

Protocole d'Accord

entre

LE PACIFIC VAPEUR CLUB et

L'AMICALE DES CHEFS OE TRACTION réseau OUEST

231 G 558

- PROPOS

GENERALITES - Les statuts et le budget de l'AMICALE DES CHEFS DE TRACTION de la SNCF, réseau de l'OUEST, ne prévoient pas et ne permettent pas de remettre la locomotive 231 G 558 et son tender 22 C 367 en état, mais les points 2-4' et 4-12 du protocole d'accord du 4 novembre 1977, établi entre la SNCF et l'AMICALE autorisent cette remise en état.

Conformément au a) de l'article II de son statut, le PACIFIC VAPEUR CLUB propose à l'AMICALE :

- 1°/ de prendre en charge, de réaliser et d'assumer toutes opérations légalement nécessaires pour remettre en état et faire circuler en feu la locomotive 231 G 558 et son tender 22 C 367,
- 2°/ de couvrir les frais relatifs à l'exécution de cette proposition.

Cette intervention est bénévole et le PACIFIC VAPEUR CLUB n'escompte aucun bénéfice susceptible de découler de cette remise en état.

Par les détails et les précisions nécessaires, il convient de définir les intentions entre les parties concernées, et de les situer par l'établissement du protocole d'accord ci-après

PROTOCOLE D'ACCORD
entre l'AMICALE DES CHEFS DE TRACTION de la SNCF réseau OUEST
et le PACIFIC VAPEUR CLUB

Le présent protocole est conclu entre :

l'AMICALE DES CHEFS DE TRACTION de la SNCF, réseau OUEST, association régie par la loi du 1er juillet 1901, déclarée à la préfecture de la Seine (Journal Officiel du 1er mars 1968), dont le siège social est situé 45 rue de Londres 75008 PARIS, dénommée dans la suite du texte _ l'AMICALE¹¹.

d'une part,

et le PACIFIC VAPEUR CLUB, Association régie par la loi du 1er juillet 1901, déclarée à la préfecture de la Seine Maritime (Journal Officiel des 10 et 11 janvier 1983), dont le siège social est situé Hôtel de Ville Sotteville les Rouen 76, dénommée dans la suite du texte le "PVC"

d'autre part.

Il définit les conditions de remise en état, d'utilisation et de Circulation de la locomotive 231 G 558 et de son tender 22 C 367, ainsi que les obligations réciproques de l'AMICALE et du PVC.

1 - PROPRIETE

1.1 - Conformément au paragraphe 1, point 1.1 du protocole d'accord du A novembre 1977 établi entre la SNCF et l'AMICALE, l'AMICALE est propriétaire de la 231 G 558 et du tender 22 C 367.

Les autorisations accordées ci-après au PVC ne remettent pas cette situation en question. L'AMICALE reste propriétaire de la 231 G 558 et du Tender 22 C 367.

1 -ORGANISATION

2.1 - Généralités

Conformément aux prescriptions du paragraphe 2 du protocole SNCF - AMICALE, l'AMICALE autorise le PVC à se charger de l'accomplissement des travaux de remise en état de ,la 231 G 558 et du tender 22 C 367.

Obligation est faite au PVC de se conformer aux règles légales _et techniques imposées par cette entreprise.

2.2 - Expertise

Afin de déterminer la nature et l'ampleur des travaux à envisager, une expertise de la 231 G 558 et du tender 22 C 367 est à effectuer.

Cette expertise doit concerner les trois parties principales de la locomotive :

- la chaudière
- le mécanisme
- le véhicule

L'expertise doit être réalisée par une personne compétente et qualifiée.

2.3 - Travaux

Tes travaux nécessaires à la remise en état de la locomotive et de son tender sont organisés, mis en oeuvre et accomplis à la diligence et à la charge du PVC.

Le PVC s'engage à fournir à l'AMICALE, sur sa demande, toute information sur la nature des travaux entrepris ainsi que de l'état d'avancement de ces travaux.

2.4 - Financement

L'accomplissement des travaux est subordonné pour une part aux dépenses que leur réalisation exige de faire.

Le capital détenu par le PVC détermine la possibilité de les entreprendre. En conséquence, le PUC s'oblige à détenir un budget suffisant avant d'engager toute opération et dégage toute responsabilité financière de l'AMICALE.

2.5 - Calendrier

En plus du financement, l'avancement des travaux est d'autre part subordonné à la disponibilité des membres bénévoles du PUC qui font le travail.

Par ailleurs, l'approvisionnement de la fourniture des matières nécessaires à la réfection de certains organes ne permettent pas d'établir de calendrier précis et rigoureux.

Pour toutes ces raisons, le PUC n'est pas tenu de terminer l'entreprise de remise en état de la locomotive dans un délai fixe. Il s'engage néanmoins à mener cette tâche à terme dans un délai raisonnable, compte tenu des considérations qui précèdent.

L'autorisation de débiter les travaux a été donnée par une lettre du 17 septembre 1984 (jointe en annexe 1).

2.6 - Qualification - Assurance

2.61 - Les membres bénévoles du PVC effectuant les travaux de remise en état de la locomotive et de son tender sont nommément désignés.

Ce sont des agents de la SNCF, retraités ou en activité, pour la majorité membres du Conseil du PVC encadrant quelques étrangers à la SNCF. Tous possèdent les connaissances et la compétence nécessaires à accomplir cette tâche.

2.62 - Tous ces membres sont couverts par les clauses d'une assurance spéciale, dégageant la responsabilité de la SNCF et de l'AMICALE en cas d'accident.

i

v. TRAVAUX

3.1 - Chaudière

Les travaux à effectuer sur la chaudière sont à réaliser conformément aux règles de l'art, (décret du 2 avril 1926 régissant le fonctionnement des appareils à vapeur), afin d'aboutir au timbrage.

/

Le PVC est chargé de provoquer et d'assumer toutes les opérations administratives, légales et financières, relatives au retimbrage de la 231 G 558.

En application du point 2.4, du protocole SNCF - AMICALE, l'AMICALE, le PVC, la SNCF et l'Administration des MINES sont concernés par le retimbrage de la chaudière.

3.2 - Mécanisme

Les travaux concernent les ensembles piston-cylindre, l'embiellage et la distribution.

Le mécanisme moteur HP et BP doit être remis en état de fonctionnement selon les normes techniques définies par la SNCF.

3.3 - Véhicule

Les travaux concernent le châssis, les essieux, les boîtes d'essieux la suspension et les organes de timonerie de frein.

La remise en état doit être effectuée conformément aux règles de sécurité (essieux) et aux normes techniques définies par la SNCF.

3.4 - Divers

Devront faire l'objet d'examen, visite, réparation ou remise en état, chacun des appareils ou ensemble d'appareils suivants :

- Appareil d'indication et enregistrement de vitesse, et position des signaux,
- Appareils d'alimentation en eau de la chaudière

- Appareils de production et stockage d'air comprimé
- Organes de commande de frein
- Organes de choc et d'attelage
- Sablières, éclairage, signalisation
- Tôles enveloppes, peinture etc...

selon les critères en vigueur à la SNCF.

3.5 - Tender

Comme pour la locomotive, les organes de roulement (essieux, boîtes d'essieux), doivent être remplacés en conformité avec les normes techniques définies par la SNCF.

La suspension, les organes de frein, la caisse à eau, le châssis, feront l'objet d'une remise en état satisfaisante, pour une utilisation normale.

4 - ENTRETIEN

4.1 - Entretien courant

Comme pour tous les engins moteurs actuellement en service à la SNCF, un carnet de bord doit être créé pour recevoir les mentions relatives aux anomalies ou avaries constatées.

Les travaux d'entretien courant doivent faire l'objet d'opérations organisées pour être accomplis par les membres bénévoles désignés au point **2.61**, sous le contrôle d'un spécialiste défini "responsable réparation" pour la durée de l'intervention.

4.2 - Entretien périodique

Les opérations systématiques prévisibles (hivernage, lavage, VPP, VOR, réglages et contrôles divers, etc...) doivent être l'application des prescriptions définies par une Consigne régionale S 7 A, actuellement en cours d'élaboration par la SNCF.

Les travaux que nécessitent ces interventions sont effectués par les membres bénévoles cités au point 2.61 ou par un membre ou une équipe plus spécialisés de la SNCF.

Le PVC assure le règlement des frais engagés par toutes ces opérations.

5 - APPROVISIONNEMENT

5.1 - Achat - Stockage

Pour l'application des paragraphes 3.1 et 3.3, ainsi que pour l'application des clauses du paragraphe 4.12 du protocole SNCF-AMICALE, le PVC est chargé de l'achat du charbon, des briquettes, des huiles de graissage, du TIA et tous ingrédients nécessaires au fonctionnement normal de la 231 G 558, et se mettent en relation avec des fournisseurs compétents.

Le lieu et les moyens de stockage sont également à la charge du PVC.

5.2 - Chargement

Le PVC prend à sa charge et assume les opérations de chargements et approvisionnements du tender 22 C 367, en les faisant effectuer par des membres désignés.

6- UTILISATION DE LA 231 G 558

6.1 - Nature des utilisations

6.11 - Réparation - acheminement froide ou en feu du lieu de remisage au lieu d'intervention.

f 6.12 - Présentation - Exposition - acheminement froide ou en feu du lieu de remisage au lieu de présentation

6.13 - Remorque de trains spéciaux

6.14 - Participation cinématographique...etc ...

6.2 - Organismes de sorties

Peuvent organiser des sorties évoquées au point 6.1 :

- 1 'AMICALE, à l'usage de ses adhérents (points 6.12 - 6.13)
- la SNCF, conformément au paragraphe 4 du protocole SNCF - AMICALE
- le PVC, pour ses membres, pour d'autres associations et pour les points 6.11 et 6.14

6.3 - Conditions d'utilisation

Pour l'application des paragraphes 3 et 4 du protocole SNCF - AMICALE 1 'AMICALE, conformément aux points 7.1 et 7.2 ci-après, autorise le PVC à assumer l'exécution des sorties organisées avec la 231 G 558.

Dans le cas où 1 'AMICALE est organisatrice de la sortie, le PVC fait l'avance des frais réellement encourus, sous réserve de remboursement. (application du point 4 de l'article IX des statuts du PVC).

○

6.4 - Accords

6.41 - Dans la situation actuelle, et conformément au point 2.5 du protocole SNCF - AMICALE, la 231 G 558 est stationnée au dépôt de Sotteville.

Pour chacune des sorties de la machine, le PVC doit demander l'autorisation à 1 'AMICALE en utilisant l'imprimé dont un modèle est joint en Annexe 2.

6.42 - Dans un futur qui reste à déterminer, le stationnement de la machine peut être envisagé au MUSEE HAVRAIS DES TRANSPORTS MARITIMES ET TERRESTRES sur le port du HAVRE. Ce point fait l'objet d'une convention entre l'AMICALE, le MUSEE HAVRAIS et le PVC.

Dans ce second cas, en plus de l'autorisation de sortie à demander à l'AMICALE, un programme si possible annuel doit être établi entre le MUSEE HAVRAIS et le PVC. L'information de sortie doit être donnée avec un délai suffisant pour que chaque partie puisse prendre ses dispositions en conséquence. Cet aspect implique de créer des conventions réciproques pour rendre toute manifestation pratiquement réalisable.

Il est convenu, entre le MUSEE HAVRAIS et le PVC (réunion du 9 novembre 1983 à PARIS St LAZARE), une possibilité d'utilisation de la 231 G 558 par le PVC, pour un total annuel de 65 jours.

L'éventuel reliquat de ce temps n'est pas reductible sur l'exercice de l'année suivante.

Les durées d'immobilisation de la machine, pour réparation, ne sont pas à déduire du temps imparti au PVC.

7 - CONDUITE - ACCOMPAGNEMENT

7.1 - Personnel de conduite

Dans le cadre de l'application du paragraphe 6.13 du protocole SNCF - AMICALE, l'AMICALE confie au PVC l'affectation de la conduite et l'autorise à assumer les obligations stipulées par les termes de ce protocole.

Le PVC est garant de la compétence des agents à utiliser dans cette fonction.

7.2 - Qualification de l'effectif conduite

Indépendamment du respect des règlements relatifs à la sécurité des circulations, la conduite proprement dite de la locomotive 231 G 558 requiert une connaissance technique et une pratique du métier très spécifiques.

Les caractéristiques technologiques de cette machine nécessitent une maîtrise particulière qui ne s'improvise pas. De plus, malgré l'euphorie et l'engouement susceptibles de résulter d'une utilisation possible, il demeure évident qu'il ne s'agit pas d'un jouet. En conséquence, son maniement ne peut être abandonné à des inspirations ou vocations soudaines sans risque d'avarie et détérioration, tant sur le plan du comportement de la mécanique que de la conduite du feu, l'alimentation en eau de la chaudière et la production de vapeur.

Conscient de l'importance de toutes ces raisons, et conformément aux termes du paragraphe 4.13 du protocole SNCF - AMICALE, le PVC a sollicité de se voir attribuer la charge d'assumer toutes ces responsabilités par l'utilisation, de mécaniciens et chauffeurs chevronnés (membres du PVC).

7.3 - Effectif conduite

Les agents de conduite sont nommément désignés.

Ils sont détenteurs des autorisations, connaissances et aptitudes requises par la SNCF pour la conduite des trains, des locomotives à vapeur et en particulier l'utilisation des "Pacific".

Ils remplissent toutes les conditions exigées par la SNCF.

7.4 - CTRA d'accompagnement

Hors de la notion de pilotage éventuel, chaque sortie de la 231 G 558 froide ou en feu doit toujours être accompagnée par un CTRA qualifié, membre de l'AMICALE ou, par un CTRA qualifié et un membre de l'AMICALE.

Par sa présence, cet agent doit superviser toute l'action engagée.

II doit encadrer les opérations comprenant l'allumage, la préparation la conduite, les stationnements, le jet de feu et le remisage, avec toutes les obligations que la machine et la sécurité exigent.

L'AMICALE confirme la rigueur de toutes ces obligations. 8

8 - ACCES SUR LA MACHINE

8.1 - Membres autorisés

En application du point 2.6 du protocole SNCF - AMICALE, les membres de l'AMICALE des CTRA conservent l'intégralité de leur droit d'accès permanent à la 231 G 558.

Pour faciliter leur action de remise en état et d'entretien, les membres du Conseil d'Administration du PVC bénéficient du droit identique, en se conformant aux mêmes règles de sécurité.

x

8.2 - Moments d'accès à la plateforme

8.21 - En stationnement - froide ou en feu, au remisage ou sur un lieu de présentation, l'accès sur la machine est libre et permanent pour les membres autorisés désignés au point 8.1.

8.22 - En ligne- HLP ou en tête d'un train, l'exiguïté de la plateforme restreint obligatoirement le nombre de personnes à admettre. Outre les personnes visées au point 7.4, le mécanicien et le chauffeur, 1 ou 2 passagers pourront être admis sous l'abri durant le parcours (place pour que le chauffeur puisse travailler et sécurité des personnes).

8.3 - Conditions d'accès

Pour l'application du point 8.22, il est nécessaire que l'Association organisatrice délivre des autorisations spéciales aux personnes qu'elle fera bénéficier d'un voyage sur la machine. Chaque autorisation n'est valable - que pour une portion du parcours et cette portion doit être mentionnée sur l'autorisation.

9 - DISPOSITIONS DIVERSES

9.1 - Sécurité

Pour assurer toutes les mesures de précaution contre les accidents le PVC doit mettre en place les accessoires nécessaires à l'accès sur la machine, lors de chaque présentation qu'il assure.

Une boîte de secours est placée dans le coffre du tender.

Après remise en état et en plus de l'entretien, il est nécessaire de nettoyer et astiquer la 231 G 558 et son tender.

Ces tâches sont à accomplir par des membres bénévoles (AMICALE, PVC, MUSEE HAVRAIS).

Il est exclu que la 231 G 558 et son tender puissent recevoir, même momentanément, la moindre modification ou inscription. Le PVC se porte garant de la préservation de l'intégrité de la machine et de son tender.

Pour chaque sortie de la machine, le PVC s'engage à mettre en évidence une affichette supportant le texte suivant :

"La locomotive 231 G 558 et le tender 22 C 367 sont la propriété de l'AMICALE des Chefs de Traction réseau OUEST - La remise en état et l'entretien sont assurés par le Pacific Vapeur Club".

9.3 - Rentabilité : Gestion

En application du point 4 de l'article IX des statuts du PVC, les premières recettes sont destinées à couvrir les frais de remise en état de la 231 G 558 et de son tender.

La rentabilisation des sorties doit servir à couvrir les frais d'entretien et l'achat de combustible.

9.4 - Classement Monument historique

Par un arrêté ministériel du 8 juin 1984, le Ministère de la Culture a classé la 231 G 558 et le tender 22 C 367 "Monument historique" au titre de mobilier.

Ce classement est susceptible d'être assorti d'une subvention.

Dans le cas d'une telle attribution, la totalité de la somme est destinée à la remise en état de la machine et de son tender.

Dans J.e cas où l'utilisateur est le PVC t

9.51 - Les conséquences de la perte ou des avariée de la locomotive 231 G 558 et de son tender 22 C 367 sont à la charge du PVC qui renonce a tout recoure de ce chef contre l'AMICALE.

9.52 - Du fait, ou a l'occasion du stationnaient, de la présentation ou de la circulation de la locomotive 231 G 558 et de son tender 22 C 367 par le PVC, visés respectivement aux points 6.11, 6.12, 6.13 et 6.14, les conséquences pécuniaires des accidents et dommages dont pourraient être victimes des visiteurs, adhérents ou non du PVC, sont à la charge du PVC.

. ri: II en est également ainsi pour les accidents et dommages dont pourraient être victimes les agents chargée de la présentation ou de la circulation du matériel.

L'AMICALE renonce, en conséquence, à tout recours contre le PVC ou ses adhérents et s'engage à les garantir contre toute action ou réclamation qui pourrait être dirigée contre eux à l'occasion d'accidents ou dommages faisant l'objet du présent paragraphe.

10 - DUREL DE VALIDITE UES OBLIGATION!) RECIPROQUES

Les obligations réciproques de l'AMICALE et du PVC, faisant l'objet des chapitres 1 à 9 du présent protocole, et faisant également référence aux termes du protocole d'accord établi entre la SNCF et l'AMICALE, sont valables durant une période de 10 années courant a compter de la date de signature.

La reconduction du protocole fera alors l'objet d'un nouvel accord AMICALL - l'1/1.


e/f Ab

POUR l'AMICALE DES CIRA

Pour le PVC

Le président


G. H. G. P. T.



, '{ < ' « ' .. - ' , > r . .

231 G 558 - SORTIE DE LA MACHINE

LE PACIFIC VAPEUR CLUB

à

AMICALE DES CHEFS DE TRACTION

Sotteville le

Le PACIFIC VAPEUR CLUB demande l'autorisation de sortir (en feu) (1), (froide) (1)
la 231 G 558 et son tender, dans les conditions suivantes :

- Date de sortie
- Date de retour
- Destination
- Nature :
- Organisateur
- Personnel de conduite ou d'accompagnement :

CTRA : Mr.
MECRU : Mr.
CFRU : Mr.
Mr.

Observations - Particularité :

Le Président du PVC

AMICALE DES CHEFS DE TRACTION

à

PACIFIC VAPEUR CLUB
Paris, le

L'AMICALE DES CHEFS DE TRACTION

- Autorise (1)
- N'autorise pas (1) pour le motif suivant

le PACIFIC VAPEUR CLUB à sortir la 231 G 558 et son tender dans les conditions
précisées ci-dessus (1) ci-dessous (1)

Observations - Particularités

Le Représentant Amicale