

INTITULÉ DE LA MATIÈRE	ARTICLE DU PRÉSENT ARRÊTÉ
Les différentes situations où le conducteur doit présumer que son train est déraillé et les dispositions à mettre en œuvre par le conducteur.	
Les conditions d'abaissement du ou des pantographes en cas d'absence de tension d'alimentation de la caténaire.	Article 100
Les dispositions spécifiques aux manœuvres dans chaque site où elles sont exécutées autrement que de manière exceptionnelle.	Article 107
Les cas dans lesquels une étude de faisabilité de la circulation d'un transport exceptionnel n'est pas effectuée. Les modalités relatives à l'élaboration et la diffusion de l'avis relatif aux transports exceptionnels et les dispositions particulières relatives à leur circulation.	Article 108
Les modalités relatives à l'élaboration et la diffusion de l'avis relatif aux réductions de gabarit et des avis concernant les autres modifications temporaires de l'infrastructure à porter à la connaissance des exploitants ferroviaires.	Article 109
Les conditions de mise en œuvre des exigences réglementaires relatives aux incidents de transport de marchandises dangereuses.	Article 110
Les moyens permettant d'obtenir l'arrêt des trains en cas de risque grave ou imminent pour la sécurité, leurs modalités d'utilisation, ainsi que les dispositions à prendre pour arrêter les trains avant un obstacle.	Article 111
Le repérage des passages à niveau autres qu'à l'usage exclusif de piétons.	Article 112
Les modalités de manœuvre et de franchissement des passages à niveau par les entreprises ferroviaires.	Article 114
La liste des sections de lignes électrifiées, leur tension d'alimentation et le central sous-station concerné ainsi que les conditions de circulations des trains et d'utilisation des pantographes sur ces sections afin d'éviter les risques d'incident de traction électrique.	Article 115
Les modalités de cessation et de reprise de la circulation des trains après la réalisation de travaux incompatibles avec la circulation des trains.	Article 119
Les mesures de protection ou de circulation à prendre en cas de présence, dans les emprises ferroviaires, de personnes non identifiées comme liées à l'exploitation du système ferroviaire ou étant susceptibles de provoquer une situation de danger pour elles-mêmes, pour autrui ou pour l'exploitation.	Article 123
Cas mentionnés dans lesquels le tableau indicateur de direction mentionné à l'annexe VII du présent arrêté peut être précédé de tableaux fixes ou mobiles comportant des inscriptions.	

90° L'annexe V est supprimée ;

91° L'annexe VI est supprimée ;

92° L'annexe VII est remplacée par une annexe ainsi rédigée :

« ANNEXE VII

SIGNALISATION À MAIN

Article 1^{er} – Signaux à main de manœuvre

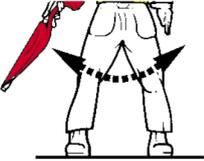
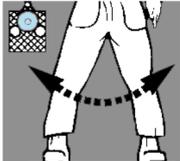
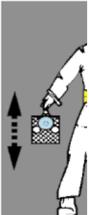
Article 2 – Signal à main de départ

Article 3 – Signal d'arrêt à main

Article 4 – Jalon à damier bleu et blanc

Article 1^{er}

Signaux à main de manœuvre

ORDRES	SIGNAUX OPTIQUES		SIGNAUX ACOUSTIQUES
	Jour	Nuit	
Tirez	 <p>Le drapeau roulé, ou le bras élevé verticalement de bas en haut à plusieurs reprises.</p>	 <p>Le feu blanc de la lanterne élevé verticalement de bas en haut à plusieurs reprises.</p>	 <p>Deux coups longs</p>
Refoulez	 <p>Le drapeau roulé, ou le bras balancé horizontalement vers le bas du corps.</p>	 <p>Le feu blanc de la lanterne balancé horizontalement.</p>	 <p>Trois coups longs</p>
Ralentissez			 <p>Trois séries de : un coup long suivi d'un coup bref</p>

Le signal « Refoulez » doit être fait pendant toute la durée du mouvement.

	Le drapeau roulé, ou le bras présenté horizontalement avec un léger mouvement d'oscillation vertical.	Le feu blanc de la lanterne présenté avec un léger mouvement d'oscillation vertical.	
Arrêtez	 <p>Le drapeau rouge déployé, ou les bras élevés de toute leur hauteur, ou encore le bras ou un objet quelconque vivement agité.</p>	 <p>Le feu rouge présenté ou, à défaut, n'importe quel feu vivement agité.</p>	 <p>Plusieurs coups brefs et saccadés</p>
Appuyez	 <p>Les deux mains élevées à la hauteur des épaules et rapprochées l'une de l'autre puis écartées à plusieurs reprises.</p>	 <p>Le feu blanc élevé à la hauteur des épaules et déplacé à plusieurs reprises horizontalement d'un mouvement léger.</p>	Pas de signal acoustique

Article 2

Signal à main de départ

Le signal à main de départ est constitué :

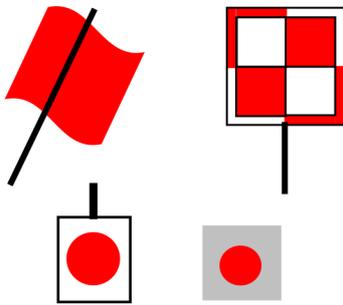
le jour : par le guidon de départ vert et blanc élevé verticalement et balancé légèrement dans le sens transversal ;

la nuit : par le même geste avec le feu vert d'une lanterne.

Article 3

Signal d'arrêt à main

Le signal d'arrêt à main est constitué :



le jour : par un drapeau rouge déployé ou par un jalon d'arrêt à damier rouge et blanc ;

la nuit, ou lorsque la visibilité est mauvaise : par le feu rouge d'une lanterne à main ou le feu rouge d'un jalon d'arrêt.

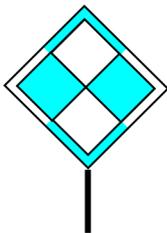
Le signal d'arrêt à main commande l'arrêt immédiat.

Le signal d'arrêt à main peut être également utilisé pour repérer le point qu'un conducteur ne doit pas dépasser lorsqu'il circule en marche à vue ou en marche en manœuvre, ou lorsqu'il a un arrêt prévu.

En cas d'urgence, et à défaut des moyens indiqués ci-dessus, l'arrêt est commandé par un objet, ou une lumière quelconque, vivement agité, ou encore par les deux bras élevés de toute leur hauteur.

Article 4

Jalon à damier bleu et blanc



Ce signal est utilisé lorsque l'arrêt doit être prescrit uniquement aux circulations électriques pour lesquelles il a la même signification que le jalon d'arrêt à damier rouge et blanc.
Ce signal est réfléchissant.

ANNEXE VII – Signalisation au sol

Chapitre 1^{er} – Signaux de protection

Article 101 – Le carré

Article 102 – Le carré violet

Article 103 – Le disque

Article 104 – Le guidon d'arrêt

Chapitre 2 – Signaux de cantonnement

Article 201 – Le sémaphore

Article 202 – Le feu rouge clignotant

Chapitre 3 – Signaux d'annonce d'arrêt

Article 301 – L'avertissement

Article 302 – Le feu jaune clignotant

Chapitre 4 – Signaux d'indication de marche

Article 401 – Feu vert

Article 402 – Feu vert clignotant

Article 403 – Feu blanc

Article 404 – Feu blanc clignotant

Chapitre 5 – Signaux de limitations de vitesse

Section 1 – Signaux de limitations permanentes de vitesse

Article 501 – Ralentissement 30 et rappel 30

Article 502 – Ralentissement 60 et rappel 60

Article 503 – Tableaux indicateur de vitesse (TIV) mobiles

Article 504 – TIV fixes à distance du type ordinaire

Article 505 – TIV fixe à distance du type B

Article 506 – TIV fixe à distance du type C

Article 507 – Tableau P

Article 508 – TIV pentagonaux

Article 509 – Repérage des points de transition de la vitesse limite

Section 2 – Signaux de limitations temporaires de vitesse

Article 510 – Signaux de chantier

Article 511 – Tableau P de chantier

Article 512 – Repérage de l'approche des signaux de chantier implantés à l'improviste

Article 513 – Coexistence des signaux de chantier et des autres signaux

Chapitre 6 – Signaux indicateur de direction

Article 601 – Tableau indicateur de direction à distance

Article 602 – Indicateur de direction

Chapitre 7 – Signaux caractéristiques de prescriptions particulières

Article 701 – Tableaux

Article 702 – Pancartes

Article 703 – Bande lumineuse jaune horizontale

Article 704 – Annulation des signaux

Chapitre 8 – Signalisation de sortie de certains faisceaux ou groupes de voies convergentes

Article 801 – Chevron pointe en haut

Article 802 – Tableau lumineux de correspondance

Article 803 – Tableau lumineux indicateur de provenance

Chapitre 9 – Identification des signaux

Article 901 – Plaques d'identification

Article 902 – Plaques de cantonnement

Chapitre 10 – Signaux propres aux manœuvres

Article 1001 – Signal lumineux de manœuvre

Chapitre 11 – Signaux en liaison avec le départ des trains

Article 1101 – Signal lumineux de départ

Article 1102 – Plaque mi-blanche mi-verte

Article 1103 – Plaque demande de départ

Chapitre 12 – Signaux propres à la transaction électrique

Article 1201 – Signal « fin de caténaire »

Article 1202 – Signaux « Baissez panto »

Article 1203 – Signaux « Coupez courant »

Article 1204 – Pancarte « REV »

ANNEXE VII

SIGNALISATION AU SOL

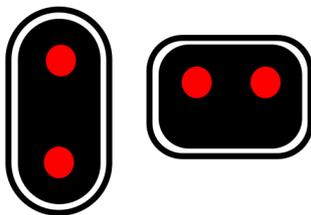
CHAPITRE 1^{er}

Signaux de protection

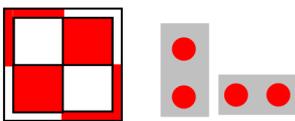
Article 101

Le carré

Le carré présente :



En signalisation lumineuse : deux feux rouges sur une ligne verticale ou horizontale.



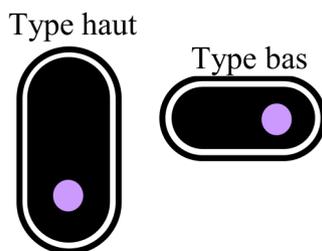
En signalisation mécanique : une cocarde à damier rouge et blanc, de forme carrée, associée, pour observation de nuit, à deux feux rouges sur une ligne verticale ou horizontale.

Le carré commande au conducteur l'arrêt avant le signal.

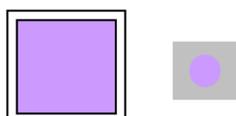
Article 102

Le carré violet

Le carré violet présente :



En signalisation lumineuse : un feu violet.



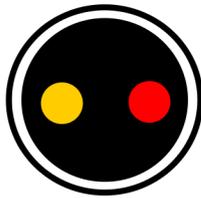
En signalisation mécanique : une cocarde violette, de forme carrée, associée, pour observation de nuit, à un feu violet.

Le carré violet commande au conducteur l'arrêt avant le signal.

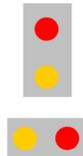
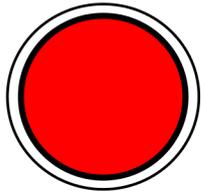
Article 103

Le disque

Le disque présente :



En signalisation lumineuse : un feu jaune et un feu rouge sur une ligne horizontale ou verticale.



En signalisation mécanique : une cocarde circulaire rouge, associée, pour observation de nuit, à un feu jaune et un feu rouge sur une ligne horizontale ou verticale.

Le disque commande au conducteur :

Règle générale :

1. De se mettre aussitôt que possible en marche à vue ;
2. S'il n'a pas rencontré jusque là de signal lui commandant l'arrêt, de marquer un arrêt :
 - avant le premier appareil de voie (aiguille ou traversée) protégé par le disque,
 - ou bien au poste, si un tel appareil de voie se trouve au-delà du poste ou si le poste n'en comporte pas ;
3. De ne reprendre sa marche, si rien ne s'y oppose :
 - lorsque le poste protégé par le disque comporte un signal de cantonnement (sémaphore ou carré) commandant l'entrée du canton suivant, quel que soit son emplacement par rapport au poste, qu'après avoir franchi ce signal ouvert ;
 - lorsque le poste protégé par le disque ne comporte pas un tel signal de cantonnement, qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ donnée sous la forme manuelle ou, à défaut, qu'après avoir reçu verbalement de l'agent commandant le signal l'autorisation de se remettre en marche.

En l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations, et seulement dans le cas d'un établissement qui n'est pas désigné poste de cantonnement à la documentation d'exploitation (point a de l'article 77), le conducteur est autorisé à se remettre en marche de lui-même après s'être assuré que rien ne s'y oppose, notamment en ce qui concerne la position de l'aiguille ou des aiguilles situées sur son parcours dans la zone du poste intéressé. Dans ce cas, le conducteur poursuit alors l'observation de la marche à vue au-delà de l'aiguille ou de la dernière aiguille intéressée pour ne reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, qu'après avoir parcouru une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

Règle particulière (ne s'applique pas aux gares de jonction voie unique/double voie) :

En voie unique, lorsqu'il précède une gare, le disque commande de plus au conducteur de s'arrêter obligatoirement en gare.

S'il existe un signal de cantonnement (sémaphore ou carré) commandant la sortie de la gare, et si ce signal est ouvert, le conducteur peut ensuite reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose.

S'il n'en est pas ainsi, le conducteur ne peut se remettre en marche qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ délivrée sous la forme manuelle ou par écrit par le responsable du service de la circulation.

Prescriptions complémentaires :

- En double voie, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste protégé par un disque et ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de la gare précédente, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

- Dans le cas d'un disque protégeant plusieurs postes successifs et en l'absence d'un nouveau disque au départ de l'un de ces postes, l'agent chargé de la gestion des circulations d'un tel poste peut donner au conducteur, s'il y a lieu, l'ordre verbal d'opérer comme s'il avait rencontré un disque protégeant le poste suivant.

- En voie unique, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste protégé par un disque et ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de l'une des gares encadrantes, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

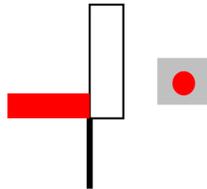
Article 104

Le guidon d'arrêt

Le guidon d'arrêt présente :



En signalisation lumineuse : une bande lumineuse rouge horizontale.



En signalisation mécanique : une petite aile rectangulaire rouge étendue horizontalement à gauche du mât et associée, pour observation de nuit, à un feu rouge.

Le guidon d'arrêt commande au conducteur l'arrêt avant le signal.

Le guidon d'arrêt n'est matérialisé par aucune indication particulière lorsqu'il est effacé.

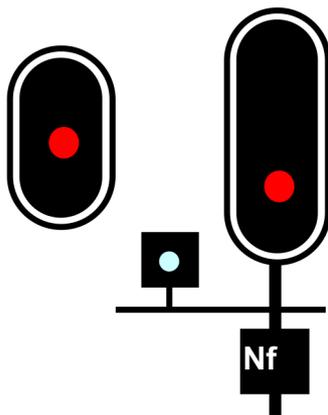
CHAPITRE 2

Signaux de cantonnement

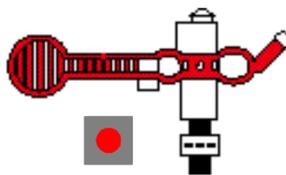
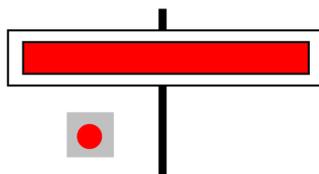
Article 201

Le sémaphore

Le sémaphore présente :



En signalisation lumineuse : un feu rouge, avec œilleton allumé s'il s'agit d'un panneau muni d'une plaque Nf.



En signalisation mécanique : une aile rouge étendue horizontalement, associée, pour observation de nuit, à un feu rouge.

Le sémaphore commande au conducteur l'arrêt avant le signal.

Toutefois, une manœuvre peut, sur l'ordre du dirigeant de la manœuvre, franchir sans marquer l'arrêt un sémaphore fermé.

Article 202

Le feu rouge clignotant



Lorsqu'un conducteur rencontre un panneau présentant un feu rouge clignotant, il peut, sans marquer l'arrêt, s'avancer en marche à vue, mais il ne doit pas dépasser au franchissement de ce signal la vitesse de 15 km/h. La marche à vue doit être observée jusqu'à la fin du canton qui suit le signal.

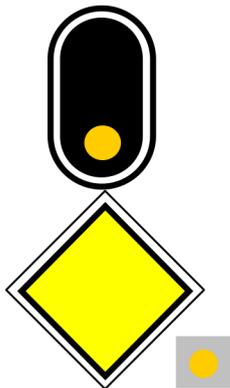
CHAPITRE 3

Signaux d'annonce d'arrêt

Article 301

L'avertissement

L'avertissement présente :



En signalisation lumineuse : un feu jaune.

En signalisation lumineuse un avertissement peut annoncer un panneau éteint.

En signalisation mécanique : une cocarde jaune en forme de losange, associée, pour observation de nuit, à un feu jaune.

Règle générale :

L'avertissement commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant un carré ou un sémaphore ou d'être en mesure d'observer un feu rouge clignotant.

Si le signal annoncé est effacé, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

L'avertissement peut également annoncer un heurtoir.

En block manuel, dans le cas d'un sémaphore implanté à faible distance en aval d'un carré mécanique, ces deux signaux peuvent être annoncés par le même avertissement.

Règle particulière (ne s'applique pas aux gares de jonction voie unique/double voie) :

En voie unique, lorsqu'il précède une gare, l'avertissement peut être utilisé pour annoncer un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt présenté au voisinage du point habituel d'arrêt des trains en gare. Il peut également être utilisé pour annoncer, s'il y a lieu, un TIV de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée de la gare.

En voie Banalisée à une seule voie la documentation d'exploitation précise si les dispositions de la voie unique s'appliquent ou si le conducteur doit respecter une autre règle.

Un tel avertissement commande de plus au conducteur, après s'être conformé, le cas échéant, à l'indication donnée par le TIV de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée, de s'arrêter obligatoirement en gare.

S'il existe un signal de cantonnement (sémaphore ou carré) commandant la sortie de la gare, et si ce signal est ouvert, le conducteur peut ensuite reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose.

S'il n'en est pas ainsi, le conducteur ne peut se remettre en marche qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ délivrée sous la forme manuelle ou par écrit par le responsable du service de la circulation.

Prescription complémentaire :

En voie unique, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de l'une des gares encadrantes, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

Article 302

Le feu jaune clignotant



En signalisation lumineuse, certains avertissements implantés à distance réduite du signal annoncé sont précédés par un feu jaune clignotant présenté sur le panneau précédent l'avertissement correspondant.

Le feu jaune clignotant commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant le signal d'arrêt annoncé à distance réduite par l'avertissement suivant. Si l'avertissement suivant est effacé, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

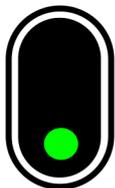
Le feu jaune clignotant peut être utilisé pour annoncer un ralentissement 30 implanté à distance réduite.

CHAPITRE 4

Signaux d'indication de marche

Article 401

Feu vert



Indique au conducteur que la circulation en marche normale est autorisée, si rien ne s'y oppose.

Article 402

Feu vert clignotant



En signalisation lumineuse, sur les sections de ligne munies de la signalisation de préannonce, ce signal est utilisé:

- pour préannoncer des signaux d'annonce d'arrêt, de ralentissement ou de limitation temporaire de vitesse ;
- dans certaines situations temporaires (protection du personnel, travaux...).

Le feu vert clignotant commande au conducteur d'un train dont la vitesse limite dépasse 160 km/h de réduire sa vitesse, s'il y a lieu, dès le franchissement du signal, de manière à ramener aussitôt que possible la vitesse du train à 160 km/h, et au plus tard au franchissement du panneau suivant.

Si le panneau suivant présente le feu vert, le conducteur peut reprendre sa vitesse normale lorsque le dernier véhicule de son train a franchi ce panneau.

Pour un train dont la vitesse limite est inférieure ou égale à 160 km/h, le feu vert clignotant équivaut à un feu vert.

Article 403

Feu blanc



1. En règle générale, il commande ou confirme au conducteur l'observation de la marche en manœuvre.

Toutefois, lorsqu'il est présenté pour donner accès à une voie principale, il commande au conducteur d'observer la marche à vue jusqu'au point indiqué ci-après sans dépasser, dans la zone correspondante, la vitesse de 30 km/h sur les appareils de voie.

Cette prescription est à appliquer :

- en block automatique : jusqu'au signal commandant l'entrée du canton suivant ;
- sur les autres sections de lignes : jusqu'au premier sémaphore ou carré rencontré avant la sortie de la gare ou, à défaut d'un tel signal, dans toute la zone du poste (ou, s'il s'agit d'une gare comportant plusieurs postes successifs, jusqu'au plus prochain de ces postes).

2. Sur voie principale, lorsqu'il est présenté en direction d'une ligne équipée d'une signalisation de cabine conjointement avec une pancarte indiquant ou annonçant le changement de signalisation, ou immédiatement en amont de cette dernière, le feu blanc commande au conducteur d'observer la marche à vue jusqu'à l'apparition d'une indication donnée par la signalisation de cabine.



En signalisation mécanique, pour observation de nuit ou en cas de mauvaise visibilité, la partie mécanique en position d'ouverture d'un carré violet est accompagnée d'un feu blanc qui a la même signification qu'en signalisation lumineuse.

Ces mesures sont applicables également de jour en présence d'un carré violet mécanique en position d'ouverture.

Article 404

Feu blanc clignotant



Utilisé exclusivement en signalisation lumineuse, le feu blanc clignotant commande ou confirme au conducteur l'observation de la marche en manœuvre et lui indique que le carré violet correspondant n'est ouvert que pour l'exécution d'une manœuvre sur un parcours généralement de faible longueur.

Le feu blanc clignotant interdit dans tous les cas le départ en ligne d'un train.

CHAPITRE 5

Signaux de limitations de vitesse

Section 1

Signaux de limitations permanentes de vitesse

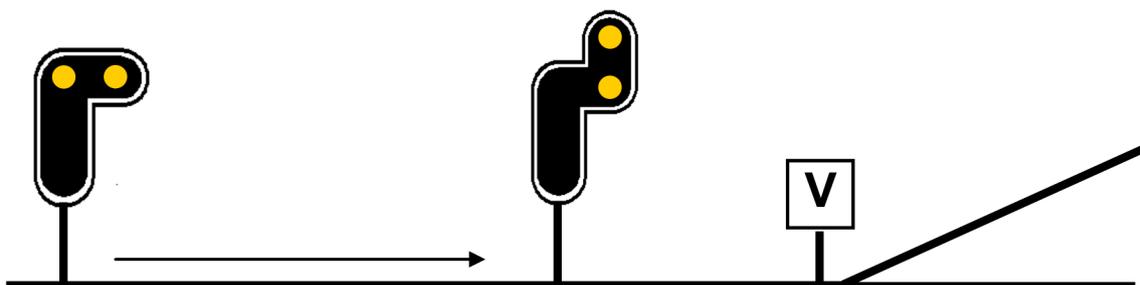
Article 501

Ralentissement 30 et rappel 30

Les aiguilles prises en pointe qui ne peuvent être franchies en déviation qu'à la vitesse maximale de 30 km/h sont normalement précédées des deux signaux suivants :

- un ralentissement 30, à distance ;
- un rappel 30, qui précède l'aiguille.

Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est renforcé par un chevron pointe en bas.



Le ralentissement 30 présente :



En signalisation lumineuse : deux feux jaunes sur une ligne horizontale.



En signalisation mécanique : une cocarde jaune, triangulaire, pointe en haut, associée, pour observation de nuit, à deux feux jaunes sur une ligne horizontale.

Le rappel 30 présente :



En signalisation lumineuse : deux feux jaunes sur une ligne verticale.



En signalisation mécanique : une cocarde jaune, triangulaire, pointe en bas, associée, pour observation de nuit, à deux feux jaunes sur une ligne verticale.

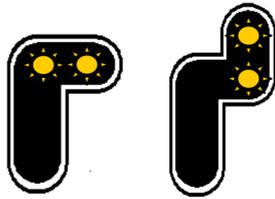
Le ralentissement 30, ainsi que le rappel 30, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) intéressée.

Le conducteur ne doit reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique ou d'une gare d'une section de ligne à voie banalisée à une seule voie).

Toutefois, en signalisation mécanique, le conducteur qui a rencontré un ralentissement 30 peut, si le rappel 30 correspondant n'est pas présenté, reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

Article 502

Ralentissement 60 et rappel 60



Utilisés uniquement en signalisation lumineuse, le ralentissement 60 et le rappel 60 sont caractérisés par le clignotement simultané des feux utilisés en signalisation lumineuse pour constituer respectivement le ralentissement 30 et le rappel 30.

Les dispositions de l'article 501 sont applicables au ralentissement 60 et au rappel 60, la limitation de vitesse correspondante étant alors de 60 km/h.

Article 503

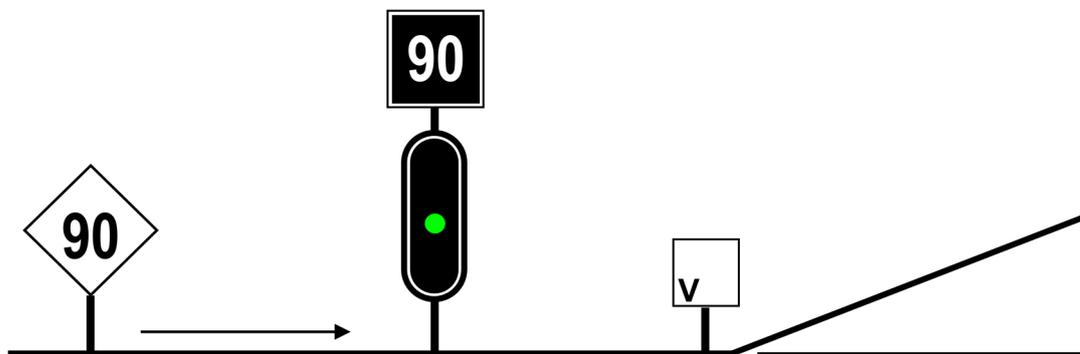
Tableaux indicateur de vitesse (TIV) mobiles

Les aiguilles qui ne peuvent être franchies, en pointe et en déviation qu'à une vitesse limitée sont normalement précédées de deux TIV mobiles éclairés la nuit :

- un TIV à distance, en forme de losange, à chiffres noirs sur fond blanc, muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite (dans certains cas, le TIV est accompagné de deux voyants blancs, clignotant alternativement, placés l'un au dessus du tableau et l'autre au dessous) ;
- un TIV de rappel, de forme carrée, à chiffres blancs sur fond noir, toujours groupé avec le carré qui précède l'aiguille.

Ces tableaux peuvent être lumineux ou mécaniques ; lorsqu'ils sont ouverts ils présentent une bande verticale blanche continue.

Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est repéré par un chevron pointe en bas



Le TIV à distance fermé, ainsi que le TIV de rappel fermé, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée sur le tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) intéressée.

Le conducteur ne doit reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique).

Toutefois, le conducteur qui a rencontré un TIV à distance fermé peut, si le TIV de rappel correspondant est ouvert, reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

Article 504

TIV fixes à distance du type ordinaire

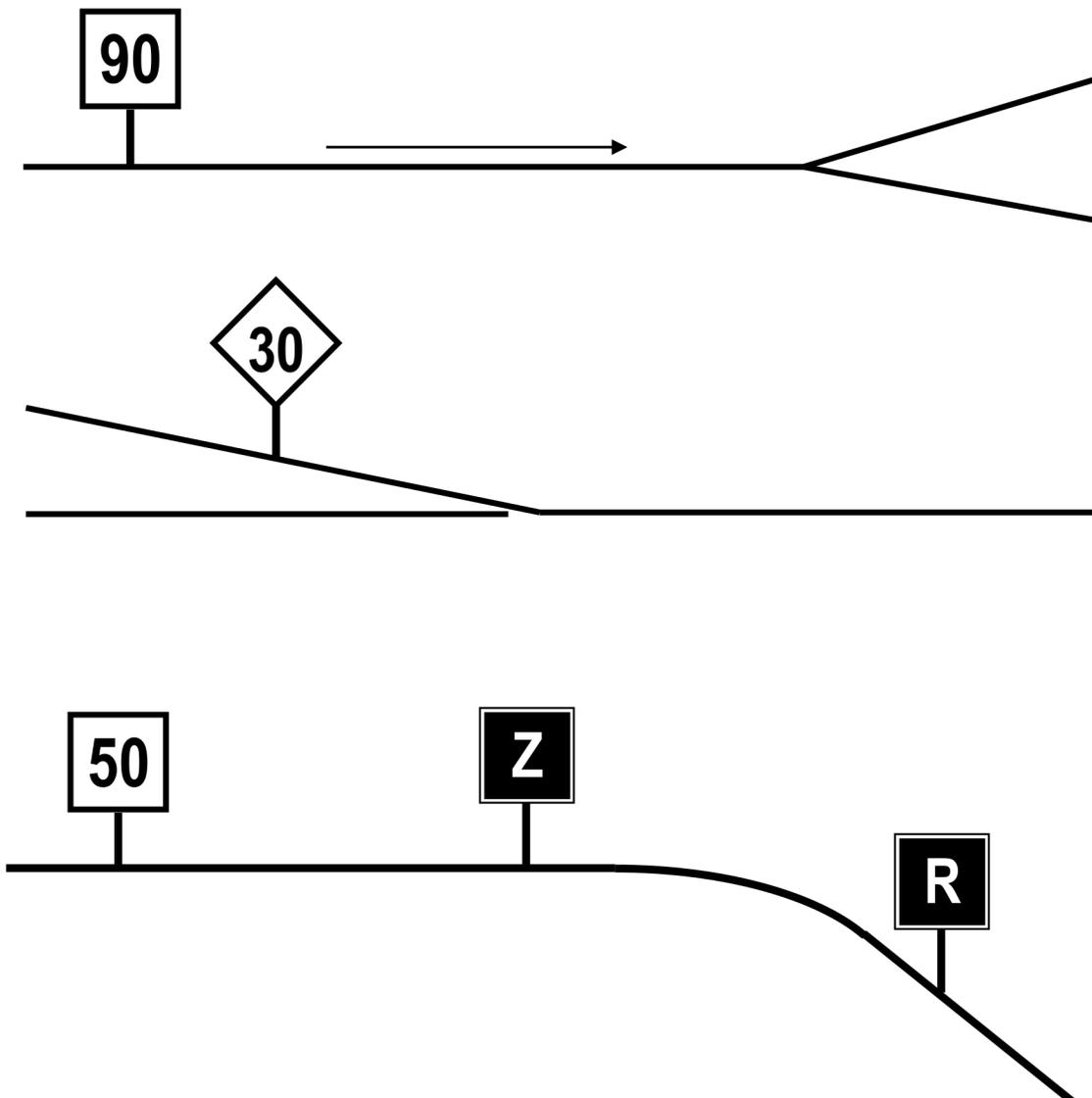
Les parties de voie (courbes...) ou les aiguilles (prises en pointe ou en talon) sur lesquelles une limitation permanente de vitesse doit être observée sont normalement précédées d'un TIV fixe à distance, à chiffres noirs sur fond blanc. Il en est de même pour certains points de transition de la vitesse limite d'une section de ligne.

Ce tableau, éclairé la nuit ou réflectorisé, est en forme de losange lorsqu'il est muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, de forme carrée dans le cas contraire.

Lorsque le tableau porte deux nombres :

- le nombre le plus élevé s'adresse aux trains autorisés à circuler à une vitesse au moins égale à celle des trains MA 100 ;
- le nombre le moins élevé s'adresse aux autres trains.

Lorsque cela est nécessaire, l'origine et la fin de la partie de voie à parcourir à vitesse limitée sont repérées par des pancartes « Z » et « R ». non éclairées la nuit. à lettre blanche sur fond noir.



Le TIV fixe à distance commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée sur le tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie ou de l'aiguille (ou des aiguilles) intéressée.

Le conducteur ne doit reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi la partie de voie ou l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique).

A la sortie de certaines voies, il peut être fait usage, groupé avec le carré de sortie correspondant, d'un TIV fixe à distance du type ordinaire, de forme carrée ; les indications de ce tableau ne concernent que l'aiguille ou les aiguilles d'accès aux voies de ligne, l'étendue de la partie de voie à franchir à vitesse limitée n'étant pas jalonnée par des pancartes Z et R.

Article 505

TIV fixe à distance du type B

Ce type de TIV est utilisé lorsque la limitation de vitesse ne s'adresse qu'aux trains autorisés à dépasser la vitesse limite de 140 km/h ou lorsqu'elle n'est pas la même pour ces trains que pour les autres trains.



Ce tableau, éclairé la nuit ou réflectorisé et non muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, en forme de demi cercle courbure en bas, indique en kilomètres à l'heure, en chiffres noirs sur fond blanc, la vitesse à ne pas dépasser par les trains concernés.

Le TIV fixe à distance du type B peut être utilisé isolément ou être groupé avec un TIV fixe à distance du type ordinaire ou du type C.

Lorsque cela est nécessaire, l'origine et la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée sont repérées par des pancartes Z et R ou par des pancartes Km.

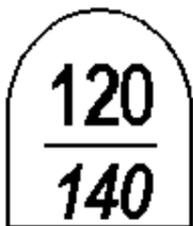
Article 506

TIV fixe à distance du type C

Ce type de TIV est utilisé lorsque la limitation de vitesse ne s'adresse qu'aux trains automoteurs (sauf indications contraires mentionnées dans les documents techniques propres aux matériels), ou lorsqu'elle n'est pas la même pour ces trains que pour les autres trains.



Ce tableau, éclairé la nuit ou réflectorisé et non muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, en forme de demi cercle, courbure en haut, indique en kilomètres à l'heure, en chiffres noirs sur fond blanc, la vitesse à ne pas dépasser par les trains concernés.



Lorsque la vitesse limite n'est pas la même pour les trains automoteurs « pendulaires » que pour les autres trains automoteurs, le TIV fixe à distance du type C porte deux nombres :

- le nombre le plus élevé, inscrit en italique dans la partie inférieure, s'adresse aux trains automoteurs « pendulaires » ;
- le nombre le moins élevé, inscrit dans la partie supérieure, s'adresse aux autres trains automoteurs.

Le TIV fixe à distance du type C peut être utilisé isolément ou être groupé avec un TIV fixe à distance du type ordinaire ou du type B.

Lorsque cela est nécessaire, l'origine et la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée sont repérées par des pancartes Z et R ou par des pancartes Km.

Article 507

Tableau P

Ce type de tableau est utilisé sur les lignes munies de la signalisation de préannonce pour annoncer les TIV mobiles à distance, les TIV fixes à distance du type ordinaire, du type B et éventuellement du type C.



Ce tableau, éclairé la nuit, de forme carrée, présente la lettre « P » en noir sur fond blanc.

Ce tableau peut être lumineux ou mécanique ; lorsqu'il est ouvert il présente une bande verticale blanche discontinue.

Le tableau P commande au conducteur d'un train dont la vitesse limite dépasse 160 km/h de réduire sa vitesse, s'il y a lieu, dès le franchissement du tableau, de manière à ramener aussitôt que possible la vitesse du train à 160 km/h, et au plus tard au franchissement du TIV à distance préannoncé.

Le tableau P est sans signification particulière pour les trains à vitesse limite inférieure ou égale à 160 km/h.

Le conducteur qui a rencontré un tableau P fermé peut, si le TIV à distance préannoncé n'est pas présenté, reprendre sa marche normale si rien ne s'y oppose.

Article 508

TIV pentagonaux

En complément des prescriptions figurant à la documentation d'exploitation (article 65), les limitations spéciales de vitesse prescrites au franchissement de certaines parties de voies par les locomotives de certaines séries, ou par les trains de messageries et de marchandises, peuvent, si cela est nécessaire, être repérées sur le terrain par les TIV suivants, non éclairés la nuit :

- un TIV à distance, non muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, de forme pentagonale, pointe en haut, à chiffres noirs sur fond blanc, accompagné, s'il y a lieu, d'une pancarte

présentant, en noir sur fond blanc, la lettre « L » lorsque la limitation spéciale de vitesse ne concerne que les locomotives de certaines séries ;

- un TIV d'exécution, de forme pentagonale, pointe en bas, à chiffres blancs sur fond noir, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



Le TIV à distance, ainsi que le TIV d'exécution, commande au conducteur des trains concernés de ne pas dépasser la vitesse indiquée sur le tableau, en dizaine de kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie intéressée.

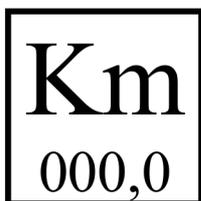
Un tableau blanc, non éclairé la nuit, de forme pentagonale, pointe en bas, indique la fin de la partie de voie à parcourir à vitesse limitée. Le conducteur ne doit reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi ce tableau.

Si la limitation de vitesse ne concerne que certaines locomotives (pancarte « L » groupée avec le TIV à distance), le conducteur d'une telle machine peut reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, dès que la locomotive a franchi ce tableau.

Article 509

Repérage des points de transition de la vitesse limite

En complément des indications figurant à la documentation d'exploitation (article 65), et lorsqu'ils ne coïncident pas avec des points remarquables (BV...), les points de transition de la vitesse limite d'une section de ligne sont repérés spécialement sur le terrain par une pancarte « Km... ».



Cette pancarte, non éclairée la nuit, de forme carrée, porte l'indication arrondie à l'hectomètre, en noir sur fond blanc, du point kilométrique correspondant.

Dans le sens de la vitesse décroissante, cette pancarte est précédée d'un TIV fixe à distance du type ordinaire, du type B ou du type C, selon la catégorie des trains concernés.

Dans le sens de la vitesse croissante elle est utilisée isolément.

Section 2

Signaux de limitations temporaires de vitesse

Article 510

Signaux de chantier

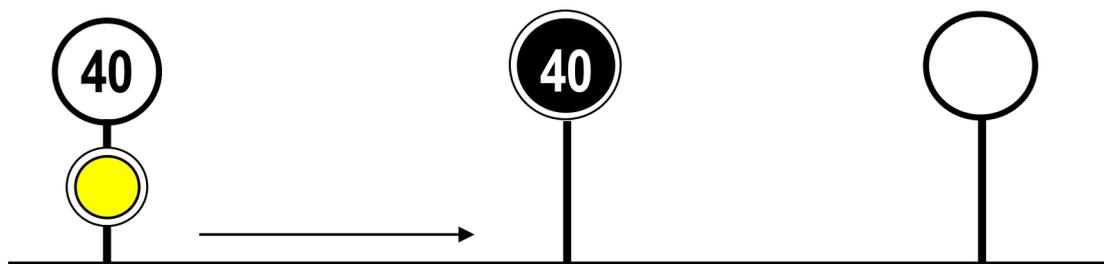
Les parties de voie (chantiers de travaux...) sur lesquelles une limitation temporaire de vitesse doit être observée sont normalement précédées par deux TIV fixes de chantier :

- un TIV à distance de forme circulaire, à chiffres noirs sur fond blanc, éclairé la nuit et muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite ;

lorsque la vitesse autorisée est inférieure ou égale à 40 km/h, ce TIV est accompagné d'un disque jaune présentant, pour observation de nuit, un feu jaune ;

le TIV à distance et le feu jaune du disque sont munis d'un éclairage intermittent cadencé ;

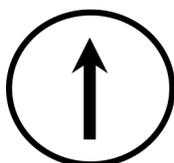
- un TIV d'exécution de forme circulaire, à chiffres blancs sur fond noir, éclairé la nuit ou réflectorisé, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



Le TIV à distance, ainsi que le TIV d'exécution, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée sur le tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie intéressée.

Un tableau blanc de forme circulaire, éclairé la nuit ou réflectorisé, indique la fin de la partie de voie à parcourir à vitesse limitée. Le conducteur ne doit reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi ce tableau.

Lorsqu'une aiguille prise en pointe (aiguille de bifurcation par exemple) se trouve entre le TIV à distance et l'origine de la partie de voie à parcourir à vitesse limitée, le tableau ci-après est implanté en talon de l'aiguille, sur la branche de l'itinéraire non concerné par la limitation temporaire de vitesse, afin que les trains intéressés puissent reprendre leur vitesse normale le plus tôt possible.



Ce tableau, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réflectorisé, présente une flèche orientée vers le haut en noir sur fond blanc.

Il indique au conducteur qu'il ne rencontrera pas de TIV d'exécution et, qu'en conséquence, il est autorisé à reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, dès que la tête du train a franchi le tableau.

Article 511

Tableau P de chantier

Ce type de tableau est utilisé sur les lignes munies de la signalisation de préannonce pour annoncer les TIV à distance de chantier pouvant être abordés à une vitesse supérieure à 160 km/h.



Ce tableau, éclairé la nuit, de forme circulaire, présente la lettre « P » en noir sur fond blanc.

Ce tableau est muni d'un éclairage intermittent cadencé.

Le tableau P commande au conducteur d'un train dont la vitesse limite dépasse 160 km/h de réduire sa vitesse, s'il y a lieu, dès le franchissement du tableau, de manière à ramener la vitesse du train à 160 km/h, et au plus tard au franchissement du TIV à distance préannoncé.

Le tableau P est sans signification particulière pour les trains à vitesse limite inférieure ou égale à 160 km/h.

Article 512

Repérage de l'approche des signaux de chantier implantés à l'improviste

Toute signalisation de chantier réalisée ou modifiée à l'improviste pouvant être abordée à une vitesse supérieure à 40 km/h est repérée, de jour comme de nuit, par un repère d'approche.



Le repère d'approche est constitué par un écran, de forme circulaire, à stries noires et blanches comportant en son centre un feu blanc à éclats.

Le repère d'approche précède le premier signal rencontré (TIV à distance de chantier ou tableau P).

Le repère d'approche est également utilisé pour repérer l'approche des signaux « Baissez panto » et « Coupez courant » implantés à l'improviste.

Article 513

Coexistence des signaux de chantier et des autres signaux

La mise en place des signaux de chantier de toute nature n'entraîne normalement pas de modification à la signalisation préexistante ; sur toute l'étendue de la partie de voie correspondante les limitations de vitesse prescrites par les signaux de chantier doivent être respectées quelles que soient, par ailleurs, les indications moins impératives pouvant être données par les autres signaux implantés à demeure.

CHAPITRE 6

Signaux indicateurs de direction

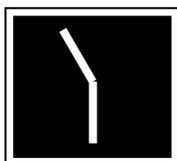
Dans les cas mentionnés dans la documentation d'exploitation, les signaux indicateurs de direction peuvent être précédés de tableaux fixes ou mobiles comportant des inscriptions.

Article 601

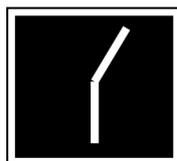
Tableau indicateur de direction à distance

Ce tableau (en abrégé « TIDD ») est utilisé à l'approche de certaines bifurcations comprenant deux directions géographiques.

Le TIDD est constitué par un tableau lumineux qui présente, en blanc sur fond noir :



- la partie inférieure et la branche supérieure gauche de la lettre « Y » : la direction géographique donnée est la première à partir de la gauche (sauf conventions particulières explicitées dans la documentation d'exploitation) ;



- la partie inférieure et la branche supérieure droite de la lettre « Y » : la direction géographique donnée est la deuxième à partir de la gauche (sauf conventions particulières explicitées dans la documentation d'exploitation).

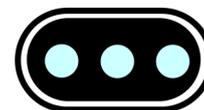
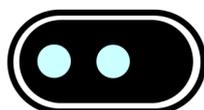
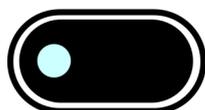
Le TIDD est éteint lorsque le carré de la bifurcation ou un carré intermédiaire est présenté, ou lorsqu'une circulation se trouve entre le TIDD et la bifurcation.

Article 602

Indicateur de direction

Ce signal (en abrégé « ID ») est utilisé à l'approche de certaines bifurcations. L'ID est constitué par un écran noir à bordure blanche qui présente, de jour comme de nuit, des feux blancs disposés horizontalement.

Le nombre de ces feux correspond au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction géographique donnée, sauf indication contraire indiquée dans la documentation d'exploitation.



CHAPITRE 7

Signaux caractéristiques de prescriptions particulières

Article 701

Tableaux



Indique que la circulation en provenance d'une voie principale est dirigée par accès direct vers une voie de service.



Indique que la circulation en provenance d'une voie principale est dirigée par accès direct vers une voie de dépôt.



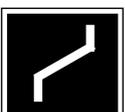
Indique que la circulation est dirigée vers un heurtoir ou vers une impasse.



Indique que la circulation est dirigée vers une voie en impasse de grande longueur (plus de 250 m).



Indique que la circulation est dirigée vers une portion de voie (sas) généralement très courte et encadrée de signaux carrés.



Indique ou confirme que la circulation est dirigée à contresens sur une installation de contre-sens (ICS). Sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite, indique que la circulation en provenance d'une ICS est dirigée à sens normal.



Indique que la circulation en provenance d'une ICS est dirigée à sens normal. Sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite, indique que la circulation est dirigée à contresens.



Complétant le dernier panneau de signalisation au sol, ce tableau indique que la circulation est dirigée vers une ligne à signalisation de cabine. L'apparition d'une indication donnée par la signalisation de cabine matérialise le début du premier canton. Le conducteur doit alors cesser de tenir compte des indications observées sur le dernier panneau de signalisation au sol.



Le tableau ci-dessus est précédé par un ou plusieurs tableaux CAB à lettres noires sur fond blanc.

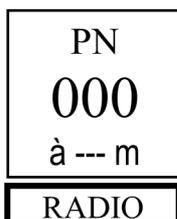
Article 702

Pancartes



Commande au conducteur de donner un coup de sifflet au franchissement de la pancarte (prolongé si les conditions de visibilité sont mauvaises).

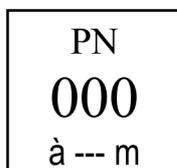
Lorsque la pancarte est accompagnée d'une pancarte « J », l'obligation de siffler n'est pas imposée dans la période comprise entre 20 h et 7 h.



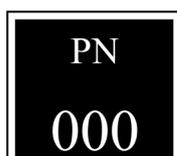
Signale à distance l'approche d'un PN à SAL FC dont la fermeture des barrières doit être commandée par radio depuis le train.



Repère le point où la commande par radio de la fermeture des barrières du PN à SAL FC doit être effectuée.



Signale à distance l'approche d'un PN non gardé avant lequel le train doit s'arrêter.



Repère la proximité immédiate du PN précédé, si nécessaire, de la pancarte ci-dessus :



- avec un bandeau blanc identifie un PN dont la commande de fermeture ou la manœuvre incombe aux agents des trains ;
- sans bandeau blanc identifie un PN dont la fermeture se produit automatiquement à l'occupation de la zone courte du PN.



Rappelle l'obligation de circuler en marche à vue.



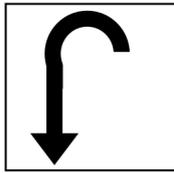
Commande de marquer un arrêt avant la pancarte. Le conducteur peut ensuite la franchir de lui-même si rien ne s'y oppose.



La pancarte ci-dessus peut être précédée par une pancarte à distance « STOP ... m » à lettres noires sur fond blanc.



Repère la limite de certains établissements. Elle est disposée parallèlement à la voie, partie noire vers la pleine voie, à la distance de protection du disque et s'adresse aux agents de manœuvre et de la maintenance.



Repère l'entrée des tunnels à mauvaise aération où certains trains sont autorisés à refouler d'office à l'air libre en cas d'impossibilité de poursuivre leur marche en avant.



Repère à distance une gare (ou certains établissements) sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée.

Commande au conducteur :

d'être en mesure de s'arrêter au repère d'entrée, généralement constitué par un chevron pointe en bas placé en avant de l'aiguille d'entrée, si un signal d'arrêt à main lui est présenté en ce point (ou avant le carré d'entrée, ou le sémaphore d'entrée, si celui-ci est fermé),

de prendre ses dispositions pour observer la marche à vue, selon le cas, depuis le repère d'entrée ou le signal d'entrée jusqu'à son point normal d'arrêt,

de ne pas dépasser au franchissement des aiguilles de la gare, prises en pointe ou en talon, la vitesse de 30 km/h (40 km/h sur certaines lignes). La limitation de vitesse à observer, qui est indiquée à la documentation d'exploitation (voir article 65), n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.



Repère à distance un poste sur les lignes exploitées en navette ou situé sur certaines commandes centralisées à une voie banalisée.

Commande au conducteur :

d'être en mesure de s'arrêter au repère d'entrée, constitué par un chevron pointe en bas placé en avant de l'aiguille d'entrée, si un signal d'arrêt lui est présenté en ce point (guidon d'arrêt, carré, carré violet, signal d'arrêt à main),

de prendre ses dispositions pour observer la marche à vue depuis le repère d'entrée jusqu'au signal de sortie,

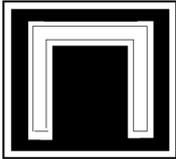
de s'arrêter avant le chevron pointe en haut lorsqu'il existe, si le signal de sortie est fermé,

de ne pas dépasser au franchissement des aiguilles du poste, prises en pointe ou en talon, la vitesse de 30 km/h. La limitation de vitesse à observer, qui est indiquée à la documentation d'exploitation (voir article 65), n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

Repère, sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée, l'approche de certains établissements PL pouvant être franchis sans arrêt.



Commande au conducteur de ne pas franchir les aiguilles de l'établissement à une vitesse supérieure à 30 km/h (40 km/h sur certaines lignes). La limitation de vitesse à observer, qui est indiquée à la documentation d'exploitation (voir article 65), n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.



Signale aux conducteurs l'approche des ouvrages d'art à gabarit réduit et des obstacles permanents ou temporaires entraînant une réduction du gabarit interdisant de se pencher au dehors pour effectuer une quelconque vérification dans le corps du train.



Repère un point que les mouvements de manœuvre ne doivent pas dépasser.

Peut être franchie sur l'ordre verbal du dirigeant de la manœuvre.



Repère le point où les circulations doivent marquer un arrêt.

Commande de s'arrêter avant la pancarte. S'il y a lieu de la franchir, le conducteur doit en recevoir l'ordre verbalement. Elle peut être complétée par le type de mouvement auquel elle s'adresse.



La pancarte ci-dessus peut être précédée par une pancarte « ARRET à ...m ».



Repère la limite que les mouvements à garer par refoulement doivent normalement atteindre sans le dépasser.

Peut être franchie sur l'ordre verbal du dirigeant de la manœuvre.

Article 703

Bande lumineuse jaune horizontale



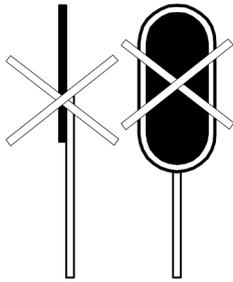
Dans certaines gares, en complément de l'avertissement présenté sur le panneau portant le carré d'entrée, il est fait usage d'une bande lumineuse jaune horizontale.

Cette bande indique au conducteur que la voie de réception correspondante est une voie à quai de courte longueur, ou bien que sa longueur se trouve réduite, soit par la présence de véhicules en stationnement aux abords du point habituel d'arrêt des trains longs, soit par la fermeture d'un signal d'arrêt intermédiaire (protection d'une jonction par exemple).

La bande lumineuse jaune horizontale commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter à quai sur une distance réduite.

Article 704

Annulation des signaux



Les signaux qui ne sont pas en service sont annulés.

Cette annulation est réalisée par l'adjonction d'une croix de Saint André blanche. En outre, les cocardes ou les ailes des signaux mécaniques ainsi que les tableaux non en service sont immobilisés, ouverts ou démontés, ou, à défaut, sont masqués.

Les signaux non en service ne sont pas éclairés. S'il ne peut en être ainsi (par exemple pour effectuer des essais), les conducteurs doivent en être avisés.

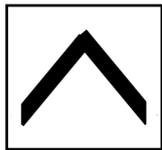
CHAPITRE 8

Signalisation de sortie de certains faisceaux ou groupes de voies convergentes

Article 801

Chevron pointe en haut

Pour repérer spécialement le point d'arrêt des mouvements exécutés en direction des croisements de sortie d'un faisceau de voies de service convergentes, il est fait usage, si cela est nécessaire, pour chacune des voies du faisceau, d'un chevron pointe en haut.



Le chevron pointe en haut est placé en talon de l'aiguille de sortie à gauche de la voie à laquelle il s'adresse (disposition inverse sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite).

Si cela est nécessaire, le chevron pointe en haut est complété par l'indication de la voie à laquelle il s'adresse.

Le chevron point en haut peut également être utilisé dans certains établissements situés sur des lignes à voies unique ou à voie banalisée à une seule voie pour repérer le point que ne doivent pas dépasser les trains devant s'arrêter à l'établissement.

Article 802

Tableau lumineux de correspondance

Ce tableau (TLC) est utilisé à la sortie de certains faisceaux de voies de service en complément du chevron pointe en haut (dans certains cas, le chevron est remplacé par une indication supplémentaire du TLC constituée par un damier rouge et blanc ayant la même signification que le jalon d'arrêt).

Ce tableau peut présenter :

- soit la lettre « T », en blanc sur fond noir, pour indiquer au conducteur ayant à exécuter un mouvement en direction d'une voie pouvant être en impasse que rien ne s'oppose au mouvement ;

lorsque la sortie du faisceau est commandée par un signal de groupe, la lettre « T » clignote si au moment de sa présentation le signal de groupe est fermé ;

- soit, s'il y a lieu, le signal lumineux de départ.

Dans certaines gares d'arrêt général ou au départ de certains groupes de voies principales d'arrêt général, le TLC à trois indications peut être utilisé pour commander, en lieu et place des carrés habituellement prévus à cet effet, la sortie de chacune des voies d'un groupe de voies principales convergentes.

Article 803

Tableau lumineux indicateur de provenance

Ce tableau (TIP) est utilisé à la sortie de certains faisceaux de voies de service en complément du chevron pointe en haut.

Ce tableau peut présenter, en noir sur fond blanc, l'un quelconque des numéros des voies du faisceau.

La présentation d'un numéro sur le TIP indique au conducteur se trouvant sur la voie correspondante et ayant un mouvement à exécuter en direction du signal de groupe que rien ne s'oppose au mouvement :

- lorsque le signal de groupe présente une indication d'arrêt, le conducteur est autorisé à s'avancer jusqu'à un point convenu situé avant le signal, ou jusqu'à celui-ci, en principe pour l'exécution d'un mouvement de rebroussement ;

lorsque l'indication d'arrêt du signal de groupe n'est pas présentée, l'affichage d'un numéro sur le TIP indique en outre au conducteur se trouvant sur la voie correspondante que l'ouverture du signal le concerne.

CHAPITRE 9

Identification des signaux

Article 901

Plaques d'identification

Suivant le signal le plus impératif que peut présenter un panneau, la plaque d'identification peut porter l'une des inscriptions ci-après :

- en lettre blanches sur fond noir :



s'il s'agit d'un signal carré ;



s'il s'agit d'un sémaphore franchissable à l'initiative du conducteur dans les conditions prévues pour le BAL ou d'un feu rouge clignotant ;



s'il s'agit d'un sémaphore commandant l'entrée d'un canton de BAPR ;

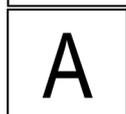


s'il s'agit d'un sémaphore commandant l'entrée d'un canton de BM.

- en lettre noires sur fond blanc :



s'il s'agit d'un disque ;



s'il s'agit d'un avertissement.

Les panneaux porteurs d'une plaque D ou A sont de forme circulaire.

Les panneaux porteurs d'une plaque D ou A sont de forme circulaire.

Article 902

Plaques de cantonnement

A moins que le signal carré correspondant ne puisse être ouvert qu'à destination de cantons de BAL ou de voies de service, les panneaux à plaque Nf sont en outre munis d'une plaque de cantonnement portant, en noir sur fond blanc, le type de block équipant le canton vers lequel le signal donne accès.

A square sign with a black border containing the letters 'PR' in a bold, black, sans-serif font.

s'il s'agit d'un signal situé sur une section de ligne équipée du BAPR.

A square sign with a black border containing the letters 'PR' in a bold, black, sans-serif font.

s'il s'agit d'un signal donnant accès à une section de ligne équipée du BAPR.

A square sign with a black border containing the letters 'BM' in a bold, black, sans-serif font.

s'il s'agit d'un signal situé sur une section de ligne équipée du BM.

A square sign with a black border containing the letters 'BM' in a bold, black, sans-serif font.

s'il s'agit d'un signal donnant accès à une section de ligne équipée du BM.

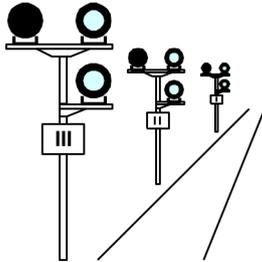
CHAPITRE 10

Signaux propres aux manœuvres

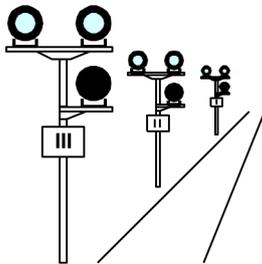
Article 1001

Signal lumineux de manœuvre

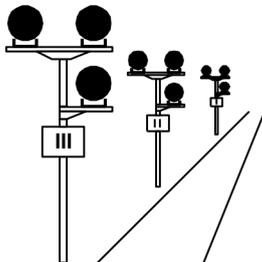
Le SLM est constitué par l'association de trois unités lumineuses à feu blanc, normalement éteintes. Il permet de donner au conducteur les ordres de manœuvre suivants :



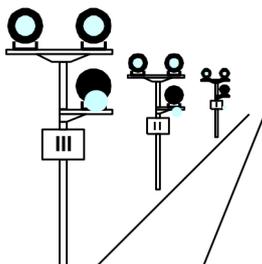
- « **Tirez** », par l'allumage alterné de deux feux blancs sur une ligne verticale ;



- « **Refoulez** », par l'allumage alterné de deux feux blancs sur une ligne horizontale ;



- « **Arrêtez** », par l'extinction complète des feux présentés.



- « **Observez les signaux à main de manoeuvre** », par l'allumage fixe et simultané des trois feux.

Si le conducteur ne perçoit pas les signaux de manœuvre avant l'extinction du SLM, il doit s'arrêter immédiatement.

CHAPITRE 11

Signaux en liaison avec le départ des trains

Article 1101

Signal lumineux de départ

Le signal lumineux de départ (SLD) est utilisé à la sortie de certaines voies. Il est constitué par la présentation d'un voyant clignotant mi-blanc, mi-vert.

Ce signal constitue l'autorisation de départ.

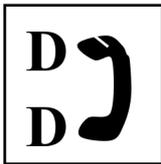
Article 1102

Plaque mi-blanche mi-verte

Lorsqu'un signal carré de sortie est complété par une plaque mi-blanche mi-verte, cette dernière indique au conducteur que l'ouverture du signal constitue l'autorisation de départ.

Article 1103

Plaque demande de départ



La plaque « Demande de départ » présente, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique accompagnée des lettres « DD ».

Le conducteur en attente de départ doit, une minute avant l'heure de départ, ou s'il constate que le signal qui le retenait est ouvert, solliciter par téléphone l'autorisation de départ.

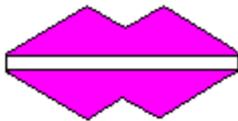
CHAPITRE 12

Signaux propres à la traction électrique

Article 1201

Signal « fin de caténaire »

Le signal « fin de caténaire » est utilisé pour repérer le point que le pantographe ne doit pas dépasser.

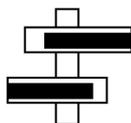
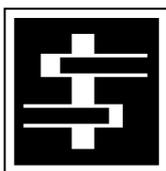


Le signal « fin de caténaire » est constitué d'une bande horizontale blanche sur fond violet.

Article 1202

Signaux « Baissez panto »

Les parties de voies à franchir pantographe baissé sont normalement précédées par deux signaux « baissez panto » pouvant être lumineux ou mécaniques :

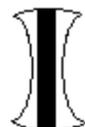


- un signal à distance qui commande au conducteur de se présenter au signal d'exécution pantographes abaissés ;



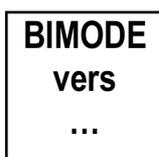
- un signal d'exécution qui indique au conducteur l'origine de la partie de voie à franchir pantographes abaissés.

La tension en volt peut être présentée sur ce signal.



- Un signal « fin de parcours » qui indique la fin de la partie de voie à franchir pantographes abaissés. Le conducteur ne doit relever les pantographes que lorsque ces derniers ont franchi ce signal.

La tension en volt peut être présentée sur ce signal.

Particularités concernant les circulations bi-mode :

Lorsqu'ils concernent exclusivement les circulations bi-mode à destination d'une ligne non électrifiée, les signaux « baissez panto » à distance et d'exécution sont munis d'une pancarte à lettres noires sur fond blanc portant l'inscription « BIMODE vers ... ». Dans ce cas, la fin de la partie de voie intéressée n'est pas repérée par un signal « fin de parcours ».



Lorsqu'il concerne exclusivement les circulations bi-mode en provenance d'une ligne non électrifiée, le signal « fin de parcours » n'est pas précédé de signaux à distance et d'exécution « baissez panto ». Dans ce cas, le signal « fin de parcours » est muni d'une pancarte à lettres noires sur fond blanc portant l'inscription « BIMODE ».

Article 1203

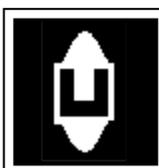
Signaux « Coupez courant »

Les parties de voie sur lesquelles le courant doit être coupé sont précédées par un signal d'exécution et un signal de fin de parcours.

L'emplacement du signal d'exécution est généralement repéré à distance par une pancarte portant, en lettres noires sur fond blanc, l'inscription « Sectionnement à ... m ».



Avant d'aborder le signal d'exécution « coupez courant », le conducteur doit avoir coupé toute consommation de courant et, le cas échéant, avoir interrompu le freinage par récupération.



Le signal « fin de parcours » autorise le conducteur à reprendre les conditions normales de traction.

Article 1204

Pancarte « REV »



Cette pancarte, en lettres blanches sur fond noir, matérialise le point à partir duquel le conducteur d'un train réversible conduit depuis la cabine de réversibilité ou d'un train automoteur électrique est autorisé, après avoir rencontré le signal « fin de parcours », à reprendre les conditions normales de traction après avoir respecté un coupez courant ou un baissez panto.

ANNEXE 7

Signalisation embarquée

Chapitre 1^{er} – Signalisation de cabine de type TVM

Article 101 – Signalisation relative à la vitesse

101.1 – Les indications d'exécution

101.2 – Indications d'annonce

Article 102 – Description de la signalisation relative à la traction électrique

102.1 – Pictogramme « Coupez courant »

102.2 – Pictogramme « Baissez panto »

Chapitre 2 – Signalisation de cabine de type ETCS

Chapitre 3 – Signalisation complémentaire latérale en TVM

Paragraphe 1 – Principes généraux

Article 301 – Plaques d'identification et de repérage de la signalisation complémentaire latérale

301.1 – Plaques d'identification

301.2 – Plaques de repérage

Article 302 – Approche des signaux temporaires

Article 303 – Présentation des signaux à main

Article 304 – Limitations temporaires de vitesse

Article 306 – Pancartes et tableaux à inscriptions diverses

Article 307 – Signaux propres à la traction électrique

Paragraphe 2 – Description de la signalisation latérale

Article 308 – Description de la signalisation latérale spécifique

308.1 – Repères

308.2 – Jalon de manœuvre

308.3 – Bande lumineuse jaune horizontale

Chapitre 4 – Signalisation complémentaire latérale en ETCS

Chapitre 5 – Signalisation complémentaire latérale commune

Article 508 – Description de la signalisation latérale commune

508.1 – Entrée d'une ligne à signalisation de cabine

508.2 – Sortie d'une ligne à signalisation de cabine

508.3 – Transition de type de TVM ou de type de signalisation de cabine

508.4 – Signaux propres à la traction électrique concernant le retrait ou la mise en place de la butée pantographe 70

ANNEXE 7

Article 508

Signalisation embarquée

CHAPITRE 1^{er}

Signalisation de cabine de type TVM

Article 101

Signalisation relative à la vitesse

Les ordres ou informations donnés au conducteur par la signalisation de cabine comprennent deux catégories :

- les indications d'exécution ;
- les indications d'annonce.

Article 101.1

Les indications d'exécution

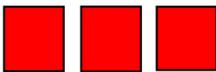
Elles peuvent présenter trois indications :

marche normale

Chiffres blancs (ou lettres « VL ») sur fond vert (exemple de représentation).
Indique au conducteur qu'il est autorisé à circuler à la vitesse maximale autorisée.

limitation de vitesse

Chiffres blancs sur fond noir (exemple de représentation).
Commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse affichée.

marche à vue (dénommée « rouge »)

Trois carrés rouges.
Commande au conducteur de marcher à vue et de s'arrêter avant le premier repère Nf rencontré.

Article 101.2

Indications d'annonce

Elles peuvent présenter deux indications :

limitation de vitesse

Chiffres noirs sur fond blanc (exemple de représentation).
Commande au conducteur de se conformer le plus tôt possible à l'indication présentée et au plus tard lors de la présentation de l'indication d'exécution correspondante.
Le clignotement des chiffres indique au conducteur que l'indication suivante peut être plus restrictive.

arrêt (dénommée « zéro »)

Chiffres noirs sur fond rouge (exemple de représentation).
Commande au conducteur d'être en mesure, au premier repère rencontré :

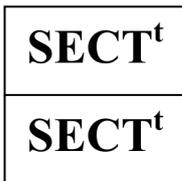
- ↪ repère Nf : de s'arrêter avant le repère ;
- ↪ repère F : de franchir le repère en marche à vue.

Article 102

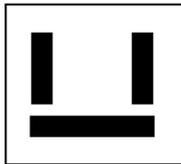
Description de la signalisation relative à la traction électrique

Article 102.1

Pictogramme « Coupez courant »



Le pictogramme « Coupez courant » commande au conducteur de couper toute consommation de courant avant d'aborder la zone à franchir courant coupé et, le cas échéant, interrompre le freinage par récupération.



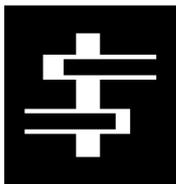
Le Pictogramme « Coupez courant automatique » apparaît pour informer au conducteur que l'automatisme du bord va couper toute consommation de courant avant d'aborder la zone à franchir courant coupé.

La zone à franchir courant coupé est repérée par la signalisation au sol prévue à l'annexe 1.

L'extinction du pictogramme « Coupez courant » ou « Coupez courant automatique » autorise le conducteur à reprendre, si rien ne s'y oppose, les conditions normales de traction.

Article 102.2

Pictogramme « Baissez panto »



Le pictogramme « Baissez panto » commande au conducteur d'abaisser le ou les pantographes.

La zone à franchir pantographes abaissés est repérée par la signalisation au sol prévue à l'annexe 1.

L'extinction de ce pictogramme autorise le conducteur à relever, si rien ne s'y oppose, le ou les pantographes.

CHAPITRE 2

Signalisation de cabine de type ETCS

Les ordres ou informations de sécurité délivrés par la signalisation de cabine de type ETCS sont décrits à l'annexe A de la spécification technique d'interopérabilité mentionnée au point e) de l'annexe 1 du présent arrêté.

CHAPITRE 3

Signalisation complémentaire latérale en TVM

Paragraphe 1

Principes généraux

Article 301

Plaques d'identification et de repérage de la signalisation complémentaire latérale

Article 301.1

Plaques d'identification

Suivant leur nature, les repères sont munis d'une plaque d'identification réfléchissante, à lettres blanches sur fond noir, indiquant la nature du repère :



« Nf », s'il s'agit d'un repère de protection ; il est appelé « Repère Nf » ;



« F », s'il s'agit d'un repère d'espacement ; il est appelé « Repère F ».

Article 301.2

Plaques de repérage

Les repères et les jalons de manoeuvre sont munis d'une plaque de repérage, non éclairée la nuit, sur laquelle figure le numéro du repère ou du jalon de manoeuvre.

Le point kilométrique arrondi à l'hectomètre, en chiffres rouges sur fond blanc, est indiqué sur ces repères.

En sus de la plaque de repérage habituelle, les repères et les jalons de manoeuvre peuvent être munis d'une plaque de repérage arrière permettant aux conducteurs les prenant à revers de les identifier.

Article 302

Approche des signaux temporaires

En cas d'incidents ou de travaux, une signalisation temporaire de chantier ou de traction électrique peut être mise en place ; elle est réalisée au moyen d'une signalisation complémentaire latérale constituée par les signaux utilisés en signalisation latérale décrits à l'annexe 1.

Signalisation temporaire de chantier : cette dernière n'étant pas préannoncée, la vitesse limite des circulations doit être abaissée au préalable, par la signalisation de cabine, à un taux inférieur ou égal à 170 km/h.

Signalisation temporaire de traction électrique : la vitesse limite des circulations est abaissée au préalable, par la signalisation de cabine, à un taux inférieur ou égal à 220 km/h.

Article 303

Présentation des signaux à main

Pour permettre des mouvements de faible amplitude, dans des cas très exceptionnels, ou dans le cas de raccordement de rames sur une voie à quai, les signaux à main décrits à l'annexe 3 peuvent être utilisés.

Le conducteur doit être avisé et ces signaux doivent être présentés depuis la piste ou le quai et rester visibles depuis le poste de conduite.

Article 304

Limitations temporaires de vitesse

Sur l'étendue du chantier, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse limite imposée par la signalisation complémentaire latérale tout en respectant toute indication plus restrictive donnée par la signalisation de cabine.

Lorsque le conducteur ne reconnaît pas l'indication donnée par un TIV à distance, il doit se mettre aussitôt que possible en marche à vue et poursuivre cette dernière jusqu'au deuxième repère rencontré.

Si après franchissement de ce deuxième repère le taux de vitesse a pu être déterminé, le conducteur cesse d'observer la marche à vue et se conforme à la signalisation de cabine, éventuellement à la signalisation latérale. Si

le taux de vitesse n'a pu être déterminé, il continue à observer la marche à vue jusqu'au point où le taux de vitesse peut être déterminé avec certitude.

Article 306

Pancartes et tableaux à inscriptions diverses

Des pancartes ou tableaux portant une inscription en langage clair ou en abrégé, ou bien un signe conventionnel, peuvent être employés pour donner certaines indications aux conducteurs.

Article 307

Signaux propres à la traction électrique

En complément de la signalisation de cabine, la signalisation de traction électrique prévue à l'annexe « signalisation latérale » est implantée au sol.

Lorsque la vitesse autorisée dépasse 220 km/h, le conducteur se conforme à la signalisation présentée en cabine.

Lorsque la vitesse autorisée est inférieure à 220 km/h, le conducteur se conforme :

- aux indications présentées par la signalisation au sol ;
- à l'indication « coupez courant automatique » si celle-ci lui est présentée en cabine.

Paragraphe 2

Description de la signalisation latérale

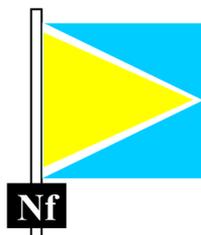
Article 308

Description de la signalisation latérale spécifique

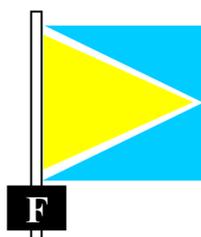
Article 308.1

Repères

Le repère est constitué par une cocarde fixe réflectorisée de forme carrée présentant, sur fond bleu, un triangle jaune bordé de blanc dont la pointe est dirigée vers la voie à laquelle il s'adresse.



Un repère Nf peut comporter un feu blanc de franchissement.



Un repère F peut comporter une bande lumineuse jaune horizontale.

Article 308.2

Jalon de manœuvre



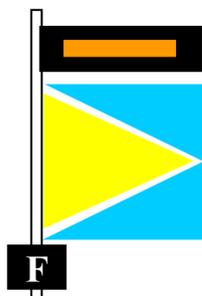
Le jalon de manœuvre est constitué par une cocarde fixe réfléchissante en forme de losange présentant, sur fond violet, un chevron blanc orienté vers la voie à laquelle il s'adresse.

Le jalon de manœuvre commande au conducteur l'arrêt avant le jalon, même si le feu blanc de franchissement est présenté.

Un jalon de manœuvre est muni d'un feu blanc de franchissement qui, lorsqu'il est présenté, autorise le conducteur à effectuer le mouvement qui lui a été préalablement commandé.

Article 308.3

Bande lumineuse jaune horizontale

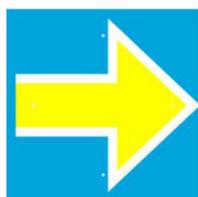


Cette bande lumineuse jaune horizontale commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter à quai sur une distance réduite.

CHAPITRE 4

Signalisation complémentaire latérale en ETCS

Le repère est constitué par une cocarde fixe réfléchissante de forme carrée présentant, sur fond bleu, une flèche jaune bordée de blanc dont la pointe est dirigée vers la voie à laquelle le repère s'adresse.



CHAPITRE 5

Signalisation complémentaire latérale commune

Article 508

Description de la signalisation latérale commune

Article 508.1

Entrée d'une ligne à signalisation de cabine



Un tableau « CAB » ou provisoirement « TGV », à lettres blanches sur fond noir, indique que la circulation est dirigée vers une ligne à signalisation de cabine.



Le conducteur doit cesser de tenir compte des indications observées sur le dernier panneau dès l'apparition d'une indication donnée par la signalisation de cabine. En outre, il doit vérifier que la première indication présentée n'autorise pas une vitesse supérieure à 230 km/h (270 km/h en provenance d'une ligne à double signalisation « sol + cabine » ; dans le cas contraire, il doit s'arrêter d'urgence et se mettre en relation avec l'agent responsable de la circulation sur la section de ligne.

Le tableau ci-dessus est précédé de un ou plusieurs tableaux « CAB » à lettres noires sur fond blanc.

Article 508.2

Sortie d'une ligne à signalisation de cabine



Un tableau « CAB » barré d'un trait rouge ou provisoirement « Fin TGV », à lettres blanches sur fond noir indique que la circulation va sortir d'une ligne à signalisation de cabine.

Le conducteur doit, à partir de ce tableau, appliquer les règles relatives à la signalisation au sol. En outre, il doit continuer à observer la limitation de vitesse éventuellement imposée par la signalisation de cabine jusqu'à ce que le dernier véhicule du train ait franchi le premier panneau de signalisation au sol.

Ce tableau précède le premier panneau de signalisation au sol.

Article 508.3

Transition de type de TVM ou de type de signalisation de cabine

Les points de transition de type de TVM ou de type de signalisation de cabine sont matérialisés, selon le cas, par :

- un tableau « TVM ... voie ... », à inscription blanche sur fond noir, implanté à hauteur d'un repère.



Les nombres « 300 » ou « 430 » indiquent le type de TVM installée en aval de ce tableau et les chiffres 1 ou 2 indiquent la parité de la voie sur laquelle le train se trouve.

Lorsque ce tableau matérialise la transition entre deux types de signalisation de cabine, il indique au conducteur d'un train circulant sous un autre système de signalisation, le point à partir duquel les règles prescrites par le présent document sont applicables.

- un tableau « ERTMS ... N ... », à inscription blanche sur fond noir, implanté sur une ligne équipée en TVM.



Ce tableau indique au conducteur le point de transition de type de signalisation de cabine. Le conducteur d'un train équipé ETCS cesse d'appliquer les règles de circulation prévues par le présent document et se conforme aux règles de circulation ETCS Niveau 2 dès l'apparition d'une indication donnée par la signalisation de cabine ETCS.

Article 508.4

Signaux propres à la traction électrique concernant le retrait ou la mise en place de la butée pantographe

Signalisation permanente

Lorsque la fonction « Baissez panto » doit être utilisée à la suite d'un changement de hauteur de fil de contact, une signalisation spécifique est mise en place, à hauteur du signal de fin de parcours, afin de renseigner le conducteur sur le type d'électrification qu'il va rencontrer.



L'accès à une caténaire **de hauteur constante** par rapport au plan de roulement est repéré par un tableau portant, en blanc sur fond noir, l'inscription « 25000 LGV », « 25000 ET »... selon le type d'installation.



L'accès à une caténaire **de hauteur variable** par rapport au plan de roulement est repéré par un tableau portant, en blanc sur fond noir, l'inscription « 25000 », « 1500 »... selon le type d'installation.

Signalisation temporaire

Lorsque, au cours de travaux, la fonction « Baissez panto » doit être uniquement utilisée à la suite d'un changement de hauteur de fil de contact, une signalisation spécifique de chantier est mise en place afin de renseigner le conducteur sur le type d'électrification qu'il va rencontrer.

1. L'accès à une caténaire **de hauteur constante** par rapport au plan de roulement est repéré :

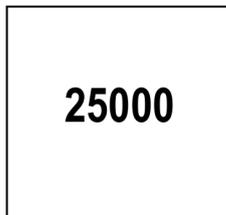


- par un tableau à distance portant, en noir sur fond blanc, l'inscription « 25000 LGV ».

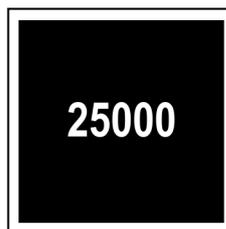


- par un tableau d'exécution portant, en blanc sur fond noir, l'inscription « 25000 LGV ».

2. L'accès à une caténaire **de hauteur variable** par rapport au plan de roulement est repéré



- par un tableau à distance portant, en noir sur fond blanc, l'inscription « 25000 ».



- par un tableau d'exécution portant, en blanc sur fond noir, l'inscription « 25000 ».

Art. 2. – Après le deuxième alinéa de l'article 7 de l'arrêté du 7 mai 2015 susvisé, il est ajouté l'alinéa suivant :

« – la maîtrise de la langue du pays frontalier, comme langue opérationnelle, dans les cas visés par l'article 56 de l'arrêté du 19 mars 2012 susvisé : cette exigence nécessite un niveau de pratique suffisant pour permettre la mise en œuvre des procédures de sécurité écrites et orales ainsi que les échanges d'informations, notamment en situation perturbée et en cas d'urgence. Pour toutes les tâches essentielles pour la sécurité, le niveau de maîtrise de la langue du pays frontalier exigé correspond au niveau B1. Ce niveau de maîtrise de la langue du pays frontalier est donné selon l'échelle globale du cadre européen commun de référence pour les langues. ».

Art. 3. – La note du 19 mars 2012 précisant le cadre, les modalités d'application et de suivi 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 applicables sur le réseau ferré national est abrogée.

Les annexes 7 (Signalisation à main, Signalisation au sol, Signalisation en cabine) publiées au *Bulletin officiel* du ministère chargé des transports du 10 avril 2012 sont abrogées.

Art. 4. – Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 25 août 2015.

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer,*
F. POUPARD

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,*

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer,*

F. POUPARD