

Référentiel Infrastructure

*Directive
Règlement S1A - Titre I*

Signaux – Titre I : Signalisation au sol

Édition du 05 octobre 2005

Version 1

Applicable à partir du 11 décembre 2005

IN 1482

Émetteur Direction déléguée Système d'Exploitation et Sécurité



COPIE

Sommaire

Préambule	1
Chapitre 1 Généralités	2
§ 1.Observation et aspect des signaux	2
Article 101 Principes	2
Article 102 Définitions	2
Article 103 Signalisation lumineuse	3
Article 104 Signalisation mécanique	3
Article 105 Signaux combinés	3
§ 2. Implantation et visibilité des signaux	4
Article 106 Implantation des signaux à demeure	4
Article 107 Plaques de repérage des signaux.....	5
Article 108 Approche des signaux de visibilité réduite	5
Article 109 Annulation des signaux.....	6
Article 110 Éclairage des signaux mécaniques.....	6
Article 111 Présentation des signaux à main.....	7
§ 3. Dispositions exceptionnelles	8
Article 112 Extinction accidentelle d'un signal	8
Article 113 Aspect anormal ou position douteuse d'un signal.....	8
Article 114 Signalement des anomalies.....	8
Article 115 Arrêt accidentel.....	9
Chapitre 2 Signaux d'arrêt, d'annonce d'arrêt et signaux assimilés..	10
§ 1. Dispositions générales	10
Article 201 Signaux de protection et signaux de cantonnement	10
Article 202 Signaux d'annonce	11
§ 2. Signal carré (carré ou carré violet) et guidon d'arrêt	12
Article 203 Carré.....	12

Article 204	Carré violet.....	12
Article 205	Guidon d'arrêt	13
Article 206	Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé	13
§ 3. Disque	.....	14
Article 207	Disque.....	14
§ 4. Sémaphore et feu rouge clignotant	.....	16
Article 208	Sémaphore	16
Article 209	Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un sémaphore fermé.....	16
Article 210	Feu rouge clignotant	17
§ 5. Signaux d'annonce d'arrêt	.....	18
Article 211	Avertissement	18
Article 212	Bande lumineuse jaune horizontale	19
Article 213	Feu jaune clignotant.....	20
Article 214	Feu vert clignotant	21
§ 6. Feux présentés à l'ouverture des signaux	.....	22
Article 215	Signaux situés sur voies principales	22
Article 216	Signaux situés sur voies de service	22
Article 217	Feu vert.....	22
Article 218	Feu blanc	23
Article 219	Feu blanc clignotant.....	23
§ 7. Dispositions particulières applicables aux panneaux	.....	24
Article 220	Identification du signal porté par un panneau	24
Article 221	Conduite à tenir par un conducteur devant un panneau présentant un feu rouge fixe	26
Article 222	Cas particulier des panneaux du type bas	27
Chapitre 3 Signaux de limitation de vitesse	.....	28
Article 301	Dispositions générales.....	28
§ 1. Signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement	.....	29
Article 302	Ralentissement 30 et rappel 30	29
Article 303	Ralentissement 60 et rappel 60	31

Article 304	Réservé	31
Article 305	Réservé	31
§ 2. Autres signaux de limitations permanentes de vitesse		32
Article 306	T.I.V. mobiles.....	32
Article 307	T.I.V. fixes à distance du type ordinaire	33
Article 308	T.I.V. fixes à distance du type B	35
Article 309	T.I.V. fixes à distance du type C	35
Article 310	Tableau P	35
Article 311	T.I.V. pentagonaux	36
Article 312	Repérage des points de transition de la vitesse limite	37
§ 3. Signaux de limitations temporaires de vitesse.....		38
Article 313	Signaux de chantier	38
Article 314	Tableau P de chantier.....	39
Article 315	Repérage de l'approche des signaux de chantier implantés à l'improviste ..	39
Article 316	Coexistence des signaux de chantier et des autres signaux	40
Chapitre 4 Signal d'arrêts à main - Signaux détonants		41
Article 401	Signal d'arrêt à main	41
Article 402	Reprise de marche après arrêt devant un signal d'arrêt à main	41
Article 403	Pétards isolés	42
Article 404	Appui de certains carrés par des signaux détonants	42
Chapitre 5 Signaux de manœuvre.....		43
Article 501	Signaux à main de manœuvre.....	43
Article 502	Signal lumineux de manœuvre type S.N.C.F.....	46
Chapitre 6 Signaux divers		48
§ 1. Signaux indicateurs de direction		48
Article 601	Dispositions générales.....	48
Article 602	Tableau indicateur de direction à distance.....	48
Article 603	Indicateur de direction.....	49
§ 2. Signaux de départ des trains.....		50
Article 604	Signal à main de départ.....	50

Article 605	Signal lumineux de départ. Plaque mi-blanche, mi-verte	50
Article 606	Plaque de demande de départ	50
§3. Pancartes et tableaux à inscriptions diverses		51
Article 607	Dispositions générales	51
§4. Signalisation de sortie de certains faisceaux ou groupes de voies convergentes		55
Article 608.	Chevron pointe en haut	55
Article 609	Tableau lumineux de correspondance pour voies convergentes	55
Article 610	Tableau lumineux indicateur de provenance	56
Chapitre 7 Signaux propres à la traction électrique		57
Article 701.	Observation des signaux propres à la traction électrique	57
Article 702.	Signal « fin de caténaire »	57
Article 703.	Signaux « Baissez panto »	58
Article 704.	Signaux « Coupez courant »	59
Article 705.	Jalon à damier bleu et blanc	60
Article 706.	Autres signaux	60
Fiche d'identification		61

Préambule / Note pédagogique

L'édition de la présente version du règlement IN1482 - S1A "SIGNAUX - Signalisation au sol" est motivée par :

- la limitation à 160 km/h jusqu'à la fin du canton après un arrêt accidentel pour prendre en compte le BAPR 220 ;
- la signalisation à l'entrée des lignes à signalisation de cabine (pancarte "CAB", feu blanc) ;
- l'arrivée sur le RFN de circulations bi mode ;
- la mise en cohérence du vocabulaire avec les textes légaux (arrêté aptitude, ...) pour l'emploi de termes tels que conducteur, mainteneur de l'infra, consigne, ...;
- l'utilisation du RFN par de nouveaux opérateurs ferroviaires ;
- la prise en compte des nouvelles références dans le système de prescriptions ;
- la mise au format A4.

Chapitre 1 Généralités

§ 1.Observation et aspect des signaux

Article 101 Principes

Certains ordres ou informations intéressant la sécurité de la circulation sont donnés aux agents concernés, en particulier aux conducteurs, à l'aide de **signaux**.

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

Dispositions Complémentaires :

1. 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.
2. 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.
3. Certains signaux sont munis de dispositifs répétant leurs indications, soit à l'intérieur des cabines de conduite par l'intermédiaire d'un appareillage approprié (1), 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.

4. Dans certains cas faisant l'objet d'instructions particulières, 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.

Article 102 Définitions

A 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**.

101.(1) Les prescriptions réglementaires correspondantes font l'objet de l'IN 1493 - Règlement S 1 C.

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.

Article 103 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 de blanc ;
- soit de **tableaux** lumineux ou réfléctorisés, pouvant présenter une bande colorée, une inscription ou un signe conventionnel.

Disposition Complémentaire :

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

Article 104 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**.

En position de fermeture, ils 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.

En position d'ouverture, 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.

Article 105 Signaux combinés

Lorsque plusieurs signaux lumineux ou mécaniques sont groupés, ils sont généralement **combinés** : c'est-à-dire que leurs feux ne présentent, de nuit s'il s'agit de signaux tous mécaniques, ou de jour comme de nuit s'il s'agit de signaux lumineux groupés ou non avec des signaux mécaniques, que l'indication ou les indications les plus impératives à observer par le conducteur.

§ 2. Implantation et visibilité des signaux

Article 106 Implantation des signaux à demeure

Les signaux implantés à demeure sont normalement installés **à gauche** (1) de la voie à laquelle ils s'adressent, ou **au-dessus** de cette voie.

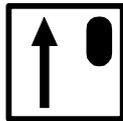
Dans certains cas, notamment dans les entre-voies réduites, il peut être fait usage de signaux du type bas (carrés violets de refoulement, signaux de chantier,...) installés au ras du sol.

Dispositions Complémentaires :

1. Certains signaux peuvent être implantés à droite (1) :



- dans les cas prévus par les Règlements (exemple : sections de ligne à double voie équipées à titre permanent ou temporaire pour la circulation des trains à contresens) ;
- exceptionnellement, en raison des circonstances locales, ces signaux portant 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.

2. A 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 éclairée la nuit.

106.(1) 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 au L.M.Tr.

3. 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.
4. 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.
5. 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,...) le côté d'implantation des signaux est rappelé au conducteur par des **pancartes** portant, en **blanc sur fond noir** (ou provisoirement en noir sur fond blanc), l'inscription "Signaux à droite" ou "Signaux à gauche".

Article 107 Plaques de repérage des signaux

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.

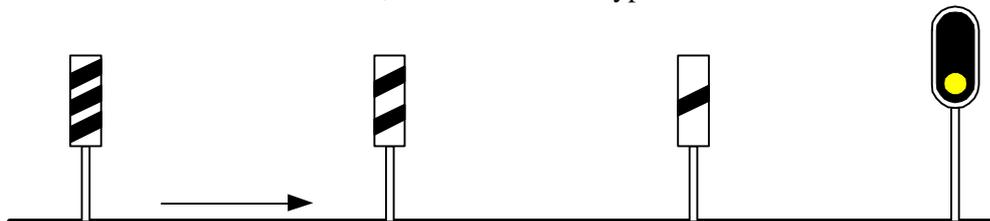
Cette inscription est précédée de la lettre "C" (ou "C^V") s'il s'agit d'un panneau portant un carré (ou un carré violet), des lettres "GA" s'il s'agit d'un guidon d'arrêt.

Dispositions Complémentaires :

1. 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.
2. 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.

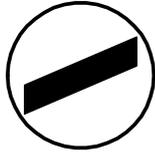
Article 108 Approche des signaux de visibilité réduite

1. 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, présentant respectivement trois bandes, deux bandes, et une bande, obliques noires sur fond blanc, distants de 100 mètres environ les uns des autres et du signal correspondant ; ce nombre peut toutefois être réduit à deux ou à un seul mirliton sur certaines sections de ligne ou pour certains signaux.

2. Ce mode de repérage 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 T.I.V. à distance de chantier ou, le cas échéant, du tableau P circulaire de chantier (art. 313 et 314), est signalée par un **repère de proximité**.



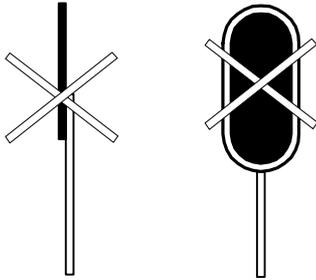
Ce repère, non éclairé la nuit mais réflectorisé, est constitué par une plaque de forme circulaire présentant une bande oblique noire sur fond blanc ; il est placé au ras du sol, à 100 mètres au moins en avant du signal concerné et du même côté que celui-ci.

Disposition Complémentaire :

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,...

Article 109 Annulation des signaux



Les signaux qui ne sont pas en service sont annulés par l'adjonction d'une croix de Saint-André blanche. En outre, les cocardes ou les ailes des signaux mécaniques ainsi que les tableaux non en service sont immobilisés en position d'ouverture ou démontés, ou bien les signaux sont masqués.

Normalement, les signaux lumineux ou mécaniques non en service ne sont pas éclairés ; s'il ne peut en être ainsi (pour procéder à des essais, par exemple), les conducteurs doivent en être avisés (1).

Article 110 Éclairage des signaux mécaniques

A 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.

Disposition Complémentaire :

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.

109.(1) Les conditions dans lesquelles les conducteurs sont avisés de la mise en service ou hors service des signaux ainsi que de leur déplacement le cas échéant, font l'objet de l'IN 1497 - Règlement S 1 D.

Article 111 Présentation des signaux à main

Les signaux à main sont normalement présentés à **gauche** (1) de la voie, 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 du poste de conduite, notamment lorsque le quai est à droite.

Disposition Complémentaire :

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

111.(1) 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 au L.M.Tr.

§ 3. Dispositions exceptionnelles

Article 112 Extinction accidentelle d'un signal

1. 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**.
2. Lorsqu'un conducteur rencontre un **panneau de forme non circulaire éteint** (1) s'arrête aussitôt que possible et se comporte comme en présence d'un **panneau présentant un feu rouge fixe** (art. 221).
3. 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.

Article 113 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.

Disposition Complémentaire :

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.

Article 114 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, il avise verbalement la gare (ou le poste) intéressé ou le Régulateur. A défaut, le conducteur doit s'arrêter au premier téléphone de voie ou à la première gare ou poste ouvert en service.

Le Régulateur, ou l'aiguilleur, ainsi informé, avise, ou fait aviser, le service intéressé de la maintenance de l'Infra.

En block automatique lumineux ordinaire (B.A.L.), le conducteur qui, ayant rencontré un panneau éteint (art. 112), s'est comporté comme en présence d'un sémaphore fermé doit, s'il dispose de la radio, signaler immédiatement cette extinction au Régulateur. A défaut, le conducteur peut ne signaler l'anomalie qu'à son premier arrêt normal ou accidentel.

En outre, le conducteur rend compte de l'incident à la rentrée dans son établissement d'attache.

112.(1) Un panneau ne présentant que l'ocilleton allumé doit être considéré comme un panneau éteint.

Article 115 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, d'annonce d'arrêt et signaux assimilés

§ 1. Dispositions générales

Article 201 Signaux de protection et signaux de cantonnement

1. Pour protéger des appareils de voie ou des parties de voie (aiguilles, traversées, zones de stationnement,...), il est habituellement fait usage d'un signal carré (carré ou carré violet), éventuellement d'un guidon d'arrêt.

L'usage du **carré** (art. 203) est normalement réservé aux voies principales ; sauf cas particuliers (commande des manœuvres par refoulement, sortie de certaines voies de gare,...), l'usage du **carré violet** (art. 204) est réservé aux voies de service.

Dans certains cas (protection d'une manœuvre, d'un P.N. ouvert,...), le **guidon d'arrêt** (art. 205) est utilisé, aussi bien sur les voies principales que sur les voies de service à la place d'un signal d'arrêt à main (art. 401).

Sur certaines sections de ligne, il peut être fait usage d'un **disque** (art. 207) implanté à distance du point à protéger, celui-ci étant repéré, s'il y a lieu, par un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt.

Sauf certains cas de commande automatique, les signaux ci-dessus sont manœuvrés depuis des postes par des aiguilleurs.

2. Pour assurer l'espacement des circulations de même sens, les sections de ligne sont divisées en **cantons** ; l'entrée de chaque canton est commandée :
 - généralement par un **sémaphore** (art. 208) ;
 - parfois par un signal carré ou par un signal d'arrêt à main précédé éventuellement par un disque ;
 - ou bien encore par un **feu rouge clignotant** (art. 210).

Sur les sections de ligne désignées au L.M.Tr. comme équipées en **block manuel** (B.M.) (1) les signaux de cantonnement sont manœuvrés depuis des postes de cantonnement par des gardes.

Sur les sections de ligne désignées au L.M.Tr. comme équipées en **block automatique** (B.A.) (2) les signaux de cantonnement se ferment automatiquement dès l'occupation du canton et restent fermés jusqu'à sa complète libération.

201.(1) Selon le cas : cantonnement téléphonique, block manuel par appareils ou block manuel par circuit de voie.

201.(2) Selon le cas : block automatique lumineux ordinaire (B.A.L.), block automatique à permissivité restreinte (B.A.P.R.) ou block automatique lumineux (B.A.L.) régional Est.

Dispositions Complémentaires :

1. Sur les sections de ligne désignées au L.M.Tr. comme équipées en B.A.P.R. ou en B.M. certains parcours (traversées de gare, par exemple) peuvent comporter des cantons de B.A.L.
2. Dans certains cas, la signalisation de protection peut être réalisée à l'aide d'un sémaphore ou d'un feu rouge clignotant, complété, dans les conditions prévues par les Règlements correspondants, par un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt.

Article 202 Signaux d'annonce

Afin que les conducteurs soient en mesure, le cas échéant, de se conformer à leurs indications, le carré, le sémaphore et le feu rouge clignotant sont normalement annoncés à distance par un **avertissement** (art. 211) qui peut être précédé par un **feu jaune clignotant** (art. 213).

Sur certaines sections de ligne désignées au L.M.Tr. comme munies de la signalisation de préannonce, ces deux derniers signaux peuvent en outre être précédés par un **feu vert clignotant** (art. 214).

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.

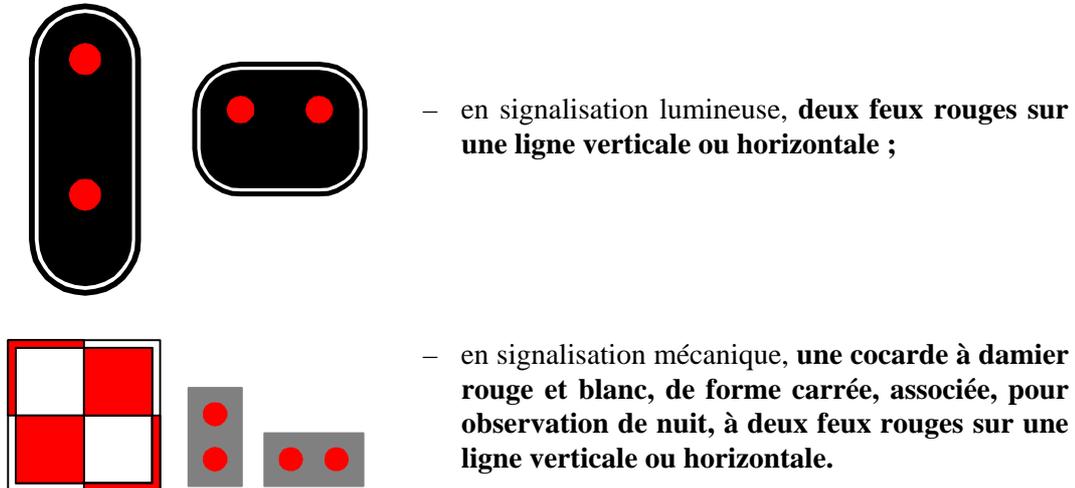
Dispositions Complémentaires :

1. Les signaux qui ne peuvent être abordés qu'en marche à vue ou en marche en manœuvre ne sont normalement pas annoncés. Il en est de même des signaux situés à la sortie des voies principales des gares en impasse ou d'arrêt général.
2. Sur certaines sections de ligne, il est encore fait usage, à titre transitoire, d'un disque pour annoncer un carré ou un sémaphore.
3. 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, et si rien ne s'y oppose, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

§ 2. Signal carré (carré ou carré violet) et guidon d'arrêt

Article 203 Carré

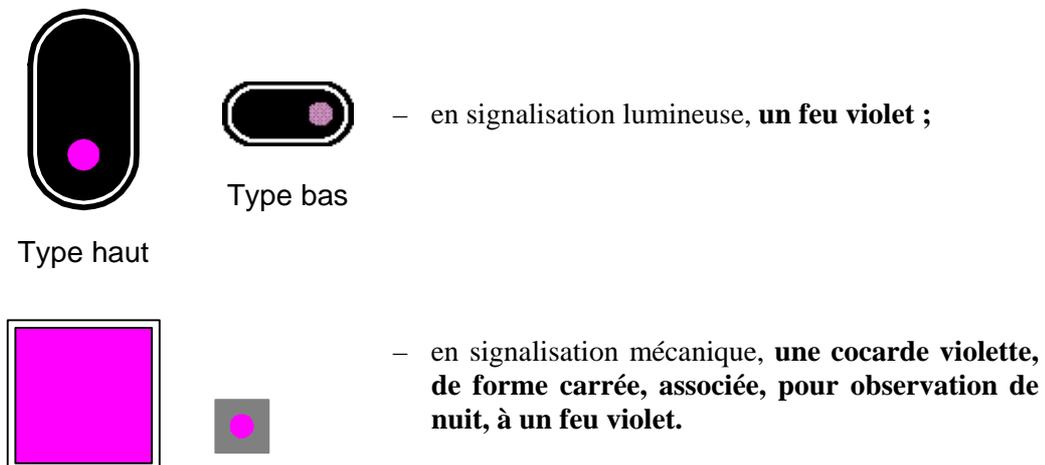
Le carré fermé présente :



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

Article 204 Carré violet

Le carré violet fermé présente :



De même que le carré fermé, le carré violet fermé commande au conducteur l'arrêt avant le signal.

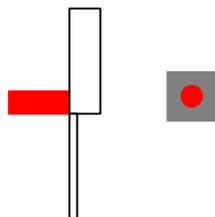
COPIE

Article 205 Guidon d'arrêt

Le **guidon d'arrêt fermé** présente :



- en signalisation lumineuse, **une bande lumineuse rouge horizontale** ;



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

De même que le carré fermé, **le guidon d'arrêt fermé commande au conducteur l'arrêt avant le signal.**

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.

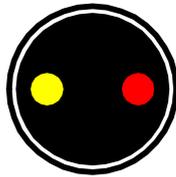
Article 206 Conduite à tenir par un conducteur après arrêt devant un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé

Lorsqu'un conducteur est arrêté par un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé, il se conforme aux dispositions de l'IN1490 - Règlement S1B titre I.

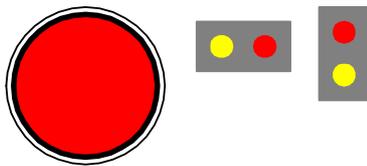
Le conducteur est autorisé à se remettre en marche de lui-même, si rien ne s'y oppose, dès l'ouverture du signal. Toutefois, lorsque plusieurs circulations se trouvent arrêtées sur la même voie devant un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé, l'ouverture du signal ne s'adresse qu'au conducteur qui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

§ 3. Disque

Article 207 Disque

1. Le **disque fermé** présente :

- en signalisation lumineuse, **un feu rouge et un feu jaune sur une ligne horizontale ou verticale** ;



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

2. Règle générale :

Le **disque fermé** commande au conducteur :

- de se mettre aussitôt que possible en marche à vue** ;
- s'il n'a pas rencontré jusque là de signal lui commandant l'arrêt, **de marquer un arrêt** :
 - avant le premier appareil de voie (aiguille ou traversée) protégé par le disque,
 - ou bien au poste, si un tel appareil de voie se trouve au-delà du poste (ou si le poste n'en comporte pas) ;
- de ne reprendre sa marche normale**, si rien ne s'y oppose :
 - lorsque le poste protégé par le disque comporte un signal de cantonnement (sémaphore ou carré) commandant l'entrée du canton suivant, quel que soit son emplacement par rapport au poste, **qu'après avoir franchi ouvert ce signal de cantonnement** (1);
 - lorsque le poste protégé par le disque ne comporte pas un tel signal de cantonnement, **qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ donnée sous la forme manuelle** (art. 604) ou, à défaut, **qu'après avoir reçu verbalement de l'aiguilleur (ou du garde) l'autorisation de se remettre en marche.**

Dispositions Complémentaires :

- Par dérogation aux dispositions du dernier alinéa ci-dessus, mais seulement dans le cas d'un établissement P.L. qui n'est pas désigné poste de cantonnement au L.M.Tr., le conducteur est autorisé, en l'absence d'agent sédentaire, 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.

207.(1) Voir à l'IN1490 - Règlement S1B titre I la conduite à tenir par le conducteur après un arrêt par un sémaphore ou un carré fermé.

Le conducteur poursuit alors l'observation de la marche à vue au-delà de l'aiguille ou de la dernière aiguille intéressée pour ne reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, qu'après avoir parcouru une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

2. En l'absence d'agent sédentaire (gare temporaire fermée au service, par exemple), le conducteur peut recevoir de l'agent circulation de la gare précédente, par écrit ou par dépêche, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.
3. Dans les cas autres que ceux prévus par les Dispositions Complémentaires 1 et 2 ci-dessus, le conducteur qui se trouve dans l'impossibilité de se faire reconnaître doit appliquer les dispositions de l'article 104 de l'IN1490 - Règlement S1B titre I.
4. Dans le cas d'un disque protégeant plusieurs postes successifs, et en l'absence d'un nouveau disque au départ de l'un de ces postes, il appartient à l'aiguilleur d'un tel poste de donner, s'il y a lieu, au conducteur l'ordre verbal d'opérer comme s'il avait rencontré fermé un disque protégeant le poste suivant.

3. Règle particulière (2) :

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

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

S'il n'en est pas ainsi, le conducteur ne peut se remettre en marche **qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ donnée sous la forme manuelle** (art. 604) **ou par écrit**.

Disposition Complémentaire :

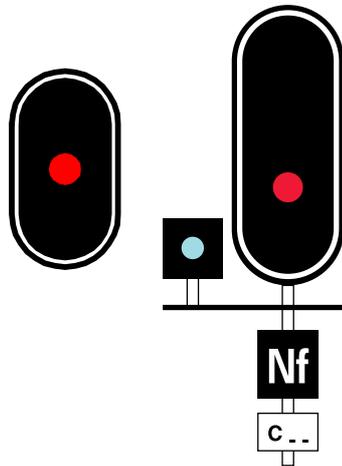
En l'absence d'agent sédentaire (gare temporaire fermée au service, par exemple), le conducteur peut recevoir de l'agent circulation de l'une des gares encadrantes, par écrit ou par dépêche, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

207.(2) Cette règle ne s'applique pas aux gares de jonction de voie unique et de double voie.

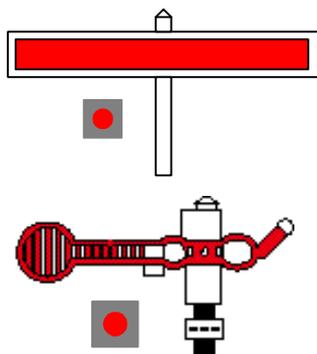
§ 4. Sémaphore et feu rouge clignotant

Article 208 Sémaphore

Le **sémaphore fermé** présente :



- en signalisation lumineuse, **un feu rouge**, avec ceillon allumé s'il s'agit d'un panneau muni d'une plaque Nf ;



- en signalisation mécanique, **une aile rouge étendue horizontalement**, associée, pour observation de nuit, à un feu rouge.

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

Toutefois :

- une **manœuvre** peut, sur l'ordre du chef de la manœuvre, franchir sans marquer l'arrêt un sémaphore fermé;
- en block automatique, le conducteur d'un train de travaux circulant sur voie interceptée est autorisé à ne pas marquer l'arrêt aux sémaphores fermés qui sont alors franchis en marche à vue sans dépasser la vitesse de 15 km/h.

Article 209 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 de l'IN1490 - Règlement S1B titre I.

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 de ce signal ne s'adresse qu'au conducteur qui en est le plus rapproché.

Article 210 Feu rouge clignotant

Peuvent présenter un **feu rouge clignotant** :



- en B.A.L., certains panneaux, généralement situés en rampe ;
- quel que soit le mode de cantonnement, certains panneaux d'entrée de gare lorsque le carré correspondant peut être ouvert en vue d'une réception sur voie occupée (mise en tête d'un engin moteur, soudure de deux trains, ...) ou certains panneaux précédant à courte distance un signal d'arrêt (guidon d'arrêt protégeant un P.N. ouvert,...).

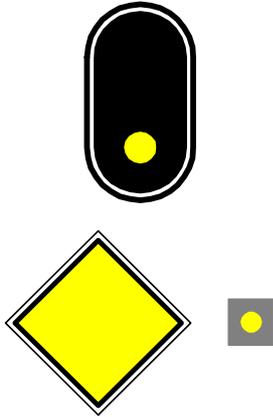
Lorsqu'un conducteur rencontre un panneau présentant un feu rouge clignotant, il peut, sans marquer l'arrêt, s'avancer en marche à vue, mais il ne doit pas dépasser au franchissement de ce signal la vitesse de 15 km/h.

La marche à vue doit être observée jusqu'à la fin du canton qui suit le signal.

§ 5. Signaux d'annonce d'arrêt

Article 211 Avertissement

1. L'avertissement fermé présente :



- en signalisation lumineuse, **un feu jaune** ;
- en signalisation mécanique, **une cocarde jaune, en forme de losange, associée, pour observation de nuit, à un feu jaune.**

2. Règle générale :

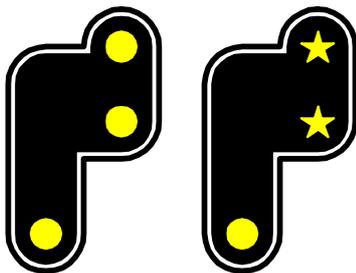
L'avertissement fermé commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant le ou les signaux d'arrêt : carré ou sémaphore, annoncés ou d'observer un feu rouge clignotant.

L'avertissement peut également annoncer un heurtoir.

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

Si ce ou ces signaux sont ouverts, et si rien ne s'y oppose, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

Dispositions Complémentaires :



1. L'avertissement fermé peut être présenté conjointement avec un rappel 30 fermé (art. 302) ou, en signalisation lumineuse exclusivement, avec un rappel 60 fermé (art. 303).

Il est précisé qu'en pareil cas l'avertissement est toujours constitué par le feu situé à la partie inférieure de l'écran du panneau correspondant.

2. En signalisation lumineuse, un avertissement peut annoncer un panneau éteint.

3. Règle particulière (Cette règle ne s'applique pas aux gares de jonction de voie unique et de double voie) :

En voie unique, l'avertissement, lorsqu'il précède une gare, peut être utilisé pour annoncer un signal d'arrêt à main (art. 401) ou un guidon d'arrêt (art. 205) présenté au voisinage du point habituel d'arrêt des trains en gare, ainsi que pour annoncer, s'il y a lieu, un T.I.V. de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée (Disposition Complémentaire de l'art. 306).

Un tel **avertissement fermé** commande **de plus** au conducteur, après s'être conformé, le cas échéant, à l'indication donnée par le T.I.V. de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée, **de s'arrêter obligatoirement en gare**.

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

S'il n'en est pas ainsi, le conducteur ne peut se remettre en marche **qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ donnée sous la forme manuelle** (art. 604) **ou par écrit**.

Disposition Complémentaire :

En l'absence d'agent sédentaire (gare temporaire fermée au service, par exemple), le conducteur peut recevoir de l'agent circulation de l'une des gares encadrantes, par écrit ou par dépêche, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

Article 212 Bande lumineuse jaune horizontale



Dans certaines gares, en complément de l'avertissement présenté sur le panneau portant le carré d'entrée, il est fait usage d'une **bande lumineuse jaune horizontale**. Cette bande indique au conducteur que la voie de réception correspondante est une voie à quai de courte longueur, ou bien que sa longueur se trouve réduite, soit par la présence de véhicules en stationnement aux abords du point habituel d'arrêt des trains longs, soit par la fermeture d'un signal d'arrêt intermédiaire (protection d'une jonction, par exemple).

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

Article 213 Feu jaune clignotant



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

Le feu jaune clignotant commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant le signal d'arrêt annoncé à distance réduite par l'avertissement suivant, cette distance pouvant n'être que de 500 mètres (1).

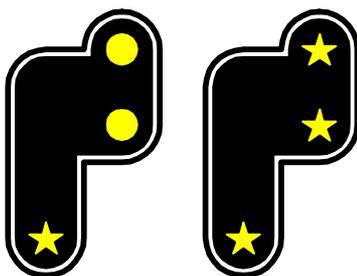
Toutefois, le conducteur qui a rencontré un feu jaune clignotant peut, si l'avertissement suivant est ouvert, reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose.

Dispositions Complémentaires :

1. 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 (chap. 3).
2. En signalisation lumineuse exclusivement, le feu jaune clignotant peut être présenté conjointement :



– soit avec un ralentissement 60 fermé (art. 303) ;



– soit avec un rappel 30 fermé (art. 302) ou un rappel 60 fermé (art. 303).

Il est précisé qu'en pareil cas le feu jaune clignotant est toujours situé sur la partie inférieure de l'écran du panneau correspondant.

213.(1) Par exception, aux abords de certaines gares en impasse ou d'arrêt général, cette distance peut être réduite à 400 mètres dans les zones où la vitesse est limitée par mention au L.M.Tr.

Article 214 Feu vert clignotant



En signalisation lumineuse, certaines sections de ligne sont désignées au L.M.Tr. comme munies de la signalisation de préannonce. Sur ces lignes, il peut être fait usage du **feu vert clignotant**.

Le feu vert clignotant est utilisé pour limiter à 160 km/h les trains dont la vitesse limite est plus élevée :

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

Équivalant au feu vert fixe pour les trains dont la vitesse limite ne dépasse pas 160 kilomètres à l'heure, le feu vert clignotant commande au conducteur d'un train dont la vitesse limite est plus élevée de réduire sa vitesse, s'il y a lieu, dès le franchissement de ce signal, de manière à ramener aussitôt que possible sa vitesse à 160 kilomètres à l'heure, et au plus tard au franchissement du panneau suivant.

Le conducteur qui a rencontré un feu vert clignotant le concernant peut, si le panneau suivant présente un feu vert fixe, reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, lorsque le dernier véhicule de son train a franchi ce panneau.

§ 6. Feux présentés à l'ouverture des signaux

Article 215 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** (art. 217).

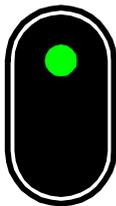
Toutefois, certains signaux carrés peuvent présenter à l'ouverture un **feu blanc** (art. 218) ou, en signalisation lumineuse exclusivement, un **feu blanc clignotant** (art. 219).

Article 216 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** (art. 218) ou, en signalisation lumineuse exclusivement, un **feu blanc clignotant** (art. 219).

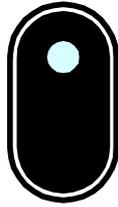
Toutefois, certains panneaux peuvent présenter un feu vert lorsque le signal carré correspondant est ouvert en direction des voies principales. Il en est de même dans le cas d'un carré mécanique ne s'ouvrant qu'en direction des voies principales.

Article 217 Feu vert



Le **feu vert** indique au conducteur que la circulation en marche normale est autorisée, si rien ne s'y oppose.

Article 218 Feu blanc



1. En règle générale, **le feu blanc commande ou confirme au conducteur l'observation de la marche en manœuvre.**

Toutefois, lorsque le carré violet correspondant est ouvert pour donner accès à une voie principale, **le feu blanc commande au conducteur d'observer la marche à vue** jusqu'au point indiqué ci-après, sans dépasser dans la zone correspondante la vitesse de **30 kilomètres à l'heure sur les appareils de voie.**

Cette prescription est à appliquer :

- en block automatique (1), jusqu'au signal commandant l'entrée du canton suivant ;
- sur les autres sections de ligne, jusqu'au premier sémaphore ou carré rencontré avant la sortie de la gare ou, à défaut d'un tel signal, dans toute la zone du poste (ou, s'il s'agit d'une gare comportant plusieurs postes successifs, jusqu'au plus prochain de ces postes).

Disposition Complémentaire :

De jour, en présence d'un carré violet mécanique ouvert, le conducteur applique également les dispositions ci-dessus.

2. Sur voie principale, **le feu blanc** présenté conjointement avec une pancarte "CAB" (2), ou immédiatement en amont de cette pancarte, en direction d'une ligne désignée au L.M.Tr. équipée d'une signalisation de cabine, **commande au conducteur d'observer la marche à vue** jusqu'à l'apparition d'une indication donnée par la signalisation de cabine à laquelle il se conforme.

Article 219 Feu blanc clignotant



Utilisé exclusivement en signalisation lumineuse, **le feu blanc clignotant** indique au conducteur que le signal carré correspondant n'est ouvert que pour l'exécution d'une manœuvre sur un parcours généralement de faible étendue (accès à un « sas de manœuvre » ou à une voie de service en impasse de faible longueur, par exemple).

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

218.(1) Sauf sur les sections de ligne équipées en B.A.L régional Est (voir Annexe régionale correspondante au présent Règlement).

218.(2) Provisoirement "TGV"

§ 7. Dispositions particulières applicables aux panneaux

Article 220 Identification du signal porté par un panneau

1. 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, pour appliquer les dispositions de l'article 112, déterminer le signal le plus impératif susceptible d'être présenté par ce panneau.

A cet effet, les panneaux sont munis, outre la plaque de repérage (art. 107), d'une **plaque d'identification**, non éclairée la nuit (1), et éventuellement d'un **œilleton** constitué par un feu auxiliaire blanc bleuté.

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

- en lettres blanches sur fond noir :



s'il s'agit d'un **signal carré** ;



s'il s'agit d'un **sémaphore** franchissable à l'initiative du conducteur dans les conditions prévues pour le **B.A.L.** (2) ou d'un **feu rouge clignotant** ;



s'il s'agit d'un **sémaphore** commandant l'entrée d'un canton de **B.A.P.R.** ;



s'il s'agit d'un **sémaphore** commandant l'entrée d'un canton de **B.M.** ;

- en lettres noires sur fond blanc :



s'il s'agit d'un **disque** ;



s'il s'agit d'un **avertissement**.

220.(1) La plaque d'identification est, en principe, réflectorisée lorsque le panneau ne comporte pas d'œilleton.

220.(2) Ou, le cas échéant, dans les conditions prévues pour le B.A.L. régional Est (voir Annexe régionale à l'IN1490 - Règlement S1B titre I).

3. A moins que le signal carré correspondant ne puisse être ouvert qu'à destination de cantons de B.A.L. (3) ou de voies de service, les panneaux à plaque **Nf** sont en outre munis d'une **plaque de cantonnement**, non éclairée la nuit, portant, en noir sur fond blanc, l'inscription "**PR**" ou "**PR vers ...**", ou bien "**BM**" ou "**BM vers ...**" (4)



Cette plaque de cantonnement est destinée à rappeler, pour l'application de l'IN1490 - Règlement S1B titre I, le mode de cantonnement réalisé sur le ou les cantons vers lesquels le signal carré correspondant peut être ouvert :



- **B.A.P.R.** s'il s'agit d'une plaque **PR** ou **PR vers ...** ;
- **B.M.** s'il s'agit d'une plaque **BM** ou **BM vers ...**

Dispositions Complémentaires :

1. Il n'est pas fait usage de plaque de cantonnement à l'égard des panneaux ne portant qu'un carré violet de refoulement.
2. Les panneaux à plaque **D** ou **A** ne portent que des signaux à distance (disque, avertissement, ...) ; pour les distinguer des autres panneaux, leur écran est de forme circulaire.

220.(3) Ou, le cas échéant, de cantons de B.A.L. régional Est.

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

Article 221 Conduite à tenir par un conducteur devant un panneau présentant un feu rouge fixe

Le conducteur consulte la plaque d'identification :

- s'il s'agit d'une **plaque F**, le conducteur est en présence d'un **sémaphore fermé (1) de B.A.L. (2)** ;
- s'il s'agit d'une **plaque PR**, le conducteur est en présence d'un **sémaphore fermé (1) de B.A.P.R.** ;
- s'il s'agit d'une **plaque BM**, le conducteur est en présence d'un **sémaphore fermé (1) de B.M.** ;
- s'il s'agit d'une **plaque NF**, le conducteur observe l'œilleton :
 - a) **si l'œilleton est allumé**, le conducteur est en présence d'un **sémaphore fermé (1)** :
 - **de B.A.L. (2)** si le panneau n'est pas muni d'une plaque de cantonnement concernant la direction vers laquelle le signal carré est ouvert ;
 - **de B.A.P.R.** 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 B.M.** si le panneau est muni d'une plaque de cantonnement **BM** (ou **BM vers ...**) concernant la direction vers laquelle le signal carré est ouvert.
 - b) **si l'œilleton est éteint ou en l'absence d'œilleton**, le conducteur se comporte comme en présence d'un **carré fermé (1)** .

221.(1) Voir à l'IN 1490 - Règlement S1B titre I la conduite à tenir par le conducteur après un arrêt par un sémafore ou un carré fermé.

221.(2) Ou, le cas échéant, de B.A.L. régional Est.

Les dispositions de l'article 221 sont résumées dans le tableau ci-dessous :

PLAQUE D'IDENTIFICATION ET ŒILLETON	PLAQUE DE CANTONNEMENT	SIGNAL
	sans plaque	Sémaphore de B.A.L.(3)
		Sémaphore de B.A.P.R.
		Sémaphore de B.M.
 avec œilleteon allumé	sans plaque	Sémaphore de B.A.L. (3)
	 ou 	Sémaphore de B.A.P.R.
	 ou 	Sémaphore de B.M.
 avec œilleteon éteint ou sans œilleteon	avec ou sans plaque	Carré

Article 222 Cas particulier des panneaux du type bas

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 pas les conducteurs des trains, à moins qu'en application d'une prescription réglementaire ceux-ci n'aient à observer la marche à vue ou la marche en manœuvre.

221.(3) Ou, le cas échéant, de B.A.L. régional Est.

Chapitre 3 Signaux de limitation de vitesse

Article 301 Dispositions générales

1. Au franchissement de certaines aiguilles, ou à la traversée de certaines zones situées dans les limites des gares ou en pleine voie, 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 **prévues**, lorsqu'elles résultent de travaux organisés à l'avance, ou **inopinées**, lorsqu'elles résultent de causes accidentelles (y compris les modifications imprévues dans le déroulement de travaux programmés).
2. Les limitations permanentes de vitesse sont :
 - ou bien mentionnées au L.M.Tr. ;
 - ou bien signalisées sur le terrain :
 - soit au moyen de signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement à 30 ou 60 kilomètres à l'heure, désignés respectivement **ralentissement 30 (ou 60) et rappel 30 (ou 60)** ;
 - soit au moyen de **tableaux indicateurs de vitesse limite**, désignés en abrégé « **T.I.V.** ».
 3. Les limitations temporaires de vitesse sont signalisées sur le terrain à l'aide de **signaux de chantier** dont la mise en service est portée à la connaissance des conducteurs dans les conditions indiquées par l'IN 1497 - Règlement S 1 D.

Dans le cas particulier d'une limitation inopinée de vitesse, les mesures à prendre en attendant la réalisation d'une telle signalisation de chantier font l'objet de l'IN 1511 - Règlement S 2 B.
 4. Si un conducteur n'a pu reconnaître avec certitude l'indication donnée par un T.I.V. 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 T.I.V. à distance, une distance au moins égale à la distance réglementaire de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

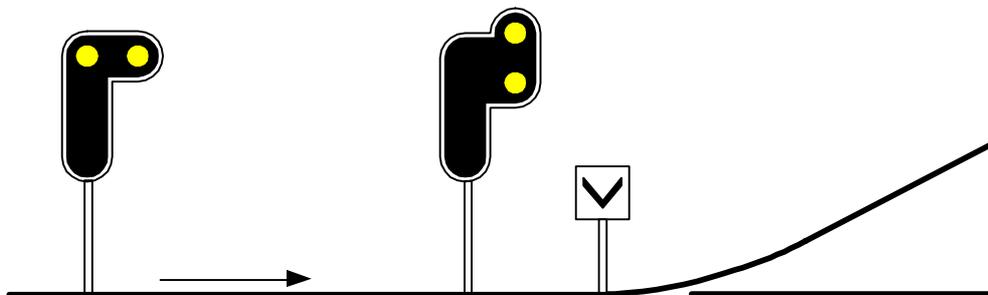
§ 1. Signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement

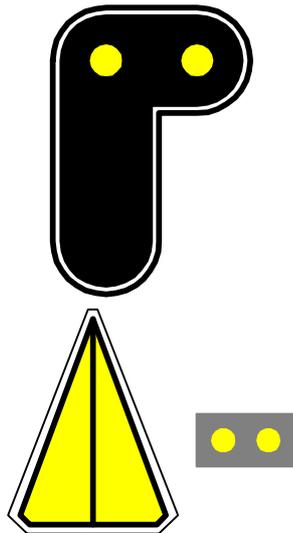
Article 302 Ralentissement 30 et rappel 30

Les aiguilles en pointe qui ne peuvent être franchies en déviation qu'à la vitesse maximale de 30 kilomètres à l'heure sont normalement précédées des deux signaux suivants :

- un **ralentissement 30**, à distance ;
- un **rappel 30**, toujours groupé et combiné avec le carré qui précède l'aiguille.

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





Le **ralentissement 30 fermé** présente :

- en signalisation lumineuse, **deux feux jaunes sur une ligne horizontale** ;
- en signalisation mécanique, **une cocarde jaune, triangulaire, pointe en haut, associée, pour observation de nuit, à deux feux jaunes sur une ligne horizontale.**



Le **rappel 30 fermé** présente :

- en signalisation lumineuse, **deux feux jaunes sur une ligne verticale** ;
- en signalisation mécanique, **une cocarde jaune, triangulaire, pointe en bas, associée, pour observation de nuit, à deux feux jaunes sur une ligne verticale.**

Le ralentissement 30 fermé, ainsi que le rappel 30 fermé, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) correspondante.

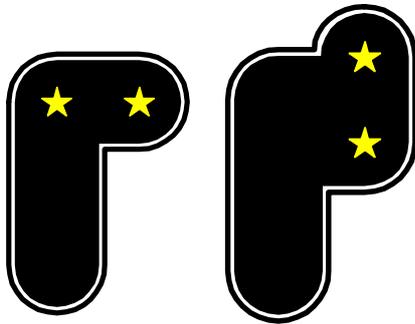
Le conducteur ne doit reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique ou d'une gare d'une section de ligne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

Toutefois, le conducteur qui a rencontré un ralentissement 30 fermé peut, si le rappel 30 correspondant est ouvert, reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose.

Dispositions Complémentaires :

1. Dans certains cas, notamment à la sortie en déviation de certaines voies de gare, le rappel 30 peut ne pas concerner une aiguille prise en pointe mais une aiguille prise en talon. Si cela est nécessaire, l'emplacement de cette aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est alors repéré par le chevron pointe en haut décrit à l'article 608.
2. Dans certains cas particuliers (entrée à contresens sur une installation temporaire de contresens à partir d'une installation permanente de contresens,...) le ralentissement 30 et le rappel 30 peuvent être présentés alors même que l'aiguille intéressée n'est pas prise en déviation.

Article 303 Ralentissement 60 et rappel 60



Utilisés exclusivement en signalisation lumineuse, les signaux de **ralentissement 60** et de **rappel 60** sont caractérisés par le **clignotement simultané** des feux utilisés en signalisation lumineuse pour constituer respectivement le ralentissement 30 et le rappel 30.

Les dispositions de l'article 302 sont applicables au ralentissement 60 et au rappel 60, la limitation de vitesse correspondante étant alors de **60 kilomètres à l'heure**, si rien ne s'y oppose.

Disposition Complémentaire :

L'attention des conducteurs est appelée sur ce que, dans le cas d'un rappel 60 présenté conjointement avec un avertissement précédé par un feu jaune clignotant, la distance séparant cet avertissement du signal d'arrêt suivant peut n'être que de 500 mètres (art. 213).

Article 304 Réserve

Article 305 Réserve

§ 2. Autres signaux de limitations permanentes de vitesse

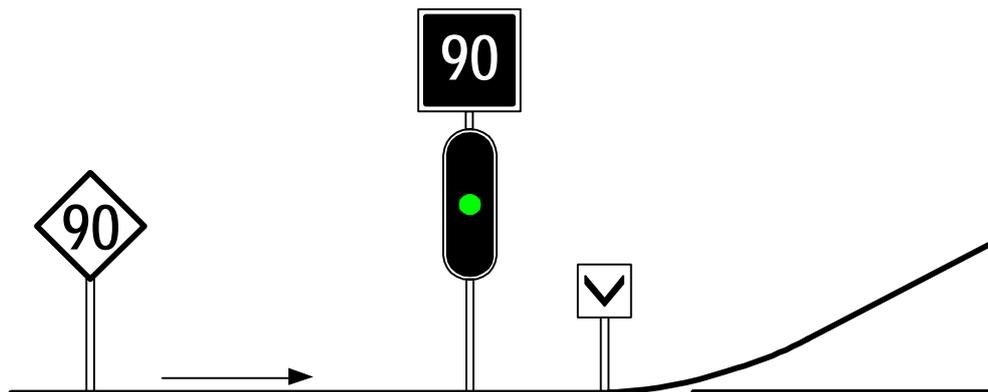
Article 306 T.I.V. mobiles

Les aiguilles en pointe qui ne peuvent être franchies en déviation qu'à la vitesse maximale de 60, 70, ... kilomètres à l'heure sont normalement précédées de deux T.I.V. mobiles, éclairés la nuit (1) :

- un T.I.V. à distance, en forme de losange, à chiffres noirs sur fond blanc, muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, pouvant être accompagné de deux voyants blancs, clignotant alternativement, placés l'un au-dessus du tableau et l'autre au-dessous ;
- un T.I.V. de rappel, de forme carrée, à chiffres blancs sur fond noir, toujours groupé avec le carré qui précède l'aiguille.

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

Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est repéré par un chevron pointe en bas (art. 302).



Le T.I.V. à distance fermé, ainsi que le T.I.V. de rappel fermé, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) correspondante.

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

Toutefois, le conducteur qui a rencontré le T.I.V. à distance fermé peut, si le T.I.V. de rappel correspondant est ouvert, reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose.

306.(1) En signalisation lumineuse, pour le taux de 60 kilomètres à l'heure, il est en principe fait usage d'un ralentissement 60 et d'un rappel 60 (art. 303).

Disposition Complémentaire :

A l'entrée de certaines gares de voie unique, il peut n'être fait usage que d'un T.I.V. de rappel 30 (ou 40), implanté au droit de l'aiguille d'entrée et précédé d'un avertissement (art. 211 - Règle particulière).

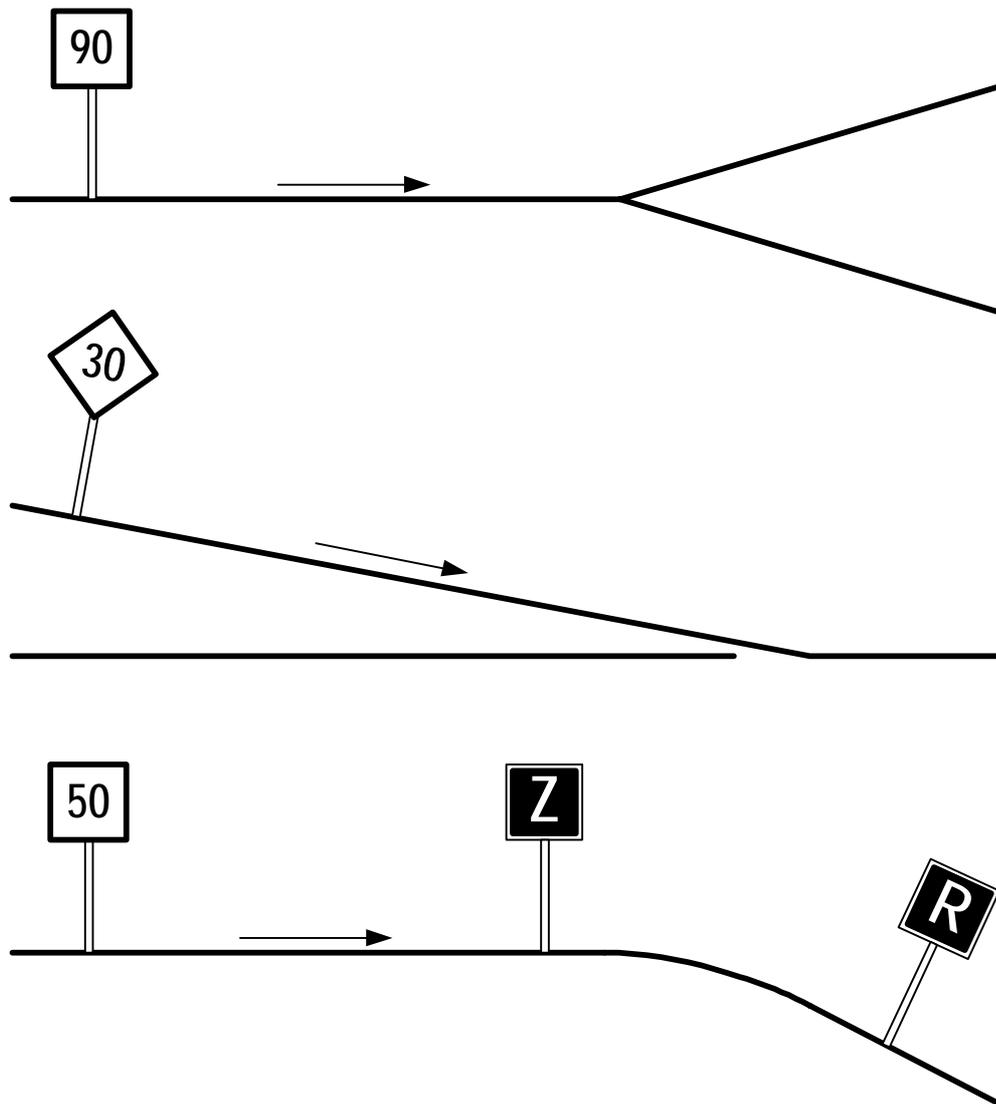
Article 307 T.I.V. fixes à distance du type ordinaire

Les parties de voie (courbes,...) ou les aiguilles (en pointe ou en talon) sur lesquelles une limitation permanente de vitesse doit être observée sont normalement précédées d'un **T.I.V. fixe à distance, à chiffres noirs sur fond blanc**, éclairé la nuit ou réflectorisé. Il en est de même pour certains points de transition de la vitesse limite d'une section de ligne (art. 312).

Ce tableau est en forme de losange lorsqu'il est muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, ou de forme carrée dans le cas contraire ; s'il porte deux nombres :

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

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



Le T.I.V. fixe à distance commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie ou de l'aiguille (ou des aiguilles) correspondante.

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

Disposition Complémentaire :

A la sortie de certaines voies, il peut être fait usage, groupé avec le carré de sortie correspondant, d'un T.I.V. 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 T.I.V. peut ne pas être éclairé la nuit, ni réflectorisé.

Article 308 T.I.V. fixes à distance du type B



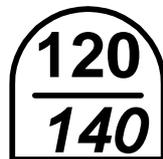
Lorsque la limitation de vitesse ne concerne que les trains autorisés à dépasser la vitesse-limite de 140 kilomètres à l'heure, ou n'est pas la même pour ces trains que pour les autres trains, il est fait usage d'un T.I.V. fixe à distance, réflectorisé ou éclairé la nuit, **en forme de demi-cercle courbure en bas, dénommé type B**, non muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, qui indique en kilomètres à l'heure (chiffres noirs sur fond blanc) la vitesse-limite prescrite pour les trains concernés.

Le T.I.V. fixe à distance du type B peut être utilisé isolément ou être groupé avec un T.I.V. fixe à distance du type ordinaire ou du type C. *(lorsque cela est nécessaire, l'origine et la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée sont repérées par des pancartes Z et R ou par des pancartes "Km ..." (art. 312)).*

Article 309 T.I.V. fixes à distance du type C



Lorsque la limitation de vitesse ne concerne que les trains automoteurs (sauf indications contraires des Notices correspondantes), ou n'est pas la même pour les trains automoteurs que pour les autres trains. Il est fait usage d'un T.I.V. fixe à distance, en principe non éclairé la nuit, **en forme de demi-cercle courbure en haut, dénommé type C**, non muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, qui indique en kilomètres à l'heure (chiffres noirs sur fond blanc) la vitesse-limite prescrite pour les trains automoteurs concernés.



Lorsque cette vitesse-limite n'est pas la même pour les trains automoteurs « pendulaires » que pour les autres trains automoteurs, le T.I.V. fixe à distance du type C porte deux nombres et sa forme est alors celle représentée ci-contre. Le nombre le plus élevé, inscrit en italique, dans la partie inférieure de ce T.I.V., s'adresse aux trains automoteurs « pendulaires », le nombre le moins élevé, inscrit dans la partie supérieure, s'adresse aux autres trains automoteurs concernés.

Le T.I.V. fixe à distance du type C peut être utilisé isolément ou être groupé avec un T.I.V. fixe à distance du type ordinaire ou du type B. *(lorsque cela est nécessaire, l'origine et la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée sont repérées par des pancartes Z et R ou par des pancartes "Km ..." (art. 312)).*

Article 310 Tableau P



Sur les sections de ligne munies de la signalisation de préannonce, les T.I.V. mobiles à distance, les T.I.V. fixes à distance du type ordinaire, du type B et éventuellement du type C, sont, s'il y a lieu, préannoncés par un **tableau de forme carrée, éclairé la nuit, présentant la lettre "P" en noir sur fond blanc et muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite des trains concernés.**

Ce tableau peut, comme les T.I.V., être lumineux ou mécanique ; lorsqu'il est ouvert, il présente une bande verticale blanche discontinue.

Sans signification particulière pour les trains dont la vitesse-limite ne dépasse pas 160 kilomètres à l'heure, le tableau P fermé commande au conducteur d'un train à vitesse-limite plus élevée de réduire sa vitesse, s'il y a lieu, de manière à ne pas

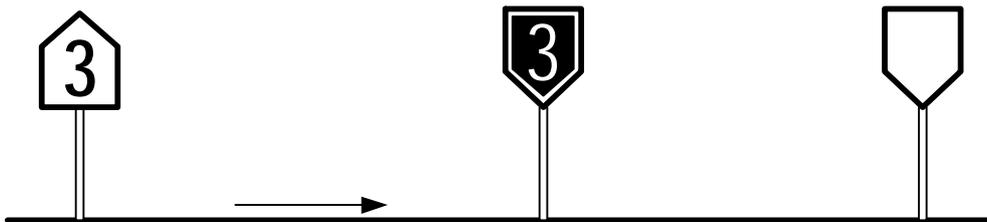
franchir à plus de 160 kilomètres à l'heure le T.I.V. à distance préannoncé correspondant.

Le conducteur qui a rencontré un tableau P fermé le concernant peut, si le T.I.V. à distance préannoncé correspondant est ouvert, reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose.

Article 311 T.I.V. pentagonaux

En complément des indications figurant à ce sujet au L.M.Tr., les limitations spéciales de vitesse prescrites au franchissement de certaines parties de voies par les locomotives de certaines séries, ou bien encore par les trains de messageries (1) et de marchandises, peuvent, si cela est nécessaire, être repérées sur le terrain par les signaux fixes suivants, non éclairés la nuit :

- un T.I.V. à distance, de forme pentagonale, pointe en haut, à chiffres noirs sur fond blanc, non muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite, accompagné, s'il y a lieu, d'une pancarte présentant, en noir sur fond blanc, la lettre "L" lorsque la limitation spéciale de vitesse ne concerne que les locomotives de certaines séries ;
- un T.I.V. d'exécution, de forme pentagonale, pointe en bas, à chiffres blancs sur fond noir, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



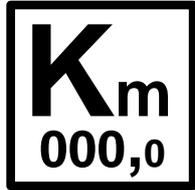
Le T.I.V. à distance, ainsi que le T.I.V. d'exécution, commande au conducteur, s'il doit observer la limitation spéciale de vitesse, de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en dizaines de kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie correspondante.

Un tableau blanc, de forme pentagonale, pointe en bas, non éclairé la nuit, indique la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée :

- si la limitation de vitesse ne concerne que certaines locomotives (pancarte L groupée avec le T.I.V. à distance), le conducteur peut reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, dès que la locomotive concernée a franchi ce tableau ;
- dans les autres cas, le conducteur ne doit reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi ce tableau.

311.(1) Sauf indication contraire mentionnée au L.M.Tr.

Article 312 Repérage des points de transition de la vitesse limite



En complément des renseignements figurant à ce sujet au L.M.Tr., les points de transition de la vitesse limite d'une section de ligne, lorsqu'ils ne coïncident pas avec des points remarquables (B.V.,...), sont repérés spécialement sur le terrain par une **pancarte "Km ..."**, non éclairée la nuit, portant en noir sur fond blanc, l'indication arrondie à l'hectomètre, du point kilométrique correspondant. Dans le sens de la vitesse décroissante, cette pancarte est précédée d'un T.I.V. fixe à distance du type ordinaire, du type B ou du type C, selon la catégorie des trains concernés ; elle est utilisée isolément dans le sens de la vitesse croissante.

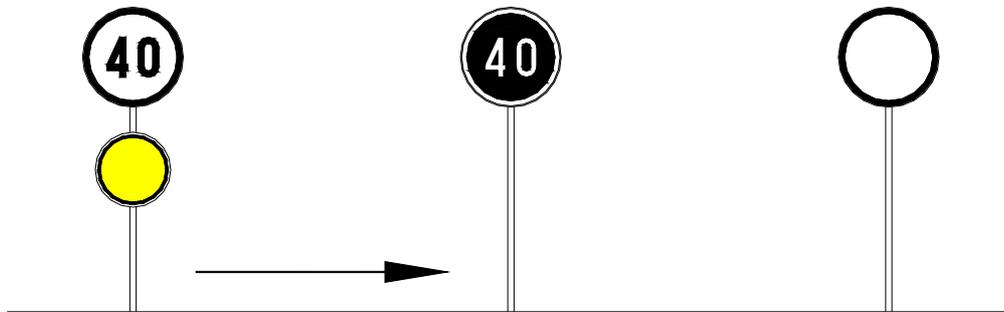
Lorsque les points de transition de la vitesse-limite coïncident avec des points remarquables, ils ne sont pas spécialement repérés. Toutefois, dans le sens de la vitesse décroissante et lorsque la vitesse limite en amont d'un point de transition est supérieure à 140 kilomètres à l'heure, ce point est précédé d'un T.I.V. fixe à distance du type B ou du type C, selon la catégorie des trains concernés.

§ 3. Signaux de limitations temporaires de vitesse

Article 313 Signaux de chantier

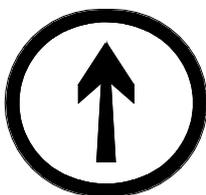
Les parties de voie (chantiers de travaux, ...) sur lesquelles une limitation temporaire de vitesse doit être observée sont normalement précédées par deux T.I.V. fixes de chantier :

- un T.I.V. à distance, éclairé la nuit, de forme circulaire, à chiffres noirs sur fond blanc, muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite ; dans le cas où la vitesse limite autorisée est inférieure ou égale à 40 kilomètres à l'heure, ce tableau est accompagné d'un disque jaune présentant, pour observation de nuit, un feu jaune (le T.I.V. à distance et le feu jaune du disque de complément sont munis d'un éclairage intermittent cadencé) ;
- un T.I.V. d'exécution, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réfectorisé, à chiffres blancs sur fond noir, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



Le T.I.V. à distance, ainsi que le T.I.V. d'exécution, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie correspondante.

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



Lorsqu'une aiguille en pointe, aiguille de bifurcation par exemple, se trouve entre le T.I.V. à distance et l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée, il est fait usage, sur la branche de l'itinéraire non concerné par la limitation temporaire de vitesse, d'un **tableau blanc à flèche verticale noire, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réfectorisé**, implanté en talon de l'aiguille.

Dès que la tête du train a franchi ce tableau, le conducteur est autorisé à reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose.

Article 314 Tableau P de chantier



Sur les sections de ligne munies de la signalisation de préannonce, le T.I.V. à distance de chantier est, s'il y a lieu, préannoncé par un **tableau fixe de forme circulaire, éclairé la nuit (de même que le T.I.V. à distance de chantier, le tableau P de chantier est muni d'un éclairage intermittent cadencé), présentant la lettre "P" en noir sur fond blanc et muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite des trains concernés.**

Sans signification particulière pour les trains dont la vitesse limite ne dépasse pas 160 kilomètres à l'heure, le tableau P de chantier commande au conducteur d'un train à vitesse-limite plus élevée de réduire sa vitesse, s'il y a lieu, de manière à ne pas franchir à plus de 160 kilomètres à l'heure, le T.I.V. à distance de chantier préannoncé correspondant.

Article 315 Repérage de l'approche des signaux de chantier implantés à l'improviste



Lorsqu'elle peut être abordée à une vitesse supérieure à 40 kilomètres à l'heure, toute signalisation de chantier réalisée ou modifiée (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 ou sur un allongement notable du chantier) à l'improviste est repérée, de jour comme de nuit, par un écran circulaire, à stries obliques noires et blanches, comportant en son centre un **feu blanc à éclats**.

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 (T.I.V. 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 (1).

Dispositions Complémentaires :

1. L'approche des signaux « Baissez panto » et « Coupez courant » implantés à l'improviste est repérée dans les mêmes conditions.
2. En ce qui concerne la signalisation de chantier, l'application des dispositions ci-dessus est indépendante, le cas échéant, de l'usage du repère de proximité visé à l'article 108. Ce repère est alors implanté à mi-distance entre le repère d'approche et le premier signal rencontré.

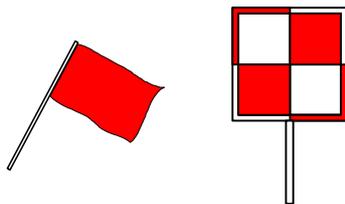
315.(1) Voir l'IN 1497 - Règlement S 1 D.

Article 316 Coexistence des signaux de chantier et des autres signaux

L'attention des conducteurs est appelée sur ce que **la mise en place des signaux de chantier de toute nature n'entraîne normalement pas de modification à la signalisation préexistante** ; ils doivent donc respecter, sur toute l'étendue de la partie de voie correspondante, les limitations de vitesse prescrites par les signaux de chantier quelles que soient, par ailleurs, les indications moins impératives pouvant leur être données par les autres signaux implantés à demeure.

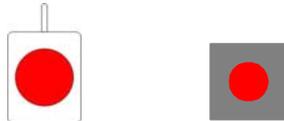
Chapitre 4 Signal d'arrêts à main - Signaux détonants

Article 401 Signal d'arrêt à main



Le **signal d'arrêt à main** est constitué :

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



- la nuit, par le feu rouge d'une lanterne à main ou le feu rouge d'un jalon d'arrêt.

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

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

Article 402 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 pas pu être obtenu avant le franchissement d'un 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 un agent sédentaire de l'établissement aux abords duquel le signal a été rencontré.

Disposition Complémentaire :

Lorsque le conducteur se trouve dans l'impossibilité de se faire reconnaître, il doit appliquer les dispositions de l'article 104 de l'IN1490 - Règlement S1B titre I.

Article 403 Pétards isolés

Des pétards isolés sont employés dans certains cas prévus par divers textes réglementaires (couverture des obstacles, ...).

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 sur une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne.

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 (art. 115).

Article 404 Appui de certains carrés par des signaux détonants

Des pétards (ou détonateurs) sont employés pour appuyer, en position de fermeture, certains carrés.

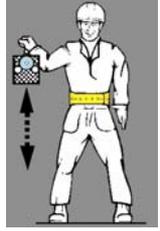
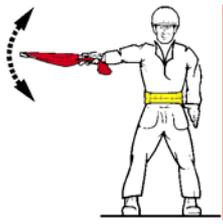
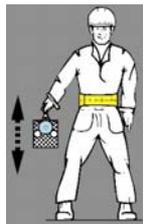
Lorsqu'au franchissement d'un tel signal qu'il a vu ouvert le conducteur perçoit l'explosion d'un pétard (ou détonateur), il doit, en toutes circonstances, le considérer comme fermé.

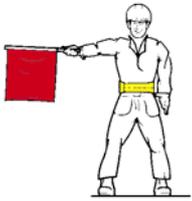
Chapitre 5 Signaux de manœuvre

Article 501 Signaux à main de manœuvre

Les principaux ordres à donner aux conducteurs par signaux à main de manœuvre sont décrits dans le tableau ci-après ; les conditions d'emploi de ces signaux font l'objet de l'IN 1683 - Règlement S 8 A.

Les signaux acoustiques sont faits au moyen du sifflet ou de la 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.

ORDRES	SIGNAUX OPTIQUES		SIGNAUX ACOUSTIQUES
	Jour	Nuit	
Tirez	 <p>Le drapeau roulé, ou le bras élevé verticalement de bas en haut à plusieurs reprises.</p>	 <p>Le feu blanc de la lanterne élevé verticalement de bas en haut à plusieurs reprises.</p>	 <p>Deux coups longs</p>
Refoulez	 <p>Le drapeau roulé, ou le bras balancé horizontalement vers le bas du corps.</p>	 <p>Le feu blanc de la lanterne balancé horizontalement.</p> <p>Le signal « Refoulez » doit être fait pendant toute la durée du mouvement.</p>	 <p>Trois coups longs</p>
Ralentissez	 <p>Le drapeau roulé, ou le bras présenté horizontalement avec un léger mouvement d'oscillation vertical.</p>	 <p>Le feu blanc de la lanterne présenté avec un léger mouvement d'oscillation vertical.</p>	 <p>Trois séries de : un coup long suivi d'un coup bref</p>

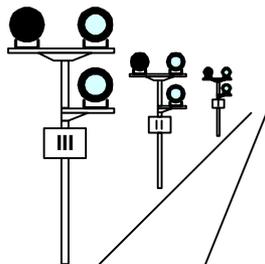
ORDRES	SIGNAUX OPTIQUES		SIGNAUX ACOUSTIQUES
	Jour	Nuit	
Arrêtez	 <p>Le drapeau rouge déployé, ou les bras élevés de toute leur hauteur, ou encore le bras ou un objet quelconque vivement agité.</p>	 <p>Le feu rouge présenté ou, à défaut, n'importe quel feu vivement agité.</p>	<p>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</p> 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

Article 502 Signal lumineux de manœuvre type S.N.C.F.

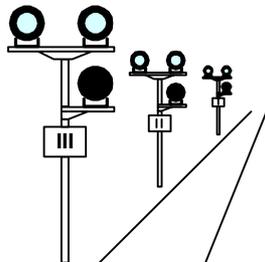
1. Le signal lumineux de manœuvre type S.N.C.F. (en abrégé « S.L.M. ») est installé dans certains établissements pour faciliter les manœuvres comportant l'exécution de mouvements de tiroir sur voie principale (garage d'un train par refoulement, par exemple) ou sur voie de service.

Sauf dispositions particulières de la consigne « Manœuvres » de l'établissement concerné, le S.L.M. ne doit pas être utilisé pour commander les mouvements de tiroir à effectuer :

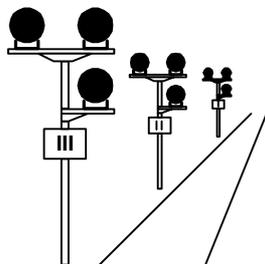
- soit avec un engin moteur circulant isolément ;
 - soit avec une rame réversible ;
 - soit encore lorsque l'engin moteur n'est pas en tête de la rame du côté du ou des S.L.M.
2. Constitué par l'association de trois unités lumineuses à feu blanc, normalement éteintes, le S.L.M. permet de donner au conducteur les ordres de manœuvre suivants :



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



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



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

Dispositions Complémentaires :

1. Si, au cours de l'exécution d'une manœuvre commandée par le S.L.M., l'utilisation des signaux à main de manœuvre doit être substituée à l'emploi du S.L.M., l'allumage fixe et simultané des trois feux blancs indique au conducteur que, préalablement à l'extinction du S.L.M. devenu sans objet, il doit porter son attention sur l'observation des signaux à main de manœuvre. S'il ne percevait pas ces signaux avant l'extinction complète du S.L.M., le conducteur devrait s'arrêter immédiatement.
2. 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 alors numérotés en chiffres romains dans un ordre dégressif (exemple : III, II, I, le S.L.M. 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 S.L.M. continue à donner l'ordre « Tirez ».
3. Lorsqu'il exécute l'ordre « Tirez » (en direction du ou des S.L.M.), le conducteur est autorisé, si rien ne s'y oppose, à franchir sans marquer l'arrêt un sémaphore fermé, en application de l'article 208 (dernier alinéa).
4. Si le conducteur constatait un aspect anormal du S.L.M., il devrait s'arrêter immédiatement.

Chapitre 6 Signaux divers

§ 1. Signaux indicateurs de direction

Article 601 Dispositions générales

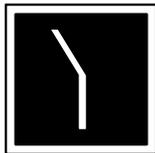
En avant des aiguilles prises en pointe sur les voies principales (bifurcations géographiques, reports entre voies principales voisines de même sens, entrées directes sur un garage ou un évitement de circulation, ...), les conducteurs sont en général renseignés sur la direction qui leur est donnée par l'observation des indications présentées par la signalisation de limitation de vitesse complétée éventuellement par des **tableaux à inscriptions** (tableau G par exemple - art. 607).

Lorsque ces indications ne sont pas considérées comme suffisantes, il peut être fait usage d'un **tableau indicateur de direction à distance** (art. 602) ou d'un **indicateur de direction** (art. 603), ces deux signaux pouvant être mis en œuvre simultanément (1).

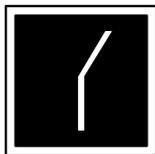
Article 602 Tableau indicateur de direction à distance

A l'approche de certaines bifurcations comportant deux directions géographiques, le conducteur est renseigné sur la direction qui lui est donnée par un **tableau indicateur de direction à distance** (en abrégé « T.I.D.D. »), groupé en principe avec l'avertissement (ou le feu jaune clignotant) annonçant le carré qui précède l'aiguille.

Le T.I.D.D. est constitué par un tableau lumineux qui peut présenter, en blanc sur fond noir :



- soit la partie inférieure et la branche supérieure gauche de la lettre « Y » lorsque la direction géographique donnée est la première à partir de la gauche (1) ;



- soit la partie inférieure et la branche supérieure droite de la lettre « Y » lorsque la direction géographique donnée est la deuxième à partir de la gauche (1).

Le T.I.D.D. est éteint lorsque le carré de la bifurcation ou un carré intermédiaire est fermé, ou lorsqu'un train se trouve entre le T.I.D.D. et la bifurcation.

Disposition Complémentaire :

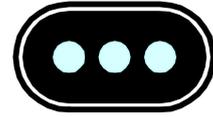
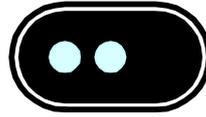
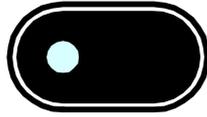
Dans certains cas mentionnés au L.M.Tr., en lieu et place de T.I.D.D., il peut être fait usage de tableaux mobiles à inscriptions.

601.(1) La conduite à tenir par un conducteur qui s'aperçoit qu'il est dirigé vers une mauvaise direction est indiquée dans l'IN 1516 - Règlement S 2 D.

602.(1) Sauf conventions particulières explicitées au L.M.Tr.

Article 603 Indicateur de direction

L'**indicateur de direction lumineux** (en abrégé « I.D. ») en principe groupé avec le carré qui précède l'aiguille ou les aiguilles en pointe intéressées, est constitué par un écran noir à bordure blanche qui présente, de jour comme de nuit, des feux blancs disposés horizontalement ; le nombre de ces feux correspond habituellement au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction donnée.



§ 2. Signaux de départ des trains

Article 604 Signal à main de départ

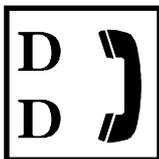
Utilisé par les agents sédentaires pour donner l'autorisation de départ sous la forme manuelle, le signal à main de départ est constitué :

- le jour, par le guidon de départ vert et blanc, élevé verticalement et balancé légèrement dans le sens transversal ;
- la nuit, par le même geste, avec le feu vert de la lanterne.

Article 605 Signal lumineux de départ. Plaque mi-blanche, mi-verte

1. A la sortie de certaines voies, l'autorisation de départ peut être donnée au conducteur au moyen d'un **signal lumineux de départ** (en abrégé « S.L.D. ») constitué par la présentation d'un voyant clignotant mi-blanc, mi-vert.
2. A la sortie de certaines voies, l'autorisation de départ est donnée conventionnellement au conducteur par la seule ouverture du signal carré correspondant ; les signaux carrés intéressés sont repérés par une **plaque carrée mi-blanche, mi-verte**, non éclairée la nuit.

Article 606 Plaque de demande de départ



Certains signaux carrés sont munis d'une plaque, non éclairée la nuit, présentant, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique accompagnée des lettres "**DD**" (demande départ) ; le conducteur en attente de départ doit, une minute avant l'heure de départ ou s'il constate l'ouverture du signal carré correspondant, solliciter par téléphone l'autorisation de départ.

§3. Pancartes et tableaux à inscriptions diverses

Article 607 Dispositions générales

Des pancartes fixes, non éclairées la nuit mais pouvant être rélectorisées, et des tableaux fixes ou mobiles, lumineux, rélectorisés ou mécaniques, portant une inscription en langage clair ou en abrégé, ou bien un symbole 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.

Exemples :



Indique que la direction correspondante est une voie de service (1).



Indique que la direction correspondante est une voie de dépôt (1).



Indique que la direction correspondante est une voie en impasse (1) (2).



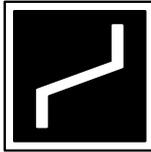
Indique au conducteur qu'il est dirigé vers une portion de voie (sas) généralement très courte et encadrée de signaux carrés.

607.(1) S'il s'agit d'un tableau mobile, ce tableau est en principe groupé avec le signal carré précédant l'aiguille en pointe ; s'il s'agit d'un tableau fixe (en principe mécanique), ce tableau est habituellement implanté au-delà de cette aiguille.

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



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



Utilisé sur les sections de ligne à double voie équipées d'installations de contresens (I.C.S.) indique ou confirme au conducteur qu'il est dirigé à contresens (3).



Utilisé sur les sections de ligne à double voie équipées d'installations de contresens (I.C.S.) indique au conducteur d'un train circulant à contre-sens qu'il est dirigé à sens normal (4).



Indique que la direction correspondante est une ligne équipée d'une signalisation de cabine. Le tableau "CAB" à lettres blanches sur fond noir est précédé par trois tableaux "CAB" à lettres noires sur fond blanc. Complétant le dernier panneau de signalisation au sol, il commande au conducteur de cesser de tenir compte des indications observées sur ce dernier panneau dès l'apparition d'une indication donnée par la signalisation de cabine.

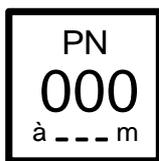


Commande au conducteur de donner un coup de sifflet au franchissement de cette pancarte. En cas de circonstances atmosphériques réduisant fortement la visibilité (brouillard...), le conducteur doit donner un coup de sifflet prolongé.

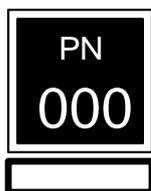
Lorsqu'une pancarte S est accompagnée d'une pancarte présentant en noir sur fond blanc, la lettre "J", l'obligation de siffler n'est pas imposée au conducteur dans la période comprise entre 20 heures et 7 heures.

607.(3) Sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite, indique au conducteur qu'il est dirigé à sens normal.

607.(4) Sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite, indique au conducteur qu'il est dirigé à contre-sens.

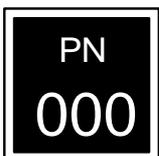


Signale au conducteur qu'il approche d'un passage à niveau non gardé avant lequel il doit s'arrêter en application d'instructions données par la gare précédente ou mentionnées dans l'horaire du train.

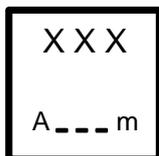


Repère la proximité immédiate du P.N. précédé de la pancarte ci-dessus (5) :

- avec un bandeau blanc, identifie un P.N. dont la commande de fermeture ou la manœuvre incombe aux agents des trains ;



- sans bandeau blanc, identifie un P.N. dont la fermeture se produit automatiquement à l'occupation d'une partie de voie commençant une vingtaine de mètres avant le P.N.



Repère l'approche de certains établissements.



Rappelle au conducteur l'obligation de circuler en marche à vue.



Commande au conducteur de s'arrêter avant la pancarte et d'attendre, s'il y a lieu de la franchir, d'en recevoir l'ordre donné verbalement. 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".

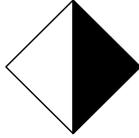
L'indication "Arrêt des trains du chantier" peut également être présentée sous la forme d'un signal amovible appelé jalon « Arrêt des trains du chantier ».

La pancarte "Arrêt" peut être précédée d'une pancarte à distance "Arrêt...m" en lettres noires sur fond blanc.



Commande au conducteur de marquer un arrêt avant la pancarte, qu'il peut ensuite franchir de sa propre initiative, si rien ne s'y oppose. La pancarte "STOP" peut être précédée d'une pancarte à distance "STOP... m", en lettres noires sur fond blanc.

607.(5) Dans certains cas, elle peut toutefois ne pas être précédée de cette pancarte ; l'arrêt avant le P.N. est néanmoins obligatoire.



Repère la limite de certains établissements. Ce repérage s'adresse aux agents de manœuvre et aux agents de l'Équipement.

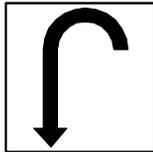


(Abrégé de « Limite de manœuvres ») repère le point que ne doivent normalement pas dépasser les manœuvres exécutées en direction de cette pancarte, laquelle ne peut être franchie, s'il y a lieu, qu'après arrêt et sur l'ordre verbal du chef de la manœuvre.



(Abrégé de « Limite pour garage par refoulement ») repère, en aval de certains établissements, la limite que, sauf instructions contraires du chef de la manœuvre, le conducteur d'un train devant être garé par refoulement dans l'établissement doit atteindre sans la dépasser avant de recevoir, si rien ne s'y oppose, l'ordre de refouler.

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 chef de la manœuvre.



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

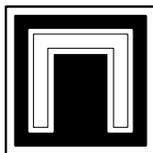


Repère, sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée, l'approche d'un établissement où s'applique la réglementation particulière aux gares.

L'entrée de l'établissement est repérée par un « repère d'entrée », généralement constitué par un chevron pointe en bas placé en avant de l'aiguille d'entrée.



Repère, sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée, l'approche d'un établissement, autre qu'une gare, dont les aiguilles ne doivent pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 km/h (40 km/h sur certaines lignes).



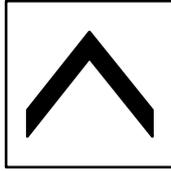
Repère l'approche des ouvrages d'art à gabarit réduit et des obstacles permanents ou temporaires (échafaudages sur chantiers de travaux, par exemple) entraînant une réduction du gabarit. N'est toutefois pas utilisé pour repérer des réductions de gabarit dues à la présence sur une voie contiguë d'engins de grandes dimensions (dégarnisseuse,...).



Exemples de pancartes utilisées dans certains établissements pour repérer le point d'arrêt des trains de voyageurs.

§4. Signalisation de sortie de certains faisceaux ou groupes de voies convergentes

Article 608. Chevron pointe en haut



Si cela est nécessaire, pour repérer spécialement le point où les Règlements imposent l'arrêt aux mouvements exécutés en direction des croisements de sortie d'un faisceau de voies de service convergentes, il est fait usage, pour chacune des voies du faisceau d'un **chevron pointe en haut**, non éclairé la nuit, placé à gauche (1) de la voie à laquelle il s'adresse (2), en talon de l'aiguille de sortie correspondante.

Le chevron pointe en haut peut également être utilisé, dans certaines gares, sur des sections de ligne à voie unique ou à une voie banalisée, pour repérer le point que ne doivent pas dépasser les conducteurs ayant à observer un arrêt en gare.

Article 609 Tableau lumineux de correspondance pour voies convergentes

A la sortie de certains faisceaux de voies de service, il est fait usage, en complément du chevron visé à l'article précédent, d'un **tableau lumineux de correspondance pour voies convergentes** (en abrégé « T.L.C. »).

Ce tableau, implanté au ras du sol à gauche (1) de la voie à laquelle il s'adresse et normalement éteint, peut présenter :

- soit la lettre "T", en blanc sur fond noir, pour indiquer au conducteur ayant à exécuter un mouvement en direction d'une voie pouvant être en impasse que rien ne s'oppose à l'exécution de ce mouvement ;
- soit, s'il y a lieu, le **signal lumineux de départ** (art. 605).

Dispositions Complémentaires :

1. Lorsque la sortie du faisceau est commandée par un signal de groupe, la lettre T clignote si le signal de groupe est fermé lorsqu'elle est présentée.
2. Dans certains cas, au lieu du chevron, il est fait usage d'une indication supplémentaire du T.L.C., 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 visé à l'article 401.
3. Dans certaines gares d'arrêt général ou au départ de certains groupes de voies principales d'arrêt général, le T.L.C. à trois indications visé ci-dessus peut être utilisé pour commander, en lieu et place des carrés habituellement prévus à cet effet, la sortie de chacune des voies d'un groupe de voies principales convergentes.

608.(1) Disposition inverse sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait normalement à droite.

608.(2) Si cela est nécessaire le chevron pointe en haut est complété par l'indication du numéro de la voie.

609.(1) 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 au L.M.Tr.

Article 610 Tableau lumineux indicateur de provenance

A la sortie de certains faisceaux de voies de service, il est fait usage, en complément du chevron visé à l'article 608, d'un tableau lumineux indicateur de provenance (en abrégé « T.I.P. »).

Ce tableau, généralement groupé avec le signal de groupe correspondant et normalement éteint, peut présenter, en blanc sur fond noir, l'un quelconque des numéros désignant chacune des voies du faisceau. La présentation d'un numéro sur le T.I.P. indique au conducteur se trouvant sur la voie portant le même numéro et ayant un mouvement à exécuter en direction du signal de groupe que rien ne s'oppose à ce qu'il franchisse le chevron en vue de l'exécution du mouvement.

Lorsque le signal de groupe est fermé, le conducteur est autorisé à s'avancer jusqu'à un point convenu situé avant le signal, ou jusqu'à celui-ci, en principe pour l'exécution d'un mouvement de rebroussement.

Lorsque le signal de groupe est ouvert :

- la présentation d'un numéro sur le T.I.P. indique en outre au conducteur se trouvant sur la voie correspondante que l'ouverture du signal le concerne ;
- la présentation conjointe d'un numéro sur le T.I.P. et du signal lumineux de départ (art. 605) constitue l'autorisation de départ pour le conducteur du train se trouvant sur la voie correspondante.

Chapitre 7 Signaux propres à la traction électrique

Article 701. Observation des signaux propres à la traction électrique

Sur les sections de ligne électrifiées, il est fait usage, en complément de la signalisation ordinaire, de signaux spéciaux propres à la traction électrique.

Ces signaux concernent les conducteurs :

- des engins moteurs électriques, y compris ceux des machines de double traction et de pousse, ainsi que les accompagnateurs d'un wagon ou d'une voiture pantographe dont le pantographe est levé, lorsque ces signaux commandent la manœuvre des pantographes ;
- des circulations bi-mode, y compris lorsque ces circulations utilisent exclusivement l'énergie thermique.

Dispositions Complémentaires :

1. Les signaux propres à la traction électrique sont implantés dans les mêmes conditions que les signaux ordinaires (art. 106), les signaux « fin de caténaire » étant généralement présentés au-dessus de la voie intéressée et sensiblement au niveau de la caténaire.
2. En mode thermique, les conducteurs des circulations bimode n'observent pas les signaux à distance et d'exécution « Baissez panto » et « Coupez courant ».

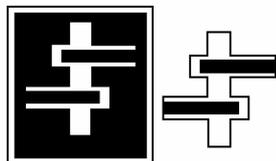
Article 702. Signal « fin de caténaire »



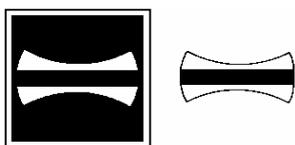
Le **signal « fin de caténaire »** (bande horizontale blanche sur fond violet), non éclairé la nuit, repère le point que le pantographe ne doit pas dépasser avant la fin de la ligne de contact.

Article 703. Signaux « Baissez panto »

Il est fait usage d'un signal à distance, d'un signal d'exécution et d'un signal de fin de parcours ; ces signaux peuvent être fixes ou mobiles, lumineux (1) ou mécaniques.



Le **signal à distance** « **Baissez panto** » commande au conducteur de se présenter au signal d'exécution pantographes abaissés.



Le **signal d'exécution** « **Baissez panto** » indique l'origine de la partie de caténaire à franchir pantographes abaissés.



Le **signal de fin de parcours** indique la fin de la partie de caténaire à franchir pantographes abaissés, le ou les pantographes pouvant être relevés dès qu'ils ont dépassé ce signal.

Dispositions Complémentaires :



1. Lorsqu'ils concernent exclusivement les circulations bimode dirigées vers une ligne non électrifiée, les signaux « Baissez panto » à distance et d'exécution sont munis d'une pancarte à lettres noires sur fond blanc "BIMODE vers ..."; ils ne sont pas suivis d'un signal de fin de parcours.



2. Lorsqu'il concerne exclusivement les circulations bimode en provenance d'une ligne non électrifiée, le signal de fin de parcours n'est pas précédé de signaux à distance et d'exécution « Baissez panto »; il est muni d'une pancarte à lettres noires sur fond blanc "BIMODE".

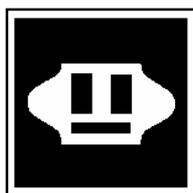
3. Lorsqu'ils sont mobiles, les signaux « Baissez panto » présentent, à l'ouverture, une bande blanche verticale continue.
4. La tension en volts peut être indiquée sur le signal d'exécution « Baissez panto » et le signal de fin de parcours.

703.(1) Lorsque ces signaux sont implantés à titre temporaire, le signal à distance correspondant est muni d'un éclairage intermittent cadencé.

Article 704. Signaux « Coupez courant »

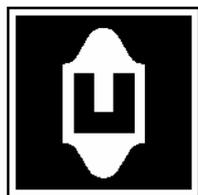
Il est fait usage d'un signal d'exécution et d'un signal de fin de parcours ; ces signaux peuvent être lumineux ou mécaniques.

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



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

L'ensemble des opérations à effectuer à cet effet fait l'objet d'instructions techniques particulières.

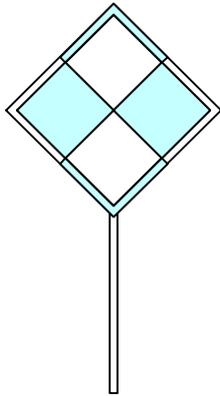


Le **signal de fin de parcours** autorise le conducteur à reprendre, si rien ne s'y oppose, les conditions normales de traction.

En traction 25 000 volts, les signaux Coupez courant peuvent être fixes ou mobiles.

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

Article 705. Jalon à damier bleu et blanc



Dans certains cas prévus par la Consigne bleue, il peut être fait usage d'un jalon à damier bleu et blanc, réflectorisé.

Ce signal a, pour les circulations électriques à l'exclusion des autres mouvements, la même signification que le jalon d'arrêt à damier rouge et blanc visé à l'article 401.

Article 706. Autres signaux

1. En complément des indications figurant à ce sujet au L.M.Tr., 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.
2. Pour matérialiser le point à partir duquel le conducteur d'un train réversible ou comportant plusieurs pantographes est autorisé à reprendre les conditions normales de traction, il peut être fait usage d'une pancarte portant l'inscription "**REV**" en lettres blanches sur fond noir. Cette pancarte est utilisée en complément du signal de fin de parcours sur lequel le courant doit être coupé ou le (ou les) pantographe(s) abaissé(s).



Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Signaux – Titre I : Signalisation au sol
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i>	Directive
<i>Niveau de confidentialité</i>	Ouvert
<i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Oui
<i>Émetteur</i>	Direction déléguée Système d'Exploitation et Sécurité - IES.Ex
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i>	IN 1482 Règlement S 1 A - Titre I
<i>Date d'édition</i>	05 octobre 2005
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 05-10-2005
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 11 décembre 2005

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Patrick planel	14-02-2005	Christian Aulagnier	28-02-2005	Frédéric Zanotti Directeur IES	05-10-2005

Textes remplacés

- **L'IN 1482 édition du 01-01-1974, Signaux – TITRE 1 : SIGNALISATION AU SOL R S 1 A (format A5).**

Textes de référence

- **Règlements : S 1 B, S 1 C, S 1 D, S 2 B, S 2 C, S 2 D, S 3 C, S 8 A.**

Historique des éditions et des versions

<i>Édition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
1ère Edition	Version 01	05-10-2005	11-12-2005

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	
<i>Régions</i>	COREP – PI – PMT – PMT1 -- IN – INEX – COGC – INCRSP – INVM – INCSV – INCSC - RRF
<i>Entités supra régionales</i>	ARS - CI
<i>Établissements</i>	EE – EE10 – EE1 – EE101 – EE102 – EE111 – EE112 – EE99 – ET - ABE – ETQP – EEQS – ETR – ET99 – SE – SE201 – SE301 – SE4 – SV – SLV – SLV101 – SVRH – SV10 – SVQS – SV105 – SV106 – SV16 – SV30 – SV301 – SV304 – SV305 – SV306 – SV307 – SV309 – SV31 – SV32 – SV33 – SV34 – SV35 – SV36 – SV37 – SV99 – MX – MXLOG – MXL – MA – MAMM – MAMR – MAMW – ASTI
<i>Organismes rattachés</i>	R 27 – R 30 – R 31 – R 33 – R34 – R 35 – R36 – R 37 – R 38 – R42 R50 – R53 – R 57 – R 60 - FORMIN
<i>Collection individuelle</i>	OSB
<i>Régions concernées</i>	Toutes.
<i>Diffusion externe</i>	RFF – Entreprises ferroviaires (autres que SNCF)

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service général	Répartition, tél. : 31 97 11 Routage, tél. : 31 97 07
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

Ce texte a pour objet de définir la signalisation ferroviaire au sol.

Accompagnement du texte

Ce texte est à présenter aux opérateurs sécurité.