

Signalisation au sol

Signaux non repris à l'annexe VII de l'arrêté
du 19 mars 2012

Document d'exploitation

Version 04 du 21-01-2026
Applicable à partir du 14-06-2026

SNCF Réseau	(IG SE 1 A n°11) RFN-IG-SE 01 A-00-n°011
-----------------------	---



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Résumé des modifications	2
1.4. Abréviations utilisées	2
1.5. Glossaire	3
CHAPITRE 1 : SIGNAUX DIVERS IMPLANTES SUR LE RESEAU	4
Article 101. Voyant mécanique de refoulement	4
Article 102. Tableau de refoulement « REF »	4
Article 103. Tableau « Givre »	5
Article 104. Tableaux de VUTP	5
104.1. Tableau d'entrée de VUTP	5
104.2. Tableaux de sortie de VUTP	5
Article 105. Tableaux divers de direction	6
Article 106. Tableaux spécifiques à la zone dense Île-de-France	6
106.1. Tableau indicateur de niveau à distance (TIND)	6
106.2. Tableau Banlieue (B)	6
Article 107. Pancarte « COMPTEUR »	7
CHAPITRE 2 : SIGNAUX PARTICULIERS OU PROPRES A DES LIGNES SPECIFIQUES DU RESEAU	8
Signaux ex-AL	8
Article 201. Sémaphore ex-AL	8
Article 202. Avertissement ex-AL	9
Signaux de la ligne de tram-train de Lyon Saint-Paul à l'Arbresle	10
Signaux de la ligne de tram-train de Nantes à Châteaubriant	10
CHAPITRE 3 : SIGNAUX DE TYPE DB NETZ AG IMPLANTES SUR LE RESEAU	11
Article 301. Mastschild	11
Article 302. Signaux avancés (Vr) « Vorsignale »	11
302.1. Signal Vr 0 « Halt erwarten »	11
302.2. Signal Vr 1 « Fahrt erwarten »	11
302.3. Signal Vr 2 « Langsamfahrt erwarten »	12
302.4. Signal Ne 2 « Vorsignaltafel » (Tableau de signal avancé)	12
Article 303. Signaux principaux (Hp) « Hauptsignale »	12
303.1. Signal Hp 0 « Halt »	12
303.2. Signal Hp 1 « Fahrt »	12
303.3. Signal Hp 2 « Langsamfahrt »	13
Article 304. Signaux combinés (Ks) « Kombinationssignale »	13
304.1. Signal Ks 1 « fahrt »	14
304.2. Signal Ks 2 « Halt erwarten »	14
Article 305. Signaux additifs (Zs) « Zusatzsignale »	14
305.1. Signal Zs 3v « Geschwindigkeitsvoranzeiger » (Indication de vitesse à distance)	14
305.2. Signal Zs 3 « Geschwindigkeitsanzeiger » (Indication de vitesse)	14
Article 306. Signaux de limitation de vitesse	15
306.1. Signal Lf 1 « Langsarmfahrscheibe » (tableau de ralentissement)	15
306.2. Signal Lf 2 « Anfangscheibe » (tableau de début)	15
306.3. Signal Lf 3 « Endscheibe » (tableau de fin)	15
306.4. Signal Lf 6 « Geschwindigkeits-Ankündesignal » (signal d'annonce de vitesse)	16

Article 307. Signaux propres à la traction électrique	16
307.1. Signal EI 3 –« Bügel ab ankündesignal » (signal d'annonce « baissez panto »)	16
307.2. Signal fin de caténaire	16
307.3. Pancarte de changement de tension	16
Article 308. Signaux divers	17
308.1. Pancarte « Halt SB »	17
308.2. Pancarte d'annonce de signal de surveillance « Bü2 »	17
CHAPITRE 4 : SIGNAUX DE TYPE CFL IMPLANTES SUR LE RESEAU	18
Article 401. Signal Fixe Principal (SFP)	18
401.1. Signal Fixe Principal première position (SFP 1)	18
401.2. Signal Fixe Principal deuxième position (SFP 2)	18
401.3. Signal Fixe Principal troisième position (SFP 3)	18
Article 402. Signal Fixe Avancé (SFAv)	19
402.1. Signal Fixe Avancé première position (SFAv 1)	19
402.2. Signal Fixe Avancé deuxième position (SFAv 2)	19
402.3. Signal Fixe Avancé troisième position (SFAv 3)	19
Article 403. Signal Fixe Avancé de réception sur Voie en cul-de-sac, sur voie occupée ou sur voie non utilisable sur toute sa longueur (SFAv Vo)	19
Article 404. Signal fixe d'entrée SFe	20
Article 405. Signaux indicateurs de la vitesse autorisée par l'infrastructure	20
405.1. Signal Fixe Indicateur de la Vitesse Infrastructure (SFIVI)	20
Article 406. Signal Mobile de Ralentissement temporaire	20
406.1. Le tableau annonciateur de ralentissement (SMR/A)	20
406.2. Tableau d'exécution immédiate de ralentissement (SMR/EI)	21
406.3. Tableau vert de reprise de vitesse (SMR/R)	21
Article 407. Signal Fixe de barrage de première position (SFVb 1)	21
Article 408. Repères divers	22
408.1. Tableau de repérage ou de substitution des SFAv RF 3	22
408.2. Mirlitons RF 4	22
408.3. Tableau d'annonce d'un point d'arrêt en pleine ligne RF 8	22
408.4. Tableau « Impasse » RF 9	22
408.5. Tableau indiquant la frontière territoriale RF 13	23
408.6. Tableau repère des zones de transition ETCS	23
Article 409. Tableau repère de changement du canal radio et/ou mode d'exploitation RST RF20	23
CHAPITRE 5 : SIGNAUX DE TYPE CFF IMPLANTES SUR LE RESEAU	24
Article 501. Signaux pour la circulation des trains	24
501.1. Arrêt	24
501.2. Avertissement	25
501.3. Annonce de voie libre	25
501.4. Voie libre	25
501.5. Annonce de vitesse à 40 km/h	26
501.6. Annonce de vitesse 60 km/h	26
501.7. Annonce de vitesse 90 km/h	26
501.8. Exécution de vitesse à 40 km/h	27
501.9. Exécution de vitesse à 60 km/h	27
501.10. Exécution de vitesse à 90 km/h	27
501.11. Itinéraire court	28
501.12. Signal d'entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais	28
501.13. Signal complémentaire « voie occupée »	28
501.14. Signal auxiliaire pour les signaux du système L d'assentiment de franchissement	29
Article 502. Signaux pour les trains et les mouvements de manœuvre	29
502.1. Signal de barrage	29
502.2. Signal permanent indicateur de vitesse	29
502.2.1. Signal avancé pour réduction de vitesse	29

502.2.2. Signal d'exécution pour réduction de vitesse.....	29
502.2.3. Signal final pour réduction de vitesse	30
502.2.4. Indicateurs de début et de fin de gare	30
502.3. Signaux temporaires de ralentissement.....	30
502.3.1. Signal avancé de ralentissement.....	30
502.3.2. Signal d'exécution du tronçon de ralentissement	30
502.3.3. Signal final du tronçon de ralentissement	31
502.3.4. Signal de suppression de ralentissement	31
502.3.5. Panneau complémentaire de limitation temporaire de vitesse.....	31
502.4. Signaux fixes pour l'autorisation de départ	31
Article 503. Signaux pour les mouvements de manœuvre	32
503.1. Validité et disposition des signaux de manœuvre.....	32
503.1.1. Signaux de manœuvre placés à droite de la voie	32
503.1.2. Dos des signaux de manœuvre.....	32
503.2. Signaux de manœuvre	32
503.2.1. Signal d'arrêt de manœuvre	32
503.2.2. Signal d'autorisation pour le mouvement de manœuvre.....	32
503.3. Signal d'évacuation	33
503.3.1. Signal de manœuvre interdite.....	33
503.3.2. Signal de manœuvre autorisée.....	33
Article 504. Signaux pour la traction électrique	33
504.1. Signaux de manœuvre de pantographes	33
504.2. Signal de sectionnement	34
CHAPITRE 6 : SIGNAUX DE TYPE RFI IMPLANTES SUR LE RESEAU	35
Article 601. Repérage et approche des signaux	35
Article 602. Signaux implantés à demeure.....	35
602.1. Signal de 1 ^{ère} catégorie (de protection ou de départ).....	35
602.2. Signal d'avis	36
602.3. Signal de 1 ^{ère} catégorie combiné ou associé avec un signal d'avis.....	37
Article 603. Signaux pour ralentissement et arrêt notifié	37
603.1. Signal d'avis de ralentissement ou d'avis d'arrêt notifié	37
603.2. Signaux de ralentissement	38
603.2.1. Signal de début de ralentissement.....	38
603.2.2. Signal de fin de ralentissement.....	38
603.3. Indicateur de vitesse limite au départ.....	38
603.4. Signal d'arrêt à main	38
Article 604. Piquet limite de manœuvre	38
Article 605. Signaux divers	39
605.1. Indicateur lumineux de direction	39
605.2. Indicateur de départ	39
605.3. Signal lumineux d'appel « Chiamata ».....	39
605.4. Pancartes pour chantier	39
605.5. Pancarte pour signal acoustique	40
605.6. Pancartes « Zona Caduta MASSI »	40
Article 606. Pancartes de répétition et de fin de répétition de la signalisation en cabine	40
CHAPITRE 7 : SIGNAUX DE TYPE ADIF IMPLANTES SUR RESEAU	42
Article 701. Signaux de Block et de protection des points dangereux	42
701.1. Indication Signal d'arrêt.....	42
701.2. Indication Annonce d'arrêt.....	42
701.3. Indication Annonce de précaution	42
CHAPITRE 8 : SIGNAUX DU TYPE INFRABEL IMPLANTES SUR LE RESEAU.....	43
Article 801. Particularités d'implantation des signaux	43
Article 802. Signaux de protection des points dangereux et d'espacement.....	43
802.1. Grand signal d'arrêt.....	43
802.2. Signal d'arrêt simplifié	44
802.3. Petit signal d'arrêt lumineux	44
802.4. Autre signal d'arrêt	44
802.5. Rencontre d'un feu rouge et d'un feu blanc sur un grand signal d'arrêt	45

Article 803. Signaux d'annonce d'arrêt	45
803.1. Signal présentant un feu vert + un feu jaune placés verticalement (VJV)	45
803.2. Signal présentant un feu vert + un feu jaune placés verticalement (VJV) conjointement à un nombre jaune au-dessus du panneau	45
803.3. Signal présentant deux feux jaunes	46
Article 804. Feu vert	46
Article 805. Signaux d'indication de vitesse	46
805.1. Chiffre blanc lumineux à l'écran complémentaire inférieur d'un grand signal d'arrêt	46
805.2. Feu vert + feu jaune placés horizontalement (VJH)	46
805.3. Panneau de vitesse de référence	47
805.4. Panneaux de limitation de vitesse	47
805.4.1. Panneau d'annonce	47
805.4.2. Panneau origine temporaire	47
805.4.3. Panneau de fin de zone temporaire	48
805.4.4. Panneaux complémentaires	48
Article 806. Signaux mobiles de voie	48
806.1. Signal mobile rouge	48
806.2. Signal mobile vert	49
806.3. Signal mobile jaune	49
806.4. Signaux mobiles jaune et vert présentés simultanément	49
806.5. Signaux d'engagement possible de gabarit	49
806.5.1. Travaux prévus pour lesquels les EF ont été avisées – Utilisation de signaux mobiles	49
806.5.2. Travaux prévus pour lesquels les EF ont été avisées – Utilisation de signaux lumineux TW d'avertissement et d'arrêt	50
Article 807. Panneau repère de ligne	50
Article 808. Signaux divers	51
Article 809. Panneau de coupure de courant	52

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est élaboré en application du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, de l'arrêté du 09 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le système ferroviaire. Le présent document reprend des signaux qui ne figurent pas dans l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 telle que reprise à l'article 49 de l'arrêté du 09 décembre 2021.

Le présent document s'applique sur les sections de lignes pour lesquelles SNCF Réseau a la charge de la gestion opérationnelle des circulations. Le terme réseau utilisé dans le texte correspond à ce périmètre.

1.1. Origine de la modification du document

Les voies métriques et les infrastructures ferroviaires légères relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés sont exclues du décret 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires. À ce titre, les dispositions réglementaires liées à la signalisation sont reprises au règlement de sécurité de l'exploitation des lignes concernées. Les prescriptions de ces lignes sont donc retirées du présent document.

La dépose des signaux spécifiques aux sections de lignes des Chemins de Fer et Transport Automobile (CFTA), « Guingamp à Paimpol » et « Guingamp à Carhaix » permet leur retrait du présent document.

1.2. Objet

Le présent document d'exploitation publie les signaux au sol :

- implantés en divers points du réseau, mais moins répandus que les signaux repris à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012,
- implantés sur certaines sections frontières du réseau ferré national et correspondant à ceux en usage sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure limitrophe,
- spécifiques à certaines lignes circulées par des tram-trains.

Il reprend l'aspect des signaux des GI étrangers voisins, implantés sur les sections frontières du réseau jusqu'à la frontière étatique avec :

- l'Allemagne,
- le Luxembourg,
- la Belgique,
- l'Italie,
- la Suisse,
- l'Espagne.

Les prescriptions correspondantes applicables par les exploitants ferroviaires sont reprises dans les textes réglementaires en vigueur sur chaque réseau voisin.

Pour créer les différentes consignes et instructions opérationnelles à l'usage de leurs personnels, les ExF doivent tenir compte des documents réglementaires en vigueur sur les réseaux des différents GI voisins, ainsi que de la documentation d'exploitation applicable sur chaque section de ligne considérée.

1.3. Résumé des modifications

Les modifications de cette version consistent au remplacement de la locution « réseau ferré national » par le terme « réseau », à la mise à jour des dénominations des GI cités, ainsi qu'au retrait des dispositions concernant la signalisation des lignes suivantes :

- ligne du Blanc-Argent (CBA) : art 203 à 205,
- lignes des « CFTA » : art 206 à 209,
- ligne de Saint-Gervais à Vallorcine et de la section frontière de Vallorcine à la frontière étatique suisse : art 210 à 213,
- ligne de Villefranche - Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol (train jaune) : art 214 et 215,
- T4 - tram-train de Bondy à Aulnay-sous-Bois : art 216 à 221,
- ligne de tram-train de Mulhouse (rond-point Stricker exclu) à Lutterbach : art 222 à 228,
- ligne Modane- Bardonnèche, de l'article 602.1, celle-ci étant dorénavant exploitée et maintenue par RFI.

1.4. Abréviations utilisées

ADIF	Administrador De Infraestructuras Ferroviarias
Ex-AL	Ex-Alsace Lorraine
BAL	Block Automatique Lumineux
CFF	Chemins de Fer Fédéraux (suisses)
CFL	Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
EF	Entreprise Ferroviaire
ExF	Exploitants ferroviaires
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
PCT	Prescriptions suisses de Circulation des Trains
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RST	Radio Sol Train
RT	Renseignements Techniques
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français
TIV	Tableau Indicateur de Vitesse
TNR	Talonnable Non Renversable
TR	Traversée Routière
VUT	Voie Unique Temporaire
VUTP	Voie Unique Temporaire à caractère Permanent

1.5. Glossaire

Infrabel	société ayant en charge la gestion opérationnelle des circulations et la maintenance du réseau belge.
livret de procédures	document informatique ou papier relevant de la STI Exploitation qui regroupe les procédures et les exigences applicables à tous les itinéraires parcourus et au matériel roulant utilisé sur ces itinéraires dans les situations d'exploitation normale, dégradée et d'urgence auxquelles le conducteur pourrait être confronté.
service chargé de la gestion des circulations	service, du gestionnaire d'infrastructure, assurant la gestion opérationnelle des circulations.
train de catégorie inférieure	train faisant partie de la catégorie A ou D (voir PCT suisses) ainsi que tout mouvement de manœuvre.
train de catégorie supérieure	train faisant partie de la catégorie R (voir PCT suisses).
train de voyageurs	train ou convoi composé de matériel du parc voyageur, ordinaire ou spécialisé, destiné au transport des personnes, de leurs bagages et de leurs véhicules routiers.
tram-train	véhicule conçu pour une utilisation combinée à la fois sur les infrastructures ferroviaires légères et sur les infrastructures ferroviaires lourdes;.
voie unique temporaire	régime temporaire d'exploitation permettant, en double voie non équipée d'ICS, de faire circuler sur une voie des trains en sens inverse du sens normal.

Chapitre 1 :

Signaux divers implantés sur le réseau

Article 101. Voyant mécanique de refoulement

Dans certains établissements, il peut être implanté sur voie principale ou de service un voyant mécanique de refoulement.



Voyant en position de fermeture

Il est constitué par une cocarde à simple ou double face ronde, peinte en blanc, bordée de noir et barrée de deux bandes horizontales noires. Pour observation de nuit, le voyant présente une bande horizontale lumineuse blanche, sauf si les conditions locales nocturnes permettent une visibilité suffisante.

En position d'ouverture, le voyant est parallèle à la voie et présente, pour observation de nuit, un feu blanc.

Le conducteur qui doit garer son train par refoulement et qui est dirigé vers un voyant de refoulement, s'arrête à la présentation de ce dernier.

Il est alors autorisé à exécuter de lui-même le mouvement de refoulement dès l'ouverture du voyant (position parallèle à la voie avec présentation du feu blanc pour observation de nuit).

Dès la fermeture du voyant ou, de nuit, dès l'extinction du feu blanc en cours du refoulement, le conducteur doit arrêter immédiatement son train et attendre que des instructions lui soient fournies par le chef de la manœuvre.

Article 102. Tableau de refoulement « REF »

Dans certains établissements, il peut être implanté sur voie principale ou de service un tableau « REF ».



Ce tableau peut être mécanique (éclairé pour observation de nuit), ou lumineux, visible sur une face ou sur les deux.

Ce tableau permet le garage par refoulement des trains.

Le conducteur qui a été avisé par avance de l'utilisation de ce tableau, doit exécuter de lui-même le mouvement de refoulement dès la présentation du tableau « REF », jusqu'au point qui lui aura été désigné par le chef de la manœuvre.

Si, à l'atteinte du point désigné, le conducteur ne perçoit pas de signaux de manœuvre lui permettant la poursuite du mouvement, il arrête immédiatement son train et attend des instructions.

Article 103. Tableau « Givre »

Afin d'éviter des avaries de pantographes ou de caténaire dues à la présence de givre sur cette dernière, il peut être implanté sur certaines lignes alimentées en courant continu un tableau lumineux indiquant en blanc sur fond noir la mention « Givre ».



L'allumage de ces tableaux est automatique en fonction des conditions météorologiques.

Lorsqu'un conducteur franchit un tableau givre allumé, il doit appliquer les prescriptions du document d'exploitation RFN-NG-TR-02 B-01-n°001 relatif à l'utilisation des pantographes.

Article 104. Tableaux de VUTP

Certaines sections de ligne sont équipées d'installations permanentes de VUT (VUTP). Outre le fait que ces installations sont portées à la connaissance des ExF par les consignes locales d'exploitation propres aux sections de ligne intéressées, les conducteurs sont informés qu'ils empruntent ces itinéraires au moyen de tableaux implantés le long de la voie.

104.1. Tableau d'entrée de VUTP

L'entrée à contre-sens est repérée par un tableau mobile portant la mention « VUT » en blanc sur fond noir :



La présentation de ce tableau indique au conducteur :

- qu'il est dirigé et autorisé à s'engager à contre-sens sur VUT,
- qu'à partir de ce tableau, le côté d'implantation de la signalisation qui le concerne change.

Dans le cas où le tableau ne pourrait être présenté, le conducteur est autorisé à s'engager à contre-sens s'il reçoit un ordre écrit ou une dépêche délivrée par le service chargé de la gestion des circulations.

104.2. Tableaux de sortie de VUTP

La sortie de la VUTP est généralement repérée par :

- un tableau mobile à distance portant la mention « FIN de VUT » en noir sur fond blanc,
- un tableau mobile portant la mention « FIN de VUT » en blanc sur fond noir.



La présentation de ce tableau indique au conducteur :

- qu'il est parvenu à la fin du parcours à contre-sens sur VUT,

- qu'à partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui le concernent change, la circulation se faisant à nouveau en sens normal.

Dans le cas où le tableau ne pourrait être présenté, le conducteur est informé verbalement par le service chargé de la gestion des circulations de la fin du parcours à contre-sens.

Lorsque le signal commandant la sortie est un carré violet précédé à distance par une pancarte « Fin de VUT », le conducteur doit observer la marche à vue aux abords de la sortie de la VUT et être en mesure de s'arrêter avant le carré violet si ce dernier est fermé.

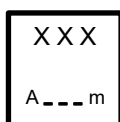
Article 105. Tableaux divers de direction

Afin que les conducteurs puissent se repérer sur une ligne, pour le respect des arrêts de dessertes notamment ou pour identifier la direction qu'ils prennent, des pancartes avec des inscriptions en clair peuvent être implantées le long des voies.

Exemples :



} indique que la direction correspondante est, suivant le cas, celle de Paris, celle de Laon ou celle de la voie 2.



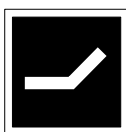
repère l'approche de certains établissements.

Article 106. Tableaux spécifiques à la zone dense Île-de-France

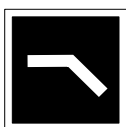
À l'approche de certaines gares parisiennes dans lesquelles un train peut être dirigé soit en surface soit en souterrain, des tableaux spécifiques sont implantés pour renseigner les conducteurs sur la direction qui leur est donnée.

106.1. Tableau indicateur de niveau à distance (TIND)

Le TIND est constitué par un ou deux tableaux lumineux pouvant présenter en blanc sur fond noir :



l'un, la partie gauche horizontale et la partie droite dirigée vers le haut lorsque la direction est en surface,



l'autre, la partie de gauche horizontale et la partie de droite dirigée vers le bas lorsque la direction donnée est en souterrain.

106.2. Tableau Banlieue (B)



Ce tableau à lettre blanche sur fond noir indique, lorsqu'il est présenté, que la direction donnée est celle de la gare « banlieue ».

Article 107. Pancarte « COMPTEUR »

Sur certaines sections de ligne équipées en block automatique à permissivité restreinte par compteurs d'essieux, la sensibilité de ces derniers est telle qu'une circulation arrêtée sur le compteur ou passant sur celui-ci à une vitesse ne dépassant pas un kilomètre à l'heure peut provoquer le dérangement du système.

Certains compteurs situés à proximité d'aiguilles sont précédés par une pancarte « COMPTEUR » (lettres blanches sur fond noir) implantée à gauche de la voie quelques mètres en amont du compteur d'essieux :



COMPTEUR

Dans tous les cas où la réglementation technique de sécurité ou la documentation d'exploitation prescrit un arrêt à une aiguille (disque, signalement de faits en liaison avec le cantonnement...), le conducteur doit réaliser l'arrêt avant la pancarte « COMPTEUR » lorsqu'elle existe.

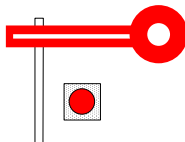
Chapitre 2 :

Signaux particuliers ou propres à des lignes spécifiques du réseau

L'existence de ces signaux est rappelée dans les consignes locales d'exploitation propres aux sections de ligne ou aux établissements intéressés, ou par les schémas de signalisation.

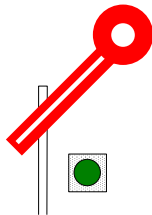
Signaux ex-AL

Article 201. Sémaphore ex-AL



Le sémaphore fermé présente une aile rouge et blanche étendue horizontalement à droite du mât, accompagnée d'un feu rouge fixe pour observation de nuit. Des pétards (ou détonateurs) sont employés pour l'appuyer en position de fermeture.

Il commande au conducteur l'arrêt avant le signal.



En position d'ouverture, le sémaphore présente l'aile relevée à 45°, accompagnée d'un feu vert fixe pour observation de nuit.

Il autorise le conducteur à poursuivre ou à reprendre, si rien ne s'y oppose, sa marche normale.

Les sémaphores ex-AL qui ne sont pas en service ont leur aile :

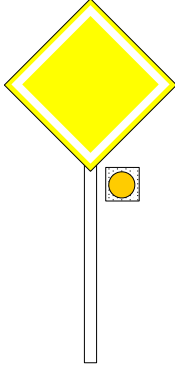
- soit rabattue verticalement vers le sol et immobilisée,
- soit démontée.

Contrairement à la règle générale, un sémaphore ex-AL fermé ne peut pas être franchi sans marquer l'arrêt par un mouvement de manœuvre, même sur ordre du chef de la manœuvre.

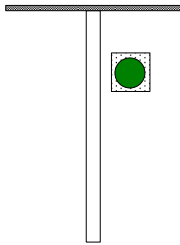
Au franchissement d'un sémaphore qu'il a vu ouvert, le conducteur qui perçoit l'explosion d'un pétard (ou d'un détonateur), doit considérer le signal comme fermé.

Article 202. Avertissement ex-AL

L'avertissement ex-AL est constitué par une cocarde jaune en forme de losange bordé de blanc, associée à un feu jaune fixe pour observation de nuit.



Elle est présentée perpendiculairement à la voie en position de fermeture.



En position d'ouverture, l'avertissement présente la cocarde dans un plan horizontal, associée pour observation de nuit à un feu vert fixe.

Lorsqu'il est fermé, il commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant un carré ou un sémaphore fermé.

Signaux de la ligne de tram-train de Lyon Saint-Paul à l'Arbresle

Certaines voies étant interdites aux circulations du type tram-train, un tableau portant en blanc sur fond noir la mention « INTERDIT AUX TRAMS-TRAINS » est implanté au droit du point à ne pas dépasser.



Ce tableau impose l'arrêt. Le conducteur arrêté devant ce tableau doit entrer en contact avec l'agent du service chargé de la gestion des circulations et solliciter des instructions.

Signaux de la ligne de tram-train de Nantes à Châteaubriant

Les règles d'exploitation à appliquer et la signalisation implantée sur cette section de ligne sont reprises intégralement dans le document RFN-IG-SE 00 A-00-n°015 « Règlement de sécurité de l'exploitation de la ligne de Tram-Train de Doulon à Châteaubriant ».

Chapitre 3 :

Signaux de type DB Netz AG implantés sur le réseau

Article 301. Mastschild

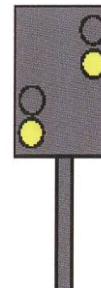
Le « Mastschild » blanc-rouge-blanc fixé sur le mât du signal.



Article 302. Signaux avancés (Vr) « Vorsignale »

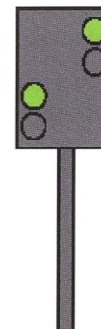
302.1. Signal Vr 0 « Halt erwarten »

Il est constitué de deux feux jaunes en oblique montant vers la droite.



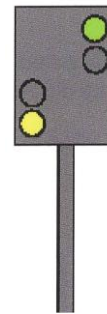
302.2. Signal Vr 1 « Fahrt erwarten »

Il est constitué de deux feux verts en oblique montant vers la droite.



302.3. Signal Vr 2 « Langsamfahrt erwarten »

Il est constitué d'un feu jaune associé sur une ligne montant en oblique vers la droite à un feu vert.



302.4. Signal Ne 2 « Vorsignaltafel » (Tableau de signal avancé)

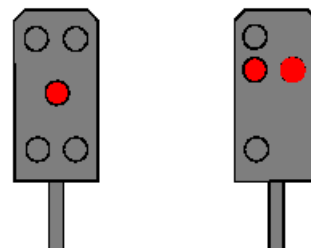
Ce repère est composé d'une pancarte blanche sur laquelle sont représentés deux chevrons noirs dont l'un a la pointe en haut et le deuxième la pointe en bas.



Article 303. Signaux principaux (Hp) « Hauptsignale »

303.1. Signal Hp 0 « Halt »

Il présente un feu ou deux feux rouges sur une ligne horizontale.



303.2. Signal Hp 1 « Fahrt »

Il présente un feu vert.



303.3. Signal Hp 2 « Langsamfahrt »

Il présente sur une ligne verticale, un feu vert au-dessus d'un feu jaune.



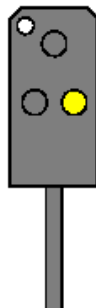
Article 304. Signaux combinés (Ks) « Kombinationssignale »

Les « Hauptsignal », repérés par le « Mastschild » blanc-rouge-blanc et remplissant en même temps les fonctions de « Vorsignal », sont repérés par un « Mastschild » jaune en forme de triangle, pointe dirigée vers le bas.

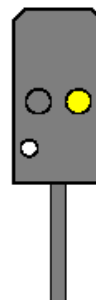


Ce « Mastschild » est réflectorisé et, en règle générale, fixé en dessous du « Mastschild » blanc-rouge-blanc.

Les « Kombinationssignale » avec fonction de « Vorsignal » qui sont implantés à une distance réduite du « Hauptsignal » annoncé présentent, dans le cas du signal Ks 1 avec Zs 3v et dans le cas du signal Ks 2, un « Zusatzlicht » (œilleton) blanc au-dessus du feu du signal.



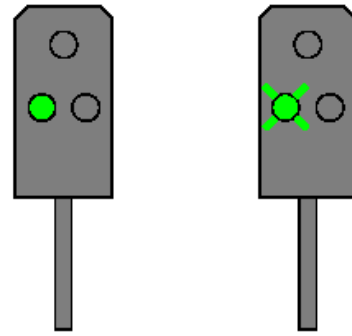
Les « Kombinationssignale » ayant une fonction de « Vorsignalwiederholer » (signal d'annonce répéteur) présentent, dans le cas du signal Ks 1 avec Zs 3v et dans le cas du signal Ks 2, un « Zusatzlicht » (œilleton) blanc en dessous du feu du signal.



304.1. Signal Ks 1 « fahrt »

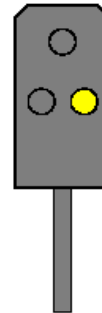
Il peut présenter :

- un feu vert,
- un feu vert clignotant, lorsque l'indication Zs 3v est présentée par le même signal.



304.2. Signal Ks 2 « Halt erwarten »

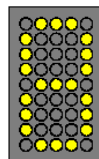
Il présente un feu jaune.



Article 305. Signaux additifs (Zs) « Zusatzsignale »

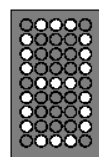
305.1. Signal Zs 3v « Geschwindigkeitsvoranzeiger » (Indication de vitesse à distance)

En signalisation lumineuse, ce signal se présente sous la forme d'un tableau dans lequel s'affiche un chiffre en jaune. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



305.2. Signal Zs 3 « Geschwindigkeitsanzeiger » (Indication de vitesse)

En signalisation lumineuse, ce signal se présente sous la forme d'un tableau dans lequel s'affiche un chiffre en blanc. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



Article 306. Signaux de limitation de vitesse

306.1. Signal Lf 1 « Langsarmfahrscheibe » (tableau de ralentissement)

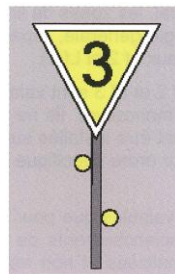
Ce signal se présente :

- de jour, par un tableau jaune à bordure blanche en forme de triangle dont la pointe est dirigée vers le bas et présentant un chiffre noir. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser. En cas de gabarit réduit, la pointe du triangle peut être dirigée vers le haut,
- de nuit, par l'indication de jour éclairée et équipée en dessous de deux feux jaunes en oblique montant vers la gauche. En cas de gabarit réduit, les feux jaunes peuvent être installés en amont de l'indication de jour.

Signal du type haut



Signal du type bas



Le tableau jaune peut être réfléctorisé. Dans ce cas, si l'indication de nuit est utilisée, le tableau n'est pas éclairé.

306.2. Signal Lf 2 « Anfangscheibe » (tableau de début)

Le signal Lf 2 est constitué par un tableau rectangulaire jaune à bordure blanche posé dans le sens de la hauteur et comportant un « A » noir.



En cas d'obscurité, il est éclairé ou réfléctorisé.

306.3. Signal Lf 3 « Endscheibe » (tableau de fin)

Le signal Lf 3 se présente sous la forme d'un tableau rectangulaire blanc posé dans le sens de la hauteur et comportant un « E » noir.



306.4. Signal Lf 6 « Geschwindigkeits-Ankündesignal » (signal d'annonce de vitesse)

Il se présente sous la forme d'un tableau jaune à bordure noire en forme de triangle dont la pointe est dirigée vers le bas et présentant un chiffre noir. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



Le signal Lf 6 est éclairé en cas d'obscurité ou réflectorisé.

Article 307. Signaux propres à la traction électrique

307.1. Signal EI 3 –« Bügel ab ankündesignal » (signal d'annonce « baissez panto »)

Il est constitué d'un tableau carré sur pointe à fond bleu bordé de blanc sur lequel sont représentées deux bandes horizontales blanches décalées en hauteur.



307.2. Signal fin de caténaire

Ce signal de forme carrée disposé sur pointe et réflectorisé, présente 2 carrés bleus sur fond blanc comme ci-dessous.



307.3. Pancarte de changement de tension

Cette pancarte écrite en blanc sur fond bleu indique en kV la valeur de la tension à la caténaire en aval du point où elle est implantée.



Article 308. Signaux divers

308.1. Pancarte « Halt SB »

Cette pancarte de forme carrée porte la mention « Halt SB » en noir sur fond blanc.



308.2. Pancarte d'annonce de signal de surveillance « Bû2 »

Cette pancarte de forme rectangulaire présente un ou plusieurs losanges blancs sur fond noir.

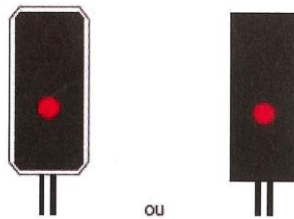


Chapitre 4 : Signaux de type CFL implantés sur le réseau

Article 401. Signal Fixe Principal (SFP)

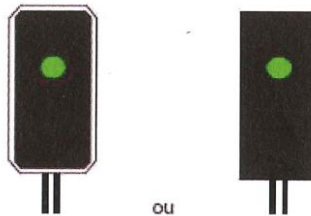
401.1. Signal Fixe Principal première position (SFP 1)

Le SFP, en position d'arrêt (SFP 1), est constitué d'un feu rouge fixe.



401.2. Signal Fixe Principal deuxième position (SFP 2)

Le SFP, en position de voie libre (SFP 2), est constitué d'un feu vert fixe.



401.3. Signal Fixe Principal troisième position (SFP 3)

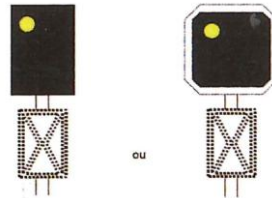
Le SFP, en position de voie libre avec limitation de vitesse (SFP 3), est constitué de deux feux jaunes fixes sur une ligne verticale.



Article 402. Signal Fixe Avancé (SFAv)

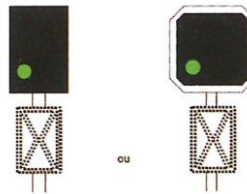
402.1. Signal Fixe Avancé première position (SFAv 1)

Le signal fixe avancé, en position d'avertissement (SFAv 1), présente un feu jaune fixe situé en haut à gauche de la cible.



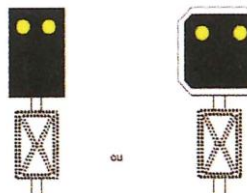
402.2. Signal Fixe Avancé deuxième position (SFAv 2)

Le signal fixe avancé de deuxième position (SFAv 2) présente un feu vert fixe situé en bas à gauche de la cible.



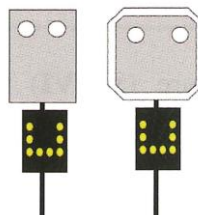
402.3. Signal Fixe Avancé troisième position (SFAv 3)

Le signal fixe avancé de troisième position (SFAv 3) est constitué de deux feux jaunes fixes sur une ligne horizontale sur la partie supérieure de la cible.



Article 403. Signal Fixe Avancé de réception sur Voie en cul-de-sac, sur voie occupée ou sur voie non utilisable sur toute sa longueur (SFAv Vo)

Il est constitué d'un tableau lumineux présentant en jaune sur fond noir un « U ».



Article 404. Signal fixe d'entrée SFe

Ce signal de forme trapézoïdale blanc bordé de noir est supporté par un poteau rayé noir et blanc. Il comporte en son centre un chiffre noir. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



Article 405. Signaux indicateurs de la vitesse autorisée par l'infrastructure

405.1. Signal Fixe Indicateur de la Vitesse Infrastructure (SFIVI)

Le Signal Fixe Indicateur de la Vitesse Infrastructure (SFIVI) est constitué d'un tableau en forme de triangle équilatéral pointe en haut, portant un chiffre blanc sur fond vert. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



Le signal fixe indicateur de la vitesse infrastructure (SFIVI) est réfléchorisé.

Article 406. Signal Mobile de Ralentissement temporaire

406.1. Le tableau annonciateur de ralentissement (SMR/A)

Le tableau annonciateur (SMR/A) se compose d'un tableau circulaire jaune portant en son centre un chiffre noir. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser. Deux feux jaunes clignotants placés en contrebas sur une ligne oblique montant de gauche à droite complètent le tableau.



Lorsque la situation nécessite l'implantation d'un tableau annonciateur supplémentaire dénommé SMR/Ar, ce dernier est complété par une pancarte rectangulaire portant l'inscription « BIS » en noir sur fond blanc.



406.2. Tableau d'exécution immédiate de ralentissement (SMR/EI)

Le tableau d'exécution immédiate de ralentissement (SMR/EI) se compose d'un tableau circulaire blanc bordé de noir, portant en son centre un chiffre noir. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



406.3. Tableau vert de reprise de vitesse (SMR/R)

Le tableau vert de reprise (SMR/R) se compose d'un tableau circulaire vert, portant en son centre un chiffre blanc. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.



Article 407. Signal Fixe de barrage de première position (SFVb 1)



Le signal fixe de barrage de première position (SFVb 1) présente, en position d'arrêt, un carré noir portant un cercle blanc barré par un trait noir horizontal.

La nuit, les signaux mécaniques sont éclairés par transparence.

Article 408. Repères divers

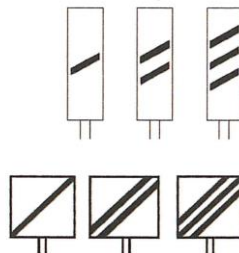
408.1. Tableau de repérage ou de substitution des SFAv RF 3

Le repère RF 3 indique l'emplacement d'un signal fixe avancé (SFAv). Il est réfectorisé.



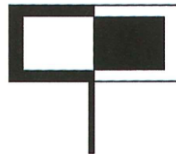
408.2. Mirlitons RF 4

Les mirlitons RF 4 sont utilisés pour l'annonce des signaux fixes avancés (SFAv).



408.3. Tableau d'annonce d'un point d'arrêt en pleine ligne RF 8

Le repère RF 8 se présente sous la forme d'un tableau rectangulaire mi blanc mi noir. Il n'est pas éclairé la nuit.



408.4. Tableau « Impasse » RF 9

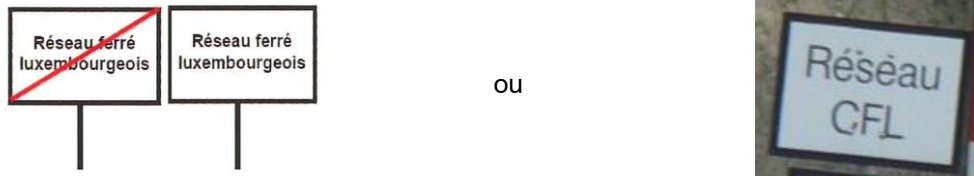
Le tableau « Impasse » RF 9 se présente sous la forme d'un tableau de forme carrée portant en blanc sur fond noir l'inscription « Imp ». Il peut être complété d'une flèche blanche indiquant la voie à laquelle il s'adresse.



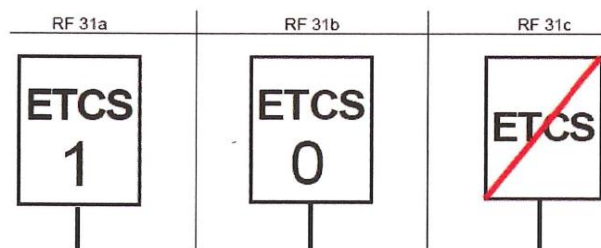
408.5. Tableau indiquant la frontière territoriale RF 13

Le tableau RF 13 marque la frontière territoriale entre le réseau ferré luxembourgeois et les réseaux voisins et vice-versa.

Chaque tableau RF 13 est implanté à l'envers de l'autre, du même côté de la voie. Le repère RF 13 n'est pas éclairé la nuit.



408.6. Tableau repère des zones de transition ETCS



Ils se présentent sous la forme de tableaux rectangulaires portant en noir sur fond blanc des indications se rapportant à la signalisation de type ETCS. Les différents tableaux sont réfléctorisés.

Article 409. Tableau repère de changement du canal radio et/ou mode d'exploitation RST RF20



Le tableau repère RF 20 est constitué d'un tableau de forme carrée blanc avec liseré noir. Il indique l'endroit à partir duquel il y a lieu de changer le canal et/ou le mode d'exploitation de la radio sol-train.

Il porte en lettres noires l'inscription « RST » complétée par l'indication du mode d'exploitation A, B ou C et le numéro du canal.

Le RF 20 n'est pas éclairé la nuit.

Chapitre 5 :

Signaux de type CFF implantés sur le réseau

Chaque signal décrit dans ce chapitre est accompagné d'un numéro placé en dessous. Ce numéro est attribué par les CFF à chaque signal, en fonction de son ordre d'apparition dans les PCT.

Ce numéro d'ordre permet de repérer plus aisément chaque signal, appelé image par les CFF, dans les textes réglementaires suisses.

Article 501. Signaux pour la circulation des trains

501.1. Arrêt



524

L'image « arrêt » est constituée d'un feu rouge fixe.



525



527

L'image « arrêt » portée par un signal principal mini est constituée d'un feu rouge.

501.2. Avertissement



519



520

L'image « avertissement » est constituée de deux feux jaunes sur une ligne horizontale.



522.1

L'image « avertissement » portée par un signal principal mini est constituée d'un feu jaune.

501.3. Annonce de voie libre



528

ou



529

L'image « annonce de voie libre » est constituée de deux feux verts sur une ligne oblique montant de la gauche vers la droite ou sur une ligne horizontale.

501.4. Voie libre



530



531

L'image « voie libre » est constituée d'un feu vert.

501.5. Annonce de vitesse à 40 km/h



534

L'image « annonce de vitesse 40 km/h » est constituée d'un feu jaune placé au-dessus d'un feu vert sur une ligne oblique montant de la droite vers la gauche.



535

Les réseaux à voie étroite peuvent prescrire des vitesses inférieures.

501.6. Annonce de vitesse 60 km/h



536

L'image « annonce de vitesse 60 km/h » est constituée d'un feu jaune placé à gauche au-dessus de deux feux verts, ces derniers étant sur une ligne oblique montant de la gauche vers la droite.



537

501.7. Annonce de vitesse 90 km/h



538

L'image « annonce de vitesse 90 km/h » est constituée d'un feu jaune placé à droite en-dessous de deux feux verts, ces derniers étant sur une ligne oblique montant de la gauche vers la droite.



539

501.8. Exécution de vitesse à 40 km/h



542



543

L'image « exécution de vitesse 40 km/h » est constituée d'un feu jaune placé en dessous d'un feu vert sur une ligne verticale.

501.9. Exécution de vitesse à 60 km/h



545



546

L'image « exécution de vitesse 60 km/h » est constituée de deux feux verts placés sur une ligne verticale.

501.10. Exécution de vitesse à 90 km/h



547



548

L'image « exécution de vitesse 90 km/h » est constituée de trois feux verts placés sur une ligne verticale.

501.11. Itinéraire court



L'image d'« itinéraire court » est constituée de deux feux jaunes sur une ligne verticale.

501.12. Signal d'entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais



Il se compose d'un tableau lumineux présentant deux flèches jaunes inversées l'une par rapport à l'autre. Il est généralement combiné avec un signal principal présentant l'image « exécution à 40km/h ».

501.13. Signal complémentaire « voie occupée »



L'image « voie occupée » se compose d'un tableau lumineux comportant quatre feux jaunes sur une ligne horizontale.

501.14. Signal auxiliaire pour les signaux du système L d'assentiment de franchissement



807

Le signal auxiliaire se compose d'un tableau lumineux comportant quatre feux jaunes sur une ligne oblique montant de la gauche vers la droite.

Article 502. Signaux pour les trains et les mouvements de manœuvre

502.1. Signal de barrage



201

Ce signal présente à la fermeture une bande blanche discontinue sur fond noir. A l'ouverture, le signal de barrage est éteint.

502.2. Signal permanent indicateur de vitesse

502.2.1. Signal avancé pour réduction de vitesse



209

Il est constitué d'un tableau de forme carrée à fond blanc bordé de noir sur lequel est indiqué en noir et en km/h la vitesse à ne pas dépasser.



210

Quand le signal avancé indique deux vitesses, celle du haut (la plus faible) s'applique aux trains de la catégorie inférieure et aux mouvements de manœuvre, celle du bas (la plus grande) concerne les trains de la catégorie supérieure.

502.2.2. Signal d'exécution pour réduction de vitesse



211

Il est constitué d'un tableau de forme carrée à fond blanc bordé de noir sur lequel sont représentées des lignes obliques noires montant de la gauche vers la droite

502.2.3. Signal final pour réduction de vitesse

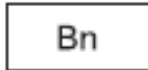


212

Il est constitué d'un tableau de forme carrée à fond blanc bordé de noir sur lequel sont représentées deux lignes verticales noires.

502.2.4. Indicateurs de début et de fin de gare

Les indicateurs de début et de fin de gare comportent l'abréviation officielle du nom de la gare concernée.



Signal de début de la gare.

267



Signal de fin de la gare.

268

502.3. Signaux temporaires de ralentissement

Hormis le signal de suppression de ralentissement, pour observation de nuit, les signaux suivants sont accompagnés de lampes clignotantes de la même couleur que la cible du signal.

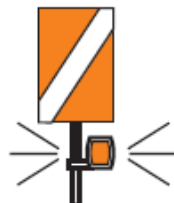
502.3.1. Signal avancé de ralentissement



218

Ce signal est composé d'un chiffre noir sur fond blanc, porté par un tableau rectangulaire orange. Le chiffre indique, en dizaine de km/h, la vitesse à ne pas dépasser.

502.3.2. Signal d'exécution du tronçon de ralentissement



219

Ce signal est composé d'une bande oblique blanche montant de la gauche vers la droite sur un tableau orange.

502.3.3. Signal final du tronçon de ralentissement



Ce signal est constitué d'un chevron blanc pointe en haut sur un tableau vert.

220

502.3.4. Signal de suppression de ralentissement



Ce signal est constitué d'un chevron noir pointe en haut sur un tableau blanc.

221

502.3.5. Panneau complémentaire de limitation temporaire de vitesse

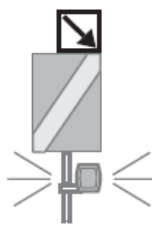


Le panneau complémentaire, placé au-dessus du signal de ralentissement concerné, comporte une ou deux flèches ou indique les voies auxquelles s'adresse le signal.

222



223



224



225

502.4. Signaux fixes pour l'autorisation de départ



ou



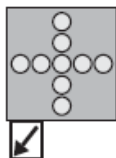
L'image « autorisation de départ » se compose d'un œilleton blanc situé au-dessus d'un œilleton vert sur une ligne oblique allant de la gauche vers la droite ou de la droite vers la gauche.

581

Article 503. Signaux pour les mouvements de manœuvre

503.1. Validité et disposition des signaux de manœuvre

503.1.1. Signaux de manœuvre placés à droite de la voie



301

Lorsque le signal est placé à droite de la voie, un panneau complémentaire portant une flèche noire sur fond blanc indique la voie à laquelle s'adresse le signal.

503.1.2. Dos des signaux de manœuvre



302

Quand un signal de manœuvre indique l'autorisation pour le mouvement de manœuvre, un feu blanc s'allume au dos du signal (feu arrière).

503.2. Signaux de manœuvre

503.2.1. Signal d'arrêt de manœuvre



303



304

Il est constitué d'une croix blanche en forme de « plus » sur fond noir, cette croix pouvant être constituée de lignes discontinues.

503.2.2. Signal d'autorisation pour le mouvement de manœuvre



305



306

Il est constitué d'une ligne blanche oblique discontinue montant de la gauche vers la droite, présentée sur fond noir.

503.3. Signal d'évacuation

Le rayon de validité des signaux d'évacuation est indiqué dans la documentation d'exploitation.

503.3.1. Signal de manœuvre interdite



307



308

Il est constitué d'une croix blanche en forme de croix de St André présentée sur fond noir, cette croix pouvant être constituée de lignes discontinues.

503.3.2. Signal de manœuvre autorisée



309



310

Il est constitué d'une ligne discontinue blanche verticale présentée sur fond noir.

Article 504. Signaux pour la traction électrique

504.1. Signaux de manœuvre de pantographes

De nuit, les signaux de manœuvre de pantographes sont éclairés.



703

Signal avancé d'abaissement des pantographes

Il est constitué d'une pancarte carrée sur pointe présentant un damier jaune et noir.



704

Signal d'exécution d'abaissement des pantographes

Il est constitué d'une pancarte carrée sur pointe présentant une barre noire horizontale sur fond noir.



706

Signal final d'abaissement des pantographes

Il est constitué d'une pancarte carrée sur pointe présentant une barre noire verticale sur fond noir.

504.2. Signal de sectionnement



714

Il est constitué d'une barre verticale jaune.

Chapitre 6 :

Signaux de type RFI implantés sur le réseau

Article 601. Repérage et approche des signaux

Les signaux ne sont pas munis de plaque de repérage.

L'approche des signaux implantés à demeure peut-être repérée par des pancartes verticales présentant des bandes noires sur fond blanc.



Pancarte précédant un signal d'avis.



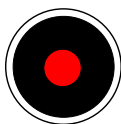
Pancarte précédant :

- soit un signal de 1^{ère} catégorie,
- soit un signal de 1^{ère} catégorie combiné ou associé avec un signal d'avis.

Dans les tunnels, les bandes sont généralement peintes sur les parois.

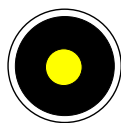
Article 602. Signaux implantés à demeure

602.1. Signal de 1^{ère} catégorie (de protection ou de départ)

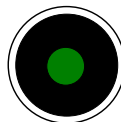


Le signal de 1^{ère} catégorie fermé présente un feu rouge.

En position d'ouverture un signal de 1^{ère} catégorie, lorsqu'il n'est pas associé à d'autres signaux, peut présenter :



- un feu jaune s'il est combiné avec un signal d'avis lui-même fermé et si le panneau suivant présente un signal de 1^{ère} catégorie fermé, un carré ou un sémaphore fermé ou un feu rouge clignotant,



- un feu vert dans le cas contraire.

602.2. Signal d'avis

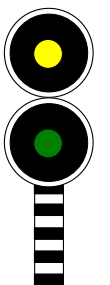
Le signal d'avis peut présenter :



- un feu jaune fixe qui indique que le signal suivant de première catégorie est fermé,



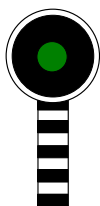
- un feu jaune clignotant qui indique :
 - que le signal suivant de première catégorie est ouvert pour une voie directe,
 - que le signal d'avis, combiné avec le signal de première catégorie suivant, annonce à distance réduite un signal de première catégorie soit fermé, soit ouvert en direction d'une voie déviée,



- un feu jaune fixe au-dessus d'un feu vert fixe qui indique que le signal suivant de première catégorie est ouvert pour un itinéraire à parcourir à la vitesse limite de 30km/h,



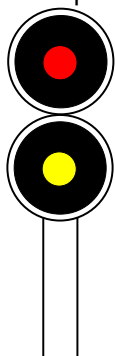
- un feu jaune clignotant au-dessus d'un feu vert clignotant qui indique que le signal suivant de première catégorie est ouvert pour un itinéraire à parcourir à une vitesse limite de 60km/h,



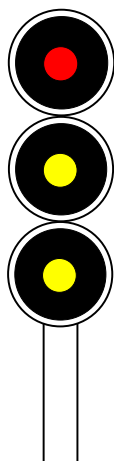
- un feu vert fixe qui indique que le signal suivant de première catégorie est ouvert pour un itinéraire qui n'impose pas de limitation spéciale de vitesse.

602.3. Signal de 1^{ère} catégorie combiné ou associé avec un signal d'avis

Indépendamment de toutes les indications présentées par les signaux de première catégorie ou d'avis, les signaux de première catégorie combinés ou associés avec des signaux d'avis peuvent présenter en outre :



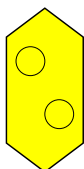
- un feu rouge fixe au-dessus d'un feu jaune fixe qui indiquent :
 - de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h ou de 60 km/h, suivant l'indication du signal d'avis précédent,
 - que le signal suivant de première catégorie est fermé,



- un feu rouge fixe au-dessus de deux feux jaunes fixes qui indiquent :
 - de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h,
 - que le signal suivant de première catégorie est fermé, et que ce signal peut être implanté à distance réduite ou que le train est reçu sur une voie courte ou partiellement occupée.

Article 603. Signaux pour ralentissement et arrêt notifié

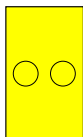
603.1. Signal d'avis de ralentissement ou d'avis d'arrêt notifié



Il présente une cocarde jaune hexagonale bordée de noir comportant, pour observation de nuit, deux feux jaunes en alignement oblique.

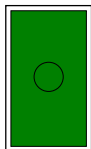
603.2. Signaux de ralentissement

603.2.1. Signal de début de ralentissement



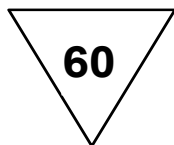
Il présente une cocarde jaune rectangulaire bordée de noir comportant, pour observation de nuit, deux feux jaunes en alignement horizontal.

603.2.2. Signal de fin de ralentissement



Il présente une cocarde verte rectangulaire bordée de blanc comportant, pour observation de nuit, un feu vert.

603.3. Indicateur de vitesse limite au départ



Il se présente sous la forme d'un tableau triangulaire blanc bordé de noir, pointe en bas et non éclairé la nuit. Le nombre peint en noir au centre du tableau indique la vitesse en km/h.

603.4. Signal d'arrêt à main

Outre le signal d'arrêt à main publié à l'annexe 7 « Signalisation à main » de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié précité, le signal d'arrêt à main peut aussi être constitué par le feu rouge d'un fanal fixe sur mât de forme carrée à fond gris et bord blanc.



Article 604. Piquet limite de manœuvre



Il se présente sous la forme d'un piquet, de forme pointue, à bandes horizontales blanches et noires.

Article 605. Signaux divers

605.1. Indicateur lumineux de direction

L'indicateur de direction lumineux, groupé avec le signal de 1^{ère} catégorie de départ, est constitué par un tableau lumineux pouvant présenter les chiffres 1 ou 2 correspondant au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction géographique donnée.



605.2. Indicateur de départ

Il est constitué d'un cadre supportant deux feux blancs jumelés sur une ligne verticale.



Ces deux feux blancs sont normalement éteints.

L'allumage des deux feux blancs indique que le signal délivrant l'autorisation de mouvement est ouvert.

605.3. Signal lumineux d'appel « Chiamata »

Dans certains établissements, peut être groupé avec le signal de 1^{ère} catégorie de protection un signal lumineux d'appel (« Chiamata ») constitué par l'association de deux unités lumineuses horizontales à feux blancs normalement éteintes.



L'allumage au blanc clignotant des deux unités lumineuses autorise sous certaines conditions le franchissement de ce signal.

605.4. Pancartes pour chantier

Les chantiers sont toujours signalés par les pancartes suivantes pouvant être réflectorisées ou éclairées de nuit.



Repère le début d'une zone de chantier.



Repère la fin d'une zone de chantier



Repère une zone de chantier composé d'un seul groupe d'ouvriers, concentrés en un seul point.

605.5. Pancarte pour signal acoustique

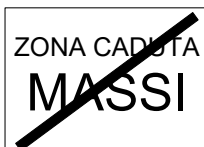


Cette pancarte est réfléchorisée.

605.6. Pancartes « Zona Caduta MASSI »



Délimite le début d'une zone où sont installés des dispositifs de détection de chute de rochers.

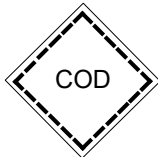


Délimite la fin d'une zone où sont installés des dispositifs de détection de chute de rochers.

En cas d'éboulement ou de chute de rochers, les dispositifs de détection de chute de rochers installés à demeure provoquent l'allumage de torches électriques à flamme rouge à l'approche d'un train.

Article 606. Pancartes de répétition et de fin de répétition de la signalisation en cabine

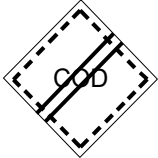
Pour repérer les sections de ligne sur lesquelles il existe une répétition des signaux en cabine, il est implanté sur le bord de la voie :



- une pancarte d'avis qui précède une pancarte d'initialisation de zone de répétition de la signalisation en cabine,



- une pancarte d'initialisation de la répétition de la signalisation en cabine qui repère le point à partir duquel la signalisation est répétée en cabine,



- une pancarte d'avis de fin de répétition de la signalisation en cabine qui précède une pancarte de fin de répétition de la signalisation en cabine,



- une pancarte de fin de répétition de la signalisation en cabine qui repère le point à partir duquel la signalisation n'est plus répétée en cabine.

Chapitre 7 :

Signaux de type ADIF implantés sur réseau

Article 701. Signaux de Block et de protection des points dangereux

701.1. Indication Signal d'arrêt

L'indication « signal d'arrêt » présente un feu rouge fixe.

Signal de type haut



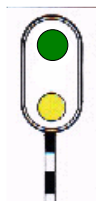
701.2. Indication Annonce d'arrêt

L'indication « annonce d'arrêt » présente un feu jaune fixe.



701.3. Indication Annonce de précaution

L'indication « annonce de précaution » présente un feu jaune fixe surmonté par un feu vert fixe sur une ligne verticale.



Chapitre 8 :

Signaux du type Infrabel implantés sur le réseau

Article 801. Particularités d'implantation des signaux

Un signal normalement implanté à gauche peut être muni d'un disque dont la flèche est dirigée vers la droite pour faire ressortir que ce signal s'adresse à une voie déterminée.



Pour les signaux implantés au ras du sol, le disque est placé au-dessus du signal.



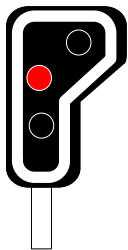
Un même signal s'adressant à la voie de gauche et à la voie de droite comporte deux de ces disques.

Article 802. Signaux de protection des points dangereux et d'espacement

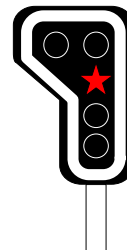
802.1. Grand signal d'arrêt

Il est constitué à la fermeture d'un feu rouge ;

- fixe lorsqu'il est implanté sur voie normale,
- clignotant lorsqu'il est implanté sur contre-voie.



voie normale



contre-voie

802.2. Signal d'arrêt simplifié



Il peut être implanté sur un poteau ou au ras du sol.



Exemple de signal d'arrêt lumineux fermé (desservi) à fleur de sol

Le signal d'arrêt lumineux simplifié fermé présente un feu rouge fixe.



Exemple de signal d'arrêt lumineux simplifié (desservi) sur mât

Le signal d'arrêt lumineux simplifié ouvert présente un feu jaune fixe.

802.3. Petit signal d'arrêt lumineux



En position de fermeture, le petit signal d'arrêt lumineux présente deux feux blancs sur une ligne horizontale.



En position d'ouverture, le petit signal d'arrêt lumineux présente deux feux blancs sur une ligne oblique.

802.4. Autre signal d'arrêt

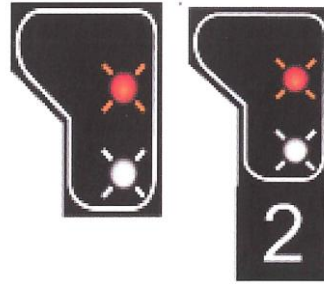


Le panneau d'arrêt pour petits mouvements est constitué d'un panneau rectangulaire comportant la silhouette d'un petit signal d'arrêt. Il est muni d'une plaque d'identification comportant les lettres "PK", un numéro et éventuellement un tiret suivi d'une lettre qui indique la zone du poste dans laquelle est implanté le signal.

802.5. Rencontre d'un feu rouge et d'un feu blanc sur un grand signal d'arrêt



voie normale



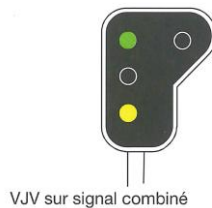
contre-voie

Une telle combinaison sur un grand signal d'arrêt a pour but d'autoriser le franchissement de ce dernier en petit mouvement.

Article 803. Signaux d'annonce d'arrêt

803.1. Signal présentant un feu vert + un feu jaune placés verticalement (VJV)

Ce signal a pour aspect :



VJV sur signal combiné



VJV sur avertisseur

803.2. Signal présentant un feu vert + un feu jaune placés verticalement (VJV) conjointement à un nombre jaune au-dessus du panneau

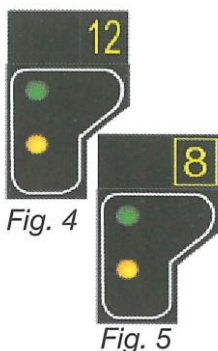


Fig. 4

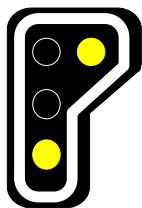
Fig. 5

Un signal VJV comportant un nombre jaune dans l'écran complémentaire supérieur autorise l'entrée dans une courte section (fig. 4).

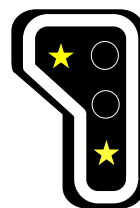
Le nombre jaune, qui peut être encadré de jaune, indique, en dizaine de km/h, la vitesse maximale à ne pas dépasser (fig. 5).

803.3. Signal présentant deux feux jaunes

Il peut avoir l'aspect suivant :



voie normale



contre-voie

Article 804. Feu vert

Le feu vert peut être présenté sur les grands signaux d'arrêt ou les signaux avertisseurs implantés sur voie principale. Il peut avoir l'aspect suivant :

sur voie normale



à contre-voie



Article 805. Signaux d'indication de vitesse

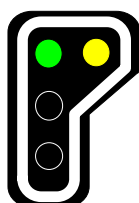
805.1. Chiffre blanc lumineux à l'écran complémentaire inférieur d'un grand signal d'arrêt



Le chiffre blanc sur fond noir présenté dans l'écran exprime en dizaines de km/h la vitesse à ne pas dépasser.

805.2. Feu vert + feu jaune placés horizontalement (VJH)

Pour annoncer une réduction de vitesse, il est fait usage d'un signal feu vert + feu jaune placés horizontalement (VJH). Il indique que le panneau suivant est ouvert et qu'il impose une réduction de vitesse.



voie normale

805.3. Panneau de vitesse de référence

Pour rappeler la vitesse de référence de la ligne, en complément des documents d'exploitation, il est fait usage d'un panneau triangulaire pointe en haut de couleur verte, réfléchissant ou éclairé la nuit, sur lequel est représenté un nombre blanc exprimant en dizaines de km/h la vitesse à ne pas dépasser.

Le panneau de vitesse de référence peut être implanté à titre permanent ou à titre temporaire.



Panneau permanent



Panneau temporaire

805.4. Panneaux de limitation de vitesse

Les panneaux de limitation de vitesse peuvent être implantés à titre permanent ou temporaire. Ils sont réfléchissants ou éclairés de nuit. Le chiffre inscrit sur le panneau exprime, en dizaines de km/h, la vitesse à ne pas dépasser

805.4.1. Panneau d'annonce



Panneau permanent



Panneau temporaire, associé pour observation de nuit à deux feux jaunes clignotants

805.4.2. Panneau origine temporaire



Panneau temporaire

805.4.3. Panneau de fin de zone temporaire



Panneau de fin de zone implanté en amont de la zone à franchir à vitesse réduite, c'est à dire entre le panneau d'annonce et le panneau d'origine pour autoriser une reprise de vitesse sur des itinéraires provenant d'une zone où la vitesse est encore plus faible.

Panneau de fin de zone implanté à l'intérieur ou à la fin de la zone à franchir à vitesse réduite lorsque la vitesse autorisée n'atteint pas la vitesse de référence de la ligne.

805.4.4. Panneaux complémentaires

Lorsque la zone de limitation temporaire de vitesse coïncide partiellement avec une zone permanente de réduction de vitesse, les indications permanentes sont soit masquées, soit remplacées par un autre chiffre de valeur adaptée. Dans ce second cas, un panneau d'attention supplémentaire de forme rectangulaire strié de noir et de jaune surmonte le panneau de vitesse.



Lorsque la réduction de vitesse signalisée par panneaux est supérieure ou égale à 50 km/h, un second panneau servant de rappel est généralement implanté en aval du premier. Un panneau complémentaire « BIS » surmonte alors ces panneaux de rappel.

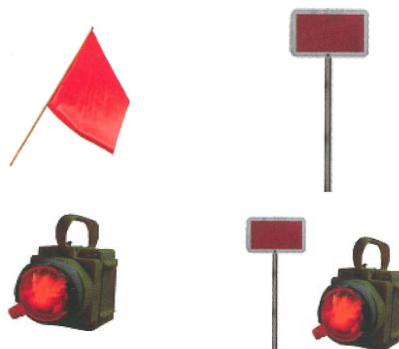


Article 806. Signaux mobiles de voie

806.1. Signal mobile rouge

Le signal mobile rouge est constitué :

- le jour, par un drapeau rouge déployé ou par un panneau rouge. Ces signaux sont complétés d'un feu rouge en cas de brouillard,
- la nuit et dans les tunnels, par un feu rouge ou un panneau rouge appuyé par un feu rouge.



806.2. Signal mobile vert

Le signal mobile vert est constitué :

- le jour, par un drapeau vert déployé. Il est complété d'un feu vert en cas de brouillard,
- la nuit et dans les tunnels, par un feu vert.



806.3. Signal mobile jaune

Le signal mobile jaune est constitué :

- le jour, par un drapeau jaune déployé. Il est complété d'un feu jaune en cas de brouillard,
- la nuit et dans les tunnels, par un feu jaune.



806.4. Signaux mobiles jaune et vert présentés simultanément

Dans certaines circonstances, les signaux mobiles jaune et vert peuvent être présentés simultanément.

Les signaux mobiles jaune et vert présentés simultanément sont constitués :

- le jour, d'un drapeau jaune et d'un drapeau vert appuyé par un feu jaune et un feu vert par temps de brouillard,
- la nuit, d'un feu jaune et d'un feu vert.

806.5. Signaux d'engagement possible de gabarit

806.5.1. Travaux prévus pour lesquels les EF ont été avisées – Utilisation de signaux mobiles

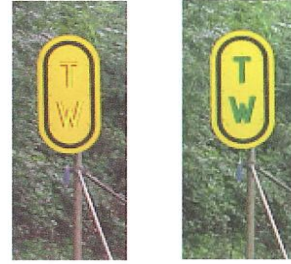
Le panneau temporaire d'annonce, de rappel et d'origine de vitesse sont munis d'un panneau complémentaire, situé au-dessus et portant la silhouette d'un drapeau noir déployé sur fond blanc.



806.5.2. Travaux prévus pour lesquels les EF ont été avisées – Utilisation de signaux lumineux TW d'avertissement et d'arrêt

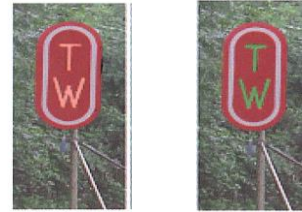
Le signal TW d'avertissement est constitué d'un écran de couleur jaune sur lequel les lettres TW clignotent alternativement.

Il peut présenter les lettres en jaune ou en vert.



Le signal TW d'arrêt est constitué d'un écran de couleur rouge sur lequel les lettres TW clignotent alternativement.

Il peut présenter les lettres en rouge ou en vert.



Ces signaux sont implantés à gauche ou à droite de la voie selon le régime du grand mouvement auquel ils s'adressent.

La mise hors service de la signalisation TW est obtenue en déposant les signaux ou en les masquant par apposition d'un écran noir portant les lettres TW ainsi qu'une croix de St André en blanc.



Article 807. Panneau repère de ligne

Pour donner l'indication de la ligne parcourue, il est fait usage à la sortie de certaines gares de bifurcation, d'un panneau « Repère de ligne ».



Il porte en blanc sur fond bleu, le numéro de la ligne vers laquelle le train est dirigé.

Article 808. Signaux divers

Des panneaux ou des pancartes, portant une inscription ou un symbole, peuvent être employés pour donner des indications de direction, des ordres, ou repérer des installations.

Panneau de changement de signalisation fixe.



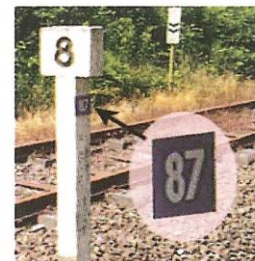
Panneau « Crocodile Temporaire ».



Les bornes kilométriques sont placées en principe de chaque côté de la ligne. Le numéro de la ligne peut parfois être rappelé.



Les bornes hectométriques sont placées alternativement d'un côté et de l'autre de la ligne. Le kilomètre est rappelé sur le côté du support.



Le panneau « Zone GSM-R » est composé d'un symbole en noir sur fond blanc qui indique le pays correspondant :

- « B » pour Belgique,
- « F » pour France".



Le panneau « Fin de zone GSM-R » est composé d'un symbole, en noir sur fond blanc, barré.



Article 809. Panneau de coupure de courant

La signalisation se présente sous la forme d'un panneau circulaire blanc portant en son centre une barre horizontale noire en dessous de deux barres verticales noires. Les barres sont disjointes les unes des autres.



Fiche d'identification

Titre	Signalisation au sol Signaux non repris à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012
Nature du texte	Document d'exploitation
Élaborateur	Direction Générale Sécurité Direction Management des Risques Système et SEF
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-SE 01 A-00-n°011
Version en cours / date	Version 04 du 21-01-2026
Date d'application	Applicable à partir du 14-06-2026

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Responsable du Département Documentation de Sécurité	20-01-2026	Directeur Management des Risques Système et SEF	20-01-2026	Directeur Général Adjoint Sécurité	21-01-2026

Texte remplacé

- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°011**, Signalisation au sol Signaux non repris à l'arrêté du 19 mars 2012, version 03 du 20-06-2017

Texte de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **RFN-IG-SE 01 B-00-n°007**, Arrêt d'un train par un signal carré, un sémaphore, un guidon d'arrêt fermé - Arrêt d'un train devant un repère Nf ou F, un jalon de manœuvre en signalisation de type TVM
- **RFN-NG-TR 02 B-01-n°001**, Engins moteurs électriques – Utilisation des pantographes
- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°012**, Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 - Signalisation au sol et signalisation à main

Distribution

<i>SNCF Réseau</i>	<i>Direction Générale Sécurité</i>	- <i>Direction Management des Risques Système et SEF</i> - <i>Direction Management des Risques SST</i> - <i>Direction Management des Risques pour la Protection du Réseau et Environnement</i>
	<i>Direction Générale Clients et Exploitation</i>	- <i>Direction de la Capacité</i> - <i>Direction Exploitation et Performance Opérationnelle</i> - <i>Direction Clients et Marchés</i>
	<i>Direction Générale ingénierie, Gestion des Actifs et Maintenance</i>	- <i>Direction Maintenance, Actifs et Planification</i> - <i>Direction de la Conduite des Projets</i> - <i>Direction Technique, Ingénierie et Innovation</i>
	<i>Directions Générales Inter-régionales</i>	- <i>Direction Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations et Production – périmètre Nord-Est Normandie (NEN)</i>	- <i>Zone de production NEN</i> o <i>Direction Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations et Programmes Industriels</i>	- <i>Direction de la Digitalisation de la Signalisation</i> - <i>Direction Télécom</i> - <i>Direction Industrielle des Projets de Régénération</i> - <i>Direction Supply Chain & Services aux Opérations</i>
	<i>Direction Générale Ressources Humaines</i>	- <i>Direction de la Formation</i> o <i>Pôle Sécurité & Ingénierie pédagogique</i> - <i>Campus de formation SNCF Réseau</i>
<i>Entreprises Ferroviaires</i>	<i>Entreprises Ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF ou l'ERA</i>	
<i>Gestionnaires d'Infrastructure</i>	<i>Gestionnaires d'Infrastructure autres que SNCF Réseau, titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Organismes de formation</i>	<i>Organismes agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des affaires réglementaires européennes et internationales</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports</i> <i>Direction des services de transport</i> <i>Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Le présent document d'exploitation publie les signaux implantés sur le réseau qui ne sont pas repris dans l'arrêté du 09 décembre 2021 fixant les objectifs, les indicateurs, les méthodes de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le système ferroviaire.