

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

Document d'exploitation

Version 01 du 24-11-2015  
Applicable à partir du 05-06-2016

SNCF  
RÉSEAU

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





# Sommaire

---

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

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

**CHAPITRE 5 : SECTION DE LIGNE A DOUBLE SIGNALISATION : SIGNALISATION AU SOL**

<b>- SIGNALISATION DE TYPE TVM .....</b>	<b>12</b>
Article 501. Généralités .....	12
Article 502. Armement de la signalisation de cabine .....	12
Article 503. Observation de la signalisation de cabine .....	12
Article 504. Observation de la signalisation au sol .....	12
Article 505. Dispositions applicables en cas d'arrêt à un panneau .....	12
Article 506. Limitations de vitesse .....	13
Article 507. Absence d'indication TVM .....	13
Article 508. Défaut de captage des indications ponctuelles TVM .....	13
Article 509. Remise en marche à la suite d'une absence d'indication TVM ou de l'impossibilité d'identifier une indication TVM .....	13

## Article 1. Préambule

---

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre de l'article 10 du décret n°2006-1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

### 1.1. Origine de la création du document

---

L'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, prévoit dans son article 34 que la documentation d'exploitation précise les dispositions complémentaires à celles de l'annexe VII dudit arrêté à appliquer par les exploitants ferroviaires.

### 1.2. Objet

---

Le présent document d'exploitation reprend les dispositions complémentaires à la signalisation de cabine du type TVM publiée dans l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

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

Le chapitre 5 du présent document reprend les particularités liées à l'implantation d'une double signalisation, signalisation de cabine du type TVM et signalisation au sol, sur certaines sections de ligne du RFN.

### 1.3. Abréviations utilisées

---

ETCS	european train control system
GI	gestionnaire d'infrastructure
LGV	ligne à grande vitesse
RT	renseignements techniques
TIV	tableau indicateur de vitesse
TVM	transmission voie - machine

### 1.4. Glossaire

---

conducteur	personne assurant la conduite d'un train, qu'elle en assure les commandes directes ou qu'elle donne des directives en cabine à la personne maîtrisant les organes de commande.
manœuvre	déplacement d'un train guidé par le chef de la manœuvre sur une zone géographique limitée.
marche à vue	mode de circulation imposant au conducteur de s'avancer avec prudence et de régler sa vitesse en fonction de la voie qu'il aperçoit devant lui afin de pouvoir s'arrêter avant une queue de train, un signal d'arrêt ou un obstacle, sans dépasser la vitesse de 30 km/h.
service chargé de la gestion des circulations	service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
GI chargé de l'entretien	service assurant la surveillance, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN.



# Chapitre 1 : Généralités

## Article 101. Principes généraux

---

Au-delà de 220 km/h, la signalisation au sol n'est plus utilisée. Elle est remplacée par une signalisation embarquée dite "signalisation de cabine".

La signalisation de type "transmission voie – machine" (TVM) est une "signalisation de cabine".

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

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

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

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

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

Lorsque la signalisation de cabine donne un ordre d'arrêt différé ou impose la marche à vue, le point à ne pas dépasser est matérialisé au sol par des repères portant une indication différente selon qu'ils sont franchissables ou non par les conducteurs.

## Article 102. Implantation de la signalisation latérale complémentaire

---

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

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

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

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

"101.2 - Indications d'annonce

Elles peuvent présenter deux indications :

➤ **limitation de vitesse**



Chiffres noirs sur fond blanc.

Commande au conducteur de se conformer le plus tôt possible à l'indication présentée et au plus tard lors de la présentation de l'indication d'exécution correspondante.

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

➤ **arrêt (dénommée « zéro »)**



Chiffres noirs sur fond rouge.

Commande au conducteur d'être en mesure, au premier repère rencontré :

- repère Nf : de s'arrêter avant le repère ;

- repère F : de franchir le repère en marche à vue."

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



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

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



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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

Sur ces voies, la signalisation de cabine présente :

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

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

---

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

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

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

## Article 206. Arrêt accidentel

---

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

## Article 207. Annulation de la signalisation

---

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

# Chapitre 3 :

## Description de la signalisation complémentaire au sol

### Article 301. Implantation de la signalisation complémentaire au sol

---

La signalisation complémentaire au sol est implantée :

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

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

### Article 302. Approche des signaux temporaires

---

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

### Article 303. Annulation des signaux

---

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

### Article 304. Présentation des signaux à main

---

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

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

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

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

## Article 305. Pétards isolés

---

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

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

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

## Article 306. Limitations temporaires de vitesse

---

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

Les limitations temporaires de vitesse peuvent être prescrites par la signalisation de cabine ou par des signaux de chantiers, implantés au sol, décrits dans l'annexe VII "signalisation au sol" de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

## Article 307. Signaux propres à la traction électrique

---

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

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

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

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

---

Le jalon de manœuvre est implanté en un point où :

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

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

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

---

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

## Article 310. Description de la signalisation latérale TVM

---

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

---

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



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

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

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



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

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

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

---

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

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

---

Lorsqu'un conducteur est arrêté par la signalisation de cabine de type TVM devant un repère Nf (indication "zéro" ou "rouge") ou devant un jalon de manœuvre, il se conforme aux prescriptions du document d'exploitation RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

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

---

Lorsqu'un conducteur est arrêté par la signalisation de cabine de type TVM devant un repère F (indication "zéro" ou "rouge"), il se conforme aux prescriptions du document d'exploitation RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.

# Chapitre 4 :

## Anomalies de signalisation en TVM

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

---

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

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

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

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

---

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

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

### Article 403. Absence d'indication

---

En cas d'absence d'indication, le conducteur doit effectuer immédiatement un armement manuel de la signalisation de cabine pour la voie considérée (sauf dans le cas où il existe la double signalisation "signalisation au sol + signalisation de cabine de type TVM") et :

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

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

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

---

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

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

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

---

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

### 405.1. Indication présentée identifiable

---

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

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

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

---

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

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

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

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

## Article 406. Défaut de captage des indications ponctuelles

---

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

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

## Article 407. Non désarmement au point de sortie

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

## Article 410. Signalement des anomalies

---

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

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

# Chapitre 5 :

## Section de ligne à double signalisation : signalisation au sol - signalisation de type TVM

### Article 501. Généralités

---

Sur une section de ligne désignée au RT "Ligne à double signalisation : signalisation au sol - signalisation de cabine de type TVM 300", les ordres nécessaires à la conduite des trains sont donnés aux conducteurs par la signalisation de cabine ou par la signalisation au sol.

Toutes les dispositions des chapitres précédents et de l'annexe VII "signalisation embarquée" de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié, qui ne sont pas contraires aux prescriptions du présent chapitre, restent applicables.

### Article 502. Armement de la signalisation de cabine

---

En cas de non armement automatique de la signalisation de cabine ou après mise en service d'un poste de conduite, il est interdit de procéder à l'armement manuel.

### Article 503. Observation de la signalisation de cabine

---

Lorsque la signalisation de cabine est en service, le conducteur se conforme aux indications qu'elle fournit en considérant les panneaux de signalisation au sol de forme oblongue comme des repères.

En cas d'indication "rouge" ou "zéro", le conducteur doit s'arrêter au premier panneau rencontré.

### Article 504. Observation de la signalisation au sol

---

Lorsque la signalisation de cabine n'est pas en service ou si le train n'est pas équipé de la signalisation de cabine, le conducteur se conforme aux indications données par la signalisation au sol.

### Article 505. Dispositions applicables en cas d'arrêt à un panneau

---

Lorsqu'un conducteur est arrêté par la signalisation de cabine devant un panneau présentant une indication autre que "carré fermé", il se remet en marche de lui-même et se conforme ensuite à la signalisation de cabine.

Lorsqu'un conducteur est arrêté par la signalisation de cabine devant un panneau présentant l'indication "carré fermé", il se conforme aux prescriptions du document RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.



Pour permettre l'exécution de certains mouvements (rebroussement après changement de voie...), l'ouverture du signal carré devant lequel le train est arrêté autorise le conducteur à commencer l'exécution du mouvement qui lui a été commandé auparavant.

Le conducteur règle alors sa vitesse compte tenu du mouvement à effectuer en observant les indications de la signalisation de cabine si elle est en service, les indications de la signalisation au sol dans le cas contraire.

## Article 506. Limitations de vitesse

---

Les limitations de vitesse d'un taux supérieur ou égal à 160 km/h sont signalisées uniquement en signalisation de cabine.

Les limitations de vitesse d'un taux inférieur à 160 km/h sont prescrites par une signalisation au sol. Préalablement, la vitesse des trains est ramenée à un taux inférieur ou égal à 160 km/h par la signalisation de cabine.

## Article 507. Absence d'indication TVM

---

En cas d'absence d'indication TVM, le conducteur :

- s'arrête d'urgence,
- avise l'agent du service chargé de la gestion des circulations,
- applique ses documents techniques,
- reprend la marche en appliquant les prescriptions relatives à la signalisation au sol.

## Article 508. Défaut de captage des indications ponctuelles TVM

---

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

- aviser l'agent du service chargé de la gestion des circulations,
- effectuer un désarmement manuel au franchissement d'un tableau "CAB" barré d'un trait rouge et sélectionner, si besoin, le canal radio.

## Article 509. Remise en marche à la suite d'une absence d'indication TVM ou de l'impossibilité d'identifier une indication TVM

---




A la suite d'une absence d'indication TVM ou de l'impossibilité d'identifier une indication TVM, le conducteur, sauf instructions contraires de l'agent du service chargé de la gestion des circulations, reprend sa marche en respectant les règles de l'arrêt accidentel et en appliquant les prescriptions relatives à la signalisation au sol.



# Fiche d'identification

Titre	Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié - Signalisation de cabine du type TVM
Nature du texte	Document d'exploitation
Elaborateur	Direction Sécurité/Sûreté/Risques (DSSR) - Service documentation de sécurité
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-SE 01 A-00-n°013
Version en cours / date	Version 01 du 24-11-2015
Date d'application	Applicable à partir du 05-06-2016

## Élaboration / Approbation

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Daniel VIDAL 31/2/15 	Bernard CHARVET 	Claude SOLARD 7/12/15 

## Textes abrogés

- Néant

## Textes de référence

- **Arrêté du 19 mars 2012 modifié** "fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national"

## Textes interdépendants

- **RFN-IG-SE 01 B-00-n°007** "Arrêt d'un train par un signal carré, un sémaphore, un guidon d'arrêt fermé - Arrêt d'un train devant un repère Nf ou F, un jalon de manœuvre en signalisation de type TVM"
- **RFN-IG-SE 01 A-00-n°012** "Signalisation au sol et signaux à main - Compléments à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012"
- **RFN-CG-SE 00 A-00-n°004** "Procédures de communication"

## Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité / Sûreté / Risques</i>	- Département Documentation de sécurité - Département Politiques transverses de sécurité
	<i>Métier "Circulation"</i>	- Direction "Exploitation et Sécurité"
	<i>Métier "Maintenance &amp; Travaux"</i>	- Direction Sécurité Qualité et Sûreté - Direction Maintenance
	<i>Métier "Ingénierie &amp; Projets"</i>	- Direction Projets Système Ingénierie - Service Autorisations de sécurité
	<i>Métier "Accès réseau"</i>	- Service support et sécurité
	<i>Direction Générale Ile de France</i>	- Direction Sécurité
	<i>Secrétariat Général</i>	- Direction Juridique
	<i>Directions territoriales</i>	- Pôle Clients et Services
	<i>Prestataires de gestion d'infrastructure</i>	
<i>Entreprises ferroviaires</i>	<i>Entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports Direction des services de transport Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

## Résumé

Le présent document d'exploitation définit les dispositions complémentaires à la signalisation de cabine de type TVM publiée dans l'annexe VII "signalisation embarquée" de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié, applicables sur le réseau ferré national.

