



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL
DE LA
SIGNALISATION
(R. G. S.)

Fascicule I — SIGNAUX

Titre II — SIGNAUX MOBILES

1968

TABLEAU DES SUPPLÉMENTS PUBLIÉS

N° du supplément	N° de l'avis et date	N°s des pages modifiées	N°s des art. modifiés	Observations	Visa
1	2 E.S. du 17/8/1971	3 5-6 7 à 10 13-14 23-24 Annexe I	Tableau Sommaire 104-105-107 117 131	} Pages remplacées	

R. G. S.

FASCICULE I

SIGNAUX

TITRE II — SIGNAUX MOBILES

SOMMAIRE

CHAPITRE I

Signaux mobiles de la voie

	Pages
A. Définition (art. 101)	7
B. Classification (art. 102)	7
C. Signaux mobiles optiques	
I. Signal mobile d'arrêt	
Signification et cas d'utilisation (art. 103)	7
Moyens utilisés (art. 104)	7
Présentation (art. 105)	8
Absence de signal mobile d'arrêt (art. 106)	8
Passage après arrêt imposé par signal mobile (art. 107)	8
II. Signal mobile de passage à vitesse réduite	
Signification et cas d'utilisation (art. 108)	9
Moyens utilisés (art. 109)	10
Présentation (art. 110)	10
Reprise de la vitesse autorisée (art. 111)	11
III. Signal mobile de passage à vitesse normale	
Signification (art. 112)	12
Moyens utilisés (art. 113)	12
Présentation (art. 114)	12
IV. Représentation conventionnelle des signaux mobiles optiques (art. 115)	12

	Pages
V. Dispositif utilisé pour le placement des signaux mobiles d'arrêt (art. 116)	13
VI. Signaux de repérage	
Balise avec double chevron (art. 117)	13
Repère « traversée » (art. 118)	14
D. Signaux mobiles acoustiques	
I. Pétard (art. 119)	15
Signification de la détonation d'un pétard (art. 120) . .	15
Représentation conventionnelle (art. 121)	15
Utilisation (art. 122)	15
II. Coups de cornet (art. 123)	16
E. Couverture des points dangereux (art. 124)	17
F. Couverture d'un obstacle (point dangereux imprévu) (art. 125)	17
Exemples d'application (art. 126)	18
G. Restriction de vitesse imposée accidentellement en un endroit déterminé de la voie (art. 127 à 131bis)	20

CHAPITRE II

Signaux mobiles des véhicules

A. Définition (art. 132)	25
B. Classification (art. 133)	25
C. Signaux mobiles optiques	
Signaux portés en dehors des tunnels le jour par temps clair ou la nuit (art. 134)	25
Signaux portés dans les tunnels (art. 135)	26
Signaux portés par temps de brouillard (art. 136)	27
D. Signaux mobiles acoustiques (art. 137)	27

Annexes :

- I. — S 381.
- II. — S 382.

CHAPITRE I

SIGNAUX MOBILES DE LA VOIE

A. — DEFINITION.

ART. 101. — Les signaux mobiles de la voie sont ceux qui peuvent être employés à chaque instant et en un point quelconque de la voie.

B. — CLASSIFICATION.

ART. 102. — Les signaux mobiles de la voie comprennent :

a) **Les signaux optiques** subdivisés en signaux :

- d'arrêt;
- de passage à vitesse réduite;
- de passage à vitesse normale.

b) **Les signaux acoustiques** subdivisés en signaux :

- d'approche;
- d'alarme ou d'arrêt d'urgence.

C. — SIGNAUX MOBILES OPTIQUES. (*)

1. Signal mobile d'arrêt.

ART. 103. — **Signification et cas d'utilisation.**

Le signal mobile d'arrêt prescrit l'arrêt. Il est utilisé dans les cas prévus par les divers règlements.

ART. 104. — **Moyens utilisés.**

Le jour — drapeau rouge

- plaque rectangulaire dont les 2 faces sont rouges avec bords blancs.

La nuit, feu rouge.

En tous temps, la lueur et/ou la fumée grise de la torche à flamme rouge.

(*) de jour en temps de brouillard, il est fait usage à la fois des signaux de jour et des signaux de nuit;
dans les tunnels, il est fait usage des signaux de nuit.

ART. 105. — **Présentation.**

En principe, le signal mobile d'arrêt est présenté dans la voie parcourue à l'approche du train; il est implanté à cet endroit lorsque l'agent ne peut rester sur place.

Le drapeau et le feu rouges, qui doivent toujours être agités, peuvent en cas d'urgence être présentés d'un poste de signalisation.

La torche à flamme rouge, qui émet une lueur rouge intense et de la fumée grise durant six à huit minutes, est placée dans la voie contre le rail ou tenue en main.

Lorsque le signal mobile optique d'arrêt est utilisé comme **signal d'arrêt de block permanent**, il est fait usage, le jour, de la plaque rectangulaire rouge, la nuit, d'un feu rouge suspendu, à une hauteur de 2 mètres, à un panneau en béton, implanté à côté de la voie dans les mêmes conditions qu'un signal fixe.

Dans certaines gares de lignes à simple voie, le signal mobile de block peut être placé soit à l'extrémité du quai d'embarquement, soit à proximité de l'aiguillage de dédoublement suivant les nécessités de l'exploitation.

ART. 106. — **Absence de signal mobile d'arrêt.**

En l'absence des signaux mobiles, l'arrêt peut être prescrit en agitant vivement :

- le jour, un objet quelconque (sauf jaune ou vert);
- la nuit, un feu quelconque (sauf jaune ou vert).

ART. 107. — **Passage après arrêt imposé par signal mobile.**

Tout agent devant accorder une autorisation de passage ne peut le faire qu'après s'être assuré que toutes les conditions de sécurité sont remplies (voie libre, itinéraire tracé et immobilisé, déblocage reçu, slot reçu, etc...) et en procédant, suivant le cas, comme indiqué ci-après :

a) Le mouvement arrêté à l'aide d'un des signaux mobiles autre que la torche à flamme rouge (art. 104) ou au moyen d'un objet quelconque (art. 106) ne peut être poursuivi que sur présentation d'un signal mobile de passage.

Il est toutefois fait exception à cette règle lorsque le signal mobile d'arrêt :

- couvre l'entrée des voies d'un atelier;
- protège l'accès d'une plaque tournante;
- couvre des véhicules auxquels ou dans lesquels on travaille;
- protège des véhicules déraillés;
- est placé en tête d'une voie d'un faisceau dont la sortie est commandée par un signal fixe unique;

- couvre un obstacle, lorsque cette couverture est assurée par un conducteur;
- couvre un P.N. situé sur une voie temporairement hors service ou sur un tronçon de voie sur lequel un train effectue des opérations entre deux gares.

En ces circonstances, le simple retrait du signal mobile d'arrêt constitue autorisation de passage.

En dehors des cas précités, lorsque l'agent qui doit accorder l'autorisation de passage ne dispose pas d'un signal mobile de passage, la remise en marche ne pourra avoir lieu qu'après indication à la feuille de travail du conducteur de la mention :

« Train n° arrêté; peut poursuivre sa route », suivie de la signature de cet agent.

b) Si le signal mobile d'arrêt protège l'accès à la contrevoie, l'autorisation de passage est subordonnée au déplacement hors de la voie du signal mobile d'arrêt et à la remise au conducteur d'un ordre de franchissement.

c) Un mouvement arrêté par la lueur ou la fumée de la torche à flamme rouge est, en l'absence d'indication complémentaire, poursuivi en marche à vue pendant toute la durée d'allumage de la torche.

Quand la flamme et la fumée ont disparu ou ne sont plus visibles, le conducteur franchit encore la distance d'un ~~kilomètre~~ ^{150 m} dans les mêmes conditions.

II. Signal mobile de passage à vitesse réduite.

ART. 108. — Signification et cas d'utilisation.

Le signal mobile de passage à vitesse réduite est utilisé soit pour donner un ordre de ralentissement, soit pour autoriser un mouvement.

Il autorise le passage avec limitation de la vitesse à 20 km/h sauf pour les mouvements de manœuvre pour lesquels les prescriptions du R.G.E., fasc. 121.1 sont d'application.

Il impose en plus la marche à vue dans certains cas prévus au règlement, notamment lorsqu'il est employé :

- inopinément en un point quelconque et ne concerne pas les travaux prévus au R.G.S. fasc. V, tit. I, chap. III;
- à partir d'un poste de signalisation pour autoriser une manœuvre;
- à un endroit prévu mentionné par l'I.L. pour la réception sur voie occupée autorisée à la faveur d'un signal fixe d'arrêt ne donnant pas d'indication de manœuvre.

ART. 109. — Moyens utilisés.

En général, il est fait usage :

- du drapeau jaune, le jour,
- du feu jaune, la nuit.

Toutefois, pour signaler une zone de circulation à vitesse réduite (50 m maximum) qui concerne des travaux aux aiguillages ou à la voie (R.G.S., fasc. V, titre I, chapitre III), on présente simultanément :

- les drapeaux jaune et vert, le jour,
- les feux jaune et vert, la nuit.

ART. 110. — Présentation.

a) Signalisation d'une zone de circulation à vitesse réduite.

Par rapport au sens de circulation, le signal mobile est normalement présenté ou implanté à gauche de la voie; cependant sur les lignes où l'on circule à droite il est normalement présenté ou implanté à droite.

Aux trains circulant à contre-voie, il est présenté selon les circonstances, à gauche ou à droite de la voie parcourue.

Il est placé :

- à l'origine de la zone lorsque la vitesse à l'endroit considéré ne dépasse pas 40 km/h;
- à 1 000 m en amont de l'origine de la zone si la vitesse à l'endroit considéré est supérieure à 40 km/h sans dépasser 120 km/h;
- à 1 200 m en amont de l'origine de la zone si la vitesse à l'endroit considéré est supérieure à 120 km/h;
- à l'origine de la zone des travaux aux aiguillages ou aux voies (R.G.S., fasc. V, titre I, chap. III).

b) Mouvements autorisés d'un poste de signalisation.

Le signal mobile jaune est présenté du poste de signalisation pour autoriser :

- une manœuvre non signalisée par signaux fixes, Il est alors abaissé et relevé lentement jusqu'au moment où le signaleur a acquis la certitude d'être compris soit par l'agent E commandant la manœuvre, soit par le conducteur quand celui-ci conduit une locomotive seule circulant en gare sans accompagnement d'un agent E;
- le garage direct d'un véhicule léger depuis un signal fixe enclenché par pédale. Dans ce cas, le signal présenté n'est pas agité.

c) **Autres cas d'utilisation.**

Le signal mobile jaune est présenté selon les modalités précisées par les consignes et les instructions locales.

ART. 111. — Reprise de la vitesse autorisée.

Quand le signal mobile impose le ralentissement, le conducteur reprend la vitesse autorisée lorsque son train :

- a) circulant à voie normale ou à contre-voie, a parcouru la zone de circulation à vitesse réduite;
- b) circulant accidentellement à contre-voie (R.G.E., fasc. 123.23, titre II) est passé de la contre-voie à la voie normale.

Dans le 1^{er} cas la zone est annoncée à l'aide d'un signal mobile jaune ou des signaux mobiles jaune et vert.

Quand la zone est annoncée *par signal mobile jaune* la reprise de vitesse a lieu :

- après avoir parcouru la zone de circulation à vitesse réduite indiquée ou connue;
- après avoir dépassé un signal mobile vert;
- en l'absence d'indication précise, après avoir parcouru un kilomètre à *partir de l'origine* de la zone (qui se situe au droit du signal mobile si la vitesse à cet endroit ne dépasse pas 40 km/h, à 1 000 m en aval si la vitesse est supérieure à 40 km/h sans dépasser 120 km/h, à 1 200 m en aval si la vitesse est supérieure à 120 km/h.).

Quand la zone est annoncée *par signaux mobiles jaune et vert* la reprise a lieu soit après dépassement du chantier, soit après avoir parcouru 50 m au delà du signal.

Dans le 2^{me} cas le passage de la contre-voie à la voie normale est annoncé par signal mobile jaune.

La reprise de la vitesse a lieu :

1° *En absence d'A.C.A. (Avis de Circulation Anormale) :*

- après avoir atteint l'endroit où les trains s'arrêtent normalement, quand la liaison par laquelle s'effectue le mouvement précité se situe à l'entrée de la gare;
- après dépassement de l'endroit où tous les éléments réalisant le parcours se retrouvent à voie normale, quand la liaison par laquelle s'effectue le mouvement précité se situe à la sortie de la gare.

2° *En présence d'A.C.A.,* elle a toujours lieu après dépassement du signal triangulaire de relèvement de vitesse.

III. Signal mobile de passage à vitesse normale.

ART. 112. — Signification.

Le signal mobile de passage à vitesse normale autorise le passage sans restriction.

ART. 113. — Moyens utilisés.

Le drapeau vert, le jour.

Le feu vert, la nuit.

ART. 114. — Présentation.

Le signal mobile de passage à vitesse normale se présente ou s'implante le long de la voie comme indiqué pour le signal mobile de passage à vitesse réduite (art. 110 - a).

Il est présenté d'un poste de signalisation pour autoriser un véhicule léger à franchir, sans restriction, un signal fixe enclenché par pédale.

Il s'utilise également dans le cas du **signal mobile de block permanent** (art. 105) en remplacement du signal d'arrêt; en cette circonstance l'utilisation de lanternes à plusieurs couleurs est interdite et les signaux de passage susceptibles de remplacer le signal d'arrêt doivent être gardés en lieu sûr.

IV. Représentation conventionnelle des signaux mobiles optiques.

ART. 115. — Les signaux mobiles optiques sont représentés comme suit (fig. 1).

Le cercle précise l'emplacement du signal. Il est complété par un trait a perpendiculaire à la voie; ce trait se termine lui-même par un petit crochet b qui indique la direction d'où le signal doit être observé.



Fig. 1

Le signal mobile de block permanent concernant l'entrée d'une section de block porte en outre un rectangle hachuré; celui qui ne concerne que la fin d'une section de block est appuyé par un point.

La figure 2 donne des exemples de représentations.

Emplacement du signal mobile	Représentation conventionnelle			
	Signal mobile rouge de couverture	Signal mobile rouge de block ou fin de section	Signal mobile jaune	Signal mobile vert
Dans la voie				
A gauche de la voie				
A droite de la voie				

Fig. 2

V. Dispositif utilisé pour le placement des signaux mobiles d'arrêt.

ART. 116. — Lorsque le signal mobile d'arrêt doit être fréquemment implanté en un endroit déterminé, il est fait usage d'un dispositif installé à demeure.

VI. Signaux de repérage.

ART. 117. — **Balise avec double chevron.**

Tout signal mobile, permanent ou prévu par A.C.A., situé à l'origine d'une section de block, doit être précédé à la distance d'avertisse-

ment imposée pour les signaux fixes et dans les conditions d'orientation prévues au R.G.S., fasc. I, titre III, par une balise portant face avant, en noir sur fond blanc, deux chevrons opposés par la pointe (fig. 3).



Fig. 3

Cette balise n'est pas utilisée dans le cas où le signal mobile de block autorise le départ d'une gare de ligne à simple voie pouvant jouer le rôle de gare de croisement et dont l'entrée est protégée par des signaux fixes.

La représentation conventionnelle sur les plans de signalisation se fait comme indiqué à la fig. 4.



Fig. 4

ART. 118. — Repère « traversée ».

Les traversées de voies dans certaines gares à voyageurs peuvent être indiquées par un repère « traversée ». Ce repère est placé au milieu de la voie. Il est de forme circulaire et porte, sur sa face avant, l'image d'une lanterne de heurtoir en blanc sur fond bleu avec liseré blanc (fig. 5).



Fig. 5

La face avant est pourvue d'un revêtement réfléchissant la lumière; la face arrière est grise.

Ce signal ne doit, en aucun cas, être équipé d'un dispositif d'éclairage particulier.

Le train doit s'arrêter devant ce repère.

Le simple enlèvement du repère « traversée » après l'arrêt du train replace le conducteur dans les conditions normales de circulation.

Le placement du repère ne dispense pas le personnel des gares de surveiller la circulation des voyageurs et d'interdire toute traversée dès l'approche du train et ce jusqu'à arrêt de ce dernier.

L'utilisation du repère précité est subordonnée à l'accord de la Direction M.A.

D. — SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES.

I. Pétard.

ART. 119. — Le pétard se place sur le rail et détone quand il est écrasé.

Les pétards doivent être maniés sans brusquerie, conservés en un endroit sec isolé de matières corrosives et employés suivant l'ordre de fabrication.

Un pétard est mis hors d'usage lorsqu'il présente des traces apparentes de détérioration.

La vérification du bon état des pétards est effectuée par la Direction M.A.

Pour tout raté constaté par le service E., V. ou E.S., il y a lieu d'envoyer à la Direction M.A. :

- a) le pétard défectueux ou ses débris;
- b) un rapport aussi détaillé que possible indiquant notamment :
 - la date de fabrication,
 - la date du raté.

ART. 120. — **Signification de la détonation du pétard.**

La détonation d'un ou de plusieurs pétards impose l'arrêt d'urgence. Le conducteur observe la voie et s'il n'a pas aperçu ou n'aperçoit pas d'obstacle ni de signal mobile lui prescrivant l'arrêt ou le ralentissement, repart en marche à vue et ne reprend la vitesse normale qu'après avoir parcouru un kilomètre à moins que, pendant ce trajet, un signal mobile vert ne lui soit présenté.

ART. 121. — **Représentation conventionnelle du pétard.**

Le pétard se représente comme suit :



Fig. 6

ART. 122. — **Utilisation.**

a) **Pour appuyer le signal mobile rouge implanté.**

Tout signal mobile rouge implanté, dans les gares en voie principale directe ou en pleine voie, doit être appuyé de :

- trois pétards distants de 10 m, le plus proche étant situé à 200 m en amont du signal s'il est placé inopinément;
- un pétard à sa hauteur lorsque son emplacement est connu du conducteur.

Les règlements généraux prévoient pour d'autres cas d'utilisation, les conditions de placement du signal mobile rouge et du pétard.

b) **Pour prescrire l'arrêt lorsque l'agent, qui ne peut rester sur place, ne dispose pas d'un signal mobile rouge.**

A défaut de signal mobile rouge, devant être implanté en voie principale directe en un endroit imprévu, on utilise 3 pétards distants de 10 m, le plus proche étant situé à 200 m en amont de l'endroit où devrait se situer le signal mobile rouge.

c) **Pour appuyer le signal mobile jaune implanté.**

Tout signal mobile jaune implanté en voie principale directe doit être appuyé de 3 pétards distants de 10 m, le plus proche étant placé à 200 m en amont du signal lorsqu'il commande un ralentissement dont les conducteurs n'ont pas eu connaissance (fig. 7).

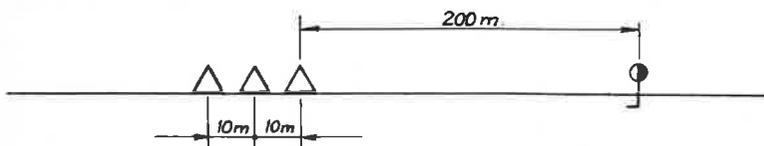


Fig. 7

II. Coups de cornet.

ART. 123. — Les agents de la voie et de la signalisation utilisent le cornet comme l'indique le tableau ci-après.

N° d'ordre	Indications à donner	Signaux mobiles à utiliser	Observations
1	APPROCHE D'UN TRAIN	Un coup allongé du cornet, éventuellement répété	Ces signaux sont donnés d'un poste de signalisation quand l'I.L. le prescrit.
2	ALARME ARRET D'URGENCE	Plusieurs coups brefs et vivement répétés du cornet.	Ce signal est éventuellement répété d'agent à agent jusqu'au moment où il est perçu par le conducteur.

E. — COUVERTURE DES POINTS DANGEREUX.

ART. 124. — Tout point dangereux **non couvert** par signal fixe et vers lequel un mouvement est susceptible de se diriger, doit être protégé à au moins 200 m par un signal mobile d'arrêt (fig. 8).

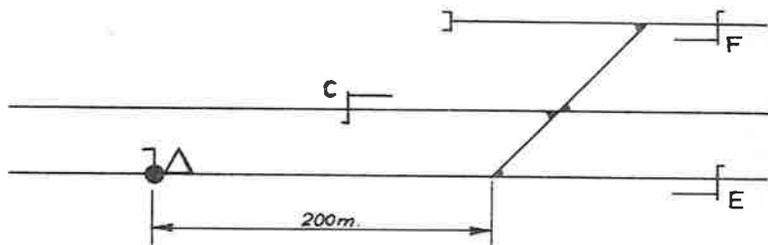


Fig. 8

La distance de 200 m prévue ci-dessus peut être diminuée quand le signal mobile s'adresse à un train qui s'arrête normalement devant le point dangereux. Elle est augmentée ou diminuée quand la couverture à 200 m entrave d'autres mouvements, et dans certains cas prévus par le règlement.

F. — COUVERTURE D'UN OBSTACLE (point dangereux imprévu).

ART. 125. — Tout agent qui constate ou auquel on signale un obstacle (menace d'éboulement ou banc de neige par exemple), doit prendre immédiatement les mesures voulues pour en réaliser la couverture.

Celle-ci s'effectue à l'aide d'un signal mobile d'arrêt, agité à l'approche de tout train et présenté à :

- 1 000 m de l'obstacle (*) si la vitesse à l'endroit considéré est égale ou inférieure à 120 km/h;
- 1 200 m de l'obstacle (*) si la vitesse, à l'endroit considéré, est supérieure à 120 km/h.

Tout agent disposant d'une torche à flamme rouge doit l'utiliser entre le moment de la constatation de l'obstacle et celui où la couverture est assurée.

(*) Si l'obstacle nécessite la couverture sur plusieurs voies d'une bifurcation, l'agent fait immédiatement usage du téléphone d'un signal pour informer le poste de signalisation; il se conforme ensuite aux instructions du signaleur.

Si l'agent n'a pas eu l'occasion en cours de route, et sans s'écarter de la voie, d'informer un poste de signalisation, il le fait aussitôt la couverture de l'obstacle réalisée.

Tout signaleur qui constate un obstacle, une présomption d'obstacle (par exemple en percevant la lueur d'une torche à flamme rouge) ou qui en est avisé, intervient immédiatement pour en assurer ou faire assurer la couverture par signaux fixes.

Si la couverture doit être effectuée par le personnel d'un train, celui-ci applique les dispositions prévues par le R.G.E., fasc. 123.32 et utilise notamment le câble de court-circuitage en vue d'assurer la fermeture du signal.

ART. 126. — Exemples d'application.

a) Lignes à double voie.

1° Obstruction d'une voie.

Suivant qu'à l'endroit considéré, des circulations peuvent être commandées ou non par signaux fixes de contrevoie (*), la couverture de l'obstacle doit se réaliser comme indiqué aux figures 9 ou 10.

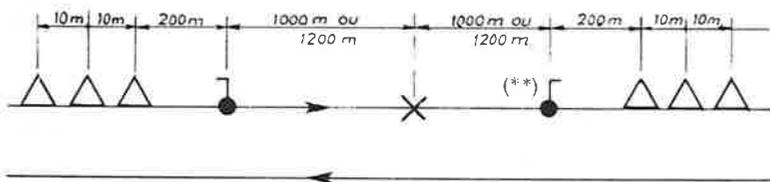


Fig. 9

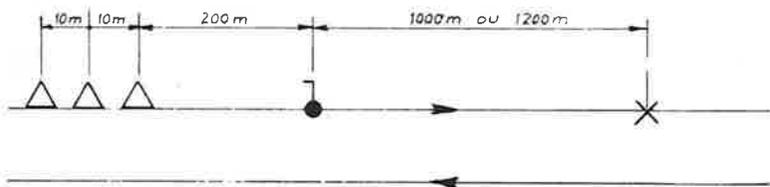


Fig. 10

(*) Sur les lignes signalisées pour la contrevoie, la couverture doit d'abord être réalisée pour le sens normal de circulation.

(**) Signal mobile rouge placé si disponible.

2° Obstruction des deux voies.

Il est procédé comme dit au 1° pour chacune des voies, l'obstacle devant d'abord être couvert du côté d'où est attendu le premier train (fig. 11 et 12).

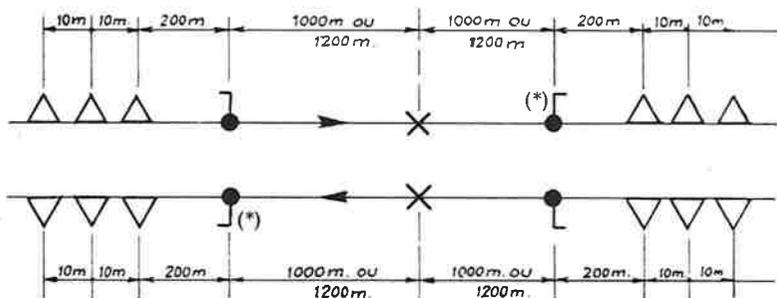


Fig. 11

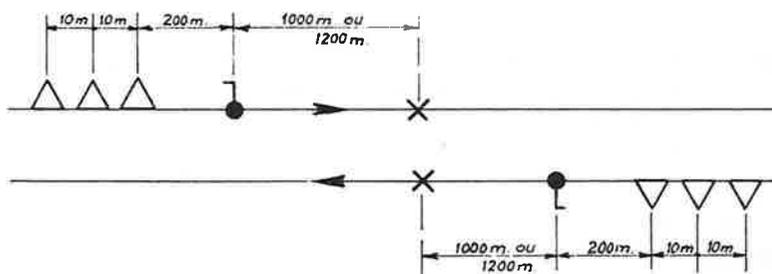


Fig. 12

3° Obstacle constitué par des véhicules échappés (fig. 13)

L'obstacle doit être couvert de chaque côté en commençant par celui de l'arrivée normale des trains.

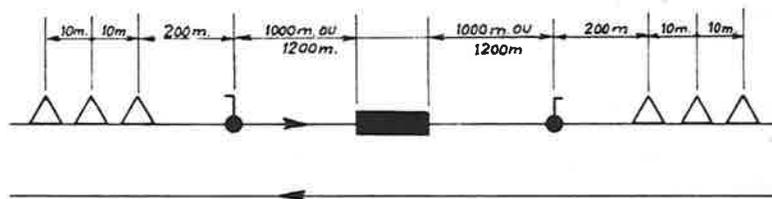


Fig. 13

(*) Signal mobile rouge placé si disponible.

b) Lignes à simple voie.

L'obstacle doit être couvert de chaque côté en commençant par celui d'où est attendu le premier train (fig. 14).

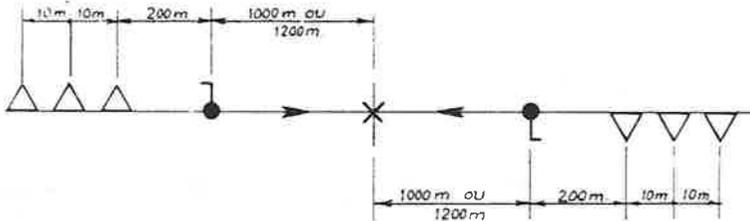


Fig. 14

G. — RESTRICTION DE VITESSE IMPOSEE ACCIDENTELLEMENT EN UN ENDROIT DETERMINE DE LA VOIE (par suite de la constatation d'un choc, du mauvais état de la voie, de la formation d'un banc de neige, etc.).

ART. 127. — Obligation de l'agent qui a connaissance du fait motivant la réduction de vitesse.

L'endroit où se situe le fait anormal étant repéré aussi exactement que possible :

a) le conducteur d'un train en avertisse :

- en gare, le chef de gare;
- en pleine voie, le signaleur du poste de block avec lequel il peut être mis le plus rapidement en relation en s'arrêtant au poste, à un P.N. ou à un signal équipé d'un appareil téléphonique;
- sur un tronçon avec circuit téléphonique d'alarme, le dispatcher.

b) un agent, autre que le conducteur d'un train, disposant de signaux mobiles, doit :

- se tenir au point origine du ralentissement lorsque la vitesse autorisée en amont ne dépasse pas 40 km/h;

- se rendre à 1 000 m de ce point si la vitesse autorisée en amont est supérieure à 40 km/h, sans dépasser 120 km/h (*);
- se rendre à 1 200 m de ce point si la vitesse autorisée en amont est supérieure à 120 km/h (*).

Il y présente (**) le signal mobile jaune jusqu'à ce que le premier conducteur, nanti d'un ordre de réduction de vitesse E.S. 381 (annexe I) le décharge de la présentation du signal mobile en lui faisant viser ce document au verso. Avant de quitter les lieux, l'agent y implante le signal mobile jaune.

Toutefois il fait usage du signal mobile rouge pour arrêter le premier train se dirigeant vers l'endroit où une réduction de vitesse est motivée, même si ce train arrive avant que l'agent ait atteint le point où il doit se rendre.

Il donne au conducteur du train arrêté les indications nécessaires (fait anormal et emplacement) en vue de lui permettre de faire l'information prévue au a) et l'invite à préciser que le signal mobile jaune est présenté.

Si le train est arrêté au-delà de l'endroit où doit se réaliser la circulation à vitesse réduite, le conducteur ne peut reprendre sa marche qu'après un arrêt de 5 minutes.

Néanmoins si, au cours de son trajet, l'agent rencontre un poste de block ou un P.N. gardé, il en avise ou fait aviser le signaleur intéressé. Dans ce dernier cas, lorsque l'agent aura atteint le point où il doit se rendre, le premier train ne devra pas être arrêté.

c) un agent, autre que le conducteur d'un train, ne disposant pas de signaux mobiles, doit prévenir le plus tôt possible, par tout moyen, le poste commandant les signaux donnant accès à cet endroit.

Pendant son trajet, l'agent s'efforce d'arrêter tout train rencontré; il intervient auprès du conducteur comme l'agent disposant de signaux mobiles.

ART. 128. — Obligations des signaleurs.

Le signaleur informé d'un fait anormal mentionne la communication au E.S. 478 intéressé et la retransmet éventuellement au(x) poste(s) de block dont les signaux donnent accès à l'endroit signalé.

(*) Sur les lignes à simple voie, il va à la rencontre du premier train attendu; sur les lignes à double voie, il va à la rencontre des trains circulant dans le sens normal.

(**) Si l'agent devait exceptionnellement s'absenter, il appliquerait les dispositions reprises à l'article 122 c.

Il informe le chef de gare (poste en gare) ou le chef de gare désigné à l'I.L. (poste en pleine voie) à l'aide d'un télégramme consigné au E. 934.

Le signaleur d'un poste en gare se conforme aux ordres du chef de gare; le signaleur d'un poste en pleine voie, ou considéré comme tel, délivre au conducteur de **tout train** se dirigeant vers l'endroit signalé un ordre de réduction de vitesse E.S. 381.

L'ordre est complété au recto par :

- l'indication 20 km/h ou vitesse inférieure si elle est demandée;
- les cumulées entre lesquelles la vitesse indiquée ne peut être dépassée;
- le motif du ralentissement;
- le n° du train;
- la date et l'heure;
- la signature de l'agent qui délivre l'ordre et celle du conducteur.

Dans le cas où un signal mobile jaune est présenté, l'ordre délivré au premier train doit, en outre, être complété en vue de décharger de sa mission l'agent présentant le signal mobile de ralentissement.

Le signaleur continue la délivrance des E.S. 381 jusqu'à ce qu'une gare l'en ait déchargé par communication enregistrée au E. 934.

ART. 129. — Obligations des chefs de gare.

Toute information doit aboutir au chef de gare se situant à l'amont de l'endroit où doit s'effectuer le ralentissement.

Ce chef de gare avertit le service de la Voie (Ctm, Chsc ou I.T.).

Sur les lignes dispatchisées, il avertit le dispatcher et détermine avec celui-ci les gares qui délivreront les E.S. 381.

Sur les lignes non dispatchisées, il remet lui-même les E.S. 381 et prend éventuellement contact avec toute gare mieux à même d'intervenir (train direct, clôture de service, etc.).

Dès qu'il a la certitude que chaque train se dirigeant vers l'endroit intéressé sera pourvu d'un E.S. 381, il décharge de sa mission le signaleur du poste de pleine voie, ou considéré comme tel, qui serait éventuellement intervenu.

Les gares délivreront les E.S. 381 :

- jusqu'à suppression du ralentissement signalé par le fonctionnaire technique de la Voie (art. 130);
- jusqu'au moment fixé par le dispatching (art. 131)

Le chef de gare qui reçoit du fonctionnaire technique de la Voie un télégramme signalant la suppression d'une zone de ralentissement temporaire, en avise le dispatching et les gares dont il est question ci-avant.

ART. 130. — Obligations du contremaître et du fonctionnaire technique de la Voie.

Dès que son intervention est sollicitée, le contremaître de la Voie avise ou fait aviser son chef immédiat et prend toute mesure utile que la situation exige.

Le fonctionnaire de la Voie juge si le ralentissement doit être supprimé ou maintenu; il en avise par télégramme le chef de la gare située en amont.

Dans le cas où la réduction de vitesse doit être maintenue, il précise les limites de la zone de ralentissement, la vitesse maximum à prescrire et le motif; il transmet, en outre, téléphoniquement, les renseignements repris au S 382 (annexe II) au dispatching régional chargé d'informer les ateliers de traction.

A partir du moment où un agent qui présentait le signal mobile jaune est déchargé de sa mission, ce signal mobile doit, dès que possible, être fixé sur un support; la nuit, le support devra porter deux feux jaunes placés sur une même horizontale. Le contremaître de la Voie est responsable du placement de ce support.

Lorsque la situation normale est rétablie, le fonctionnaire de la Voie en informe la gare d'amont et le dispatching régional.

Si la situation doit se prolonger pendant plus de cinq jours, un avis de ralentissement temporaire (A.R.T.) sera publié sans retard et les signaux mobiles seront remplacés par des signaux fixes de vitesse.

ART. 131. — Obligations du dispatching et des ateliers de traction.

Le dispatching avisé par le fonctionnaire de la Voie (art. 130) consulte la liste des lignes desservies par les différents ateliers de traction et en informe les ateliers de traction de sa circonscription.

Les autres ateliers de traction sont avisés comme suit :

- ateliers des pays étrangers, par le fonctionnaire de la voie;
- ateliers des autres circonscriptions, par leur dispatching régional respectif informé par le dispatching précité.

Les ateliers de traction informent les conducteurs par une mention insérée au livre d'ordres. Les ateliers de traction gérants informent leurs organes subordonnés intéressés pour application de cette mesure; en dehors des heures de présence du dirigeant d'un organe subordonné, l'atelier de traction gérant s'adresse au chef de la gare

à laquelle l'organe subordonné est attaché et l'invite à porter au livre d'ordres des conducteurs, l'insertion précitée.

Dès que les insertions sont faites dans les différents livres d'ordres, chaque atelier de traction gérant accuse réception au dispatching ou fonctionnaire de la Voie qui lui a adressé le télégramme sous la forme : « Insertion télégramme de service n° du..... faite au livre d'ordres ».

Le dispatching régional et le fonctionnaire de la Voie retransmettent les accusés de réception au dispatching d'où émane l'information.

Lorsque celui-ci est en possession des accusés de réception de tous les ateliers de traction intéressés, la délivrance des S 381 peut être supprimée **après un délai de 24 heures**, comptées à partir de ce moment. Le dispatching communique le jour et l'heure de la suppression à la (ou aux) gare(s) intéressée(s).

Cette mesure n'est toutefois pas applicable aux trains remorqués par des éléments de traction étrangers auxquels le S 381 continue à être délivré par ces gares jusqu'au moment de la mise en vigueur éventuelle de l'ART. Le dispatching désigne lui-même ces trains aux gares intéressées.

Lorsqu'il a été avisé par le fonctionnaire de la Voie du rétablissement de la situation normale, le dispatching informe les ateliers de traction intéressés de la suppression de la réduction de vitesse.

Remarque. - Pour la transmission des communications susmentionnées, l'utilisation des téléimprimeurs n'est pas autorisée en dehors des heures de desserte des postes.

ART. 131.bis — **Utilisation particulière du S 381.**

Le formulaire S 381 peut également être délivré durant les opérations de relevage effectuées par des grues ou des trains de secours; le document est alors complété comme prévu art. 128.

Cette délivrance a lieu :

- d'office à tous les trains circulant en voie principale directe quand le relevage a lieu sur l'autre voie principale directe voisine;
- à la demande du service M.A. dans les autres cas.

La grue et le train de secours portent, durant leur intervention sur place, un feu blanc clignotant repérant le lieu mentionné au S 381.

CHAPITRE II

SIGNAUX MOBILES DES VEHICULES (*)

A. — DEFINITION.

ART. 132. — Les signaux mobiles des véhicules sont ceux qui peuvent être portés ou émis par les véhicules mis en circulation.

B. — CLASSIFICATION.

ART. 133. — Les signaux mobiles des véhicules comprennent :

- a) les signaux optiques subdivisés en signaux portés à l'avant et à l'arrière des véhicules;
- b) les signaux acoustiques subdivisés en signaux d'approche, d'alarme ou d'arrêt d'urgence et d'information donnés par le personnel de conduite.

C. — SIGNAUX MOBILES OPTIQUES.

ART. 134. — Signaux portés en dehors des tunnels le jour par temps clair ou la nuit.

a) *Les trains sont équipés à l'avant de deux feux blancs; dans certains cas exceptionnels, ils sont équipés d'un seul feu blanc.*

b) *Les trains de voyageurs sont équipés à l'arrière :*

- si le train est constitué par du matériel métallique avec feux encastrés ou par des véhicules automoteurs (**), par deux ou un feu(x) rouge(s);
- si le train est constitué par du matériel métallique sans feux encastrés (***) le jour par une lanterne-disque (****), la nuit par un feu rouge;
- si le train est constitué par du matériel non métallique, le jour par deux lanternes-disques (****), la nuit par deux feux rouges.

(*) En ce qui concerne les signaux portés par les lorrys, il y a lieu de tenir compte de ce que la circulation des véhicules de l'espèce n'est autorisée la nuit, par temps de brouillard ou à contre-voie que dans les conditions prévues au R.G.S., fasc. IV, tit I.

(**) En cas d'avarie aux feux encastrés, il est assimilé au matériel métallique sans feux encastrés.

(***) Quand le dernier véhicule est un wagon à marchandises, il est équipé, le jour d'une lanterne-disque, la nuit d'un feu rouge.

(****) Une lanterne-disque peut, en cas de nécessité, être remplacée le jour par l'écran circulaire rouge bordé de blanc, détenu par le conducteur.

c) *Les trains de marchandises sont équipés à l'arrière le jour d'une lanterne-disque et la nuit d'un feu rouge. Les trains locaux circulant entre une gare et les installations dont elle assure la desserte peuvent être équipés le jour d'une plaque circulaire rouge bordée de blanc.*

d) *Les locomotives de manœuvre sont équipées à l'avant et à l'arrière de deux feux blancs.*

e) *Les locomotives de route circulant en gare ou entre l'atelier de traction et la gare desservie, sont équipées :*

— à l'avant, de deux feux blancs;

— à l'arrière, de deux feux blancs ou rouges.

f) *Les locomotives de route effectuant un mouvement d'enlèvement ou de dépôt de véhicules dans une gare intermédiaire sont équipées :*

— à l'avant, en tout temps, d'un ou de deux feux blancs;

— à l'arrière, le jour d'aucun feu, la nuit d'un ou de deux feux blancs sauf lorsqu'un agent E, porteur de la lanterne à feu blanc, accompagne le mouvement.

g) *Les lorrys portent :*

1° S'ils sont poussés à bras d'homme :

— sur une ligne à double voie, en circulation normale, le jour un drapeau rouge visible à l'arrière; la nuit un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière;

— sur une ligne à simple voie ou sur une ligne à double voie, en circulation à contre-voie, le jour un drapeau rouge visible à l'avant et à l'arrière, la nuit un feu rouge à l'avant et un feu rouge à l'arrière.

2° S'ils sont remorqués, les lorrys sont équipés à l'arrière, le jour d'un drapeau rouge, la nuit d'un feu rouge.

Lorsque le chargement dépasse le dernier lorry remorqué, les signaux précités sont reportés à l'extrémité du chargement.

h) *Les drAISINES et tracteurs sont équipés des signaux prévus au R.G.S., fasc. IV, tit. I.*

i) *Les voitures-poste, wagons-lits ou -restaurant, occupés par du personnel portent le jour le drapeau jaune; la nuit l'éclairage des voitures tient lieu de signal.*

Ces dispositions ne s'appliquent pas lorsque les véhicules sont intercalés dans un train.

ART. 135. — Signaux portés dans les tunnels.

Sauf dans les cas prévus par le R.G.E., aucune disposition spéciale n'est prise pour la traversée des tunnels.

Toutefois, pour de telles circulations, les lorrys, drAISINES et tracteurs sont toujours équipés des signaux de nuit.

ART. 136. — Signaux portés par temps de brouillard.

Par temps de brouillard, il est fait usage :

- pour les véhicules, des signaux de nuit;
- pour les lorrys, simultanément des signaux de jour et de nuit.

D. — SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES.

ART. 137. — Ces signaux sont donnés au moyen :

- du sifflet ou klaxon par le conducteur du train;
- du klaxon ou du cornet par le conducteur du lorry, de la draine ou du tracteur.

Dans le tableau récapitulatif ci-après :

- un coup bref est représenté par .
- un coup allongé est représenté par —.

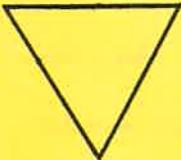
N° d'ordre	Signal du code	Signification	Remarques
1	. .	Terminaison de l'essai de fonctionnement des freins aux trains de marchandises quand cet essai a été effectué par la HL de remorque.	
2	— Alarme. — Existence d'un obstacle dans la voie voisine.	Coups brefs et vivement répétés. Ce signal impose l'arrêt d'urgence à tout mouvement.
3	—	Avertissement aux personnes se trouvant sur des quais longés par le train ou le mouvement de manœuvre.	A donner à l'approche du quai que le mouvement s'y arrête ou non. Est éventuellement répété.
		Avertissement aux agents se trouvant dans la voie parcourue ou dans la voie voisine.	Répété jusqu'au moment où le conducteur arrive à hauteur des agents.
		Approche d'un tunnel entre 7 h et 17 h	Soutenu jusqu'au moment où le véhicule moteur est engagé dans le tunnel. N'est pas donné pour le tunnel du Cinquantenaire (ligne 26) ni dans la jonction Nord-Midi.

(à suivre)

(Suite)

N° d'ordre	Signal en code	Signification	Remarques
3	—	Approche à 50 m d'un P.N. : — précédé du signal « SF 0 ^s » ou « SF 1 » ; — pour lequel un ordre E.S. 379 a été délivré.	Répété jusqu'après franchissement du P.N. par le 1 ^{er} véhicule.
		Train de marchandises est en ordre pour le départ.	
		Appel du signaleur ou du garde-barrière pour la remise du document ou la communication d'information	
4	— —	Départ d'un train en double traction.	N'est pas donné dans le cas où les deux locomotives sont desservies par un seul conducteur.
		Donné par le conducteur de la locomotive de manœuvre qui a ajouté des véhicules en queue d'un train de voyageurs, pour annoncer au conducteur de remorque que l'essai de continuité peut être commencé.	N'est pas donné dans les gares où existe un dispositif lumineux pour essai de freins.
5	— — —	Appel du chef de train, agent d'escorte ou dépanneur.	
6	— .	Demande de serrage des freins à vis d'un train de voyageurs.	Répété jusqu'à constatation de l'efficacité du freinage.
7	— . .	Demande de desserrage des freins à vis d'un train de voyageurs.	Eventuellement répété.
8	— . . .	Franchissement d'un signal après réception d'un E.S. 422.	

(Recto)

S 381		R.G.S.-A.R.S., I-II
(B)		1
Ordre de réduire la vitesse		Bevel om de snel- heid te beperken
à km/h. tot km/u.		
de (*) à (*) van tot		
Motif : — Reden :		
	n° correspondant au motif (verso) overeenkomstig n° van de reden (verso)	
ou of		
Train — Trein	Date - Datum	Heure - Uur
Prévenir agent situé à		Bediende verwittigen op
.....		(*)
Nom du rédacteur de l'ordre, Naam v. opsteller v/h bevel,	Reçu par le conducteur, Ontvangen door bestuurder,	

(*) Cumulée. — Afstandspunt.

(Verso)

Motif - Reden :

1. Rail brisé - Gebroken spoorstaaf;
2. Voie en mauvais état - Spoor in slechte staat;
3. Présomption d'obstacle - Vermoeden van hinder;
4. Formation de bancs de neige - Vorming van sneeuwbanken.

Nom et signature
de l'agent
déchargé de sa mission.

Naam en handtekening
van de bediende die van
zijn taak ontslagen is.

(Format réduit — Gereduceerd formaat)

E. S. 382

R.G.S. - A.R.S., I-II.


TELEGRAMME DE SERVICE _____ (*) _____ (**)
DIENSTTELEGRAM

 Ligne _____ (*) Voie vers
 Lijn _____ (*) Spoor naar

 Suite mauvais état de la voie, ralentissement à _____ km/h.
 Gevolg slechte staat van het spoor, vertraging tot _____ km/u.

 est imposé jusqu'à nouvel avis entre les gares de
 wordt opgelegd tot nader bevel tussen de stations

 _____ et
 _____ en

 de cumulée _____ à cumulée _____
 van afstandspunt _____ tot afstandspunt _____

 L'Inspecteur Technique _____
 De Technisch Inspecteur _____

 DESTINATAIRE _____
 GEADRESSEERDE _____

(*) Numéro - Nummer. — (**) Date - Datum.

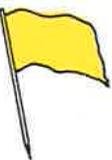
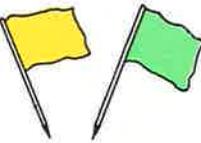
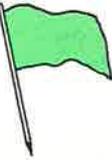
 Les nombres doivent se transmettre chiffre par chiffre.
 De getallen moeten cijfer per cijfer overgemaakt worden.

0 : zéro, nul.	3 : trois, drie.	6 : six, zes.	9 : neuf, negen.
1 : un, een.	4 : quatre, vier.	7 : sept, zeven.	
2 : deux, twee.	5 : cinq, vijf.	8 : huit, acht.	

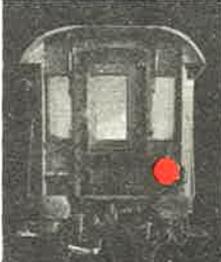
APPENDICE AU R.G.S. — FASC. I — TIT. II

Aspects des signaux mobiles

A — SIGNAUX MOBILES DE LA VOIE

Objet	Aspect	
	Le jour	La nuit
Signal mobile d'arrêt.		
		
		
Signal mobile de passage à vitesse réduite.		
		
Signal mobile de passage à vitesse normale.		

B — SIGNAUX MOBILES DES VÉHICULES

Objet	Aspect	
	Le jour	La nuit
<p>Avant des trains Avant et arrière des locomotives de manœuvre.</p>		
<p>Arrière des trains de voyageurs à matériel métallique avec feux encastrés.</p>		
<p>Arrière des trains de voyageurs à matériel métallique sans feux encastrés. Arrière des trains de marchandises.</p>		
<p>Arrière des trains locaux.</p>	