

# Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 - Signalisation embarquée du type TVM

Document d'exploitation

Version 02 du 06-10-2025  
Applicable à partir du 14-06-2026

**SNCF**  
**RÉSEAU**

(IG SE 1 A n°13)  
RFN-IG-SE 01 A-00-n°013





# Sommaire

---

Article 1. Préambule .....	1
1.1. Origine de la modification du document .....	1
1.2. Objet .....	1
1.3. Abréviations utilisées .....	1
1.4. Glossaire .....	2
<b>CHAPITRE 1 : GENERALITES .....</b>	<b>3</b>
Article 101. Principes généraux .....	3
Article 102. Implantation de la signalisation complémentaire latérale .....	3
<b>CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DE LA SIGNALISATION EMBARQUEE DE TYPE TVM .....</b>	<b>4</b>
Article 201. Description de la signalisation relative à la vitesse .....	4
Article 202. Description de la signalisation relative à la traction électrique .....	4
Article 203. Changement des indications – Observation de la signalisation en cabine .....	5
Article 204. Dispositions particulières aux voies en impasse accessibles sans désarmement de la signalisation embarquée .....	5
Article 205. Mise en service manuelle de la signalisation embarquée .....	5
Article 206. Arrêt accidentel .....	5
Article 207. Annulation de la signalisation .....	5
<b>CHAPITRE 3 : DESCRIPTION DE LA SIGNALISATION COMPLEMENTAIRE LATERALE ...</b>	<b>6</b>
Article 301. Implantation de la signalisation complémentaire latérale .....	6
Article 302. Approche des signaux temporaires .....	6
Article 303. Annulation des signaux .....	6
Article 304. Présentation des signaux à main .....	6
Article 305. Pétards isolés .....	7
Article 306. Limitations temporaires de vitesse .....	7
Article 307. Signaux propres à la traction électrique .....	7
Article 308. Description de la signalisation latérale spécifique TVM .....	7
Article 309. Description de la signalisation latérale spécifique ETCS .....	7
Article 310. Description de la signalisation latérale TVM .....	8
310.1. Transition de type de TVM ou de type signalisation embarquée .....	8
310.2. Signaux propres à la butée de pantographe .....	8
Article 311. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un repère Nf ou un jalon de manœuvre .....	8
Article 312. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un repère F .....	8
<b>CHAPITRE 4 : ANOMALIES DE SIGNALISATION EMBARQUEE DE TYPE TVM .....</b>	<b>9</b>
Article 401. Présentation inopinée de l'indication « zéro » ou « rouge » .....	9
Article 402. Présentation inopinée d'une indication autre que « zéro » ou « rouge » .....	9
Article 403. Absence d'indication .....	9
Article 404. Impossibilité d'identifier une indication .....	9
Article 405. Remise en marche suite à une anomalie de la signalisation embarquée du type TVM .....	10
405.1. Indication présentée identifiable .....	10
405.2. Indication présentée non identifiable ou absence d'indication .....	10
Article 406. Défaut de captage des indications ponctuelles .....	10
Article 407. Non désarmement au point de sortie .....	11

Article 408. Absence totale ou partielle de la cocarde d'un repère Nf ou d'un jalon de manœuvre .....	11
Article 409. Absence d'une plaque d'identification Nf ou F .....	11
Article 410. Signalement des anomalies.....	11

## Article 1. Préambule

---

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre de l'article 14 du décret n°2019-525 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire .

Le présent document d'exploitation s'applique sur les sections de lignes sur lesquelles SNCF Réseau assure la gestion opérationnelle des circulations.

### 1.1. Origine de la modification du document

---

La modification du présent document est motivée par la prise en compte :

- des dispositions et du vocabulaire définis à l'arrêté du 09 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire,
- de la dépose de la signalisation dite « double signalisation » du contournement de Tours,
- de l'utilisation des instructions européennes, nationales et bulletins de communication conformément au document RFN-IG-SE 00 A-00-N°004 version 7 « Livret des instructions européennes et nationales ».

### 1.2. Objet

---

Le présent document d'exploitation reprend les dispositions complémentaires à la signalisation de cabine du type TVM publiée dans l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 telle que conservée et modifiée par l'article 49 de l'arrêté du 09 décembre 2021.

Dans le présent document, afin d'améliorer la compréhension des prescriptions, il est repris certains extraits de l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012. Ils apparaissent en italique, surlignés en bleu, dans le texte.

Dans l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012, la signalisation embarquée est dite signalisation de cabine.

### 1.3. Abréviations utilisées

---

BC	Bulletin de Communication
ETCS	European Train Control System
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
IN	Instruction Nationale
RT	Renseignements Techniques
TIV	Tableau Indicateur de Vitesse
TVM	Transmission Voie - Machine

## 1.4. Glossaire

Service chargé de la gestion des circulations	Service du gestionnaire d'infrastructure assurant la gestion opérationnelle des circulations.
GI chargé de la maintenance	Toute entité ou entreprise chargée de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure.

# Chapitre 1 : Généralités

## Article 101. Principes généraux

---

Au-delà de 220 km/h, la signalisation au sol n'est plus utilisée. Elle est remplacée par une signalisation dénommée « signalisation embarquée » délivrant les ordres et informations prescrits par un affichage en cabine de conduite.

La signalisation de type « transmission voie – machine » (TVM) est une « signalisation embarquée ».

La signalisation embarquée de type TVM affiche en permanence le taux de vitesse à respecter, ce taux pouvant être annoncé en amont du point d'exécution. Elle n'est pas utilisée sur les voies de service.

Le conducteur règle la vitesse de sa circulation en respectant notamment la plus basse des vitesses affichées ou prescrites.

Lorsque la vitesse autorisée ne dépasse pas 220 km/h, certains ordres ou informations complémentaires non transmis par la signalisation embarquée de type TVM peuvent être donnés au conducteur :

- soit au moyen de la signalisation au sol,
- soit au moyen de signaux spécifiques, repères ou jalons de manœuvre, repris dans l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012.

Outre la signalisation, des ordres et des informations relatifs à la traction électrique sont transmis au conducteur en cabine. En complément, les signaux au sol décrits à l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, propres à la traction électrique, sont implantés au sol.

Lorsque la signalisation embarquée de type TVM donne un ordre d'arrêt différé ou impose la marche à vue, le conducteur se met en mesure de s'arrêter avant le premier repère rencontré, quelle que soit la plaque d'identification de celui-ci.

## Article 102. Implantation de la signalisation complémentaire latérale

---

À l'exception de certains signaux amovibles par nature (signaux à main par exemple), la signalisation complémentaire latérale est implantée à demeure, soit à titre permanent, soit à titre temporaire (signaux de chantier par exemple).

## Chapitre 2 : Description de la signalisation embarquée de type TVM

### Article 201. Description de la signalisation relative à la vitesse

L'article 101.2 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique :

« 101.2 - Indications d'annonce

Elles peuvent présenter deux indications :

➤ **limitation de vitesse**



Chiffres noirs sur fond blanc.

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.

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. »

Sur certains engins moteurs, les « losanges » sur l'afficheur TVM sont remplacés par des carrés :



### Article 202. Description de la signalisation relative à la traction électrique

En complément de l'article 102 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012, la signalisation au sol « coupez courant » est reprise à l'article 1203 et celle de « Baissez panto » à l'article 1202 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012.

## Article 203. Changement des indications – Observation de la signalisation en cabine

---

L'article 101.2 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique :

« *Le clignotement des chiffres indique au conducteur que l'indication suivante peut être plus restrictive.* »

Selon le type de TVM, les indications susceptibles de clignoter sont les suivantes :

- en TVM 300, uniquement l'indication de marche normale sur fond vert,
- en TVM 430, hormis les indications de marche à vue et d'arrêt, toutes les indications d'annonce et d'exécution.

Les changements d'indication de vitesse sont appuyés par un signal sonore d'attention.

Le conducteur doit surveiller fréquemment l'indication donnée par la signalisation embarquée, même en l'absence de signal sonore d'attention.

## Article 204. Dispositions particulières aux voies en impasse accessibles sans désarmement de la signalisation embarquée

---

Sur ces voies, la signalisation embarquée présente :

- obligatoirement l'indication « rouge » en direction du heurtoir,
- généralement l'indication « rouge » en direction de la sortie.

## Article 205. Mise en service manuelle de la signalisation embarquée

---

Lors d'une mise en service de poste de conduite sur ligne à signalisation embarquée et avant toute mise en marche ou lorsque la signalisation embarquée ne s'est pas mise automatiquement en service en entrée de ligne à signalisation embarquée, le conducteur doit procéder à un armement manuel de la signalisation embarquée.

Pour ce faire, il agit sur la commande manuelle propre à la voie concernée (voie 1 ou voie 2) sur laquelle il se trouve, quel que soit le sens de circulation. Il doit ensuite vérifier qu'une indication est présentée.

Dans le cas d'une mise en service de poste de conduite sur ligne à signalisation embarquée et avant toute mise en marche, il doit de plus se mettre en rapport avec l'agent du service chargé de la gestion des circulations pour lui préciser cette indication. En fonction des informations dont il dispose, l'agent du service chargé de la gestion des circulations s'assure de la cohérence de la signalisation présentée en cabine, quel que soit le sens de circulation.

## Article 206. Arrêt accidentel

---

Après tout arrêt accidentel, le conducteur doit, lorsqu'il repart, vérifier que les indications présentées ne s'opposent pas à sa mise en mouvement et s'y conformer.

## Article 207. Annulation de la signalisation

---

La signalisation présentée directement en cabine de conduite n'est pas annulable. En conséquence, toute absence d'indication doit être considérée comme une anomalie de signalisation (voir chapitre 4).

# Chapitre 3 :

## Description de la signalisation complémentaire latérale

### Article 301. Implantation de la signalisation complémentaire latérale

---

La signalisation complémentaire latérale est implantée :

- à gauche d'une voie impaire pour les circulations de sens impair,
- à gauche d'une voie paire pour les circulations de sens pair,
- à droite d'une voie paire pour les circulations de sens impair,
- à droite d'une voie impaire pour les circulations de sens pair,
- à gauche ou à droite sur une voie de raccordement.

Aux points de transition de la signalisation embarquée de type TVM à la signalisation au sol, le côté d'implantation des signaux est, si nécessaire, rappelé au conducteur par des pancartes portant, en blanc sur fond noir, l'inscription « signaux à droite » ou « signaux à gauche ».

### Article 302. Approche des signaux temporaires

---

Lorsque la visibilité des signaux au sol est considérée comme réduite, l'approche des TIV à distance de chantier, du signal à distance « baissez panto » ou de la pancarte « sectionnement à ...m » est signalée par un repère de proximité décrit dans le document d'exploitation RFN-IG-SE 01 A-00-n°012.

### Article 303. Annulation des signaux

---

La signalisation complémentaire latérale peut être annulée conformément aux dispositions prévues à l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012 et du document d'exploitation RFN-IG-SE 01 A-00-n°012.

### Article 304. Présentation des signaux à main

---

L'article 303 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique :

*« 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. »*

Les signaux à main pouvant être utilisés sont ceux décrits à l'annexe VII « signalisation à main » de l'arrêté du 19 mars 2012.

## Article 305. Pétards isolés

---

La détonation d'un ou de plusieurs pétards isolés commande au conducteur de s'arrêter d'urgence.

Il est ensuite autorisé à se remettre en marche, en observant la marche à vue jusqu'au deuxième repère rencontré après le point d'arrêt.

Il peut ensuite reprendre sa marche normale à moins que d'autres mesures ne lui soient imposées.

## Article 306. Limitations temporaires de vitesse

---

En plus de l'application des prescriptions reprises à l'article 304 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012, le conducteur doit signaler toute anomalie de signalisation dans les plus brefs délais à l'agent du service chargé de la gestion des circulations. Celui-ci avise, ou fait aviser, le GI chargé de la maintenance.

Les limitations temporaires de vitesse peuvent être prescrites par la signalisation embarquée de type TVM ou par des signaux de chantiers, implantés au sol, décrits dans l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012.

## Article 307. Signaux propres à la traction électrique

---

L'article 307 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique :

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

L'annexe « signalisation latérale » correspond à l'annexe « signalisation au sol » de l'arrêté de l'arrêté du 19 mars 2012.

## Article 308. Description de la signalisation latérale spécifique TVM

---

Le jalon de manœuvre est implanté en un point où :

- sont exécutés certains mouvements pour lesquels le conducteur a été préalablement commandé, tels que rebroussement, refoulement...
- est effectué le départ d'un train après l'exécution de l'un des mouvements précédents.

Le conducteur ne doit respecter l'arrêt devant le jalon de manœuvre que lorsque ce jalon est le point origine des mouvements décrits ci-dessus.

## Article 309. Description de la signalisation latérale spécifique ETCS

---

Le repère d'arrêt ETCS est sans signification pour les trains circulant en TVM.

## Article 310. Description de la signalisation latérale TVM

### 310.1. Transition de type de TVM ou de type signalisation embarquée

L'article 508.3 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique :



« 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 ».

Ce tableau repère le point à partir duquel les prescriptions de la signalisation embarquée de type TVM 430 s'appliquent.

L'article 508.3 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique :



« 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 ».

Ce tableau repère le point à partir duquel les prescriptions de la signalisation embarquée d'un type autre que l'ETCS niveau 2 cessent d'être applicables et celles de l'ETCS niveau 2 applicables.

### 310.2. Signaux propres à la butée de pantographe

Les signaux décrits à l'article 508.4 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012, propres à la traction électrique et concernant le retrait ou la mise en place de la butée pantographe, sont sans signification pour les engins moteurs non munis d'une butée pantographe.

## Article 311. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un repère Nf ou un jalon de manœuvre

Lorsqu'un conducteur est arrêté par la signalisation embarquée de type TVM devant un repère Nf (indication « zéro » ou « rouge ») ou devant un jalon de manœuvre, il se conforme aux prescriptions de l'instruction supplémentaire RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

## Article 312. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un repère F

Lorsqu'un conducteur est arrêté par la signalisation embarquée de type TVM devant un repère F (indication « zéro » ou « rouge »), il se conforme aux prescriptions de l'instruction supplémentaire RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

# Chapitre 4 :

## Anomalies de signalisation embarquée de type TVM

### Article 401. Présentation inopinée de l'indication « zéro » ou « rouge »

---

Lorsqu'un conducteur constate la présentation inopinée de l'indication « rouge » ou « zéro », il doit :

- s'arrêter d'urgence,
- se renseigner auprès de l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

Si au cours du freinage, une indication moins restrictive apparaît, le conducteur en avise l'agent du service chargé de la gestion des circulations et, sauf instruction contraire de celui-ci, se conforme à cette indication.

### Article 402. Présentation inopinée d'une indication autre que « zéro » ou « rouge »

---

Lorsqu'un conducteur constate la présentation inopinée d'une indication autre que « zéro » ou « rouge », il doit :

- se mettre en mesure de respecter dès que possible cette indication,
- aviser l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

### Article 403. Absence d'indication

---

En cas d'absence d'indication, le conducteur doit effectuer immédiatement un armement manuel de la signalisation embarquée pour la voie considérée et :

- si une indication apparaît il s'y conforme,
- à défaut, il s'arrête d'urgence et applique ses documents techniques.

Dans tous les cas le conducteur avise l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

### Article 404. Impossibilité d'identifier une indication

---

En cas d'impossibilité d'identifier une indication présentée en cabine, le conducteur doit :

- s'arrêter d'urgence,
- aviser aussitôt l'agent du service chargé de la gestion des circulations,
- appliquer ses documents techniques.

## Article 405. Remise en marche suite à une anomalie de la signalisation embarquée du type TVM

Suite à une anomalie de la signalisation embarquée et après application de ses documents techniques, le conducteur agit en fonction de la situation dans laquelle il se situe ci-dessous.

### 405.1. Indication présentée identifiable

Lorsqu'une indication pouvant être identifiée est présentée, le conducteur la précise à l'agent du service chargé de la gestion des circulations. En fonction des informations dont il dispose, l'agent du service chargé de la gestion des circulations s'assure de la cohérence de la signalisation présentée en cabine.

Le conducteur peut ensuite, après entente avec l'agent du service chargé de la gestion des circulations, se remettre en marche en respectant l'indication présentée.

### 405.2. Indication présentée non identifiable ou absence d'indication

Lorsqu'aucune indication ne peut être identifiée ou aucune indication n'est présentée, le conducteur le précise à l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations peut, en fonction des circonstances et en concertation avec le conducteur :

- soit inviter ce dernier, par exemple :
  - à changer de cabine en vue d'un rebroussement au moyen d'une IN 61 « CHangement d'EXtrémité (CHEX) » repris dans le document RFN-CG-SE 00 A-00-n°004,
  - ou à établir une demande de secours au moyen d'un BC 57 « Demande de SECours (DSEC) » repris dans le document RFN-CG-SE 00 A-00-n°004,
- soit lui donner par dépêche l'ordre de se remettre en marche sur un parcours aussi réduit que possible (jusqu'à une sortie de ligne, un évitement ou un point particulier) en considérant l'indication "rouge" comme présentée :

**"AC de ... à conducteur du train n° ..., vous pouvez vous remettre en marche et agir comme si l'indication « rouge » est présentée ; si une indication de signalisation apparaît, arrêtez-vous et contactez l'agent-circulation".**

## Article 406. Défaut de captage des indications ponctuelles

En cas de défaut de captage des indications ponctuelles, le conducteur doit :

- se conformer à la signalisation au sol de traction électrique,
- aviser l'agent du service chargé de la gestion des circulations,
- limiter la vitesse du train à 220 km/h,
- effectuer un armement manuel:
  - au franchissement du tableau "CAB" à lettre blanche sur fond noir,
  - au franchissement d'un tableau de transition de type de TVM,
  - au franchissement d'un point de changement de parité,
  - lors d'un changement de voie,
  - ...
- effectuer un désarmement manuel au franchissement d'un tableau « CAB » barré d'un trait rouge,
- sélectionner, si besoin, le canal radio.

## Article 407. Non désarmement au point de sortie

---

En cas de non-désarmement automatique de la signalisation embarquée au point de sortie de la ligne, le conducteur effectue un désarmement manuel.

Si, malgré cette commande, les indications en cabine sont toujours présentées, le conducteur s'arrête d'urgence.

Dans tous les cas le conducteur signale l'anomalie à l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

## Article 408. Absence totale ou partielle de la cocarde d'un repère Nf ou d'un jalon de manœuvre

---

Tout agent qui constate l'absence totale ou partielle de la cocarde d'un repère Nf ou d'un jalon de manœuvre (tempête, vandalisme, ...) avise ou fait aviser l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations :

- considère que le repère Nf ou le jalon de manœuvre concerné est en raté de fermeture,
- avise, ou fait aviser, le GI chargé de la maintenance,
- applique les mesures correspondantes au raté de fermeture jusqu'au rétablissement de la situation normale.

## Article 409. Absence d'une plaque d'identification Nf ou F

---

Tout agent qui constate l'absence d'une plaque d'identification Nf ou F sur un repère (tempête, vandalisme, ...) avise ou fait aviser l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

Le conducteur se réfère aux indications de la signalisation embarquée. Lorsque cette dernière présente l'indication « rouge » ou « zéro », le conducteur doit considérer que le repère est muni d'une plaque Nf. Puis il entre en relation avec l'agent du service chargé de la gestion des circulations pour déterminer la nature et le numéro du repère concerné.

Selon la nature du repère donnée par l'agent du service chargé de la gestion des circulations, le conducteur applique les dispositions prévues à l'article 101 de l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations avise, ou fait aviser, le GI chargé de la maintenance.

## Article 410. Signalement des anomalies

---

Outre les anomalies évoquées ci-dessus, les conducteurs doivent signaler à l'agent du service chargé de la gestion des circulations toute situation de signalisation leur paraissant anormale.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations avise, ou fait aviser, le GI chargé de la maintenance.



# Fiche d'identification

---

Titre	Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 - Signalisation embarquée du type TVM
Nature du texte	Document d'exploitation
Elaborateur	Direction Générale Sécurité Direction Management des Risques Système et SEF Département Documentation de Sécurité
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-SE 01 A-00-n°013
Version en cours / date	Version 02 du 06-10-2025
Date d'application	Applicable à partir du 14-06-2026

## Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Pascal MOUCHERON Responsable du Département Documentation de Sécurité	15-09-2025	Hervé SCHALCK Directeur Management des Risques Système et SEF	06-10-2025	Damien PALLANT Directeur Général Sécurité	06-10-2025

## Texte remplacé

- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°013**, « Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 - Signalisation de cabine du type TVM », Version 01 du 24-11-2015

## Textes de référence

- **Arrêté du 09 décembre 2021** fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire

## 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 embarquée de type TVM
- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°012**, Signalisation au sol et signaux à main - Compléments à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012
- **RFN-CG-SE 00 A-00-n°004**, Livret des instructions européennes et nationales

# Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Générale Sécurité</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Direction Management des Risques Système et SEF</i></li> <li>– <i>Direction Management des Risques SST</i></li> <li>– <i>Direction Management des Risques pour la Protection du Réseau et Environnement</i></li> </ul>
	<i>Direction Générale Clients et Exploitation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Direction de la Capacité</i></li> <li>– <i>Direction Exploitation et Performance Opérationnelle</i></li> <li>– <i>Direction Clients et Marchés</i></li> </ul>
	<i>Direction Générale ingénierie, Gestion des Actifs et Maintenance</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Direction Maintenance, Actifs et Planification</i></li> <li>– <i>Direction de la Conduite des Projets</i></li> <li>– <i>Direction Technique, Ingénierie et Innovation</i></li> </ul>
	<i>Directions Générales Inter-régionales</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Direction Sécurité</i></li> </ul>
	<i>Direction Générale Opérations et Production – périmètre Nord-Est Normandie (NEN)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Zone de production NEN</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Direction Sécurité</i></li> </ul> </li> </ul>
	<i>Direction Générale Opérations et Programmes Industriels</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Direction de la Digitalisation de la Signalisation</i></li> <li>– <i>Direction Télécom</i></li> <li>– <i>Direction Industrielle des Projets de Régénération</i></li> <li>– <i>Direction Supply Chain &amp; Services aux Opérations</i></li> </ul>
	<i>Direction Générale Ressources Humaines</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Direction de la Formation</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Pôle Sécurité &amp; Ingénierie pédagogique</i></li> </ul> </li> <li>– <i>Campus de formation SNCF Réseau</i></li> </ul>
<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 définit les dispositions complémentaires à la signalisation embarquée de type TVM publiée dans l'annexe VII « signalisation embarquée » de l'arrêté du 19 mars 2012 telle que conservée par l'arrêté du 09 décembre 2021, applicables sur le réseau.