

Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 - Signalisation au sol et signalisation à main

Document d'exploitation

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

SNCF
RÉSEAU

(IG SE 1 A n°12)
RFN-IG-SE 01 A-00-n°012



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Résumé des modifications du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Abréviations utilisées	1
1.4. Glossaire	2
CHAPITRE 1 : PRESCRIPTIONS GENERALES	3
Article 101. Observation et aspect des signaux	3
101.1. Principes relatifs aux signaux	3
101.2. Définitions relatives aux signaux	3
101.3. Signalisation lumineuse	4
101.4. Signalisation mécanique	5
101.5. Signaux combinés	5
Article 102. Implantation et visibilité des signaux	5
102.1. Implantation des signaux à demeure	5
102.1.1. Principes généraux	5
102.1.2. Particularités	6
102.2. Plaques de repérage des signaux	7
102.3. Approche des signaux de visibilité réduite	8
102.3.1. Cas général	8
102.3.2. Cas particulier des signaux de chantier	8
102.4. Annulation des signaux	9
102.5. Éclairage des signaux mécaniques	9
102.6. Présentation des signaux à main	9
Article 103. Dispositions exceptionnelles	9
103.1. Extinction accidentelle d'un signal	9
103.2. Aspect anormal ou position douteuse d'un signal	9
103.3. Signalement des anomalies	10
103.4. Arrêt accidentel	10
CHAPITRE 2 : SIGNAUX D'ARRET	11
Article 201. Signaux de protection	11
201.1. Principes	11
201.2. Carré	12
201.3. Carré violet	12
201.4. Guidon d'arrêt	12
201.5. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé	12
201.6. Disque	13
Article 202. Signaux de cantonnement	13
202.1. Principes	13
202.2. Sémaphore	13
202.3. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un sémaphore fermé	13
Article 203. Feu rouge clignotant	14
203.1.1. Utilisation comme signal d'espacement	14
203.1.2. Utilisation comme signal d'annonce	14
203.1.3. Autres cas d'utilisation	14
CHAPITRE 3 : SIGNAUX D'ANNONCE D'ARRET	15
Article 301. Règles d'utilisation - Principes	15
Article 302. Description des signaux d'annonce d'arrêt	15
302.1. Avertissement	15
302.2. Feu jaune clignotant	16
302.3. Feu vert clignotant	16

CHAPITRE 4 : FEUX PRESENTES A L'OUVERTURE DES SIGNAUX.....	17
Article 401. Signaux situés sur voies principales	17
Article 402. Signaux situés sur voies de service.....	17
Article 403. Feu vert.....	17
CHAPITRE 5 : SIGNAUX DE LIMITATIONS DE VITESSE	18
Article 501. Généralités	18
501.1. Principes	18
501.1.1. Limitations permanentes de vitesse	18
501.1.2. Limitations temporaires de vitesse	18
501.2. Non reconnaissance par le conducteur d'un TIV	18
Article 502. Description des signaux de limitations permanentes de vitesse	19
502.1. Ralentissement 30 et rappel 30.....	19
502.2. Ralentissement 60 et rappel 60.....	19
502.3. Exemples de TIV mobiles.....	20
502.4. TIV fixes à distance du type ordinaire	20
502.5. TIV fixe à distance du type B.....	20
502.6. TIV fixe à distance du type C	21
502.7. TIV pentagonaux	21
502.8. Repérage des points de transition de la vitesse limite	21
Article 503. Description des signaux de limitations temporaires de vitesse	21
503.1. Signaux de chantier.....	21
503.2. Repérage de l'approche des signaux de chantier ou signaux propres à la traction électrique implantés inopinément	22
CHAPITRE 6 : SIGNAUX INDICATEURS DE DIRECTION.....	23
Article 601. Règles d'utilisation	23
Article 602. Tableau indicateur de direction.....	23
Article 603. Indicateur de direction	23
CHAPITRE 7 : PANCARTES ET TABLEAUX A INSCRIPTIONS DIVERSES	24
Article 701. Règles d'utilisation	24
Article 702. Tableaux	24
702.1. Tableaux « G », « D », « Heurtoir--m » et « Imp ».....	24
702.2. Tableaux "ICS"	24
702.2.1. Tableau lumineux d'entrée à contre-sens (TECS).....	25
702.2.2. Tableau lumineux de sortie à contre-sens (TSCS).....	25
702.3. Tableaux « CAB »	25
Article 703. Pancartes	26
703.1. Pancartes de PN	26
703.1.1. Pancarte d'approche d'un PN à SAL FC	26
703.1.2. Pancarte de proximité de PN non gardé	27
703.2. Pancarte « GARE »	27
703.3. Pancarte de gabarit réduit	27
703.4. Pancarte « LM »	27
703.5. Pancarte « ARRET »	27
703.6. Pancarte « LGR ».....	27
703.7. Pancarte de radio sol-train	28
CHAPITRE 8 : SIGNALISATION DE SORTIE DE CERTAINS FAISCEAUX OU GROUPES DE VOIES CONVERGENTES	29
Article 801. Chevron pointe en haut	29
Article 802. Tableau lumineux de correspondance.....	29
Article 803. Tableau lumineux indicateur de provenance	30
CHAPITRE 9 : IDENTIFICATION DES SIGNAUX	31
Article 901. Principes	31
Article 902. Plaques de cantonnement.....	31
Article 903. Conduite à tenir par un conducteur devant un panneau présentant un feu rouge fixe	32

903.1. Plaque d'identification « F »	32
903.2. Plaque d'identification « PR »	32
903.3. Plaque d'identification « BM »	32
903.4. Plaque d'identification « Nf »	32
CHAPITRE 10 : SIGNAUX PROPRES AUX MOUVEMENTS DE MANŒUVRES	34
Article 1001. Signal lumineux de manœuvre.....	34
1001.1. Règles d'utilisation	34
1001.2. Description du signal lumineux de manœuvre	34
Article 1002. Signaux à main de manœuvre	34
CHAPITRE 11 : SIGNAUX EN LIAISON AVEC L'AUTORISATION DE MOUVEMENT DES TRAINS.....	35
Article 1101. Plaque « DD »	35
CHAPITRE 12 : SIGNAL D'ARRÊT A MAIN - SIGNAUX DETONANTS	36
Article 1201. Signal d'arrêt à main à l'usage du GI chargé de l'entretien.....	36
1201.1. Signal d'arrêt à main	36
1201.2. Signal d'arrêt à main + pétard télécommandé	36
Article 1202. Reprise de marche après arrêt devant un signal d'arrêt à main	37
Article 1203. Pétards isolés	37
Article 1204. Appui de certains signaux de protection par des signaux détonants	37
CHAPITRE 13 : SIGNAUX PROPRES A LA TRACTION ELECTRIQUE.....	38
Article 1301. Généralités	38
Article 1302. Signal "fin de caténaire"	38
Article 1303. Signaux "baissez panto"	39
Article 1304. Signaux "coupez courant"	39
Article 1305. Autres signaux	39

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 et de l'article 34 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié par 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, qui prévoit que la documentation d'exploitation précise les dispositions complémentaires à celles de l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012.

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

1.1. Résumé des modifications du document

Les principales modifications de cette nouvelle version concernent :

- la mise à jour de l'ensemble du document vis-à-vis de l'évolution des références réglementaires, arrêté, ...,
- l'article 102.1.2 est complété pour tenir compte du rappel d'implantation des signaux à droite sur certaines voies par des pancartes ou tableaux en blanc sur fond noir,
- l'article 203.1 est complété par une précision sur l'utilisation du feu rouge clignotant pour la réception sur certains faisceaux de voies de service,
- les articles 502.1 et 502.2 sont modifiés pour mise en conformité avec l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012,
- l'article 502.8 relatif au repérage des transitions de la vitesse limite est modifié à la suite de l'évolution de l'article 509 de l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 porté par l'arrêté du 09 décembre 2021,
- l'article 703.7 est modifié par le retrait des pancartes relatives à la radio sol-train analogique,
- l'article 1201 est complété par la description du signal d'arrêt à main + pétard télécommandé,
- l'article 1302 est complété par la prescription à appliquer par le conducteur risquant de franchir intempestivement un signal de fin de caténaire avec un pantographe levé.

1.2. Objet

Le présent document d'exploitation reprend les dispositions complémentaires à la signalisation au sol et à la signalisation à main publiées dans l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 et à l'article 49 de l'arrêté du 09 décembre 2021.

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

1.3. Abréviations utilisées

BAL	Block Automatique Lumineux
BAPR	Block Automatique Lumineux à Permissivité Restreinte
BM	Block Manuel
CAB	Cabine
CL	Consigne de Ligne

CLE	Consigne Locale d'Exploitation
GSM	Global System for Mobile
ICS	Installations de Contre-Sens
ID	Indicateur de Direction
LED	Light-Emitting Diode (diode électroluminescente)
LGR	Limite de Garage par Refoulement
LM	Limite de Manœuvre
PL	Pleine Ligne
PN à SAL FC	Passage à Niveau équipé d'une Signalisation Automatique Lumineuse et sonore à Franchissement Conditionnel
RT	Renseignements Techniques
SAM	Signal d'Arrêt à Main
SLM	Signal Lumineux de Manœuvre
TIDD	Tableau Indicateur de Direction à Distance
TIV	Tableau Indicateur de Vitesse
TIP	Tableau lumineux Indicateur de Provenance
TLC	Tableau Lumineux de Correspondance
TVM	Transmission Voie-Machine
VUT	Voie Unique Temporaire

1.4. Glossaire

Circulation bimode	Circulation utilisant indifféremment un mode de traction autonome (thermique, batterie, hydrogène, etc.) ou/et le mode de traction électrique.
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.
Matériel bimode	Matériel roulant utilisant indifféremment un mode de traction autonome (thermique, batterie, hydrogène, etc.) ou/et le mode de traction électrique
Service chargé de la gestion des circulations	Service du gestionnaire d'infrastructure assurant la gestion opérationnelle des circulations
Voie non zonée	Voie ne disposant pas des installations techniques permettant la détection des trains par le service chargé de la gestion de la circulation

Chapitre 1 :

Prescriptions générales

Article 101. Observation et aspect des signaux

101.1. Principes relatifs aux signaux

Les signaux donnent en toute circonstance aux agents concernés, en particulier aux conducteurs, les ordres et informations qu'ils doivent respecter.

Le conducteur doit s'efforcer de reconnaître du plus loin possible les indications que donnent les signaux et ne pas se désintéresser de leur observation tant qu'il ne les a pas franchis.

A cet effet, lorsque les circonstances atmosphériques rendent difficile la perception des signaux, le conducteur ne doit pas hésiter à ralentir pour être en mesure d'en observer avec certitude les indications.

Certains signaux sont munis de dispositifs répétant leurs indications, soit à l'intérieur des cabines de conduite par l'intermédiaire d'un appareillage approprié, soit sur la voie par l'intermédiaire de signaux détonants.

La sécurité reposant essentiellement sur l'observation directe des signaux, l'absence ou le non-fonctionnement de ces dispositifs ne peut jamais être considéré comme une circonstance atténuante pour un agent qui n'aurait pas obéi à un signal.

Dans certains cas, en complément ou en remplacement des indications habituellement données par les signaux, le conducteur peut disposer d'informations directement données dans la cabine de conduite.

Tout agent, quelle que soit sa fonction, doit obéissance passive et immédiate aux signaux le concernant.

101.2. Définitions relatives aux signaux

À l'exception de certains signaux amovibles par nature (signaux à main, par exemple), les signaux sont implantés à demeure, soit à titre permanent, soit à titre temporaire (signaux de chantier, par exemple).

Utilisés isolément ou au contraire groupés, les signaux implantés à demeure peuvent être fixes ou mobiles, du type lumineux ou du type mécanique.

Un signal est dit « fixe » lorsqu'il présente en permanence un aspect normalement invariable ; il est dit « mobile » lorsqu'il peut présenter au moins deux aspects distincts correspondant respectivement à la position « signal ouvert » et à la position « signal fermé » du signal considéré.

Toutefois, pour certains signaux mobiles (guidon d'arrêt, par exemple), l'aspect « signal ouvert » peut n'être constitué que par le seul effacement de l'aspect « signal fermé » du signal considéré.

101.3. Signalisation lumineuse

En signalisation lumineuse les signaux donnent, de jour comme de nuit, les mêmes indications.

Il est fait usage :

- soit de panneaux portant un ou plusieurs feux de couleur fixes ou clignotants qui, sauf dans certains tunnels, sont groupés sur un écran noir bordé d'un liseré blanc, de forme oblongue ou circulaire. Les panneaux de forme oblongue sont de plusieurs types, selon le nombre et la nature des feux qu'ils doivent porter.

L'indication la plus impérative que peuvent présenter les panneaux circulaires sont soit le disque, soit l'avertissement.

À l'exception de l'indication « carré » dont l'un des feux sert également pour l'indication « sémaphore » et des nuances apportés dans certains cas par le clignotement, aucun feu n'est commun à plusieurs indications.

Quel que soit le nombre d'indications pouvant être présentées par un panneau, ce dernier ne présente jamais plus de trois feux simultanément allumés,

- soit de tableaux lumineux ou réfléchissants pouvant présenter une bande colorée, une inscription, un ou plusieurs feux ou un signe conventionnel. Il existe plusieurs modèles de tableaux selon la hauteur de l'inscription souhaitée en fonction de la distance de visibilité demandée.

Certains signaux lumineux sont normalement éteints. Dans un tel cas ils ne présentent d'indication qu'à l'approche des circulations, ou bien leur allumage n'est commandé que sous certaines conditions.

Exemples de panneaux :



Exemples de tableaux :



101.4. Signalisation mécanique

En signalisation mécanique, il est fait usage de signaux réalisés au moyen d'une aile ou d'une cocarde de couleur ou bien d'un tableau mécanique.

Lorsqu'ils sont fermés, les signaux mécaniques présentent l'aile étendue horizontalement ou bien la cocarde ou le tableau dans un plan perpendiculaire à la voie ou aux voies intéressées. Pour leur observation de nuit ou par mauvaise visibilité, ils peuvent présenter en outre, sauf s'il s'agit d'un tableau, un ou plusieurs feux de couleur.

Lorsqu'ils sont ouverts, ils présentent l'aile rabattue (ou masquée s'il s'agit d'un guidon d'arrêt), ou bien la cocarde ou le tableau dans un plan parallèle à la voie ou aux voies intéressées. Pour leur observation de nuit, ils présentent en outre un feu vert, à l'exception du carré violet qui présente généralement un feu blanc, ainsi que du guidon d'arrêt et des tableaux qui font l'objet de règles particulières.

Exemples :



101.5. Signaux combinés

Lorsque plusieurs signaux lumineux ou mécaniques sont groupés, ils sont généralement combinés, c'est-à-dire que leurs feux ne présentent que l'indication ou les indications les plus impératives à observer par le conducteur :

- de nuit ou par mauvaise visibilité s'il ne s'agit que de signaux mécaniques,
- ou de jour comme de nuit s'il s'agit de signaux lumineux groupés ou non avec des signaux mécaniques.

Article 102. Implantation et visibilité des signaux

102.1. Implantation des signaux à demeure

102.1.1. Principes généraux

Les signaux implantés à demeure sont normalement installés à gauche de la voie à laquelle ils s'adressent (disposition inverse sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite ainsi que sur certaines sections de ligne à voie unique désignées dans les RT ou CL) ou au-dessus de cette voie, sur mâts, portiques ou potences selon la configuration du plan de voies.

Exemples :



Dans certains cas (signaux de chantier, signaux s'adressant aux manœuvres...), notamment dans les entrevoies réduites, il peut être fait usage de signaux du type bas installés au ras du sol.

Exemples :



Carré violet de type bas surélevé dans les zones de montagne particulièrement enneigées.

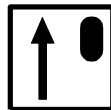
102.1.2. Particularités

Certains signaux peuvent être implantés à droite (disposition inverse sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite ainsi que sur certaines sections de lignes désignées dans les RT ou CL) :



- dans les cas prévus à la documentation d'exploitation (exemple : sections de ligne à double voie équipées à titre permanent ou temporaire pour la circulation des trains à contre-sens),
- exceptionnellement, en raison des circonstances locales, ces signaux portent alors une flèche oblique blanche, non éclairée la nuit, orientée vers la voie intéressée.

Dans certaines gares situées sur des sections de ligne à voie unique ou à une voie banalisée (gares dont les panneaux de sortie sont implantés de part et d'autre des voies de dédoublement), cette particularité est rappelée à l'entrée de la voie intéressée par un repère du type bas, non éclairé la nuit mais réflectorisé, présentant, en noir sur fond blanc, une flèche verticale complétée à droite par un ovale figurant l'écran d'un panneau.



À la sortie d'un groupe de voies convergentes, au lieu d'un signal par voie, il peut n'être fait usage que d'un seul signal qui, s'adressant à l'ensemble de ces voies, est appelé « signal de groupe ».



Lorsqu'il s'adresse à deux voies principales convergentes (exemple : en voie unique, sémaphore mécanique commandant la sortie d'une gare de voie directe, toujours implanté côté « voie directe »), le signal de groupe est muni de deux flèches obliques blanches, non éclairées la nuit, orientées du même côté vers les deux voies intéressées.

Lorsqu'il s'adresse à des voies de service convergentes, le signal de groupe peut être muni d'une flèche horizontale blanche, non éclairé la nuit.

Dans certaines installations anciennes, le signal de groupe de voies de service peut être muni d'une ou plusieurs flèches blanches, non éclairées la nuit, indiquant la ou les voies auxquelles il s'adresse.

Il peut également être fait usage de flèches blanches dans certains cas où, bien que les signaux soient normalement implantés, il pourrait subsister une ambiguïté quant à la ou les voies concernées.

Aux points de transition de signalisation ou d'implantation des signaux (entre sections de ligne à circulation à gauche puis à droite et inversement, passage de la signalisation de cabine à la signalisation au sol, implantation des signaux à droite sur certaines voies banalisées, ...), le côté d'implantation des signaux est rappelé au conducteur par des pancartes ou tableaux portant, en blanc sur fond noir (ou provisoirement en noir sur fond blanc), l'inscription « Signaux à droite » ou « Signaux à gauche ».

102.2. Plaques de repérage des signaux

Le repérage des signaux a pour but de permettre aux opérateurs concernés par un signal de s'assurer, lors des opérations d'exploitation et de maintenance, qu'ils ont bien identifié le même signal.

Les signaux implantés à demeure, à l'exception des signaux de chantier, sont habituellement munis d'une plaque de repérage, non éclairée la nuit, dont l'inscription noire sur fond blanc indique le numéro, ou le kilométrage arrondi à l'hectomètre, du signal ou du groupe de signaux considéré.

Exemples :



L'inscription portée sur la plaque de repérage est précédée de la lettre « C » (ou « C^V ») s'il s'agit d'un panneau portant un carré (ou un carré violet), des lettres « GA » s'il s'agit d'un guidon d'arrêt.

Exemples :



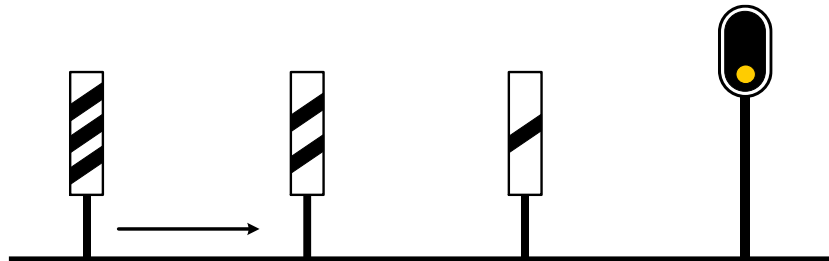
Sur les plates-formes à plus de deux voies, le kilométrage figurant sur la plaque de repérage peut, s'il y a lieu, être complété par la désignation abrégée de la voie à laquelle s'adresse le signal ou le groupe de signaux considéré.

Dans certaines gares, des signaux peuvent être munis, en plus de la plaque de repérage habituelle, d'une plaque de repérage arrière permettant aux conducteurs les prenant à revers d'identifier le signal qui leur a été désigné comme devant être dégagé avant l'exécution du mouvement de refoulement commandé par ce signal.

102.3. Approche des signaux de visibilité réduite

102.3.1. Cas général

Sauf cas particuliers, l'approche des signaux de visibilité réduite est repérée par des mirlitons non éclairés la nuit, le cas échéant du type bas.

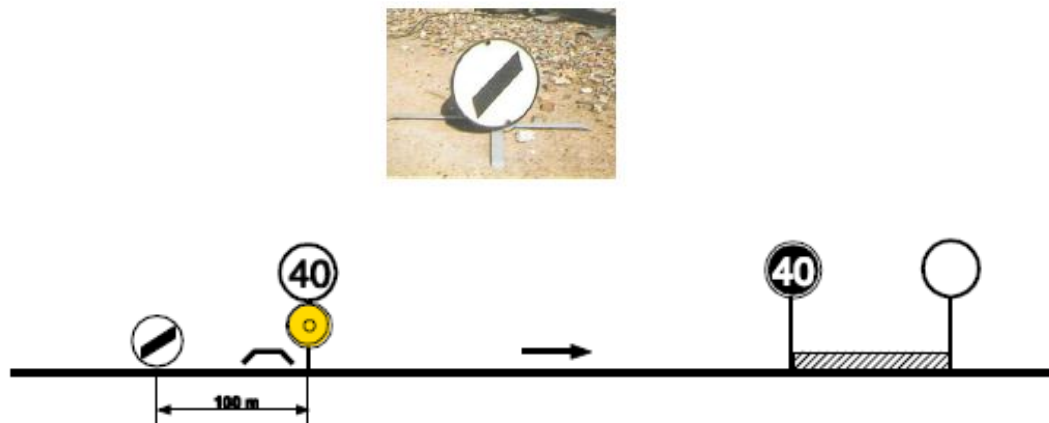


Il est généralement fait usage de trois mirlitons, distants de 100 mètres environ les uns des autres et du signal correspondant, présentant respectivement trois bandes, deux bandes, et une bande, obliques noires sur fond blanc. Ce nombre peut être réduit à deux ou à un seul mirliton sur certaines sections de ligne ou pour certains signaux.

102.3.2. Cas particulier des signaux de chantier

Le mode de repérage décrit ci-dessus n'est pas utilisé à l'égard des signaux de chantier. En contrepartie, lorsque ceux-ci sont du type bas ou si leur visibilité est considérée comme réduite, l'approche des TIV à distance de chantier ou, le cas échéant, du tableau P circulaire de chantier, est signalée par un repère de proximité.

Exemple :



Ce repère, non éclairé la nuit mais réflectorisé, est constitué par une plaque de forme circulaire présentant une bande oblique noire sur fond blanc. Il est placé au ras du sol, à 100 mètres au moins en amont du signal concerné et du même côté que celui-ci.

Il peut également être fait usage du repère de proximité dans des cas tels que :

- visibilité réduite en raison de circonstances locales (brouillards fréquents...),
- chantiers mobiles...

102.4. Annulation des signaux

En complément de l'article 704 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, lorsqu'ils sont immobilisés, les cocardes ou les ailes des signaux mécaniques, ainsi que les tableaux non en service, le sont toujours en position d'ouverture.

102.5. Éclairage des signaux mécaniques

À moins qu'ils ne soient munis d'un éclairage permanent, les signaux mécaniques dont l'éclairage est prévu doivent être éclairés aussitôt que le jour baisse et jusqu'au grand jour.

Ils doivent être également éclairés de jour lorsque, par suite des circonstances atmosphériques, les indications qu'ils donnent ne peuvent pas être distinguées à une distance de 100 mètres.

Dans les zones où ils sont considérés comme suffisamment visibles de nuit, les signaux mécaniques peuvent ne jamais être éclairés. De même, certains signaux mécaniques peuvent n'être éclairés que pendant les périodes d'utilisation des voies correspondantes.

102.6. Présentation des signaux à main

Les signaux à main sont normalement présentés à gauche de la voie (disposition inverse sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite ainsi que sur certaines sections de ligne à voie unique désignées dans les RT ou CL), ou dans la voie, à laquelle ils s'adressent.

Toutefois, dans un établissement, les signaux à main sont normalement présentés côté quai des voies correspondantes. Ils doivent alors être visibles depuis le poste de conduite, notamment lorsque le quai est à droite.

Les signaux à main de nuit doivent être utilisés le jour lorsque les conditions de visibilité l'exigent.

Article 103. Dispositions exceptionnelles

103.1. Extinction accidentelle d'un signal

Lorsqu'un conducteur rencontre un panneau de forme circulaire éteint :

- s'il a pu, au passage, reconnaître avec certitude que ce panneau est muni d'une plaque « A », il se comporte comme en présence d'un avertissement fermé,
- s'il n'a pu identifier la plaque ou si le panneau est muni d'une plaque « D », il se comporte comme en présence d'un disque fermé.

Lorsqu'un conducteur rencontre un panneau de forme non circulaire éteint, il s'arrête aussitôt que possible et se comporte comme en présence d'un panneau présentant un feu rouge fixe (voir article 901 du présent document). Un panneau ne présentant que l'œilleton allumé doit être considéré comme un panneau éteint.

Lorsqu'un conducteur rencontre, de nuit, un signal mécanique éteint, il doit considérer ce signal comme fermé, à moins qu'il n'ait reconnu avec certitude que la cocarde, l'aile ou le tableau correspondant est en position d'ouverture.

103.2. Aspect anormal ou position douteuse d'un signal

Lorsqu'un conducteur rencontre un signal présentant un aspect anormal, ou dans une position douteuse, il doit considérer le signal comme éteint s'il s'agit d'un panneau, ou comme fermé s'il s'agit d'un signal mécanique ou d'un tableau lumineux.

Dans certains cas (changement de source d'alimentation par exemple), les panneaux peuvent présenter fugitivement une cascade de feux. En présence d'une telle situation, le conducteur ne doit conclure à un aspect anormal du panneau correspondant, que si la cascade de feux se produit ou subsiste au moment où il le franchit.

103.3. Signalement des anomalies

Les conducteurs doivent signaler les anomalies telles que signaux en position douteuse ou présentant un aspect anormal, ou éteints accidentellement, dont ils n'ont pas été avisés ainsi que, d'une manière générale, toute situation de signalisation qui leur paraîtrait anormale.

En pareil cas, si le conducteur dispose de la radio sol-train, il avise verbalement l'agent concerné du service chargé de la gestion des circulations. À défaut, le conducteur s'arrête au premier téléphone de voie ou à la première gare ou poste ouvert au service.

L'agent concerné du service chargé de la gestion des circulations, ainsi informé, avise, ou fait aviser, le GI chargé de l'entretien.

En BAL, le conducteur qui, ayant rencontré un panneau éteint (voir article 103.1 du présent document), s'est comporté comme en présence d'un sémaphore fermé, doit signaler immédiatement cette extinction à l'agent concerné du service chargé de la gestion des circulations, au moyen de la radio sol-train, s'il en dispose. À défaut, le conducteur peut ne signaler l'anomalie qu'à son premier arrêt normal ou accidentel.

Dans tous les cas où il est à l'arrêt, le conducteur avise au moyen du formulaire « ANSI », repris dans le document d'exploitation RFN-CG SE 00-A-n°004.

103.4. Arrêt accidentel

Après tout arrêt accidentel, en raison des modifications susceptibles d'être intervenues à son insu dans les indications antérieurement données par les signaux, le conducteur doit, lorsqu'il repart, observer la marche à vue jusqu'à la fin du canton dans lequel il s'est arrêté.

Toutefois, si après avoir parcouru une distance d'au moins 3 kilomètres le conducteur n'a pas atteint la fin du canton, il est autorisé à reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, sans dépasser la vitesse de 160 km/h jusqu'au dégagement du canton par le dernier véhicule de son train.

Chapitre 2 :

Signaux d'arrêt

Article 201. Signaux de protection

201.1. Principes

Les signaux de protection ont pour fonction d'assurer la protection de certains points singuliers :

- appareils de voie,
- partie de voie permettant la manœuvre (sas de manœuvre par exemple),
- obstacles détectés par des dispositifs spécifiques (chutes de rochers...),
- éléments de caténaire,
- certains passages à niveau,
-

Ils peuvent également être utilisés pour assurer une fonction d'espacement sur certains parcours :

- traversée d'une gare,
- canton-tunnel,
- voie de raccordement,
- voie de circulation,
-

Pour assurer la protection, il est habituellement fait usage d'un signal carré (carré ou carré violet), éventuellement d'un guidon d'arrêt.

L'usage du carré (voir article 201.2 du présent document) est normalement réservé aux voies principales. Sauf cas particuliers (commande de manœuvre par refoulement, sortie de certaines voies de gare...), l'usage du carré violet (voir article 201.3 du présent document) est réservé aux voies de service.

Sur voies principales, des panneaux du type bas portant un carré violet (s'ils sont également prévus pour une sortie de VUT, ils peuvent être du type haut) dont l'ouverture provoque la présentation d'un feu blanc peuvent être installés en vue de l'exécution des manœuvres par refoulement.

Des carrés violets peuvent également être installés pour les départs de certaines voies non banalisées de gare (exceptionnellement, les panneaux portant ces carrés violets peuvent être du type bas).

Dans certains cas (protection d'une manœuvre, d'un PN ouvert...), il peut être fait usage, à la place d'un signal d'arrêt à main d'un guidon d'arrêt aussi bien sur voies principales que sur voies de service.

Il peut être fait usage d'un disque implanté à distance du point à protéger, ce dernier étant repéré, s'il y a lieu, par un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt :

- sur les sections de ligne équipées du block manuel,
- sur certaines sections de ligne à une seule voie banalisée équipées du BAPR et spécialement repérées dans les RT.

Dans certains cas, la signalisation de protection peut être réalisée au moyen d'un signal de cantonnement complété par un signal d'arrêt à main ou par un guidon d'arrêt.

Sauf certains cas de commande automatique, les signaux de protection sont manœuvrés depuis des postes ou des points en campagne.

201.2. Carré

En complément de l'article 101 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en signalisation mécanique, il est précisé que les dispositions de cet article 101 ne s'appliquent que lorsque le carré est fermé.

201.3. Carré violet

En complément de l'article 102 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en signalisation mécanique, il est précisé que les dispositions de cet article 102 ne s'appliquent que lorsque le carré violet est fermé.

Des panneaux du type bas portant un carré violet et présentant à l'ouverture un feu blanc sont installés en vue de l'exécution des manœuvres par refoulement. Ils ne concernent les conducteurs que lorsque, en application d'une prescription, ceux-ci ont à observer la marche à vue ou la marche en manœuvre.

201.4. Guidon d'arrêt

En complément de l'article 104 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en signalisation mécanique, il est précisé que les dispositions de cet article 104 ne s'appliquent que lorsque le guidon d'arrêt est fermé.

En outre, le guidon d'arrêt ne présente aucune indication particulière en position d'ouverture, celle-ci étant seulement caractérisée :

- en signalisation lumineuse, par l'extinction de la bande rouge,
- en signalisation mécanique, par l'effacement de l'aile qui se trouve alors masquée, et l'extinction du feu rouge associé.

201.5. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé

Lorsqu'un conducteur est arrêté par un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé, il se conforme aux dispositions du document d'exploitation RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

Le conducteur est autorisé à se remettre en marche de lui-même, si rien ne s'y oppose, dès l'ouverture du signal. Toutefois, lorsque plusieurs circulations se trouvent arrêtées sur la même voie devant un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé, l'ouverture du signal ne s'adresse qu'au conducteur qui en est le plus proche.

201.6. Disque

L'article 103 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique que :

« En l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations, et seulement dans le cas d'un établissement qui n'est pas désigné poste de cantonnement à la documentation d'exploitation (point a de l'article 77), le conducteur est autorisé à se remettre en marche de lui-même après s'être assuré que rien ne s'y oppose, notamment en ce qui concerne la position de l'aiguille ou des aiguilles situées sur son parcours dans la zone du poste intéressé. »

Les prescriptions du point a) de l'article 77 cité ci-dessus sont reprises au point 4.2.1.2.2 du règlement d'exécution (UE) 2019/773. L'arrêté du 09 décembre 2021 abroge cet article 77 de l'arrêté du 19 mars 2012.

En complément de l'article 103 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en signalisation mécanique, il est précisé que les dispositions de cet article 103 ne s'appliquent que lorsque le disque est fermé.

En voie banalisée à une seule voie, les RT précisent si les dispositions de la voie unique s'appliquent ou si le conducteur doit respecter une autre règle.

Article 202. Signaux de cantonnement

202.1. Principes

Pour assurer l'espacement des circulations de même sens, les sections de ligne sont divisées en cantons dont les entrées sont commandées :

- généralement par un sémaphore,
- ou bien encore par un feu rouge clignotant,
- parfois par un signal carré ou par un signal d'arrêt à main précédé éventuellement par un disque.

En block automatique, les signaux de cantonnement se ferment automatiquement dès l'occupation du canton aval et restent fermés jusqu'à sa complète libération.

En block manuel, les signaux de cantonnement sont manœuvrés depuis des postes de cantonnement.

Sur les sections de ligne désignées dans les RT comme équipées en BAPR ou en BM, certains parcours (traversée de gare, par exemple) peuvent comporter des cantons de BAL.

202.2. Sémaphore

En complément de l'article 201 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en signalisation mécanique, il est précisé que les dispositions de cet article 201 ne s'appliquent que lorsque le sémaphore est fermé.

202.3. Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un sémaphore fermé

Lorsqu'un conducteur est arrêté par un sémaphore fermé, il se conforme aux dispositions du document d'exploitation RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

Le conducteur est autorisé à se remettre en marche de lui-même, si rien ne s'y oppose, dès l'ouverture du signal. Toutefois, lorsque plusieurs circulations se trouvent arrêtées sur la même voie devant un sémaphore fermé, l'ouverture du signal ne s'adresse qu'au conducteur qui en est le plus proche.

Article 203. Feu rouge clignotant

En complément de l'article 202 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le feu rouge clignotant est généralement utilisé dans certains cas particuliers.

203.1.1. Utilisation comme signal d'espacement

Le feu rouge clignotant est notamment utilisé en BAL :

- sur certaines parties de voie en rampe lorsque des difficultés de démarrage sont à craindre après arrêt,
- sur les panneaux de sortie de certains établissements lorsqu'on veut éviter un arrêt des trains de voyageurs ne desservant pas le point d'arrêt.

203.1.2. Utilisation comme signal d'annonce

Le feu rouge clignotant est généralement utilisé pour annoncer :

- un signal d'arrêt (carré, sémaphore ou feu rouge clignotant) implanté à moins de 500 mètres en aval, si la distance d'arrêt est supérieure à la distance comprise entre les deux panneaux,
- un carré protégeant une aiguille prise en talon ou une traversée dont le garage franc est situé à une distance insuffisante du signal,
- un guidon d'arrêt protégeant par exemple un PN à SAL.

203.1.3. Autres cas d'utilisation

Le feu rouge clignotant est notamment utilisé, quel que soit le mode de cantonnement :

- pour la réception d'une circulation sur une voie principale déjà occupée pour un regroupement ou une mise en tête,
- pour la réception d'une circulation sur une voie principale en impasse très courte ou raccourcie,
- pour la réception sur certains faisceaux de voies de service, pour les voies non zonées.

⋮

Chapitre 3 :

Signaux d'annonce d'arrêt

Article 301. Règles d'utilisation - Principes

Afin que les conducteurs soient en mesure de se conformer à leurs indications, le carré, le sémaphore et le feu rouge clignotant sont normalement annoncés à distance par un avertissement qui peut être précédé par un feu jaune clignotant.

Sur les sections de ligne munies de la signalisation de préannonce, ces deux derniers signaux (avertissement et feu jaune clignotant) peuvent en outre être précédés par un feu vert clignotant.

Les signaux qui ne peuvent être abordés qu'en marche à vue ou en marche en manœuvre ne sont généralement pas annoncés. Il en est de même des signaux situés à la sortie des voies principales des gares en impasse ou d'arrêt général.

Sur voie principale, le guidon d'arrêt est annoncé, s'il y a lieu, par un signal commandant la marche à vue ou la marche en manœuvre.

Sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée, certains guidons d'arrêt implantés en aval d'un établissement sont précédés par une pancarte à distance portant l'inscription « GA ... m » en lettres noires sur fond blanc. Cette pancarte commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant le guidon d'arrêt fermé. Si ce signal est ouvert, le conducteur peut reprendre sa marche normale si rien ne s'y oppose.

Sur certaines sections de ligne, il est encore fait usage, à titre transitoire, d'un disque pour annoncer un carré ou un sémaphore.

Article 302. Description des signaux d'annonce d'arrêt

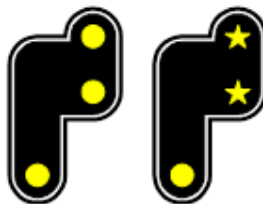
302.1. Avertissement

En complément de l'article 301 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, si le ou les signaux annoncés sont ouverts, et si rien ne s'y oppose par ailleurs, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

En signalisation mécanique, il est précisé que les dispositions de l'article 301 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012 ne s'appliquent que lorsque l'avertissement est fermé.

L'avertissement fermé peut être présenté conjointement avec un rappel 30 fermé ou, en signalisation lumineuse exclusivement, avec un rappel 60.

En pareil cas, l'avertissement est toujours constitué par le feu situé à la partie inférieure du panneau.



En signalisation lumineuse, un avertissement peut annoncer un signal éteint.

302.2. Feu jaune clignotant

En complément de l'article 302 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, la distance entre le signal d'arrêt et l'avertissement qui suit le feu jaune clignotant, peut n'être que de 500 mètres.

Par exception, aux abords de certaines gares en impasse ou d'arrêt général, la distance entre l'avertissement et le signal d'arrêt (ou le heurtoir pour les gares en impasse) peut être réduite à 400 mètres dans les zones où la vitesse est limitée par une mention à la documentation d'exploitation.

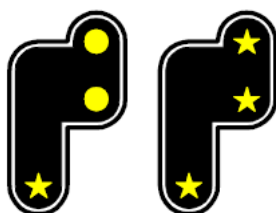
Il peut également être fait usage du feu jaune clignotant pour annoncer un ralentissement 30 implanté à distance réduite. Dans ce cas, le conducteur qui a rencontré le feu jaune clignotant se conforme, au franchissement du signal suivant, à la réglementation correspondante.

En signalisation lumineuse exclusivement, le feu jaune clignotant peut être présenté conjointement :

- soit avec un ralentissement 60,



- soit avec un rappel 30 ou un rappel 60.



En pareil cas, le feu jaune clignotant est toujours constitué par le feu situé à la partie inférieure du panneau.

302.3. Feu vert clignotant

En complément de l'article 402 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, les sections de ligne équipées de la préannonce sont indiquées dans les RT.

Chapitre 4 :

Feux présentés à l'ouverture des signaux

Article 401. Signaux situés sur voies principales

Dans la mesure où ils ne se trouvent pas groupés et combinés avec d'autres signaux dont la fermeture peut modifier l'aspect du groupe correspondant, les signaux situés sur les voies principales présentent normalement à l'ouverture, de jour comme de nuit en signalisation lumineuse, et pour observation de nuit en signalisation mécanique, un feu vert.

Toutefois, certains signaux carrés peuvent présenter à l'ouverture un feu blanc ou, en signalisation lumineuse exclusivement, un feu blanc clignotant.

Article 402. Signaux situés sur voies de service

Dans la mesure où ils ne se trouvent pas groupés et combinés avec d'autres signaux dont la fermeture peut modifier l'aspect du groupe correspondant, les signaux situés sur les voies de service présentent normalement à l'ouverture, de jour comme de nuit en signalisation lumineuse, et pour observation de nuit en signalisation mécanique, un feu blanc ou, en signalisation lumineuse exclusivement, un feu blanc clignotant.

Toutefois, certains signaux peuvent présenter un feu vert lorsque le signal carré correspondant est ouvert en direction des voies principales. Il en est de même dans le cas d'un carré mécanique ne s'ouvrant qu'en direction des voies principales.

Article 403. Feu vert

En complément de l'article 401 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en signalisation mécanique, pour observation de nuit, l'effacement de la partie mécanique du (ou des) signal est accompagnée d'un feu vert fixe qui a la même signification qu'en signalisation lumineuse.



Chapitre 5 :

Signaux de limitations de vitesse

Article 501. Généralités

501.1. Principes

Au franchissement de certaines aiguilles ou à la traversée de certaines zones, la vitesse des trains doit être limitée à un taux déterminé qui peut être le même pour tous les trains ou, au contraire, différent selon leur nature ou leur catégorie.

On distingue à ce sujet :

- les limitations permanentes de vitesse,
- les limitations temporaires de vitesse qui peuvent être :
 - soit prévues, lorsqu'elles résultent de travaux organisés à l'avance,
 - soit inopinées, lorsqu'elles résultent de causes accidentelles (y compris les modifications imprévues dans le déroulement de travaux programmés).

501.1.1. Limitations permanentes de vitesse

Les limitations permanentes de vitesse sont :

- soit mentionnées dans les RT ou CL,
- soit signalisées sur le terrain :
 - au moyen de signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement à 30 ou 60 km/h, désignés respectivement « ralentissement 30 » (ou 60) et « rappel 30 » (ou 60),
 - ou au moyen de tableaux indicateurs de vitesse limite, désignés en abrégé « TIV ».

501.1.2. Limitations temporaires de vitesse

Les limitations temporaires de vitesse sont signalisées sur le terrain au moyen de signaux de chantier dont la mise en service est normalement portée à la connaissance des conducteurs.

501.2. Non reconnaissance par le conducteur d'un TIV

Si un conducteur n'a pu reconnaître avec certitude l'indication donnée par un TIV à distance, il doit se mettre aussitôt que possible en marche à vue et ne reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, qu'après avoir parcouru à partir de ce TIV à distance, une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

Article 502. Description des signaux de limitations permanentes de vitesse

502.1. Ralentissement 30 et rappel 30

L'article 501 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique dans son cinquième et sixième paragraphe :

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

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

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

Dans certains cas, notamment à la sortie en déviation de certaines voies de gare, le rappel 30 peut concerner une aiguille prise en talon. Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est alors repéré par un chevron pointe en haut.

Dans certains cas particuliers (entrée à contre-sens sur des installations temporaires de contre-sens à partir d'installations permanentes de contre-sens...), le ralentissement 30 et le rappel 30 peuvent être présentés alors même que l'aiguille intéressée n'est pas prise en déviation.

Hormis son utilisation pour repérer l'aiguille (ou la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) à partir de laquelle la limitation de vitesse doit être respectée, la pancarte chevron pointe en bas est également utilisée comme repère d'entrée de certaines gares ou postes (ou de certains établissements PL).



502.2. Ralentissement 60 et rappel 60

L'article 502 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique dans son dernier paragraphe :

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

L'article 501 visé ci-dessus est celui de l'annexe VII « signalisation au sol ».

Les dispositions relatives au ralentissement 30 et au rappel 30, reprises dans l'article 502.1 du présent document, sont applicables au ralentissement 60 et au rappel 60, la limitation de vitesse correspondante étant alors de 60 km/h.

L'attention des conducteurs est attirée sur le fait que, dans le cas d'un rappel 60 présenté conjointement avec un avertissement, précédés par un feu jaune clignotant, la distance séparant cet avertissement du signal d'arrêt suivant peut n'être que de 500 mètres (voir article 302.2 du présent document).

502.3. Exemples de TIV mobiles

Exemple de TIV à distance, en forme de losange, à chiffres noirs sur fond blanc :



Exemple de TIV de rappel mécanique mobile, de forme carrée, à chiffres blancs sur fond noir, en position de fermeture :



Exemple de TIV de rappel mécanique mobile en position d'ouverture :



502.4. TIV fixes à distance du type ordinaire

L'article 504 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique dans son dernier paragraphe :

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

Un tel TIV peut ne pas être éclairé la nuit, ni réflectorisé.

502.5. TIV fixe à distance du type B

L'article 505 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique dans son deuxième paragraphe :

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

Lorsque le taux de vitesse est supérieur à 160 km/h, le TIV est toujours éclairé.

502.6. TIV fixe à distance du type C

L'article 506 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique dans son deuxième paragraphe :

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

Ce TIV est, en principe, non éclairé la nuit. Lorsque le taux de vitesse est supérieur à 160 km/h, le TIV est toujours éclairé.

502.7. TIV pentagonaux

L'article 508 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique dans son premier paragraphe :

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

Les prescriptions de l'article 65 cité ci-dessus sont reprises au point 4.2.2.6.2 du règlement d'exécution (UE) 2019/773. L'arrêté du 09 décembre 2021 abroge cet article 65 de l'arrêté du 19 mars 2012.

502.8. Repérage des points de transition de la vitesse limite

En complément de l'article 509 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié par l'article 49 de l'arrêté du 09 décembre 2021, lorsque les points de transition de la vitesse limite coïncident avec des points remarquables, ceux-ci ne sont pas repérés par une signalisation spécifique.

Article 503. Description des signaux de limitations temporaires de vitesse

503.1. Signaux de chantier

En complément de l'article 510 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, stipulant dans son cinquième paragraphe :

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



Il est précisé que le tableau blanc à flèche verticale noire autorise le conducteur à reprendre sa vitesse normale et ne le délivre pas d'une marche particulière qui aurait pu lui être imposée par ailleurs (marche à vue par exemple).

Exemple d'implantation du tableau de forme circulaire blanc à flèche noire :



503.2. Repérage de l'approche des signaux de chantier ou signaux propres à la traction électrique implantés inopinément

En complément de l'article 512 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, stipulant dans son troisième paragraphe :

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

L'implantation du repère d'approche est indépendante, le cas échéant, de l'usage du repère de proximité qui est alors implanté à mi-distance entre le repère d'approche et le premier signal rencontré.

Ce repère d'approche, placé au ras du sol, du même côté que les signaux de chantier concernés, précède de 200 mètres au moins le premier signal rencontré (TIV à distance de chantier ou tableau P). Il cesse d'être utilisé dès que les conducteurs sont considérés comme informés de la mise en service de la signalisation de chantier correspondante.

La modification peut porter sur une réduction du taux de la limitation de vitesse, sur une prolongation de la période d'application de la limitation de vitesse, du « Baissez panto » ou « Coupez courant » ou sur un allongement notable du chantier.

Chapitre 6 :

Signaux indicateurs de direction

Article 601. Règles d'utilisation

En avant des aiguilles prises en pointe sur les voies principales (bifurcations géographiques, reports entre voies principales voisines de même sens, entrées directes sur un garage ou un évitement de circulation, ...), les conducteurs sont en général renseignés sur la direction qui leur est donnée par l'observation des indications présentées par la signalisation de limitation de vitesse, complétée éventuellement par des tableaux à inscriptions (tableau G par exemple).

Lorsque ces indications ne sont pas considérées comme suffisantes, il peut être fait usage :

- de tableaux mobiles à inscription mentionnés dans le document d'exploitation RFN-IG-SE 01 A-00-n°011, les RT ou CL,
- d'un tableau indicateur de direction à distance (TIDD),
- d'un indicateur de direction (ID).

Ces deux derniers signaux peuvent être mis en œuvre simultanément.

Article 602. Tableau indicateur de direction à distance

En complément de l'article 601 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le TIDD est généralement groupé avec l'avertissement (ou le feu jaune clignotant) qui annonce le carré précédant l'aiguille intéressée.

Sur certaines sections de ligne, il peut être fait usage, en lieu et place d'un TIDD, de tableaux mobiles à inscriptions. Cette particularité est mentionnée dans les RT ou CL.

Article 603. Indicateur de direction

En complément de l'article 602 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, l'indicateur de direction peut être groupé avec le carré qui précède l'aiguille ou les aiguilles prises en pointe intéressées.



Dans certains cas particuliers, il peut être fait usage, en lieu et place d'un ID, de tableaux mobiles à inscriptions. Cette particularité est mentionnée dans les RT ou CL.

Chapitre 7 :

Pancartes et tableaux à inscriptions diverses

Article 701. Règles d'utilisation

Des pancartes fixes, non éclairées la nuit mais pouvant être réflectorisées, et des tableaux fixes ou mobiles, lumineux, réflectorisés ou mécaniques, portant une inscription en langage clair ou en abrégé, ou bien un signe conventionnel, sont employés pour donner certaines indications aux conducteurs. Lorsqu'ils sont mobiles, les tableaux ne donnent pas d'indication particulière en position d'ouverture.

Article 702. Tableaux

702.1. Tableaux « G », « D », « Heurtoir---m » et « Imp »

En complément de l'article 701 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, lorsque les tableaux « G », « D », « Heurtoir---m » et « Imp » sont :

- mobiles, ils sont en principe groupés avec le signal carré précédent l'aiguille prise en pointe,
- fixes (en principe mécaniques), ils sont habituellement implantés au-delà de l'aiguille prise en pointe.

Les heurtoirs, sont, s'il y a lieu, repérés de nuit par un feu violet ou un feu rouge. A titre transitoire, ils peuvent être repérés par un tableau présentant, en blanc sur fond noir, la lettre « H ».

702.2. Tableaux "ICS"

L'article 701 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, indique pour le tableau ci-dessous :



« Indique que la circulation en provenance d'une ICS est dirigée à sens normal.

Sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite, indique que la circulation est dirigée à contresens. »

Sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite, le tableau ci-dessus est également utilisé pour confirmer au conducteur qu'il circule à contresens.

D'autre part, les tableaux d'ICS sont implantés sur des lignes à double voie.

Parmi les ICS, on distingue :

- les installations permanentes de contre-sens (IPCS), désignées dans les consignes locales d'exploitation propres aux sections de ligne intéressées,
- les installations temporaires de contre-sens (ITCS), telles que celles mises en place lors de travaux (renouvellement de voie,...), reprises dans les avis signalisation spécifiques.

Les ICS sont accessibles sans arrêt des trains à l'entrée.

702.2.1. Tableau lumineux d'entrée à contre-sens (TECS)

La présentation du TECS indique au conducteur qu'à partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui le concernent change, sans pour cela que son train doive obligatoirement emprunter une aiguille en déviation.

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 délivré par le service chargé de la gestion des circulations.

Sur le parcours dont l'entrée est repérée par le TECS, les signaux s'adressant au conducteur d'un train circulant à contre-sens sont :

- implantés à droite (disposition inverse sur les lignes où la circulation se fait normalement à droite),
- répétés sur les engins moteurs dans les conditions habituelles.

Les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers sont annulés.

Certains points de changement de voie permettent la continuation de la circulation à contre-sens sur l'intervalle suivant. Le conducteur rencontre alors normalement ouvert le signal de sortie correspondant, un TECS de rappel pouvant éventuellement être présenté.

702.2.2. Tableau lumineux de sortie à contre-sens (TSCS)

La présentation de ce tableau indique au conducteur :

- qu'il est parvenu à la fin du parcours à contre-sens,
- 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, sans pour cela que son train doive obligatoirement emprunter une aiguille en déviation.

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.

702.3. Tableaux « CAB »

En complément de l'article 701 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, les tableaux « CAB » indiquent que le train est dirigé vers une section de ligne équipée de la signalisation embarquée de type TVM.

Il est généralement implanté trois tableaux « CAB » à lettres noires sur fond blanc avant le tableau « CAB » à lettres blanches sur fond noir.

Article 703. Pancartes

703.1. Pancartes de PN

703.1.1. Pancarte d'approche d'un PN à SAL FC

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, les PN à SAL FC sont précédés par :

- une pancarte « PN » d'annonce, à lettres noires sur fond blanc, implantée à distance du PN concerné et groupée à une pancarte « radio », à lettres noires sur fond blanc, quand la fermeture du PN est commandée par radio. La pancarte « radio » n'est toutefois pas utilisée lorsque, sur la section de ligne ou la voie parcourue, tous les PN sont commandés par radio,
- une pancarte « C^{de} RADIO » à lettres blanches sur fond noir, implantée à l'approche du PN concerné, quand la fermeture du PN est commandée par radio,
- une pancarte « PN 000 » de proximité, à lettres blanches sur fond noir, implantée à proximité immédiate du PN concerné.

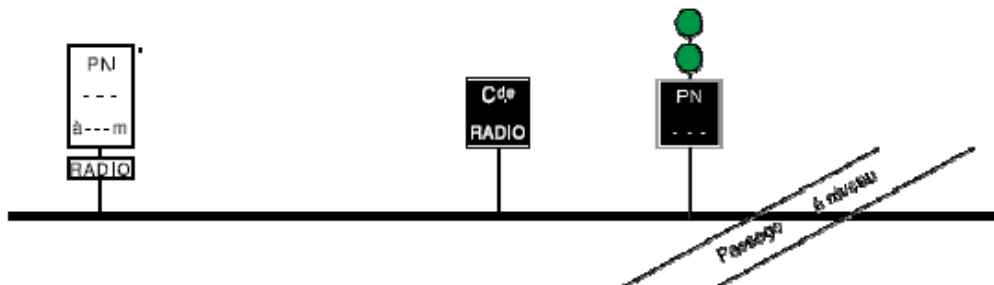
En complément des pancartes « PN » d'annonce en noir sur fond blanc, les PN à SAL FC sont équipés d'un contrôle de fermeture. Il est constitué de deux unités lumineuses vertes présentées sur une ligne verticale ou horizontale. Il est implanté aux abords ou au-dessus de la pancarte « PN » de proximité, portant le numéro du PN en blanc sur fond noir.



L'allumage des deux unités lumineuses indique au conducteur que le PN concerné est fermé et que son franchissement est autorisé sans arrêt à la pancarte « PN » de proximité.

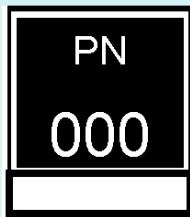
En l'absence de la présentation des deux feux verts, le conducteur s'arrête au droit de la pancarte « PN » et applique les dispositions prévues dans le RT ou la CL concerné.

Exemple d'implantation des pancartes d'approche d'un PN à SAL FC :



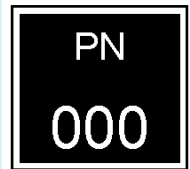
703.1.2. Pancarte de proximité de PN non gardé

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012 indique :



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

➤ avec un bandeau blanc identifie un PN dont la commande de fermeture ou la manœuvre incombe aux agents des trains ;



➤ sans bandeau blanc identifie un PN dont la fermeture se produit automatiquement à l'occupation de la zone courte du PN ».

L'arrêt avant le PN est obligatoire, que la pancarte de proximité soit précédée ou non de la pancarte en noir sur fond blanc « PN 000 à ---m ».

703.2. Pancarte « GARE »

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, la pancarte gare peut également être utilisée en voie unique à trafic restreint.

703.3. Pancarte de gabarit réduit

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, cette pancarte n'est pas utilisée pour repérer les réductions de gabarit dues à la présence, sur une voie contiguë, d'engins de grandes dimensions (dégarnisseuse...).

703.4. Pancarte « LM »

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, même s'il a reçu l'ordre verbal de franchir cette pancarte, par le dirigeant de la manœuvre, le conducteur doit marquer l'arrêt devant celle-ci avant de la franchir.

703.5. Pancarte « ARRET »

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, une pancarte « Arrêt » peut être complétée par des indications concernant, par exemple, la nature du mouvement auquel elle s'adresse : « Arrêt pour desserte », « Arrêt des trains du chantier ». L'indication « Arrêt des trains du chantier » peut également être présentée sous la forme d'un signal amovible appelé jalon « Arrêt des trains du chantier ».

703.6. Pancarte « LGR »

En complément de l'article 702 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, en cas de dépassement accidentel de la pancarte LGR, il est interdit au conducteur de commencer à refouler avant d'avoir rendu compte de la situation au dirigeant de la manœuvre.

703.7. Pancarte de radio sol-train

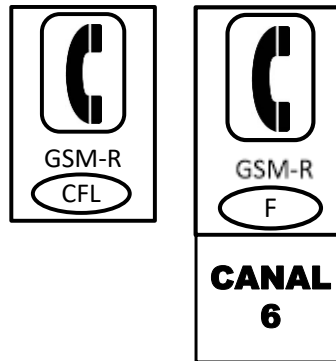
En liaison avec les informations portées dans les RT ou CL, une pancarte matérialise les points de transition de canal radio sol-train.

Elle se présente sous la forme d'une pancarte carrée portant, en noir sur fond blanc, le numéro du canal radio que le conducteur doit sélectionner à son franchissement,



Le conducteur qui rencontre une telle pancarte sélectionne sur son poste embarqué de radio sol-train le numéro de canal indiqué sur la pancarte.

Lorsqu'une section de ligne est équipée du système de radio GSM-R, une pancarte matérialise le point de transition vers ce mode. Elle précise le système national en vigueur par la présentation de l'initiale du pays ou du réseau concerné. Sur le réseau, elle est associée à une pancarte spécifiant le canal que le conducteur doit sélectionner à son franchissement.



Le conducteur qui rencontre une pancarte de changement de mode de transmission de la radio sol-train, applique sa documentation opérationnelle qui peut l'inviter à sélectionner ou à valider le nouveau mode de transmission.

Chapitre 8 :

Signalisation de sortie de certains faisceaux ou groupes de voies convergentes

Article 801. Chevron pointe en haut

En complément de l'article 801 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le chevron pointe en haut peut également être utilisé à la sortie en déviation de certaines voies de gare, pour repérer, si cela est nécessaire, l'aiguille (ou la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) concernée par un rappel 30 à franchir en talon.



Le chevron pointe en haut n'est pas éclairé.

Article 802. Tableau lumineux de correspondance

En complément de l'article 802 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le TLC est implanté au ras du sol à gauche et normalement éteint (à droite sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite ainsi que sur certaines sections de ligne à voie unique désignée dans les RT ou CL).

Dans certains cas, au lieu du chevron, il est fait usage d'une indication supplémentaire du TLC, normalement présentée et constituée par un voyant à damier rouge et blanc ayant la même signification que le jalon d'arrêt à damier rouge et blanc.

Exemple de TLC à trois indications :



Article 803. Tableau lumineux indicateur de provenance

En complément de l'article 803 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le tableau est généralement groupé avec le signal de groupe correspondant et est normalement éteint. Les numéros des voies du faisceau apparaissent en blanc sur fond noir.

La présentation d'un numéro sur le TIP indique au conducteur se trouvant sur la voie correspondante qu'il est autorisé à franchir, si rien ne s'y oppose, le chevron pointe en haut.



Chapitre 9 :

Identification des signaux

Article 901. Principes

En présence d'un panneau présentant un feu rouge fixe, le conducteur doit déterminer si ce signal est un sémaphore ou un carré dont un feu serait éteint.

De même, en présence d'un panneau éteint, le conducteur doit déterminer le signal le plus impératif susceptible d'être présenté par ce panneau.

À cet effet, les panneaux sont munis, outre la plaque de repérage (voir article 102.2 du présent document), d'une plaque d'identification, non éclairée la nuit (en principe réfléctorisée lorsque le panneau ne comporte pas d'œilleton) et, éventuellement, d'une plaque de cantonnement non éclairée la nuit. Ils peuvent être munis d'un œilleton constitué par un feu auxiliaire blanc bleuté.

Article 902. Plaques de cantonnement

En complément de l'article 902 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, les plaques de cantonnement ne sont pas éclairées.

Il n'est pas fait usage de plaque de cantonnement à l'égard des panneaux ne portant qu'un carré violet de refoulement.

Lorsque le signal carré correspondant peut donner accès à une section de ligne équipée du BAPR, les panneaux à plaque Nf comportent la plaque de cantonnement suivante :



Lorsque le signal carré correspondant peut donner accès à une section de ligne équipée du BM, les panneaux à plaque Nf comportent la plaque de cantonnement suivante :



Un même panneau peut, s'il y a lieu, être muni de deux plaques de cantonnement du type « PR vers... » ou « BM vers... ».

Article 903. Conduite à tenir par un conducteur devant un panneau présentant un feu rouge fixe

Afin de déterminer le signal devant lequel il est arrêté, le conducteur consulte la plaque d'identification du panneau.

903.1. Plaque d'identification « F »

Lorsque le panneau comporte une plaque d'identification « F », le conducteur est en présence d'un sémaphore fermé de BAL.

903.2. Plaque d'identification « PR »

Lorsque le panneau comporte une plaque d'identification « PR », le conducteur est en présence d'un sémaphore fermé de BAPR.

903.3. Plaque d'identification « BM »








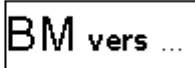

Lorsque le panneau comporte une plaque d'identification « BM », le conducteur est en présence d'un sémaphore fermé de BM.

903.4. Plaque d'identification « Nf »

Lorsque le panneau comporte une plaque Nf, le conducteur observe l'œilleton :

- si l'œilleton est allumé, le conducteur est en présence d'un sémaphore fermé :
 - de BAL si le panneau n'est pas muni d'une plaque de cantonnement concernant la direction vers laquelle le signal carré est ouvert,
 - de BAPR si le panneau est muni d'une plaque de cantonnement PR (ou PR vers...) concernant la direction vers laquelle le signal carré est ouvert,
 - de BM si le panneau est muni d'une plaque de cantonnement BM (ou BM vers...) concernant la direction vers laquelle le signal carré est ouvert.
- si l'œilleton est éteint ou en l'absence d'œilleton, le conducteur se comporte comme en présence d'un carré fermé.

Les dispositions ci-dessus sont résumées dans le tableau ci-dessous :

PLAQUE D'IDENTIFICATION ET CŒILLETON	PLAQUE DE CANTONNEMENT	SIGNAL
	sans plaque	Sémaphore de BAL
		Sémaphore de BAPR
		Sémaphore de BM
 avec œillette allumée	sans plaque	Sémaphore de BAL
	 ou 	Sémaphore de BAPR
	 ou 	Sémaphore de BM
 avec œillette éteinte ou sans œillette	avec ou sans plaque	Carré

Chapitre 10 :

Signaux propres aux mouvements de manœuvres

Article 1001. Signal lumineux de manœuvre

1001.1. Règles d'utilisation

En complément de l'article 1001 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le signal lumineux de manœuvre (en abrégé « SLM ») est installé dans certains établissements pour faciliter les manœuvres comportant l'exécution de mouvements de tiroir sur voie principale (garage d'un train par refoulement, par exemple) ou sur voie de service.

Plusieurs signaux semblables peuvent être répartis le long d'une même voie pour jalonner la zone de manœuvre dans toute son étendue. Commandés, en principe, simultanément, ils sont numérotés en chiffres romains dans un ordre décroissant (par exemple : III, II, I ; le SLM I étant le plus éloigné de l'aiguille) afin de permettre au conducteur de repérer le signal terminal qu'il ne doit normalement pas dépasser, même si le SLM continue de donner l'ordre « Tirez ».

1001.2. Description du signal lumineux de manœuvre

En complément de l'article 1001 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le conducteur qui exécute l'ordre « Tirez » en direction d'un SLM est autorisé, si rien ne s'y oppose, à franchir sans marquer l'arrêt un sémaphore fermé.

Le conducteur qui constate un aspect anormal d'un SLM doit s'arrêter immédiatement.

Sauf dispositions particulières reprises dans la CLE concernée, le SLM ne doit pas être utilisé pour commander les mouvements de tiroir à effectuer :

- soit avec un engin moteur circulant isolément,
- soit avec une rame réversible,
- soit encore lorsque l'engin moteur n'est pas en tête de la rame côté du ou des SLM.

Article 1002. Signaux à main de manœuvre

En complément de l'article 1 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, par drapeau roulé, il faut entendre drapeau non déployé de manière à ce que l'agent puisse présenter rapidement l'ordre 'arrêtez'.

Les signaux acoustiques sont faits au moyen d'un sifflet ou d'une trompe et sont utilisés, en plus des signaux à main, dans le cas où l'agent qui fait ces derniers signaux estime nécessaire d'appeler l'attention du conducteur.

Chapitre 11 : Signaux en liaison avec l'autorisation de mouvement des trains

Article 1101. Plaque « DD »

En complément de l'article 1103 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, la plaque « DD » n'est pas éclairée.

Chapitre 12 :

Signal d'arrêt à main - Signaux détonants

Article 1201. Signal d'arrêt à main à l'usage du GI chargé de l'entretien

En complément de l'article 3 de l'annexe VII « signalisation à main » de l'arrêté du 19 mars 2012, le GI chargé de l'entretien peut utiliser un signal d'arrêt à main spécifique posé sur la file du rail pour la protection des zones de travaux sur l'infrastructure.

En cas d'arrêt par un tel signal, le conducteur applique les prescriptions de l'article 1202 du présent document.

1201.1. Signal d'arrêt à main

Ce signal d'arrêt à main se compose d'un feu rouge associé à un battant réfléchissant rouge pour observation en cas d'extinction du feu. Ce SAM est fixé par aimant sur la table de roulement du rail.



Ce SAM doit être placé sur la file gauche de la voie dans le sens de la circulation (disposition inverse sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite).

Il est utilisé uniquement de nuit.

1201.2. Signal d'arrêt à main + pétard télécommandé

Ce dispositif composé d'un SAM couplé à un pétard est télécommandable à distance. Le SAM est constitué d'un drapeau rouge et d'un signal lumineux à LED afin d'assurer la visibilité de jour comme de nuit.



Ce SAM + pétard télécommandé est installé sur le fil de gauche dans l'âme du rail dans le sens de circulation à arrêter.

Article 1202. Reprise de marche après arrêt devant un signal d'arrêt à main

Le conducteur qui se trouve arrêté par un signal d'arrêt à main peut, si rien ne s'y oppose, reprendre sa marche dès que ce signal cesse de lui être présenté.

Si l'arrêt n'a pu être obtenu avant le franchissement du signal d'arrêt à main, le conducteur ne doit en aucun cas se remettre en marche avant d'avoir reçu verbalement l'assurance que rien ne s'y oppose. Selon les cas, cette assurance peut lui être donnée :

- soit par l'agent qui présente le signal,
- soit par l'agent du service chargé de la gestion des circulations de l'établissement aux abords duquel le signal a été rencontré.

Lorsque le conducteur se trouve dans l'impossibilité de se faire reconnaître, il doit appliquer les dispositions du document d'exploitation RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

Article 1203. Pétards isolés

Des pétards isolés sont utilisés, dans certains cas prévus, pour obtenir l'arrêt des circulations (couverture d'obstacle, ...).

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, sauf s'il a rencontré un signal lui commandant l'arrêt, en observant la marche à vue, à partir de son point d'arrêt, sur une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

Il peut ensuite reprendre sa marche normale à moins que d'autres mesures ne lui soient imposées, notamment celles prévues en cas d'arrêt accidentel (voir article 103.4 du présent document).

Article 1204. Appui de certains signaux de protection par des signaux détonants

Des pétards (ou détonateurs) sont employés pour appuyer, lorsqu'ils sont fermés, certains signaux de protection.

Lorsqu'au franchissement d'un tel signal qu'il a vu ouvert, le conducteur perçoit l'explosion d'un pétard (ou détonateur), il doit, en toutes circonstances, le considérer comme fermé.

Chapitre 13 :

Signaux propres à la traction électrique

Article 1301. Généralités

Sur les sections de ligne électrifiées, il est fait usage, en complément de la signalisation ordinaire, de signaux spéciaux propres à la traction électrique implantés dans les mêmes conditions que les signaux ordinaires. Toutefois, les signaux "Fin de caténaire" sont généralement présentés au-dessus de la voie intéressée et sensiblement au niveau de la caténaire.

Ces signaux concernent le conducteur d'un engin moteur électrique ou bimode, y compris celui d'une machine en double traction et en pousse, ainsi que les accompagnateurs d'un wagon ou d'une voiture pantographe dont le pantographe est levé, lorsque ces signaux concernent la manœuvre des pantographes.

Le conducteur d'une circulation bimode ne pouvant ou ne devant pas utiliser le mode électrique (ex : mode électrique isolé...), n'observe pas les signaux à distance et d'exécution « Baissez panto » et "Coupez courant" ainsi que les signaux « fin de parcours baissez panto » et "fin de parcours coupez courant".

D'autre part, le conducteur d'un engin bimode n'observe pas le signal « fin de parcours baissez panto » lorsque la tension de la ligne ne correspond pas à la tension d'alimentation de leur engin moteur.

Article 1302. Signal "fin de caténaire"

En complément de l'article 1201 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, le signal "fin de caténaire", non éclairé, repère le point à ne pas dépasser avant la fin de la ligne de contact.

Exemple de signal "fin de caténaire" :



En cas de risque de franchissement de ce signal par un pantographe levé, le conducteur abaisse celui-ci d'urgence.

Article 1303. Signaux "baissez panto"

En complément de l'article 1202 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, les signaux « Baissez panto » peuvent être fixes ou mobiles.

Lorsqu'ils sont :

- mobiles, ils présentent, à l'ouverture, une bande blanche verticale continue,
- implantés à titre temporaire, le signal à distance correspondant est muni d'un éclairage intermittent cadencé.

Article 1304. Signaux "coupez courant"

En complément de l'article 1203 de l'annexe VII « signalisation au sol » de l'arrêté du 19 mars 2012, les signaux « coupez courant » peuvent être mécaniques ou lumineux. De plus, en traction 25000 volts, ils peuvent être fixes ou mobiles.

Lorsqu'ils sont mobiles, les signaux « coupez courant » présentent, à l'ouverture, une bande blanche verticale continue.

Article 1305. Autres signaux

En complément des indications figurant dans les RT ou CL, les changements concernant l'alimentation des caténaires (passage de l'alimentation 1500 volts à l'alimentation 25000 volts et réciproquement, par exemple) peuvent être rappelés sur le terrain par des tableaux lumineux, fixes ou mobiles, présentant, en blanc sur fond noir, soit un symbole conventionnel, soit des chiffres correspondant à la tension en aval.

Fiche d'identification

Titre	Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 - Signalisation au sol et signalisation à main
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°012
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	21-01-2026	Directeur Management des Risques Système et SEF	21-01-2026	Directeur Général Adjoint Sécurité	21-01-2026

Texte remplacé

- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°012** « Compléments à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié - Signalisation au sol et signalisation à main », version 3 du 16-09-2019.

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-CG-SE 00 A-00-n°004** « Livret des instructions européennes et nationales »
- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°011** « Signalisation au sol - Signaux non repris à l'arrêté du 09 décembre 2021 »
- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°013** « Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 – Signalisation de cabine de type TVM »

Distribution

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