

d'exploitation sont bien adaptées aux lignes empruntées. L'exploitant ferroviaire décrit dans son système de gestion de la sécurité les règles spécifiques de circulation de ces matériels. »

**Art. 2.** – L'article 49 du même arrêté est ainsi modifié :

a) Au g, après la 1<sup>re</sup> phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« S'agissant des matériels roulants utilisés pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien, cette exigence est applicable aux matériels qui ont reçu une autorisation de mise sur le marché conformément aux dispositions du chapitre III du titre IV du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, à l'exception des matériels ayant reçu une autorisation visée à l'article 217 de ce même décret. » ;

b) Au g, à la dernière phrase, les mots : « l'article 3 du décret du 19 octobre 2006 » sont remplacés par les mots : « l'article 4 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 précité » ;

c) Au s, l'alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« s) Les équipements et les matériaux constitutifs des matériels roulants destinés au transport de passagers, des motrices de traction, des automotrices destinées au transport de marchandises et des matériels roulants utilisés pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires permettent de limiter la production, la propagation et les effets du feu, des fumées et des gaz toxiques en cas d'incendie. Pour les matériels roulants utilisés pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires, les exigences se limitent aux zones accessibles au personnel lorsque l'engin se trouve en configuration de circulation. »

**Art. 3.** – Après l'article 49 du même arrêté, sont insérés les articles 49 *bis* à 49 *quinquies* ainsi rédigés :

« Art. 49 *bis*. – En application du 2 du point 7.4.3 de l'annexe du règlement 2016/919/UE de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire de l'Union européenne, les véhicules autorisés à être mis en circulation pour la première fois et destinés uniquement à des services nationaux de transport ferroviaire peuvent déroger à l'obligation d'être équipé de l'ETCS, sauf lorsque la zone dans laquelle ils sont utilisés comprend plus de cent cinquante kilomètres d'un tronçon équipé ou devant être équipé d'un système ETCS dans les cinq ans suivant leur autorisation de mise en service.

« Les dates d'équipement de l'ETCS à prendre en compte pour l'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent sont celles fixées par le plan national de mise en œuvre mentionné au point 7.4.4 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 précité, dans sa version en vigueur au moment du dépôt du dossier.

« Le plan national de mise en œuvre est mis à jour régulièrement et au moins tous les cinq ans à partir des informations communiquées par les gestionnaires d'infrastructure concernés, qui doivent notamment fournir les précisions utiles sur la planification du déploiement de l'ETCS, et du démantèlement des systèmes de signalisation existants, sur les quinze ans à venir.

« Chaque année, les gestionnaires d'infrastructure précisent dans leur document de référence du réseau les dates de mise en service de l'ETCS et du démantèlement des systèmes de signalisation sur les six ans à venir.

« Art. 49 *ter*. – Ne peuvent bénéficier de la dérogation prévue à l'article 49 *bis* que les matériels qui ont été notifiés à la Commission européenne au titre de l'article 4 du règlement (UE) 2016/919 précité.

« Leur mise en service doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2024.

« Le dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché de ces véhicules comporte l'engagement par leur propriétaire, d'une part, de réaliser l'ensemble des études permettant leur équipement en ETCS dans des délais compatibles avec les dates de mise en service de l'ETCS sur les lignes auxquelles ils seront exploités, et, d'autre part, de les équiper en ETCS avant les dates de mise en service de l'ETCS sur les lignes sur lesquelles ils seront exploités.

« Il précise les lignes sur lesquelles le matériel sera exploité.

« L'exploitation des véhicules concernés n'est pas permise en dehors de ces lignes.

« Art. 49 *quater*. – La mesure prévue par l'article 49 *bis* fait l'objet d'une information des gestionnaires d'infrastructure dans leur document de référence du réseau.

« Ils prennent toute mesure utile pour assurer le respect des dispositions prévues à l'article 49 *ter*. Ils en informent les utilisateurs dans leur document de référence du réseau.

« Art. 49 *quinquies*. – En cas de transfert des matériels roulants concernés par la dérogation prévue à l'article 49 *bis* à une autorité organisatrice de transport en application de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, celui-ci s'accompagne de l'engagement d'équipement en ETCS prévu par l'article 49 *ter*. »

**Art. 4.** – L'article 87 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 87. – Sans préjudice des obligations légales et réglementaires incombant aux personnes chargées de gérer les gares de voyageurs, la mise en mouvement d'un train est annoncée aux voyageurs et aux personnels concernés par l'exploitant ferroviaire. »

**Art. 5.** – L'annexe VII du même arrêté est ainsi modifiée :

a) Au 2<sup>e</sup> alinéa, les mots : « Article 2 – Signal à main de départ » sont remplacés par les mots : « Article 2 – Signal à main d'Autorisation de Mouvement (AuM) à l'usage exclusif du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations ».

b) L'article 2 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« Art. 2. – Signal à main d'Autorisation de Mouvement (AuM) à l'usage exclusif du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations

« Le signal à main d'AuM est constitué :

« le jour : par une palette verte et blanche élevée verticalement et balancée légèrement dans le sens transversal ;

« la nuit : par le même geste avec le feu vert d'une lanterne. »

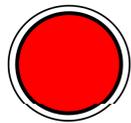
c) L'article 103 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« Art. 103. – Le disque

Le disque présente :



En signalisation lumineuse : un feu jaune et un feu rouge sur une ligne horizontale ou verticale.



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

« Le disque commande au conducteur :

« Règle générale :

« 1. De se mettre aussitôt que possible en marche à vue ;

« 2. 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 ;

« 3. De ne reprendre sa marche, 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 ce signal ouvert ;

« – lorsque le poste protégé par le disque ne comporte pas un tel signal de cantonnement, qu'après avoir reçu l'autorisation de mouvement donnée par le représentant du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations dans les conditions définies à la documentation d'exploitation.

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

« Règle particulière (ne s'applique pas aux gares de jonction voie unique/double voie) :

« En voie unique, lorsqu'il précède une gare, le disque 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 l'autorisation de mouvement donnée par le représentant du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations dans les conditions définies à la documentation d'exploitation.

« Prescriptions complémentaires :

« – en double voie, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste protégé par un disque et ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de la gare précédente, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

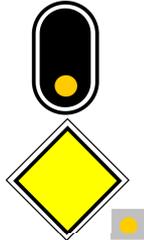
« – dans le cas d'un disque protégeant plusieurs postes successifs et en l'absence d'un nouveau disque au départ de l'un de ces postes, l'agent chargé de la gestion des circulations d'un tel poste peut donner au conducteur, s'il y a lieu, l'ordre verbal d'opérer comme s'il avait rencontré un disque protégeant le poste suivant.

« – en voie unique, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste protégé par un disque et ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de l'une des gares encadrantes, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre. »

d) L'article 301 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« *Art. 301.* – L'avertissement

L'avertissement présente :



En signalisation lumineuse : un feu jaune.  
En signalisation lumineuse un avertissement peut annoncer un panneau éteint.

En signalisation mécanique : une cocarde jaune en forme de losange, associée, pour observation de nuit, à un feu jaune.

« Règle générale :

« L'avertissement commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant un carré ou un sémaphore ou d'être en mesure d'observer un feu rouge clignotant.

« Si le signal annoncé est effacé, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

« 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.

« Règle particulière (ne s'applique pas aux gares de jonction voie unique/double voie) :

« En voie unique, lorsqu'il précède une gare, l'avertissement peut être utilisé pour annoncer un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt présenté au voisinage du point habituel d'arrêt des trains en gare. Il peut également être utilisé pour annoncer, s'il y a lieu, un TIV de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée de la gare.

« En voie banalisée à une seule voie la documentation d'exploitation précise si les dispositions de la voie unique s'appliquent ou si le conducteur doit respecter une autre règle.

« Un tel avertissement commande de plus au conducteur, après s'être conformé, le cas échéant, à l'indication donnée par le TIV 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 l'autorisation de mouvement donnée par le représentant du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations dans les conditions définies à la documentation d'exploitation.

« Prescription complémentaire :

« En voie unique, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de l'une des gares encadrantes, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre. »

e) L'article 510 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« *Art. 510.* – Signaux de chantier

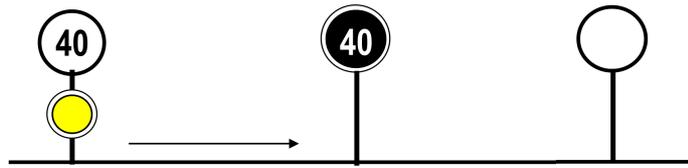
Les parties de voie (chantiers de travaux...) sur lesquelles une limitation temporaire de vitesse doit être observée sont normalement précédées par deux TIV fixes de chantier :

« – un TIV à distance de forme circulaire, à chiffres noirs sur fond blanc, éclairé la nuit ou lumineux et muni d'un dispositif permettant la répétition dans les cabines de conduite ;

« – lorsque la vitesse autorisée est inférieure ou égale à 40 km/h, ce TIV est accompagné d'un disque jaune présentant, pour observation de nuit, un feu jaune ;

« – le TIV à distance et le feu jaune du disque sont munis d'un éclairage intermittent cadencé ;

« – un TIV d'exécution de forme circulaire, à chiffres blancs sur fond noir, éclairé la nuit, reflectorisé ou lumineux, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



Le TIV à distance, ainsi que le TIV d'exécution, commande au conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée sur le tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie intéressée.

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

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



Ce tableau, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réflectorisé, présente une flèche orientée vers le haut en noir sur fond blanc.

Il indique au conducteur qu'il ne rencontrera pas de TIV d'exécution et, qu'en conséquence, il est autorisé à reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, dès que la tête du train a franchi le tableau. »

f) L'article 802 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« *Art. 802.* – Tableau lumineux de correspondance

« Ce tableau (TLC) est utilisé à la sortie de certains faisceaux de voies de service en complément du chevron pointe en haut (dans certains cas, le chevron est remplacé par une indication supplémentaire du TLC constituée par un damier rouge et blanc ayant la même signification que le jalon d'arrêt).

« Ce tableau 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 au mouvement ;
- « – lorsque la sortie du faisceau est commandée par un signal de groupe, la lettre "T" clignote si au moment de sa présentation le signal de groupe est fermé ;
- « – soit, s'il y a lieu, le signal lumineux d'autorisation de mouvement constitué par un voyant clignotant mi-blanc, mi-vert.

« Dans certaines gares d'arrêt général ou au départ de certains groupes de voies principales d'arrêt général, le TLC à trois indications 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. »

g) L'article 1101 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« *Art. 1101.* – Signal lumineux d'autorisation de mouvement

« Le signal lumineux d'autorisation de mouvement, constitué par un voyant clignotant mi-blanc, mi-vert, est utilisé à la sortie de certaines voies.

« Ce signal constitue l'autorisation de mouvement. »

h) L'article 1102 est supprimé.

i) L'article 1103 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« *Art. 1103.* – Plaque demande DD



La plaque « DD » présente, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique accompagnée des lettres « DD ».

Le conducteur en attente de départ doit, une minute avant l'heure de départ, ou s'il constate que le signal qui le retenait est ouvert, solliciter par téléphone l'autorisation de mouvement. »

**Art. 6.** – Les articles 4 et 5 du présent arrêté sont applicables après mise en conformité de la documentation d'exploitation correspondante des exploitants ferroviaires et au plus tard le 15 décembre 2019.