4

Applicable sur le système ferroviaire français

Version n° 4

Applicable à partir du 1° juin 2021

Avant-propos

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. 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.*
3. des articles 10, 29, 29bis ainsi que du titre V de l'[arrêté du 19 mars 2012](#).

Sommaire

Préambule	4
Objet	4
Abréviations	6
Textes cités dans la présente recommandation	7
Chapitre 1 – Dispositions générales.....	8
Article 101 – Généralités	8
Article 102 – Matériel roulant concerné	8
Article 103 – Compatibilité	8
Chapitre 2 – Règles de composition, remorque, freinage, vitesse limite et manœuvres	10
Article 201 – Généralités	10
Article 202 – Indice et code de composition	10
Article 203 – Composition	10
Article 204 – Remorque	12
Article 205 – Freinage.....	12
Article 206 – Vitesse limite.....	13
Article 207 – Composition non conforme.....	14
Chapitre 3 – Dispositions relatives à l’infrastructure	15
Article 301 – Généralités	17
Article 302 – Prescriptions à observer pour les locomotives à vapeur chauffées au charbon afin d’éviter les risques d’incendie.....	15
Chapitre 4 – Dispositions relatives au personnel	17
Article 401 – Généralités	17

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

Article 402 – Personnel de conduite.....	17
Article 403 – Exercice des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire.....	17
Article 404 – Exercice des autres tâches liées à la sécurité	17
Article 405 – Autres tâches.....	17
Chapitre 5 – Management de la sécurité	18
Article 501 – Dispositions générales	18
Article 502 – Certification du conducteur.....	18
Article 503 – Habilitation des personnels, commis par le détenteur exploitant de matériel historique, à une tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire	18
Article 504 – Autorisation des personnels, commis par le détenteur exploitant de matériel historique, à une tâche de sécurité autre qu'essentielle	19
Article 505 – Management de la sécurité	19
Chapitre 6 – Dispositions relatives à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers.....	21
Article 601 – Sécurité des voyageurs.....	21
Article 602 – 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 est une refonte de la version précédente pour mieux clarifier les rôles et responsabilité des acteurs de la mise en œuvre de ce type de circulation, ainsi que la mise en conformité avec le [décret n° 2019-525](#).

En outre, il a été décidé de ne plus donner valeur de moyen acceptable de conformité à cette recommandation dans le cadre des travaux de réduction des règles nationales.

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 réseau du gestionnaire d'infrastructure (GI) concerné du système ferroviaire français (SF). Il précise les règles et dispositions particulières en matière de sécurité pour la circulation occasionnelle des trains à vocation historique sur le SF.

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

A	AMEC	Autorisation de mise en exploitation commerciale
	AMM	Autorisation de mise sur le marché
C	CG	Conduite générale
	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
L	LGV	Ligne à grande vitesse
M	MD	Marchandise dangereuse
R	RT	Renseignement technique
	SF	Système ferroviaire français
S	SGS	Système de gestion de la sécurité
T	TIV	Tableau indicateur de vitesse
	TSAE	Tâche de sécurité autre qu'essentielle
U	UM	Unité multiple

Textes cités dans la présente recommandation

Lien	Titre
	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
	Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.
	Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains
	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
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train
	Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains
	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 »
	RC A-B 7c n°1 « Réalisation des attelages/dételements - Interventions sur les organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein continu »
	RC A-B 8a n° 1 « Dispositions générales relatives aux manœuvres »
	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 »
	RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001 « Équipement des trains en personnel - Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués »
	Document de référence du réseau

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

Chapitre 1 - Dispositions générales

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 celle de tout autre train empruntant le système ferroviaire.

En application des dispositions du [décret n° 2019-525](#), cette circulation ne peut être effectuée que par une entreprise ferroviaire (EF) disposant d'un certificat de sécurité unique (CSU) pour les types de services assurés et les lignes du système ferroviaire concernées.

L'EF est responsable de la circulation des trains occasionnels historiques et doit s'assurer que l'état du 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 doit munir l'engin moteur d'un poste portatif GSM-R permettant la fonction d'émission de l'alerte radio ou d'un terminal GSM-GFU suivant la spécificité reprise au renseignement technique (RT) de la section de ligne.

Article 102 - Matériel roulant concerné

Le matériel est radié d'un parc commercial quel que soit l'âge dudit matériel.

Il peut s'agir de matériel moteur ou remorqué de tout type sauf matériel spécialisé de travaux.

Il est destiné à un usage spécifique occasionnel, à l'exclusion de tout transport public régulier de voyageur ou de fret.

Ce matériel est conservé à des fins patrimoniales.

Ce matériel répond aux prescriptions des articles 28 et 29 ou des articles 28 et 29bis de [l'arrêté du 19 mars 2012](#).

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).

Article 103 - Compatibilité

L'EF est responsable de l'aptitude de chaque véhicule à circuler sur un itinéraire donné. Les véhicules moteurs et remorqués doivent être compatibles avec les installations fixes (voie, passages à niveau, ouvrages d'art, signalisation).

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

En outre, 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, ou reprises dans une attestation de compatibilité ne font pas l'objet de cette étude.

Chapitre 2 - Règles de composition, remorque, freinage, vitesse limite et manœuvre

Article 201 - Généralités

Les dispositions de la recommandation [RC A-B 7a n° 1](#) peuvent être appliquées.

Elles peuvent être complétées par des conditions d'utilisation spécifique imposée par les caractéristiques du matériel utilisé.

Les circulations sont en principe composées entièrement de matériel historique.

Toutefois elles peuvent comporter, en plus, des matériels remorqués du parc commercial d'une EF.

Elles peuvent aussi être remorquées par une ou plusieurs locomotives du parc commercial d'une EF.

Ces circulations suivent l'ensemble des règles imposées pour les trains circulant sur le SF.

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

Article 202 – Indice et code de composition

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 :

Le code de composition est :

- matériel automoteur thermique, le code de composition est T12C ;
- matériel automoteur électrique, le code de composition est E12N ;

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...), voir la recommandation [RC A-B 8a n° 1](#).

Article 203. - 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 AMEC/AMM ou sont autorisés à circuler sur le système ferroviaire au titre des articles 28, 29 ou 29bis de [l'arrêté du 19 mars 2012](#).

203.1. - Règles de composition spécifiques aux circulations occasionnelles de train à vocation historique composés de voitures et de wagons – 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 types de 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
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 unités multiples (UM) ou en double traction [DT (deux machines de remorque au maximum)]. 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 dépasse pas 3.

Vitesse limite

La vitesse limite des MV 100 ne dépasse pas celle des ME100. D'autre part, la vitesse d'un train MV 100 remorqué par une ou deux machines, ne dépasse pas 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.

203.2. - Particularité

Les véhicules du type léger, portant la marque « Le », sont classés derrière les autres véhicules remorqués.

Lorsque la première voiture (ou la dernière voiture) n'est pas métallique, les circulations occasionnelles transportant des voyageurs comportent 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.

Article 204 - Remorque

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

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

Si une locomotive à vapeur est en tête du train, elle est disposée, habituellement, cheminée en avant.

204.1. – Particularités

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.

204.2 – Adjonction d'une locomotive ne participant pas à la traction en queue de train

Afin de simplifier certains rebroussements ou palier à une insuffisance ponctuelle de traction, etc., exceptionnellement, il peut être mis en queue une locomotive ne participant pas à la remorque.

Dans ce cas la vitesse limite est celle des ME100 sans dépasser la vitesse limite de la machine disposée en adjonction si elle est plus faible.

Article 205 - Freinage

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

205.1. – Freinage d'un train MV 100

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‰.

Article 206 - Vitesse limite

206.1. - Train remorqué par une ou deux machines

La vitesse des trains, remorqués, sauf MV 100, 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 MV 100 ne doit pas dépasser la vitesse limite correspondant à l'indice ME 100 indiquée aux 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.

La vitesse limite des trains remorqués par deux machines électriques doit être conforme aux règles imposées par l'utilisation des pantographes.

Indépendamment des dispositions prévues à l'article 203.1 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 ».

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 conducteur doit être avisé par une mention au bulletin de freinage dans les conditions prévues à la [RC A-B 7a n° 1](#).

206.2. - 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 était en exploitation au 28 mars 2012 sur le réseau ferré national, 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.

206.2.1. - 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 tableaux indicateurs de vitesse (TIV) de type C (articles 1102.3 de la [RC A-B 7a n° 1](#)), celle correspondant au code de vitesse T12C ;
- dans tous les autres cas, celle des trains V120 sans dépasser la vitesse limite d'origine du matériel concerné selon le mode d'exploitation.

206.2.2. - 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 E12N,

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

Article 207 - 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 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 208 - 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 dépasse pas 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 (CG) 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.

Chapitre 3 - Dispositions relatives à l'infrastructure

Article 301 - Généralités

Réservé.

Article 302 - Prescriptions à observer pour les locomotives à vapeur chauffées au charbon afin d'éviter les risques d'incendie

302.1. - 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. 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 conducteur, **en cas de force majeure**, est contraint de « jeter le feu » en pleine voie :

- le conducteur doit prendre les mesures d'extinction ;
- le conducteur 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.

302.2. - Désherbage et débroussaillage

En cas de circulation de machine à vapeur chauffée au charbon, la voie et ses abords doivent être dés herbés 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, il doit être mis en place 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.).

Ces opérations sont à la charge de l'organisateur du train.

302.3. - 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 (s'il existe) 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 4 - Dispositions relatives au personnel

Article 401 – Généralités

Les règles générales d'équipement en personnel d'un train sont applicables suivant le document d'exploitation [RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001](#).

Les personnels de l'EF ou commis par le détenteur doivent être dûment habilités ou autorisés pour les tâches liées à la sécurité qui leurs sont dévolues

Article 402 - Personnel de conduite

La conduite d'un train de matériel historique doit être assurée par un conducteur muni d'une licence européenne et d'une attestation complémentaire pour la catégorie de train, pour l'engin moteur ainsi que pour la section de ligne empruntée, en application de l'article 110 du [décret n° 2019-525](#).

Article 113 du [décret n° 2019-525](#) :

Par dérogation à l'article 110, la détention d'une attestation valide pour une ligne n'est pas requise d'un conducteur de trains accompagné par un conducteur habilité à cette ligne et assurant la fonction de pilote dans les cas suivants :

- 1°
- 2° Pour la circulation occasionnelle des trains touristiques ou historiques ;
- 3°
-

Si un pilote est nécessaire, il doit être présent au poste de conduite à chaque instant pendant la marche du train y compris au cours des mouvements de manœuvre. Cette nécessité se comprend pour la machine en tête du mouvement dont le conducteur a la commande du frein.

Si l'engin moteur est une locomotive à vapeur, un agent distinct du conducteur est spécialement chargé d'assurer la chauffe de la locomotive. Dans le cas où la conduite est assurée par le seul conducteur, sans présence d'un pilote, le chauffeur doit être formé et autorisé à l'observation de la voie, des signaux et des signaux de manœuvre.

Article 403 - Exercice des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire

Les personnels de l'EF ou commis par le détenteur doivent être formés et habilités conformément aux règlements en vigueur.

Article 404 – Exercice des autres tâches liées à la sécurité

L'EF doit identifier les tâches de sécurité autres qu'essentielles et prévoir dans son SGS les modalités de formation et d'autorisation pour son personnel et/ou pour le personnel commis par le détenteur.

Article 405 – Autres tâches

D'autres tâches peuvent être identifiées, telles que :

- 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.
- surveillance et traitement des départs de feu ;
- surveillance des portes donnant sur la voie ;
- etc.

Chapitre 5 - Management de la sécurité

Article 501 – 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.

Article 502 – Certification du conducteur

502.1. - Certification du conducteur

Le conducteur 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*.
- détenteur d'une attestation complémentaire valide pour la section de ligne empruntée conformément aux dispositions de [l'arrêté du 6 août 2010](#). Toutefois, la présence d'un pilote est admise en application de l'article 113 du [décret n° 2019-525](#).

502.2. - Connaissance des spécificités de l'engin moteur

Le conducteur doit connaître les particularités (conduite, dépannage) de l'engin moteur concerné.

Lorsque l'engin moteur est une machine à vapeur chauffée au charbon, il doit en outre être capable 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.

Article 503 - Habilitation des personnels, commis par le détenteur exploitant de matériel historique, à une tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire

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 ferroviaire 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 504 - 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 505 - 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 6 - Dispositions relatives à la sécurité des voyageurs, du personnel et des tiers

Article 601 - 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, prend 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 602 - 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.) sont 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 MD dans les triages, etc.).

FICHE D'IDENTIFICATION

Référentiel	Sécurité des circulations
Référence	RC A 2c n° 4
Version	4
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 d'un réseau su système ferroviaire.

Textes abrogés	Textes interdépendants
RC A 2c n° 4 version 3	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

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