

CHAPITRE VII.

SIGNAUX DIVERS, PLACES A CERTAINS POINTS DE REPERE.

A. — POTEAU « M.R. » (LIMITE DE MANŒUVRE).

ART. 397. — **Rôle et signification.**

Ce signal a pour but d'indiquer au personnel effectuant des mouvements de manœuvre, le point limite qui ne peut être dépassé par ces mouvements.

ART. 398. — **Forme.**

Il est constitué par un panneau en béton de 0,65 m. \times 0,36 m., éclairé, la nuit, par réflexion, et portant en lettres noires sur fond blanc l'inscription « MR. », signifiant : Limite de manœuvre.

Ce panneau est placé, sur un poteau, à 3 mètres environ au-dessus du niveau du rail.

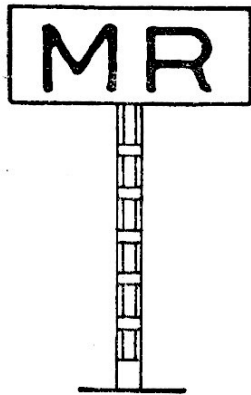
Forme réelle du signal.	Signification.
	Indique le point extrême qui peut être atteint par les mouvements de manœuvre.

Fig. 194.

ART. 399. — **Représentation conventionnelle.**

Ces signaux sont représentés conventionnellement comme indiqué à la figure ci-dessous.

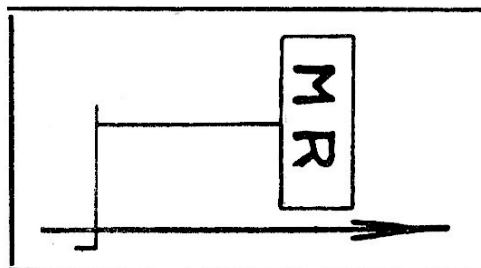


Fig. 195.

ART. 400. — **Emplacement.**

Le poteau limite de manœuvre est normalement situé à gauche de la voie, au point extrême que les mouvements de manœuvre peuvent atteindre.

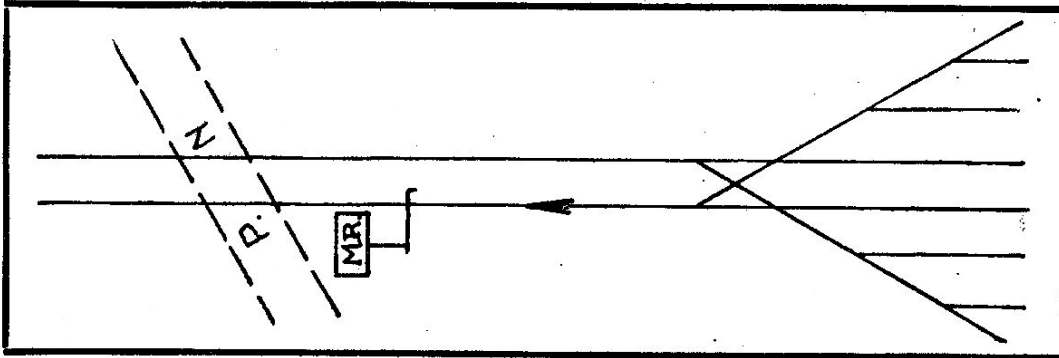


Fig. 196.

B. — **POTEAU « ALL » (ARRET DES ALLEGES).**

ART. 401. — **Rôle et signification.**

Ces poteaux s'adressent aux locomotives d'allège; ils indiquent le point extrême que ces machines peuvent atteindre.

ART. 402. — **Forme.**

Ce signal est constitué par un panneau en béton de 0,65×0,36m., éclairé, la nuit, par réflexion, et portant en lettres noires sur fond blanc l'inscription « ALL », signifiant : Arrêt des allèges.

Le panneau est placé, sur un poteau, à 3 mètres de hauteur environ au dessus du niveau du rail.

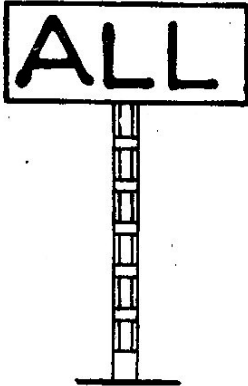
Forme réelle du signal.	Signification.
	Indique le point limite qui peut être atteint par les locomotives d'allège.

Fig. 197.

ART. 403. — **Représentation conventionnelle.**

Ces signaux sont représentés conventionnellement comme indiqué à la figure ci-dessous.

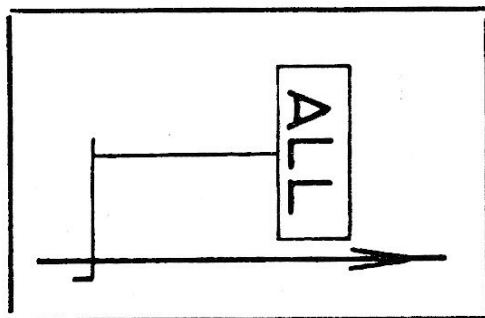


Fig. 198.

ART. 404. — **Emplacement.**

Ce signal est normalement situé à gauche de la voie, au point où les machines d'allège doivent s'arrêter.

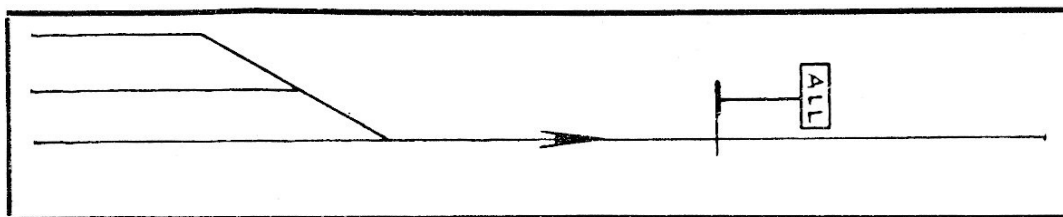


Fig. 199.

C. — POTEAU « HL » (ARRET DES LOCOMOTIVES).

ART. 405. — **Rôle et signification.**

Ces poteaux s'adressent aux locomotives circulant, entre autres, dans les remises ou ateliers.

Ils indiquent le point où ces locomotives doivent s'arrêter et attendre l'agent préposé aux manœuvres dans ces remises, ateliers, etc.

ART. 406. — **Forme.**

Ce signal est constitué par un panneau en béton de $0,65 \times 0,36$ m., éclairé, la nuit, par réflexion, et portant en lettres noires sur fond

blanc l'inscription « H L », signifiant : Arrêt des locomotives. Le panneau est placé, sur un poteau, à 3 mètres environ au dessus du niveau du rail.

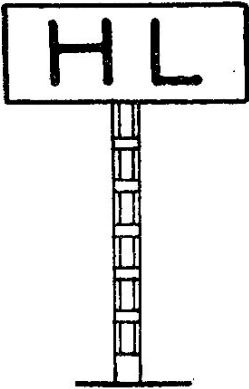
Forme réelle du signal.	Signification.
	<p>Indique le point limite qui peut être atteint par les locomotives.</p>

Fig. 200.

ART. 407. — **Représentation conventionnelle.**

La figure ci-dessous indique la représentation conventionnelle des poteaux de l'espèce.

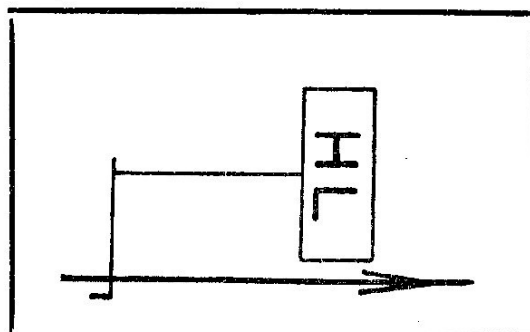


Fig. 201.

ART. 408. — **Emplacement.**

Ce poteau repère est normalement situé à gauche de la voie au point où les locomotives doivent s'arrêter. Ils sont situés aux abords des ponts tournants et des parcs à chargement.

~~D. — POTEAUX « STOP » (ARRÊT).~~

~~ART. 409. — Rôle et signification.~~

~~Ce poteau repère s'adresse aux trains circulant sur les lignes industrielles ou y assimilées croisant une route ou une ligne vicinale. Il impose l'arrêt au poteau.~~
~~à niveau ou sa traversée vicinale.~~

D. — SIGNAL « STOP » (ARRET).

ART. 409. — Rôle et signification.

Ce signal est utilisé sur les lignes à régime d'exploitation industrielle. Il impose l'arrêt de trains et mouvements de manœuvre à l'amont de certains passages à niveau ou traversées vicinales.

Les conditions de franchissement du signal « STOP » et de remise en marche du convoi après dégagement du passage à niveau sont décrites au tableau ci-dessous.

Elles diffèrent en fonction de l'équipement du P.N. qui peut être rangé dans 4 catégories.

Une plaque indicatrice apposée en dessous du signal « STOP » détermine par un symbole approprié la catégorie du P.N.

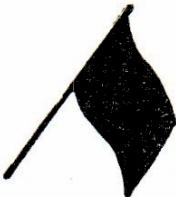



Symbole	Catégorie	Opérations à effectuer	
		avant le franchissement du signal « STOP »	après dégagement du P.N.
a 	P.N. gardé	Observation de la présentation par le garde-barrière du signal mobile de passage	Néant.
b 	Barrières à manœuvrer	Fermeture des barrières	Ouverture et immobilisation des barrières.
c 	Signaux routiers à manœuvrer	Manœuvre d'un interrupteur et observation d'une ou de plusieurs lampes témoin rouges	Néant, si le train ramène les signaux routiers en position normale ou : manœuvre d'un interrupteur et observation d'une ou de plusieurs lampes témoin blanches.
d 	Aucun équipement installé à demeure	Présentation aux usagers de la route du signal (disque) prévu par le code de la route	Enlèvement du signal routier.

Fig. 201bis.

Dans les cas b, c, d ci-avant, les opérations au P.N. sont effectuées par l'agent qui accompagne la rame (agent E, chauffeur ou agent d'escorte). Cet agent donne de vive voix, au personnel de conduite, l'ordre de franchir le signal « STOP ».

Il est entendu que le machiniste ne reprend définitivement sa marche qu'après s'être assuré que l'agent précité a bien repris sa place dans le convoi.

Remarque.

Si exceptionnellement, un train doit franchir un passage à niveau de la catégorie d entre le coucher et le lever du soleil, les signaux prévus par le code de la route seront appuyés par une lanterne à feu rouge placée sur le même support.

Le matériel nécessaire (disques et lanternes) est à fournir par une gare.

ART. 410. — **Forme.**

Ce signal est constitué par un panneau portant en lettres noires sur fond blanc l'inscription « STOP ».

Le panneau est placé, sur un poteau, à 3 mètres environ au dessus du niveau du rail; il est éclairé, la nuit, par projection de la lumière du fanal de la locomotive.

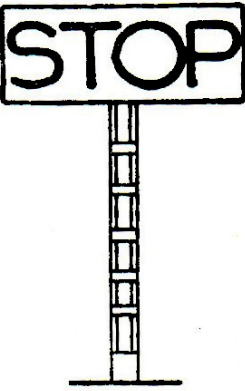
Forme réelle du signal.	Signification
	Impose l'arrêt à ce signal.

Fig. 202.

ART. 411. — Représentation conventionnelle (fig. 203).

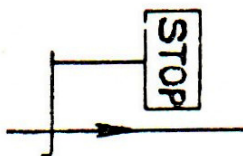


Fig. 203.

L'opération à effectuer pour franchir un signal « STOP » est signalée au P.S.S. par l'apposition, suivant le cas, de l'une des indications reprises au tableau ci-après (fig. 203bis).

Catégorie	Indication au P.S.S.	Signification
a	SM — HS	Signal mobile — Handsein
b	BM — SB	Barrières à manœuvrer — Sluitbomen te bedienen.
c	WS — SR	Wegseinen — Signaux routiers
d	S — D	Schijf — Disque

Fig. 203bis.

Exemple pour un P.N. de la catégorie b (fig. 204).

BM-SB

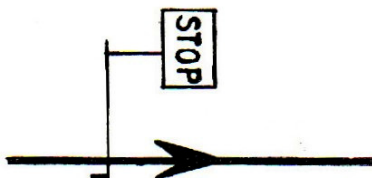


Fig. 204.

ART. 412. — Emplacement.

Le signal « STOP » est placé à gauche de la voie, à 50 mètres de part et d'autre de la traversée ou du passage à niveau (fig. 204bis).

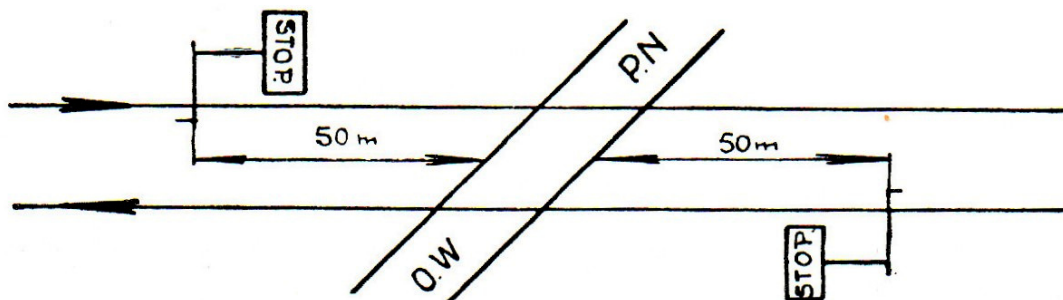


Fig. 204bis.

E. — SIGNAL « P » (PEDALE).

ART. 413. — Rôle et signification.

Le signal « P » s'adresse à des mouvements de garage par rebroussement ou à des mouvements de manœuvre enclenchés comportant une opération de rebroussement non commandée par un signal fixe.

Il indique l'endroit que doit au moins atteindre le premier essieu du train avant d'entamer le mouvement de rebroussement.

Le signal « P » est également utilisé à l'amont d'un signal lumineux d'arrêt qui, à l'exclusion de tout autre fonction, couvre un P.N. muni de signaux routiers automatiques et en contrôle le fonctionnement.

Dans ce cas, il indique l'endroit d'où, au passage du convoi, est provoquée la commande à l'ouverture du signal lumineux d'arrêt. Il est alors situé à 300 ou 500 mètres du signal annoncé, suivant que la vitesse autorisée à l'endroit considéré ne dépasse pas 40 ou 70 km/h.

ART. 414. — Forme.

Il est constitué par un poteau surmonté d'un panneau à 1,50 mètre au-dessus du rail.

La lettre « P » est donnée en noir sur fond blanc. Le panneau ne porte pas de dispositif d'éclairage particulier.

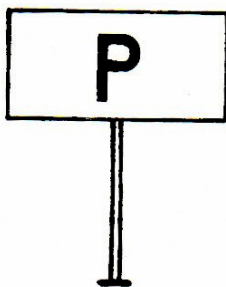


Fig. 205.

ART. 415. — Représentation conventionnelle.

Le signal « P » n'a pas de représentation conventionnelle.

ART. 416. — Emplacement.

Il est placé à gauche de la voie, au droit de la pédale qu'il repère.

F. — POTEAU « F. V. » (Foyer).

ART. 417. — Rôle et signification.

Ce poteau repère s'adresse aux machinistes des locomotives devant effectuer le nettoyage de leur feu; il indique l'endroit autorisé pour cette opération.

ART. 418. — Forme.

Il est constitué par un panneau en béton de $0,65 \times 0,36$ m., placé à une hauteur de 1,50 m. Les lettres « F. V. » sont peintes en noir sur fond blanc sur le panneau (fig. 207).

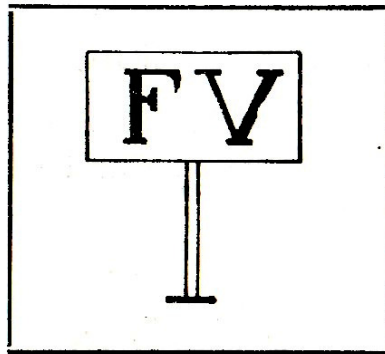


Fig. 207.

ART. 419. — Représentation conventionnelle.

Ce poteau repère n'a pas de représentation conventionnelle et ne figure sur aucun plan.

ART. 420. — Emplacement.

Il est placé à gauche de la voie, au droit de la fosse à cendrées, ou de l'emplacement prévu pour le nettoyage des feux.

G. — SIGNAL INDICATEUR DE POSITION D'AIGUILLES.

ART. 421. — **Rôle.**

Ce signal s'adresse aux agents de l'exploitation, chefs-manœuvres et manœuvres; toutefois, les machinistes doivent l'observer lorsqu'ils effectuent des parcours sans l'intervention du personnel d'exploitation.

Il permet de s'assurer à distance que les appareils d'aiguillage sont bien disposés pour le mouvement à effectuer sans provoquer un ralentissement des opérations de manœuvres.

ART. 422. — **Forme.**

Cet appareil est constitué par une lanterne de forme cubique dont les quatre parois latérales sont découpées comme le montre la figure 208 (Tableau de signification).

Le dispositif, mobile autour d'un axe vertical, est en liaison avec les aiguilles de changement de voie et tourne de 90° lors de la manœuvre de l'aiguillage.

ART. 423. — **Signification.**

Vu du côté de la pointe de l'aiguillage, l'indicateur de position fait apparaître une flèche blanche, inclinée vers le haut, sur fond noir.

- Lorsque l'aiguillage est orienté vers la gauche, la flèche est dirigée vers la gauche;
- Lorsque l'aiguillage est orienté vers la droite, la flèche est dirigée vers la droite.

Vu du côté du talon de l'aiguillage, l'indicateur de position se présente comme suit :

- Lorsque l'aiguillage est disposé pour un train venant de droite, un trait vertical à droite d'un trait horizontal se détachent en blanc sur fond noir;

— Lorsque l'aiguillage est disposé pour un train venant de gauche, le trait vertical est à gauche du trait horizontal.

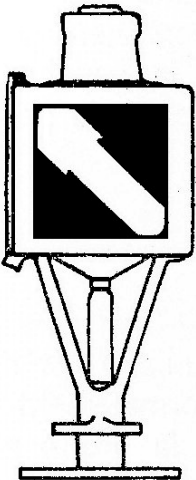
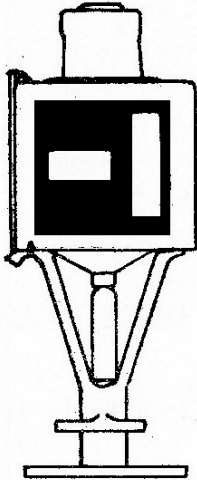
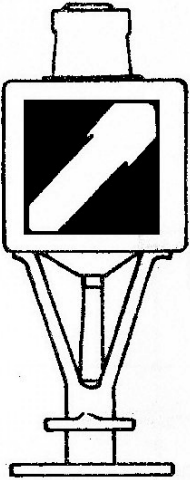
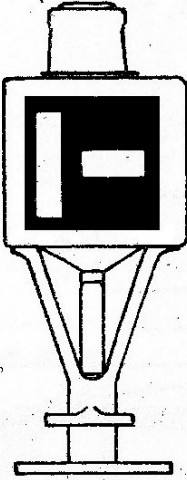
Forme réelle et position du signal.		Signification.
Vu de la pointe	Vu du talon	
		<p>1° L'aiguillage abordé par la pointe est orienté vers la gauche.</p> <p>2° L'aiguillage abordé par le talon est disposé pour un train venant de droite.</p>
		<p>1° L'aiguillage abordé par la pointe est orienté vers la droite.</p> <p>2° L'aiguillage abordé par le talon est disposé pour un train venant de gauche.</p>

Fig. 208.

ART. 424. — **Représentation conventionnelle.**

La représentation conventionnelle de ces indicateurs est reproduite dans tous les plans.

Le tableau ci-après résume les caractéristiques de ce signal.

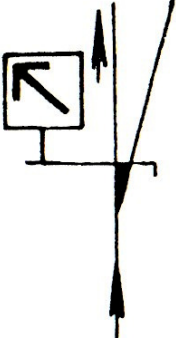
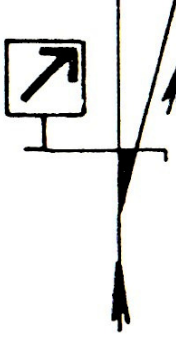
Représentation conventionnelle.	Signification.
	<p>L'aiguillage est dirigé normalement vers la gauche par rapport à la pointe.</p>
	<p>L'aiguillage est dirigé normalement vers la droite par rapport à la pointe.</p>

Fig. 209.

ART. 425. — **Emplacement.**

Cet appareil se place à hauteur du talon des aiguillages éloignés les plus parcourus.

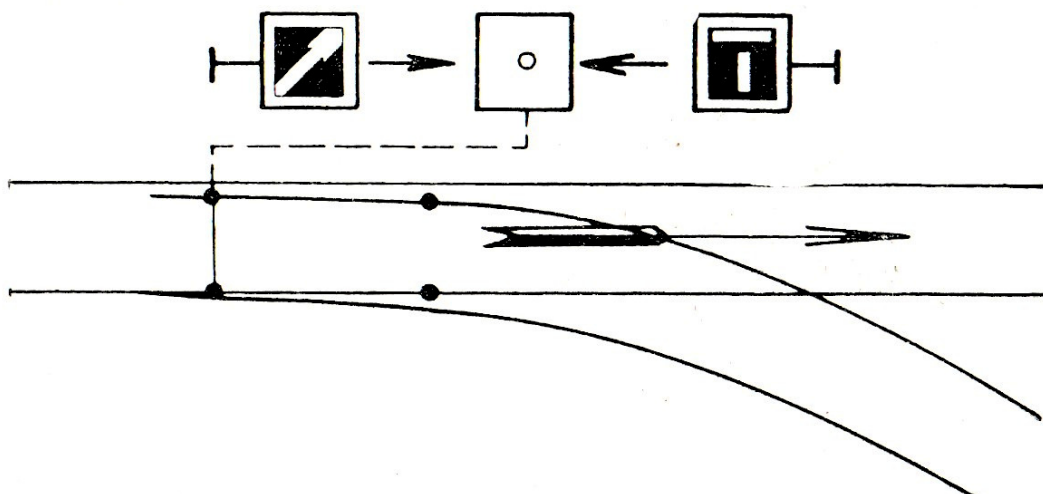


Fig. 210.

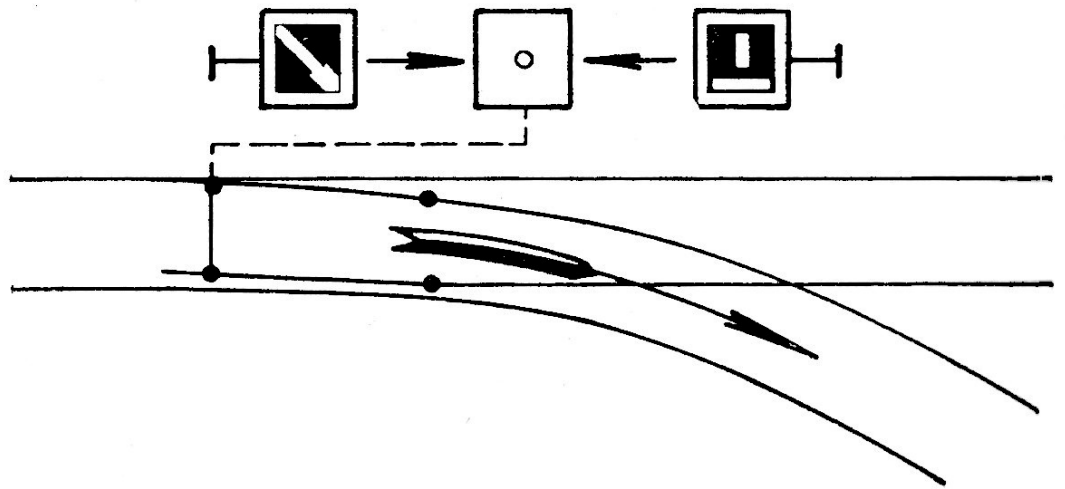


Fig. 211

H. — SIGNAL INDICATEUR DE HEURTOIR.

ART. 426. — Rôle et signification.

Le signal indicateur de heurtoir s'adresse à tous les mouvements qui circulent sur la voie en impasse.

Il permet aux machinistes et au personnel de manœuvre de situer, la nuit, l'emplacement exact du heurtoir.

Il a la même signification qu'un signal d'arrêt fermé.

ART. 427. — Forme.

Ce signal est constitué par une lanterne à verre blanc opalin avec croix de Saint-André.

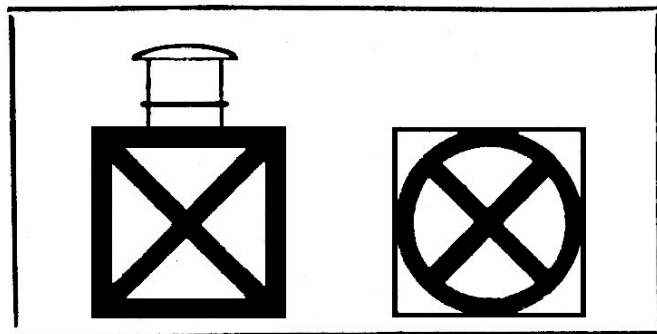


Fig. 212.

ART. 428. — **Emplacement.**

Page 184. — Art. 428 à remplacer par :

La lanterne à verre blanc opalin avec croix de St-André est placée sur le heurtoir ou à côté de celui-ci.

I. — PANNEAU DE DISTANCE.

ART. 429. — **Rôle et signification.**

Le panneau de distance est un repère pour tous les trains qui circulent vers l'endroit désigné.

Il indique la distance qui le sépare de certaines gares déterminées aux abords desquelles des ralentissements importants sont imposés.

ART. 430. — **Forme.**

Ce signal-repère est constitué par un panneau blanc éclairé, la nuit, par transparence (fig. 213).

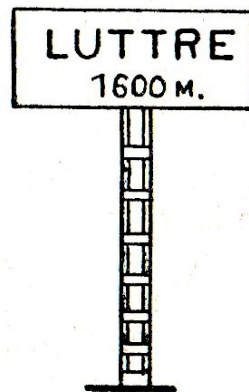


Fig. 213.

ART. 431. — **Représentation conventionnelle.**

La représentation conventionnelle de ce panneau est reproduite sur tous les plans sous la forme ci-après (fig. 214).



Fig. 214.

ART. 432. — **Emplacement.**

Le panneau est implanté à gauche de la voie.

J. — SIGNAL DE FIN DE LIGNE DE CONTACT.

ART. 433. — Rôle et signification.

Le signal fin de ligne de contact indique le point extrême atteint par la ligne de contact.

Ce signal impose l'arrêt absolu à tout machiniste d'automotrice ou locomotive électrique.

ART. 434. — Forme.

Le signal a la forme d'un carré posé sur la pointe. Sa face avant est blanche et porte deux lisérés noirs; sa face arrière est grise (fig. 215).

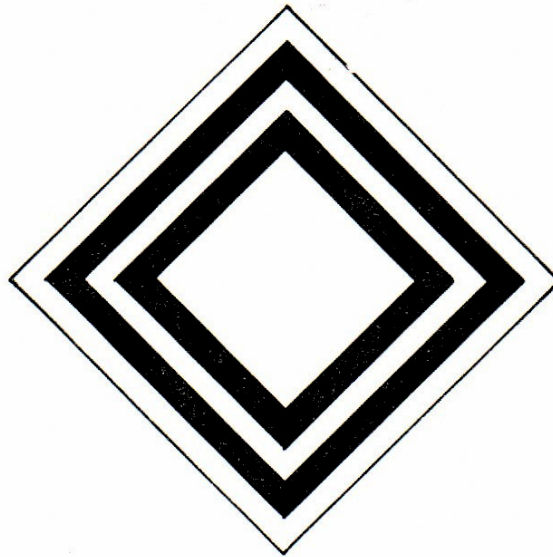


Fig. 215.

ART. 435. — Emplacement.

Le signal doit se situer à gauche de la voie au point extrême qui peut être atteint par les véhicules moteurs électriques.

Il est placé à environ 3 mètres au-dessus du rail et, dans ce cas, est équipé d'un dispositif d'éclairage particulier. Quand il n'est pas possible de le placer comme indiqué ci-avant, il est établi à fleur de sol.

Dans cette dernière situation le signal, de dimensions réduites, est recouvert de matière réfléchissante, pourvu d'un cataphote blanc à chaque coin (fig. 216) et incliné vers l'arrière de façon à former un angle d'environ 20° avec la verticale.

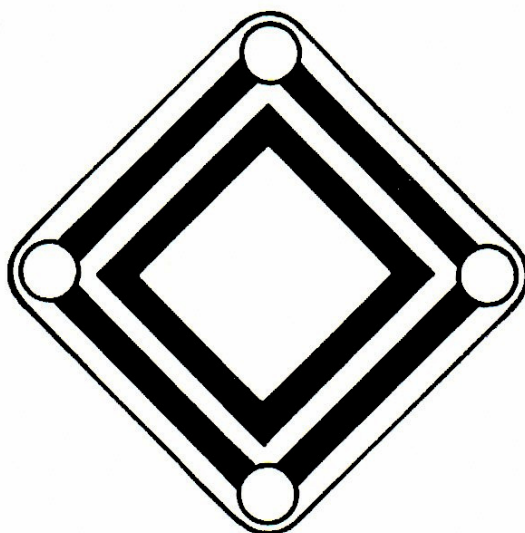


Fig. 216.

ART. 436. — Représentation conventionnelle.

Les figures 217 et 217bis donnent la représentation conventionnelle de ce signal.

Signal surélevé

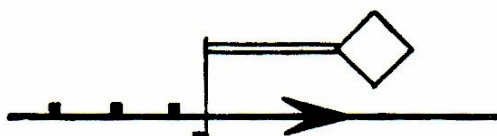


Fig. 217.

Signal à fleur de sol

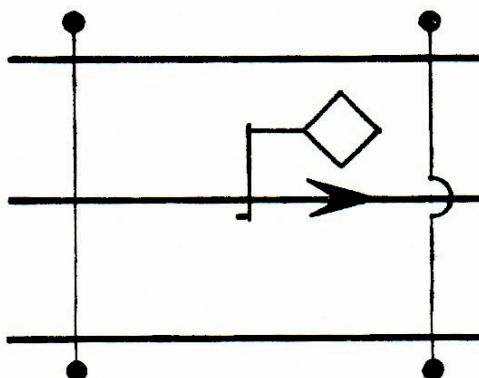


Fig. 217bis.

K. — SIGNAUX D'ABAISSEMENT DE PANTOGRA-PHES.

ART. 437. — Rôle et signification.

Les signaux d'abaissement de pantographes s'adressent aux machinistes d'automotrices ou de locomotives électriques.

Ils sont utilisés aux endroits où, sans que le gabarit soit engagé, la ligne de contact manque, est isolée ou est endommagée.

On distingue le signal d'exécution qui doit être franchi pantographes abaissés et le signal avertisseur qui l'annonce.

ART. 438. — Forme.

Les signaux d'abaissement de pantographes sont des panneaux ayant la forme ci-après.

La face avant :

- du signal avertisseur d'abaissement de pantographes a deux bandes noires horizontales sur fond blanc (fig. 218) ;
- du signal d'exécution d'abaissement de pantographes a une bande noire horizontale sur fond blanc (fig. 218bis).

La face arrière de ces signaux est blanche.

Signal avertisseur

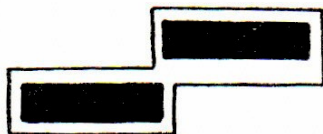


Fig. 218.

Signal d'exécution



Fig. 218bis.

ART. 439. — Représentation conventionnelle.

Les signaux d'abaissement de pantographes sont représentés comme indiqué à la fig. 219. Seuls les signaux permanents figurent aux plans schématiques de signalisation.

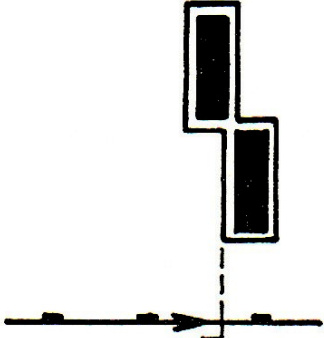
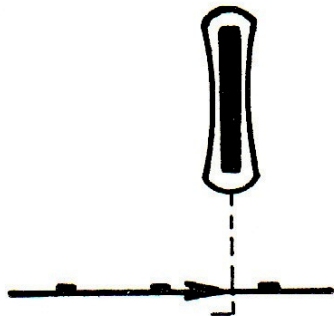
Représentation conventionnelle	Signification
	Signal avertisseur.
	Signal d'exécution.

Fig. 219.

ART. 440. — Emplacement.

Le signal avertisseur précède de 500 mètres environ le signal d'exécution qui se trouve lui-même à 30 mètres du point à protéger.

Les signaux sont placés à environ 3 mètres au-dessus du rail sur les poteaux de la ligne de contact ou, en leur absence, sur des supports indépendants, à gauche de la voie dans le sens de circulation pour les trains circulant à voie normale et à droite pour les trains circulant à contre-voie.

En cas de circulation à voie unique sur un tronçon nécessitant l'abaissement de pantographes, deux jeux complets de signaux sont utilisés, un pour chaque sens de circulation.

Ces signaux ne sont pas pourvus d'un dispositif d'éclairage particulier.

L. — SIGNAL DE RELEVEMENT DE PANTOGRAPHES.

ART. 441. — Rôle et signification.

Le signal de relèvement de pantographes indique aux machinistes d'automotrices ou de locomotives électriques l'endroit où la ligne de contact est remise en état de service, c'est-à-dire l'endroit à partir duquel les pantographes peuvent être relevés.

ART. 442. — Forme.

Le signal est un panneau dont la forme est représentée ci-après (fig. 220).

Sa face avant a une bande verticale noire sur fond blanc; sa face arrière est blanche.



Fig. 220.

ART. 443. — Représentation conventionnelle.

Le signal de relèvement de pantographes est représenté comme indiqué à la fig. 221. Seul le signal permanent figure aux plans schématiques de signalisation.

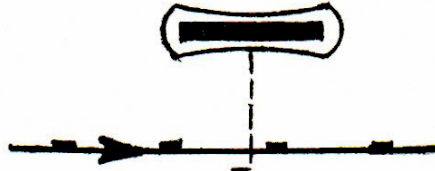


Fig. 221.

ART. 444. — Emplacement.

Le signal de relèvement de pantographes est placé à l'extrémité de la partie de la ligne de contact à parcourir avec tous les pantographes abaissés.

Le signal est placé dans les mêmes conditions que celles prévues pour les signaux d'abaissement de pantographes (art. 440).

M. — SIGNAL DE COMMUTATION DE TENSION.

ART. 445. — Rôle et signification.

Le signal de commutation de tension indique aux machinistes des automotrices et locomotives électriques l'endroit à partir duquel ils doivent procéder aux manœuvres de commutation prescrites par le règlement. Ce signal se trouve toujours dans une zone où les pantographes doivent être abaissés.

ART. 446. — Forme.

Le signal (fig. 222) est constitué par deux panneaux carrés posés sur la pointe et joints par l'extrémité de leur diagonale verticale.

La face avant des panneaux est bleue avec bord blanc et chacun porte en blanc l'indication d'une tension.

Le chiffre supérieur est barré d'un trait blanc et indique la tension d'amont.

Le chiffre inférieur indique la tension d'aval.

La face arrière est grise.

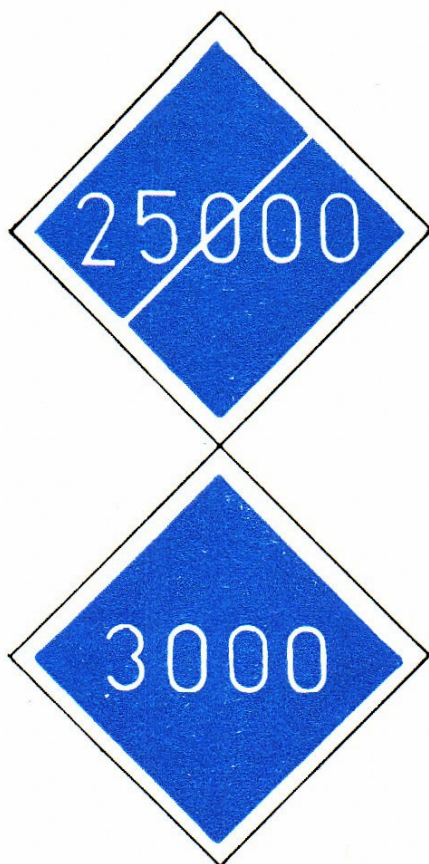


Fig. 222.

ART. 447. — Emplacement.

Ce signal est placé à l'origine de la zone de commutation, à gauche de la voie pour les trains circulant à voie normale et à droite pour les trains circulant à contre-voie; son centre se trouve à une hauteur d'environ 3 mètres au-dessus du rail.

Il est équipé d'un dispositif d'éclairage particulier.

ART. 448. — **Représentation conventionnelle.**

Le signal de commutation de tension est représenté aux plans schématiques de signalisation comme indiqué à la fig. 223.

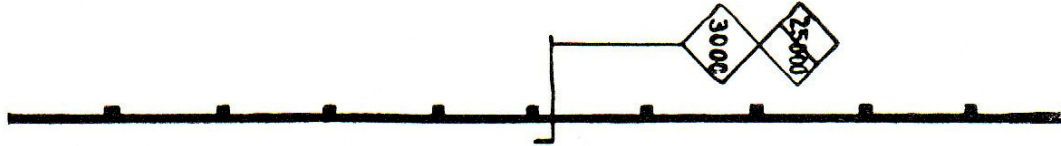


Fig. 223.

O. — REPERE D'IDENTIFICATION DE SECTIONNEMENT A LAME D'AIR POUR LIGNES CATE-NAIRES.

ART. 449. — Rôle et signification.

Certains sectionneurs à lame d'air sont identifiés dans la voie pour attirer l'attention sur le danger qui existe lorsqu'une locomotive ou automotrice électrique s'y trouve arrêtée.

Le repère défend aux conducteurs de relever les pantographes en cet endroit.

Aux locomotives et automotrices en marche, ce repère impose, dans la mesure du possible, d'interrompre le chauffage et le courant de traction.

ART. 450. — Forme.

Le repère se présente comme indiqué à la figure 224. Il comporte trois traits blancs horizontaux sur fond noir tracés à hauteur d'homme au dessus du niveau du rail sur les faces d'un poteau support de caténaire, sauf sur la face opposée aux voies.

Sur les poteaux en treillis, un panneau portant les mêmes traits recouvre les trois faces susdites du poteau.



Fig. 224.

ART. 451. — Emplacement.

Le repère est réalisé sur trois poteaux consécutifs : le poteau se trouvant dans l'axe du sectionnement et les deux poteaux placés immédiatement en amont et en aval.

ART. 452. — Représentation conventionnelle.

Tous les sectionneurs à lame d'air, même ceux qui ne sont pas repérés dans la voie et tous les isolateurs de section sont indiqués au P.S.S. comme ci-dessous (celles de ces

installations qui se trouvent en pleine voie doivent être indiquées aux P.S.S. avec leur cumulée).



Représentation conventionnelle.	Signification
	Sectionneur à lame d'air
	Isolateur de section

Fig. 225.

P₁ = SIGNAL DE COUPURE DE COURANT.

ART. 453. — Rôle et signification.

Le signal de coupure de courant s'adresse aux conducteurs des rames et locomotives électriques.

Il indique l'origine d'une zone qui ne peut être parcourue en prélevant du courant à la ligne caténaire.

ART. 454. — Forme.

Le signal de coupure de courant a la forme d'un carré posé sur la pointe (fig. 226). Il porte à l'avant un « U » brisé noir sur fond blanc, la face arrière est blanche.

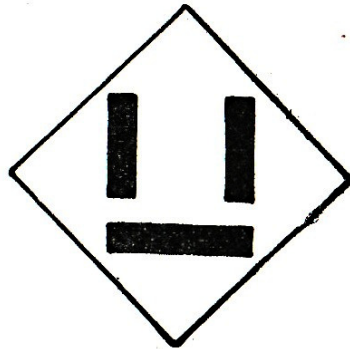


Fig. 226.

Le signal n'est pas éclairé la nuit. La face avant est recouverte d'une matière réfléchissante.

ART. 455. — Représentation conventionnelle.

La figure ci-dessous, donne la représentation conventionnelle du signal de coupure de courant (fig. 227) ; elle doit figurer sur les plans schématiques de signalisation.

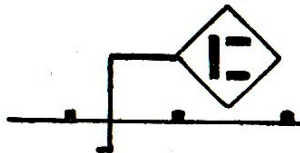


Fig. 227.

ART. 456. — Emplacement.

Le signal est placé à gauche de la voie, à 100 mètres du point où la coupure de courant doit être effective. Il n'est pas précédé d'un signal d'avertissement.

R. — SIGNAL DE RETABLISSEMENT DU COURANT.

ART. 457. — Rôle et signification.

Le signal de rétablissement du courant indique aux conducteurs des rames et locomotives électriques l'endroit à partir duquel ils peuvent à nouveau prélever du courant à la ligne caténaire.

ART. 458. — Forme.

Le signal de rétablissement du courant a la forme d'un carré posé sur la pointe (fig. 228) ; il porte à l'avant un « U » normal noir sur fond blanc ; la face arrière est blanche.

Le panneau n'est pas éclairé la nuit.

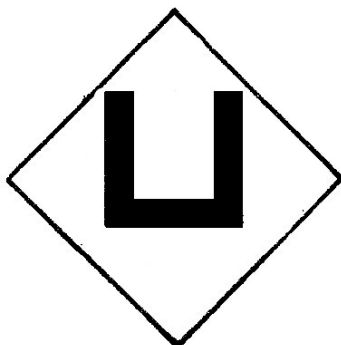


Fig. 228.

ART. 459. — Représentation conventionnelle.

Le signal de rétablissement du courant est représenté sur les plans schématiques de signalisation comme indiqué à la fig. 229.

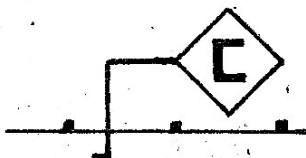


Fig. 229.

ART. 460. — Emplacement.

Le signal est placé à gauche de la voie à 200 mètres au delà du point où la coupure du courant n'est plus nécessaire.

Mars 1957.

S. — SIGNAL « H » (REPERE D'EXTREMITE DE QUAI).

ART. 461. — Rôle et signification.

Le signal « H » s'adresse au personnel de conduite et est destiné à faciliter la mise à quai des trains de voyageurs.

Ce signal permet de situer exactement l'extrémité du quai.

ART. 462. — Description.

Le signal « H » est constitué d'un panneau rectangulaire placé sur un poteau et portant, en noir sur fond blanc, la lettre « H » (fig. 230).

Le panneau est placé à 3 m environ au-dessus du niveau du rail; toutefois le centre du panneau doit se trouver à environ 2,50 m au dessus du niveau du quai.

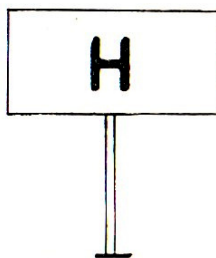


Fig. 230.

ART. 463. — Représentation conventionnelle.

Ce signal n'a pas de représentation conventionnelle et ne doit figurer sur aucun plan de signalisation.

ART. 464. — Utilisation et emplacement.

Le signal « H » est utilisé dans les cas où la Direction M.A. le juge nécessaire. Il est implanté à l'extrémité du quai à délimiter, à 2,80 m du rail extérieur. Il est éclairé la nuit par les sources d'éclairage général du quai ou par une source de même nature (électricité ou pétrole).