

Référentiel Infrastructure

*Directive
Règlement S 7 B*

Équipement des trains en personnel

Édition du 30 décembre 2005

Version 1

Applicable à partir du 10 12 2006

IN 1671

Émetteur : Direction Déléguée Système d'Exploitation et Sécurité



COPIE

Sommaire

| | |
|--|----------|
| PRÉAMBULE / NOTE PÉDAGOGIQUE..... | 1 |
| Article 1. Objet | 2 |
| Article 2. Terminologie..... | 2 |
| CHAPITRE 1 ÉQUIPEMENT EN PERSONNEL DES TRAINS..... | 3 |
| Article 101. Principe..... | 3 |
| Article 102. Equipement en personnel du ou des postes de conduite | 4 |
| Article 103. Equipement en personnel des trains..... | 4 |
| CHAPITRE 2 DÉRANGEMENT DE SYSTÈMES DE SÉCURITÉ | 6 |
| Article 201. Règles communes | 6 |
| Article 202. Déangement du dispositif de veille automatique..... | 7 |
| Article 203. Déangement de la radio sol-train..... | 8 |
| Article 204. Déangement des moyens de surveillance du service voyageurs et de commande de fermeture des portes..... | 10 |
| Article 205. Déangement de l'interphonie liée au signal d'alarme ou de la sonorisation des espaces voyageurs | 11 |

COPIE

Préambule / Note pédagogique

Origine de la création ou de la modification du texte

Cette nouvelle édition est motivée par la nécessité de rendre le texte plus explicite, remplacer des documents temporaires et de prendre en compte de nouveaux dispositifs.

Objectifs du texte

Décrire les dispositions relatives à l'équipement en personnel des trains. Ce règlement décrit également les mesures à prendre en cas de non fonctionnement de certains dispositifs de sécurité.

Utilisateurs

Les rédacteurs des textes applicatifs.

Article 1. Objet

Le présent règlement a pour objet de fixer vis à vis de la sécurité des circulations et des voyageurs :

- les dispositions relatives à l'équipement minimal des trains en personnel ;
- les dispositions à prendre lorsqu'un des dispositifs de sécurité suivants ne fonctionne plus : veille automatique, radio sol-train, commande des portes d'accès voyageurs, moyens de surveillance du service voyageurs, interphonie liée au signal d'alarme et sonorisation des compartiments voyageurs.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux manœuvres (règlement S 8 A ; IN 1683) ;
- aux évolutions dans les cas prévus (règlement S 8B ; IN 1685).

La responsabilité du respect de cette directive incombe aux Entreprises Ferroviaires. En particulier celles-ci doivent mettre en place les moyens en matériel et personnel nécessaires à sa mise en œuvre.

Article 2. Terminologie

Correspondant de l'EF ou du GI : représentant désigné par l'Entreprise Ferroviaire ou le Gérant de l'Infrastructure assurant les relations opérationnelles, le suivi du personnel des trains et du matériel avec le service du Gérant de l'Infrastructure. Il répond de l'affectation des engins moteurs sur les trains, de leur suivi, notamment lorsqu'un système faisant l'objet de la présente directive est isolé ou en dérangement, et des conditions de réutilisation permettant leur acheminement vers un centre de maintenance.

BTS : Base Transceiver Station ; station de radio utilisée pour les communications GSM d'une portée de 1,5 à 6 kilomètres.

Chapitre 1 Equipement en personnel des trains

Article 101. Principe

L'équipement en personnel des trains doit permettre :

- d'assurer la conduite du train ;
- de contribuer à la sécurité des circulations en cas de défaillance du conducteur, de danger sur la voie (obstacle) et de nécessité d'immobilisation du train ;
- de contribuer à la sécurité des voyageurs lors des dessertes et en ligne.

Il dépend de la nature du train, de l'équipement des postes de conduite et des caractéristiques de la ligne.

Les équipements des postes de conduite à prendre en compte sont la veille automatique, la radio sol-train, la commande des portes d'accès voyageurs, les moyens de surveillance du service voyageurs, l'interphonie liée au signal d'alarme et la sonorisation des compartiments voyageurs.

Les caractéristiques de la ligne à prendre en compte sont le nombre de voies de la ligne, les déclivités, l'équipement en radio sol-train et les moyens de surveillance du service voyageurs.

L'équipement en personnel du ou des postes de conduite est réalisé pour assurer la sécurité des circulations en cas de défaillance du conducteur, l'équipement en personnel du train dépend des lignes empruntées et de la nature du train.

En conception, ne sont considérés équipés de la radio sol-train que les engins disposant de la fonctionnalité « alarme VACMA ». Par dérogation, les engins en service à ce jour et non munis de l' « alarme VACMA » sont autorisés à circuler sans dépasser 80 km/h en l'absence d'agent d'accompagnement. Cette dérogation prend fin à tout remplacement ou modification de la radio sol-train ou de la VACMA.

Article 102. Equipement en personnel du ou des postes de conduite

102.1 Poste de conduite en service équipé de la veille automatique

L'équipement en personnel des postes de conduite est constitué du seul conducteur.

102.2 Poste de conduite en service non équipé de la veille automatique

En tête du train ou pousse non attelée

Un agent d'accompagnement assiste le conducteur.

Cet agent est chargé, en cas de défaillance du conducteur, d'arrêter le train.

Pendant la marche du train, il se tient dans le poste de conduite ou, s'il existe, dans le compartiment fourgon ou voyageurs contigu d'où il peut directement accéder au poste de conduite.

En cas d'incident, pour un train se rendant, avec éventuellement une partie des véhicules, à la gare en avant puis revenant vers la 2^{ème} partie, le conducteur peut être seul.

Autres cas, le poste de conduite étant en service

L'équipement en personnel est constitué du seul conducteur.

Article 103. Equipement en personnel des trains

Cet article indique les seuls cas où la présence d'un agent d'accompagnement est exigée.

103.1 Principe

L'équipement des postes de conduite étant réalisé, la présence d'un agent d'accompagnement est exigée pour assurer **la protection des obstacles, l'immobilisation du train sur les lignes à fortes pentes et la sécurité des voyageurs** lorsque le conducteur ne peut les assurer seul.

103.2 Règles communes

Lorsque la présence d'un agent d'accompagnement est exigée, cet agent peut occuper une place quelconque dans le train.

Cette fonction peut être assurée par le conducteur d'un engin moteur autre que celui de tête : double traction, jumelage d'autorails, pousse attelée.

En cas d'incident, pour un train se rendant, avec éventuellement une partie des véhicules, à la gare en avant puis revenant vers la 2^{ème} partie, le conducteur peut être seul.

103.3 Cas où la présence d'un agent d'accompagnement est exigée

La présence d'un agent d'accompagnement est exigée lorsqu'une des conditions suivantes au moins est réalisée :

le train transporte des voyageurs

sauf si le conducteur d'un tel train peut assurer depuis son poste de conduite la surveillance du service voyageurs, la commande des portes, la communication par l'interphonie liée au signal d'alarme et la sonorisation des compartiments voyageurs ;

le train circule sur une ligne à plusieurs voies sans radio sol train ;

le train circule sur une ligne désignée à fortes pentes

sauf si le train est une machine HLP ou est composé d'éléments automoteurs ou s'il existe une mention contraire portée au L.M.Tr. justifiée par la présence de la liaison radio sol train et d'une organisation au sol spécifique pour assurer l'immobilisation des trains.

103.4 Particularité de la circulation sur les lignes à une seule voie.

Les règles concernant les lignes à une seule voie déduites du paragraphe précédent restent applicables :

- sur le tronc commun, dont la longueur n'excède pas 10 kilomètres, avec une autre ligne à plusieurs voies ;
- sur une ligne à une seule voie contiguë à une ou plusieurs lignes sur un parcours n'excédant pas 10 kilomètres ;
- sur une ligne à une seule voie comportant des parties à plusieurs voies dont les longueurs cumulées ne dépassent pas 10 kilomètres entre des établissements distants d'au moins 50 kilomètres.

Chapitre 2 Dérangement de systèmes de sécurité

Article 201. Règles communes

Lorsque le dérangement d'un système de sécurité a, ou peut avoir, des conséquences sur les circulations, le conducteur doit aviser immédiatement le Régulateur ou l'agent-circulation. Il doit aussi transmettre, ou à défaut faire transmettre par le Régulateur ou l'agent-circulation, l'avis de dérangement au correspondant de l'EF ou du GI.

Le conducteur ou le correspondant de l'EF ou du GI doit remédier à l'anomalie.

Ensuite dans le cas où des mesures prises ont, ou peuvent avoir, des conséquences sur les circulations, le correspondant de l'EF ou du GI ou le conducteur doit aviser le régulateur ou l'agent-circulation.

Utilisation ultérieure des engins moteurs

En cas de dysfonctionnement de la veille automatique ou de la radio sol-train, l'utilisation ultérieure de l'engin moteur est définie par l'IN 1384.

Le présent règlement fixe des modalités applicables en cas de défaillance des autres systèmes de sécurité dont il traite.

Engins moteurs en sortie d'un centre de maintenance

Un engin moteur ne peut pas être mis à disposition des utilisateurs par un centre de maintenance si ses systèmes de sécurité ne sont pas en état de fonctionnement.

Dans le cas particulier où l'engin avarié n'est pas affecté à ce centre de maintenance et que ce dernier ne peut assurer la remise en état du ou des systèmes concernés, l'engin doit être acheminé comme véhicule vers le centre de maintenance auquel il appartient.

Toutefois cet acheminement peut être prévu en service :

- si la conduite est assurée depuis un autre poste de conduite dont les systèmes fonctionnent ;
- avec le poste de conduite dont :
 - la radio sol-train est isolée, si la ligne à parcourir ne comporte pas les équipements au sol correspondants ;
 - la veille automatique est isolée si le conducteur est assisté dans les conditions prévues au chapitre 1.

Article 202. Dérangement du dispositif de veille automatique

202.1 Incident au cours de la préparation du train

Le conducteur applique ses documents techniques.

S'il n'a pu remédier au dérangement, il avise le **correspondant de l'EF ou du GI**, à défaut le Régulateur ou l'agent-circulation et se conforme à ses instructions.

Le **correspondant de l'EF ou du GI**, à défaut le Régulateur ou l'agent-circulation s'efforce de remplacer ou faire remplacer l'engin moteur, à défaut met ou fait mettre en place un agent d'accompagnement. Exceptionnellement, il peut autoriser par écrit ou par dépêche le conducteur à circuler sans veille automatique dans les conditions prévues par le présent règlement.

202.2 Incident en ligne

Lorsqu'un conducteur constate un dérangement du dispositif de veille automatique, il doit provoquer l'arrêt du train si le dérangement ne l'a pas lui-même entraîné, et appliquer ses documents techniques.

S'il a pu remédier au dérangement ou en l'absence d'anomalie, il doit procéder à un essai de la veille automatique à l'arrêt.

Si l'essai de la veille automatique est satisfaisant, le conducteur reprend sa marche avec la veille automatique en service.

Dans le cas contraire le conducteur l'isole avant de reprendre sa marche. Il opère de même après un second dérangement de la veille automatique.

Dans tous les cas le conducteur avise le Régulateur ou l'agent-circulation.

202.3 Dispositions à prendre après isolement de la veille automatique

Un agent pouvant exercer la fonction d'agent d'accompagnement est présent dans le train et peut assister le conducteur ; ce dernier, ainsi assisté, reprend sa marche.

A défaut d'agent pouvant assister le conducteur, celui-ci reprend sa marche en appliquant les règles de l'arrêt accidentel puis sans dépasser la vitesse de :

- 70 km/h, si le train est autorisé à circuler à une vitesse au moins égale à celle des trains MA 100 ;
- 50 km/h, dans les autres cas.

Le conducteur continue ainsi sa marche jusqu'à un point indiqué par le Régulateur ou l'agent circulation.

Ce point se situe au plus tard au terminus du train en cours (même numéro de train, y compris les éventuels numéros à double parité).

Ce point doit être choisi pour permettre le remplacement de l'engin moteur ou la mise en place d'un agent assistant le conducteur.

Article 203. Dérangement de la radio sol-train

203.1 Principe

Le dérangement de la radio sol-train provient soit des installations au sol soit des équipements embarqués. Les mesures à prendre dépendent de la nature du dérangement.

Ces mesures consistent en la remise en état ou le remplacement de l'engin moteur, la mise en place d'agents d'accompagnements éventuellement munis d'agrès pour la couverture des obstacles et l'abaissement de la vitesse des circulations concernées. Cela peut être aussi la remise en état des installations fixes.

La radio sol-train étant nécessaire pour les circulations concernées, leur équipement en personnel est réalisé en conséquence.

En cas de dérangement de la radio sol-train sur les lignes équipées, les mesures à prendre sont celles indiquées dans l'un des trois items suivants :

- rétablissement des fonctions de la radio sol-train, qui permet de circuler normalement ;
- mise en place d'un agent d'accompagnement, ayant à sa disposition des torches à flamme rouge. **La présence de 2 agents et des torches à flamme rouge permet de circuler sans radio à une vitesse ne dépassant pas 160 km/h** (160 ou 170 km/h sur LGV);
- restriction de vitesse à 70 km/h s'il n'a pas été mis en place un agent d'accompagnement muni si nécessaire de torches à flamme rouge.

Sur les Lignes à Grande Vitesse cette restriction peut être portée à 160 km/h ou 170 km/h pour tenir compte de la présence de commutateurs de blocage commandant en un seul point l'arrêt des trains sur toutes les voies.

203.2 Détection de l'origine du dérangement

Le dérangement est détecté soit par un mainteneur, soit par un conducteur.

Le mainteneur détecte les défauts des installations au sol par ses dispositifs de surveillance.

Le conducteur détecte les défauts provenant des installations au sol ou des équipements embarqués lors de leur utilisation.

Lorsque le dérangement est détecté lors de la préparation du train, le conducteur avise le correspondant de l'EF ou du GI, à défaut le Régulateur ou l'agent-circulation et se conforme à ses instructions.

Lorsque le dérangement est détecté en cours de route, le conducteur poursuit sa marche sur 50 kilomètres ou 15 kilomètres dans le secteur de la banlieue de Paris, afin de garantir l'entrée dans un autre canton radio ou dans la zone de couverture d'une autre BTS.

Si la liaison radio est rétablie, il doit aviser le Régulateur ou l'agent-circulation du dérangement.

Si à l'issue de ce parcours le dérangement persiste, le conducteur doit provoquer l'arrêt du train près d'un téléphone de voie s'il en existe et en dehors d'un tunnel, d'un viaduc ou d'un ouvrage assimilé. En banlieue parisienne, pour les trains transportant des voyageurs, le conducteur doit arrêter le train à quai. Puis il applique ses documents techniques.

Si la liaison radio n'a pu être rétablie, il doit aviser le Régulateur ou l'agent-circulation et se conformer à ses instructions.

203.3 Le dérangement affecte les installations au sol

Mesures à prendre par le Régulateur ou l'agent-circulation

Le Régulateur ou l'agent-circulation doit, dans toute la mesure du possible, faire mettre en place un agent d'accompagnement muni si nécessaire de torches à flamme rouge sur les trains où le conducteur est seul. En outre il prescrit ou fait prescrire aux conducteurs, par dépêche, une limitation de vitesse à 160 km/h (160 ou 170 km/h sur LGV) pour les trains dont la vitesse limite, sur la section concernée, est supérieure à 160 km/h.

En l'absence d'agent d'accompagnement, le Régulateur ou l'agent-circulation prescrit ou fait prescrire aux conducteurs par dépêche, une limitation de vitesse à 70 km/h sur la section concernée, 160 ou 170 km/h sur une Ligne à Grande Vitesse.

Sur LGV, la limitation de vitesse peut être donnée à l'aide de la signalisation de cabine ; le Régulateur ou l'agent-circulation avise les conducteurs de la limitation de vitesse et de son motif.

Dans tous les cas, le Régulateur ou l'agent-circulation doit aviser rapidement le service de maintenance des installations qui doit remettre en état les installations fixes dans les plus brefs délais.

203.4 Le dérangement affecte les équipements embarqués

Mesures à prendre par le conducteur

Le conducteur doit appliquer ses documents techniques.

Si le dérangement persiste le conducteur avise le correspondant de l'EF ou du GI, à défaut le Régulateur ou l'agent-circulation et se conforme à ses instructions.

Mesures à prendre par le correspondant de l'EF ou du GI ou par le Régulateur ou l'agent-circulation

Les mesures à prendre sont celles indiquées dans l'un des items suivants :

- remplacer ou faire remplacer le matériel défectueux ;
- doter ou faire doter le conducteur de radio sol-train portable ;
- mettre ou faire mettre en place, quand le conducteur est seul, un agent d'accompagnement muni si nécessaire de torches à flamme rouge, et limiter la circulation à une vitesse ne pouvant dépasser 160 km/h sur les lignes équipées de la radio sol-train (160 ou 170 km/h sur LGV); la fourniture de cet agent est à la charge des entreprises ferroviaires ;

- en l'absence d'agent d'accompagnement disposant de torches à flamme rouge, autoriser la circulation à une vitesse limite ne pouvant dépasser 70 km/h sur les lignes équipées de la radio sol-train, 160 ou 170 km/h sur les Lignes à Grande Vitesse.

Dans les 2 derniers cas :

- **si l'anomalie a été constatée avant le départ** de la gare d'origine ou lors des relais d'engins moteurs, un seul train permettant un retour direct vers un centre de maintenance est autorisé,
- **si l'anomalie a été constatée en cours de route**, le seul train en cours jusqu'au terminus est autorisé.

Article 204. Dérangement des moyens de surveillance du service voyageurs et de commande de fermeture des portes

Les dispositions de cet article sont applicables lorsque le conducteur assure le service voyageurs et que les moyens de surveillance de ce service ou la commande des portes sont défaillants.

204.1 Principe

Le dérangement de ces dispositifs provient soit du sol soit du bord et les mesures à prendre dépendent de la nature du dérangement. Elles consistent principalement à mettre en place un agent d'accompagnement, pour assurer ou aider le conducteur à assurer le service voyageurs, ou à limiter le parcours avec des voyageurs.

En cas de desserte exceptionnelle d'établissements par des voies où le conducteur ne dispose pas de moyens de surveillance ou bien si ces moyens ne correspondent pas à la composition de son train, le conducteur assure le service voyageurs dans les conditions décrites au point « Si le dérangement provient des installations au sol ».

204.2 Dérangement affectant les moyens de surveillance du service voyageurs ou absence de ces moyens

Si le dérangement provient des installations au sol, le conducteur avise le Régulateur ou l'agent-circulation.

Pour assurer le service voyageurs, le conducteur doit observer directement son train au besoin en se faisant aider par tout autre agent (agent d'accompagnement, agent sédentaire chargé du service voyageur en gare, autre conducteur).

A défaut, le conducteur attend 5 secondes après la fermeture des portes avant de se mettre en marche.

Si le dérangement provient des équipements embarqués le conducteur doit appliquer ses documents techniques. Dans le cas où il ne peut pas remédier à l'anomalie, il prend ou fait prendre les mesures suivantes :

- aviser le Régulateur ou l'agent-circulation ;
- faire surveiller le service voyageurs par un agent d'accompagnement ; celui-ci commande la fermeture des portes ou indique au conducteur quand les fermer.

S'il n'y a pas d'agent d'accompagnement disponible, le correspondant de l'EF ou du GI ou à défaut le Régulateur ou l'agent-circulation peut autoriser le train à poursuivre sa marche jusqu'à un arrêt normal où un transbordement sera effectué, à défaut jusqu'au terminus.

Utilisation ultérieure de l'engin moteur : dans tous les cas, s'il n'est pas possible de remédier à l'anomalie, la présence d'un agent d'accompagnement est obligatoire pour les trains transportant des voyageurs.

204.3 Dérangement dans la commande de fermeture des portes

Le conducteur doit aviser le Régulateur ou l'agent-circulation et appliquer ses documents techniques.

S'il ne peut pas remédier à l'anomalie, il doit aviser le correspondant de l'EF ou du GI.

Si le conducteur peut fermer les portes et a l'assurance que celles-ci resteront bloquées en marche, il est autorisé à repartir et à poursuivre sa marche jusqu'au terminus dans ces conditions.

Dans le cas contraire, le correspondant de l'EF ou du GI, à défaut le Régulateur ou l'agent-circulation, doit faire mettre en place un agent d'accompagnement si cet agent peut commander la fermeture des portes.

En l'absence d'agent d'accompagnement, le conducteur, d'entente avec le Régulateur ou l'agent-circulation, doit faire descendre les voyageurs au premier quai où ils pourront être transbordés. Si l'anomalie se produit à quai, le transbordement doit être immédiat sauf exception motivée (dernier train de la journée, convergence vers une ligne à la fréquence de dessertes plus élevée).

Utilisation ultérieure de l'engin moteur : s'il n'est pas possible de remédier à l'anomalie, aucun train transportant des voyageurs ne peut être assuré.

Article 205. Dérangement de l'interphonie liée au signal d'alarme ou de la sonorisation des espaces voyageurs

Les dispositions de cet article sont applicables lorsque le conducteur est le seul agent des trains à bord d'un train transportant des voyageurs et que l'interphonie ou la sonorisation sont défaillantes.

205.1 Principe

Le conducteur doit pouvoir être informé par les voyageurs de leur éventuel besoin d'assistance ou des éventuels dangers dans son train. De même, il doit pouvoir communiquer aux voyageurs les éventuelles mesures de sécurité à prendre ou les informations concernant leur train. En cas de défaillance de ces dispositifs, les mesures décrites ci-après permettent de continuer la mission dans certains cas.

205.2 Mesures à prendre

Si l'interphonie liée au signal d'alarme est défaillante et que le conducteur peut être avisé qu'un signal d'alarme est actionné, il est autorisé à poursuivre sa marche jusqu'au terminus.

Dans le cas contraire, le conducteur, d'entente avec le Régulateur ou l'agent-circulation, doit faire évacuer les voyageurs au premier quai où ils pourront être transbordés. Si l'anomalie se produit à quai, le transbordement doit être immédiat. Les mesures ne s'appliquent pas si les voyageurs peuvent prévenir directement le conducteur en cas de problème (exemple : automoteur à une seule caisse avec glace de séparation entre cabine de conduite et salle voyageurs).

Si la sonorisation des espaces voyageurs est défaillante, le conducteur est autorisé à poursuivre sa marche jusqu'au terminus.

Un autre train permettant un retour direct vers un centre de maintenance peut être autorisé dans les mêmes conditions.

205.3 Utilisation ultérieure de l'engin moteur

S'il n'est pas possible de remédier à l'anomalie aucun train transportant des voyageurs ne peut être assuré.

Fiche d'identification

| | |
|--|---|
| <i>Titre</i> | Equipement des trains en personnel |
| <i>Référentiel</i> | Référentiel Infrastructure |
| <i>Nature du texte</i> | Directive |
| <i>Niveau de confidentialité</i> | Ouvert |
| <i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i> | Oui |
| <i>Émetteur</i> | Direction Déléguée Système d'Exploitation et Sécurité - IES T |
| <i>Référence</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i> | IN 1671 Règlement S 7 B |
| <i>Date d'édition</i> | 30 décembre 2005 |
| <i>Version en cours / date</i> | Version 1 du 30/12/2005 |
| <i>Date d'application</i> | Applicable à partir du 10 12 2006 |

Approbation

| <i>Rédacteur</i> | | <i>Vérificateur</i> | | <i>Approbateur</i> | |
|------------------|------------|---------------------|------------|---------------------------------------|------------|
| Alain CROZAT | 23-12-2005 | Christian AREGUI | 23-12-2005 | Frédéric ZANOTTI Directeur Délégué | 30-12-2005 |
| | | | | | |

Texte remplacé

- **IN 1671 (CG Temporaire S 7B n°4) - Equipement en personnel des trains du 01-01-1979**

Textes abrogés

- **IN 1672 (CG Temporaire S 7 B n°4 Annexe 1) - Circulation sur certaines lignes de trains équipés du seul mécanicien du 10-07-1980**
- **IN 1673 (CG S 7B n°7) - Circulation de trains équipés du seul mécanicien sur certaines lignes désignées du 09-09-1988**
- **Toute prescription qui ne serait pas conforme à ce document doit être abrogée ou modifiée**

Textes de référence

- **SAM S 010 (IN 2375), SAM S 301 (IN 2695), SAM C 305 (IN 3232), SAM S 506 (IN 2809), IN 1384, IN1478 et document annexe, IN 1963, IN 2378**

- **Arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national.**

Historique des éditions et des versions

| <i>Edition</i> | <i>Version</i> | <i>Date de version</i> | <i>Date d'application</i> |
|----------------|----------------|------------------------|---------------------------|
| 30/12/2005 | Version 1 | 30/12/2005 | 10/12/2006 |

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

| | |
|---|---|
| <i>Organismes de la direction de l'entreprise</i> | Prédéterminée |
| <i>Régions</i> | IN – INVM – CI – INEX – COGC – INSYS – INCSC – INCSV – PMT – PMT24 - VO – VO2 - RRF – RRF2 – TER – TER2 – TERGU |
| <i>Entités supra régionales</i> | ARS – ZF – ZF2 – GA – GA2 – PI |
| <i>Établissements</i> | EE – EEQS – EE1 – EE10 – EE101 – EE111 – EE112 – EE74 – EE79 – EE13 – EE90 – EE99 – ET – ET99 – ETQP – ETR - MX – MXQS – MXL – MX99 – MA – MAQS – MAMM – MR – MW – SV – SVQS – SV99 |
| <i>Organismes rattachés</i> | R27 – R29 – R38 – R43 – R48 – R50 – R53 – R54 - R59 – FORMIN – FORMVO |
| <i>Collection individuelle</i> | OSB |
| <i>Régions concernées</i> | Toutes. |
| <i>Particularités de distribution</i> | |
| <i>Diffusions externes</i> | DGMT – RFF – STSF – EF certifiées |

Services chargés de la distribution

| | <i>Nom de l'organisme</i> | <i>Coordonnées</i> |
|-----------------------------|-----------------------------|--|
| Distribution initiale | Service général | Répartition, tél. : 30 58 08 Routage, tél. : 30 58 14 |
| Distribution complémentaire | EIMM de St-Pierre-des-Corps | Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97 |

Résumé

Le présent règlement a pour objet de définir :

- les dispositions relatives à l'équipement minimal des trains en personnel ;
- les dispositions à prendre lorsqu'un des dispositifs de sécurité suivants ne fonctionne plus : veille automatique, radio sol-train, commande des portes d'accès voyageurs, moyens de surveillance du service voyageurs, interphonie liée au signal d'alarme et sonorisation des compartiments voyageurs.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux manœuvres (règlement S 8 A ; IN 1683) ;
- aux évolutions dans les cas prévus (règlement S 8B ; IN 1685).

Mesures d'accompagnement

A déterminer par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure.