



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

REGLEMENT GENERAL

DE LA

SIGNALISATION

(R.G.S.)

Fascicule I

---

**GENERALITES – SIGNAUX**

---

Titre II – SIGNAUX MOBILES





SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

REGLEMENT GENERAL

DE LA

SIGNALISATION

(R.G.S.)

Fascicule I

---

**GENERALITES – SIGNAUX**

---

Titre II – SIGNAUX MOBILES



**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU RGS,  
FASCICULE I, TITRE II, EDITE PAR L'AVIS  
N° 11 ES DU 13.12.1982**

Ce tableau remplace tout tableau antérieur.  
Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Remarques
1	10 ES de 1985	21	39	Page remplacée
2	5 I de 9.2.1988	Sommaire 1 à 6 9 à 19  20 et 21	4, 10 et 11 25, 26, 27, 32, 33 36 et 39	Pages remplacées Pages remplacées Pages remplacées  Pages retirées

660141





## FASCICULE I

## GENERALITES — SIGNAUX.

## TITRE II. — SIGNAUX MOBILES.

## Sommaire

Pages.

## CHAPITRE I.

## SIGNAUX MOBILES DE LA VOIE.

A. DEFINITION (art. 1) .....	1
B. CLASSIFICATION (art. 2) .....	1
C. SIGNAUX MOBILES OPTIQUES.	
I. Signal mobile d'arrêt.	
Signification en cas d'utilisation (art. 3) .....	1
Moyens utilisés (art. 4) .....	1
Présentation (art. 5) .....	2
Absence de signal mobile d'arrêt (art. 6) .....	2
Passage après arrêt imposé par signal mobile (art. 7) .....	2
II. Signal mobile de passage à vitesse réduite.	
Signification et cas d'utilisation (art. 8) .....	3
Moyens utilisés (art. 9) .....	3
Présentation (art. 10) .....	4
Reprise de la vitesse autorisée (art. 11) .....	4
III. Signal mobile de passage à vitesse normale.	
Signification (art. 12) .....	5
Moyens utilisés (art. 13) .....	5
Présentation (art. 14) .....	5
IV. Représentation conventionnelle des signaux mobiles optiques.	
(art. 15) .....	6
V. Dispositif utilisé pour le placement des signaux mobiles d'arrêt	
(art. 16) .....	6
VI. Signaux de repérage.	
Balise avec double chevron (art. 17) .....	7
Repère "traversée" (art. 18) .....	7
D. SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES.	
I. Pétard (art. 19) .....	8
Signification de la détonation (art. 20) .....	8
Représentation conventionnelle (art. 21) .....	8
Utilisation (art. 22) .....	8
II. Coups de cornet (art. 23) .....	9

	Pages.
E. COUVERTURE DES POINTS DANGEREUX (art. 24) .....	9
F. COUVERTURE D'UN OBSTACLE (point dangereux imprévu) (art. 25) .....	9
Exemples d'application (art. 26) .....	10
G. RESTRICTION DE VITESSE IMPOSEE ACCIDENTELLEMENT EN UN ENDROIT DETERMINE DE LA VOIE.	
<b>I. Cas normal.</b>	
Obligation de l'agent qui a connaissance du fait motivant la réduction de vitesse (art. 27) .....	12
Obligations des signaleurs (art. 28) .....	13
Obligations des chefs de gare (art. 29).....	14
Obligations de l'agent de maîtrise et du fonctionnaire technique de la voie (art. 30) .....	14
Obligations du régulateur de ligne et des ateliers de traction (art. 31) .....	15
<b>II. Cas des voies non stabilisées thermiquement (art. 32)</b> .....	16
Réservé (art. 33) .....	16

## CHAPITRE II.

### SIGNAUX MOBILES DES VEHICULES.

A. DEFINITION (art. 34) .....	17
B. CLASSIFICATION (art. 35) .....	17
C. SIGNAUX MOBILES OPTIQUES.	
Signaux portés en dehors des tunnels le jour par temps clair ou la nuit (art. 36) .....	17
Signaux portés dans les tunnels (art. 37) .....	18
Signaux portés le jour par temps de brouillard (art. 38) .....	18
D. SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES (art. 39) .....	18

#### Annexes:

- I. S 381.
- II. S 382.

Appendices. Aspect et emplacement des signaux mobiles.



# RGS

## FASCICULE I — TITRE II.

### GENERALITES — SIGNAUX.

#### CHAPITRE I.

#### SIGNAUX MOBILES DE LA VOIE.

##### A. DEFINITION.

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

Ils s'adressent aussi bien aux petits qu'aux grands mouvements sans cependant transformer ni déterminer le genre ou le régime du mouvement (exception à cette règle: voir art. 11).

##### B. CLASSIFICATION.

- 2 Les signaux mobiles de la voie comprennent les signaux optiques et les signaux acoustiques.

Les signaux optiques sont subdivisés en signaux:

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

Les signaux acoustiques sont subdivisés en signaux:

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

##### C. SIGNAUX MOBILES OPTIQUES (\*) (voir appendice pages 1 à 3).

###### I. Signal mobile d'arrêt.

#### 3 SIGNIFICATION ET CAS D'UTILISATION.

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

#### 4 MOYENS UTILISES.

Il est fait usage:

- le jour:** - du drapeau rouge;  
- de la plaque rectangulaire dont les 2 faces sont rouges avec bords blancs;

**la nuit,** du feu rouge;

**en tout temps,** de la lueur et/ou de la fumée grise de la torche à flamme rouge. Il est à noter toutefois que l'emploi des torches à flamme rouge est proscrit dans le voisinage des véhicules pourvus d'un code ou d'une étiquette de danger (\*\*) qui indique la présence de matières explosives, inflammables ou qui favorise l'incendie.

(\*) Il est fait usage:

- dans les tunnels, des signaux de nuit;
- le jour en temps de brouillard, (lorsque la visibilité est inférieure à 200 m), à la fois des signaux de jour et des signaux de nuit.

(\*\*) Un étui comportant les "recommandations aux agents qui constatent quelque chose d'anormal concernant ou risquant d'atteindre un wagon transportant des marchandises dangereuses" a été distribué à tout le personnel.

## 5 PRESENTATION.

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

Le drapeau et le feu rouge, 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 sept à quinze 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; ces signaux sont suspendus 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.

## 6 ABSENCE DE SIGNAL MOBILE D'ARRET.

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).

## 7 PASSAGE APRES ARRET IMPOSE 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. ...).

Il procède, suivant le cas, comme indiqué ci-après:

1) **Le mouvement arrêté à l'aide d'un des signaux mobiles autre que la torche à flamme rouge (art. 4) ou au moyen d'un objet quelconque (art. 6) ne peut être poursuivi que sur présentation d'un signal mobile de passage sauf dans les cas où la remise d'un S 422 au conducteur est prévue.**

S'il ne dispose d'aucun signal mobile de passage ou d'aucun formulaire S 422, l'agent devant délivrer l'autorisation de passage, inscrit au rapport du conducteur la mention suivante: "Ordre de franchissement. Signal mobile d'arrêt. Mouvement n°. Date. Heure. Qualité. Nom."

Cependant, le simple retrait du signal mobile d'arrêt constitue une autorisation de passage lorsque ce signal:

- couvre l'entrée des voies d'un atelier;
- protège l'accès d'une plaque tournante;
- couvre des véhicules auxquels ou dans lesquels on travaille;



- 7 (suite)
- protège des véhicules dérailés;
  - 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 PN situé sur une voie temporairement hors service ou sur un tronçon de voie sur lequel un train effectue des opérations entre deux gares;
  - couvre un obstacle dû à la présence de machines sur la voie voisine.

2) Un mouvement arrêté par la torche à flamme rouge peut, en l'absence d'indication complémentaire, poursuivre sa route en marche à vue sur une distance de 1500 m comptée à partir de l'emplacement de la torche allumée ou si celle-ci s'est éteinte à partir de l'endroit où il s'est arrêté.

## II. Signal mobile de passage à vitesse réduite.

### 8 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 RGE, fascicule 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 RGS, fascicule V;
- à partir d'un poste de signalisation pour autoriser un mouvement de manœuvre non signalisé à l'exception d'une réception sur voie partiellement occupée (RGS, fascicule IV, titre II).

### 9 MOYENS UTILISES.

En général, il est fait usage:

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

Toutefois:

- 1) Pour signaler une zone de circulation à vitesse réduite (50 m maximum) qui concerne des travaux aux aiguillages ou à la voie (RGS, fascicule V), on présente simultanément:
  - le jour, des drapeaux jaune et vert;
  - la nuit, des feux jaune et vert.
- 2) Pour annoncer une restriction de vitesse imposée accidentellement en un endroit déterminé de la voie (littéra G du présent titre) à partir du moment où un agent qui présentait le signal mobile jaune a été déchargé de sa mission, il est fait usage du panneau rectangulaire, dont la face avant est jaune et la face arrière grise, appuyé la nuit par deux feux jaunes clignotants qui sont disposés horizontalement.

## 10 PRESENTATION.

### 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 mouvements 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 cet endroit ne dépasse pas 40 km/h;
- à 1000 m en amont de l'origine de la zone si la vitesse à cet endroit est supérieure à 40 km/h sans dépasser 120 km/h;
- à 1200 m en amont de l'origine de la zone si la vitesse à cet endroit est supérieure à 120 km/h sans dépasser 140 km/h;
- à 1500 m en amont de l'origine de la zone si la vitesse à cet endroit est supérieur à 140 km/h;
- à l'origine de la zone des travaux aux aiguillages ou aux voies (RGS, fascicule V).

### Mouvements autorisés d'un poste de signalisation.

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

- un mouvement de manœuvre non signalisé à l'exception d'une réception sur voie partiellement occupée. Il est alors abaissé et relevé lentement jusqu'au moment où le desservant du poste 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.

### Autres cas d'utilisation.

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

## 11 REPRISE DE LA VITESSE AUTORISEE.

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

- circulant à voie normale ou à contre-voie, a parcouru la zone de circulation à vitesse réduite;
- circulant accidentellement à contre-voie (RGE, fascicule 123.23) est passé de la contre-voie à la voie normale.

Dans le premier cas, la zone est annoncée à l'aide d'un signal mobile jaune ou des signaux mobiles jaune et vert.



11 (suite) Lorsque la zone est annoncée par un 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 1000 m en aval si la vitesse est supérieure à 40 km/h sans dépasser 120 km/h à 1200 m en aval si la vitesse est supérieure à 120 km/h sans dépasser 140 km/h, à 1500 m en aval si la vitesse est supérieure à 140 km/h).

Lorsque la zone est annoncée par signaux mobiles jaune et vert, la reprise a lieu après avoir parcouru 50 m au-delà des signaux.

Dans le deuxième cas, le passage de la contre-voie à la voie normale est annoncé par signal mobile jaune.

a) En l'absence d'A.C.A. (Avis de Circulation Anormale), la reprise de la vitesse a lieu:

- après avoir atteint l'endroit où les mouvements 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;

b) En présence d'A.C.A., la reprise de la vitesse a toujours lieu après dépassement du signal triangulaire de relèvement de vitesse.

### III. Signal mobile de passage à vitesse normale.

12 SIGNIFICATION.

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

13 MOYENS UTILISES.

Il est fait usage:

- le jour, du drapeau vert;
- la nuit, du feu vert.

14 PRESENTATION.

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. 10 - 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéa).

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. 5) 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.**

15 Les signaux mobiles optiques sont représentés à la fig. 1.

Le cercle précise l'emplacement du signal. Il est complété par un trait *a* perpendiculaire à la voie intéressée; 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	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.**

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

## VI. Signaux de repérage.

### 17 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'avertissement imposée pour les signaux fixes et dans les conditions d'orientation prévues au RGS, fascicule 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.

### 18 REPERE "TRAVERSEE".

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 en blanc sur fond bleu avec liseré blanc (fig. 5), l'image du signal de repérage de heurtoir.



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 mouvement 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 mouvement et ce jusqu'à arrêt de ce dernier.

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

## D. SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES.

### I. Pétard.

19 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.

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

- le pétard défectueux ou ses débris;
- un rapport aussi détaillé que possible indiquant notamment la date de fabrication et la date du raté.

## 20 SIGNIFICATION DE LA DETONATION.

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 1500 m à moins que, pendant ce trajet, un signal mobile vert ne lui soit présenté.

## 21 REPRESENTATION CONVENTIONNELLE.

Le pétard se représente comme suit :



Fig. 6.

## 22 UTILISATION.

### a) Pour appuyer le signal mobile d'arrêt implanté.

Tout signal mobile d'arrêt 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 d'arrêt et du pétard.

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

A défaut de signal mobile d'arrêt 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 d'arrêt.



**18 REPERE « TRAVERSEE ».**

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 en blanc sur fond bleu avec liseré blanc (fig. 5), l'image du signal de repérage de heurtoir.



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.

**D. SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES.****I. Pétard.****19**

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.

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

- le pétard défectueux ou ses débris;
- un rapport aussi détaillé que possible indiquant notamment la date de fabrication et la date du raté.

**20 SIGNIFICATION DE LA DETONATION.**

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.

**21 REPRESENTATION CONVENTIONNELLE.**

Le pétard se représente comme suit :



Fig. 6

**22 UTILISATION.****a) Pour appuyer le signal mobile d'arrêt implanté.**

Tout signal mobile d'arrêt 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 d'arrêt et du pétard.

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

A défaut de signal mobile d'arrêt 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 d'arrêt.

**II. Coups de cornet.****23**

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'IL 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.



## II. Coups de cornet.

23

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

Numéro d'ordre	Indications à donner	Signaux mobiles à utiliser	Observations
1	APPROCHE D'UN MOUVEMENT.	Un coup allongé du cornet, éventuellement répété.	Ces signaux sont donnés d'un poste de signalisation quand l'IL 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.

24

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).

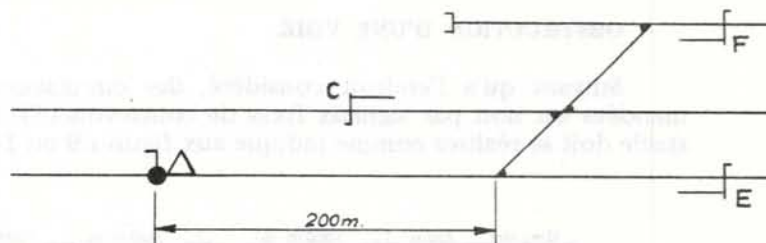


Fig. 8.

La distance de 200 m prévue ci-dessus peut être diminuée quand le signal mobile s'adresse à un mouvement 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).

25

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 mouvement et présenté à :

- 1000 m de l'obstacle (\*) si la vitesse à l'endroit considéré est égale ou inférieure à 120 km/h;
- 1200 m de l'obstacle (\*) si la vitesse à l'endroit considéré est supérieure à 120 km/h.

(\*) 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.

25 (suite)

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'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 RGE, fascicule 123.32 et utilise notamment le câble de court-circuitage en vue d'assurer la fermeture du signal.

26 EXEMPLES D'APPLICATION.

Lignes à double voie.

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.

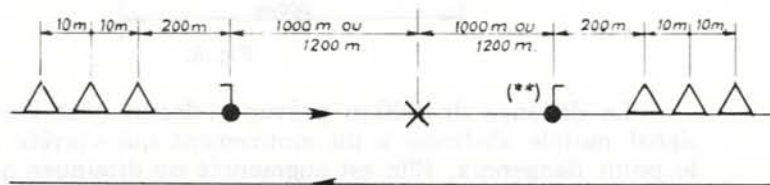


Fig. 9.

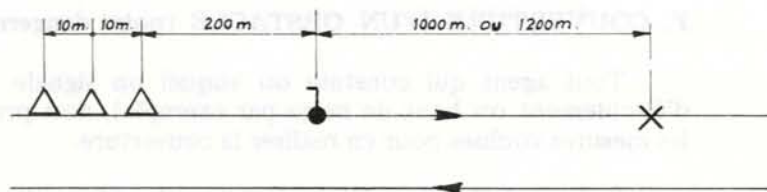


Fig. 10

(\*) 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.

26 (suite<sup>1</sup>) OBSTRUCTION DES DEUX VOIES.

Il est procédé comme dit ci-avant pour chacune des voies, l'obstacle devant d'abord être couvert du côté d'où est attendu le premier mouvement (fig. 11 et 12).

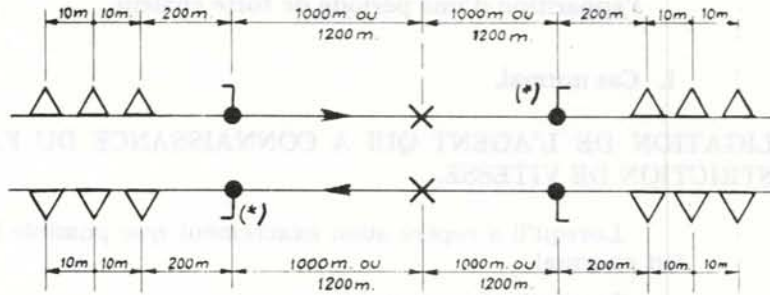


Fig. 11.

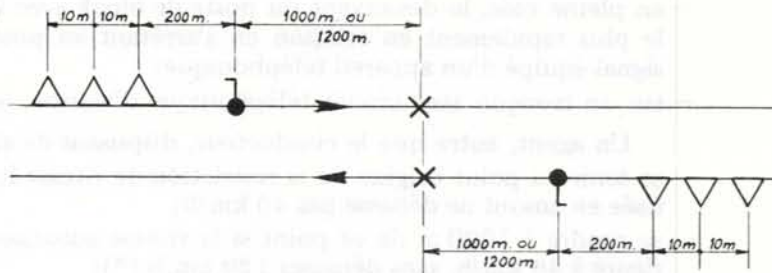


Fig. 12.

OBSTACLE CONSTITUE PAR DES VEHICULES ECHAPPEES (fig. 13).

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

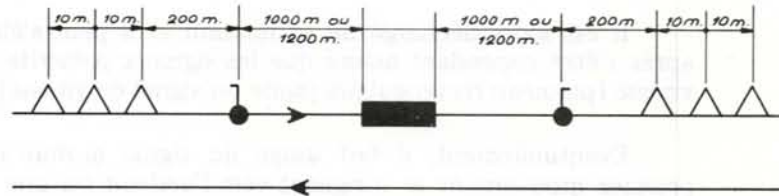


Fig. 13.

Lignes à voie unique.

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

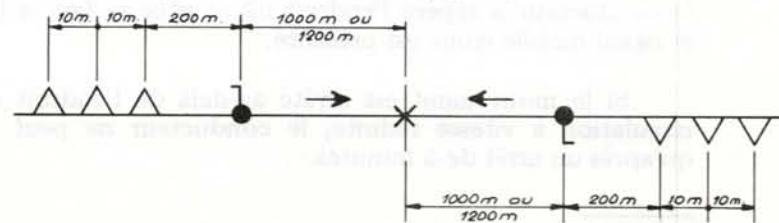


Fig. 14.

(\*) Signal mobile rouge placé si disponible.



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 de bancs de neige, défaut dans le rail et dans le cas de voies sur lesquelles la charge totale des circulations (200 000 t) n'a pas encore été atteinte lors de l'apparition d'une période de forte chaleur.

I. Cas normal.

27 OBLIGATION DE L'AGENT QUI A CONNAISSANCE DU FAIT MOTIVANT LA RESTRICTION DE VITESSE.

Lorsqu'il a repéré aussi exactement que possible l'endroit où se situe le fait anormal :

**Le conducteur en avise :**

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

**Un agent, autre que le conducteur, disposant de signaux mobiles, doit :**

- se tenir au point origine de la restriction de vitesse lorsque la vitesse autorisée en amont ne dépasse pas 40 km/h;
- se rendre à 1000 m de ce point si la vitesse autorisée en amont est supérieure à 40 km/h, sans dépasser 120 km/h (\*);
- se rendre à 1200 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 qu'un conducteur, nanti d'un ordre de réduire la vitesse S 381 (annexe I) lui fasse compléter ce document, au verso, par son nom et son paraphe.

Il est alors déchargé de sa mission et il peut s'éloigner de cet endroit après s'être cependant assuré que les signaux prescrits pour la réduction de vitesse (panneau rectangulaire jaune ou signal de vitesse) sont installés.

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

Il donne au conducteur du mouvement arrêté les indications nécessaires (fait anormal et emplacement) en vue de lui permettre d'aviser le chef de gare, le signaleur ou le régulateur de ligne comme prévu ci-avant lorsque le conducteur a repéré l'endroit où se situe le fait et l'invite à préciser que le signal mobile jaune est présenté.

Si le mouvement 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.

(\*) Sur les lignes à voie unique, il va à la rencontre du premier mouvement attendu; sur les lignes à double voie, il va à la rencontre des mouvements circulant dans le sens normal.

- 27 (suite) c) Si cet agent n'est pas un conducteur et ne dispose pas de signaux mobiles, il prévient 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 mouvement rencontré, il intervient auprès du conducteur comme l'agent disposant de signaux mobiles.

## 28 OBLIGATIONS DES DESSERVANTS DE POSTES.

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

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

Le desservant d'un poste de gare se conforme aux ordres du chef de gare; celui d'un poste, de pleine voie ou considéré comme tel, délivre au conducteur de tout mouvement se dirigeant vers l'endroit signalé un ordre de réduire la vitesse S 381 (annexe I) dès qu'il est informé d'un fait anormal.

L'ordre est complété au recto par:

- l'indication 20 km/h ou l'indication de la vitesse réduite nécessaire; une vitesse réduite supérieure à 20 km/h peut être autorisée dès que les signaux temporaires de vitesse permettant une telle vitesse sont installés et ce jusqu'à l'échéance du délai de 24 heures;
- les cumulées entre lesquelles la vitesse indiquée ne peut être dépassée et le numéro de la ligne;
- le motif de la restriction de vitesse;
- le numéro du mouvement;
- la date et l'heure;
- le nom et le paraphe du rédacteur de l'ordre et du conducteur.

Lorsque l'agent délivrant l'ordre S 381 a la certitude que les signaux prescrits pour la réduction de vitesse (panneau rectangulaire jaune ou signal de vitesse) sont installés, celui-ci complète l'ordre S 381 à délivrer au conducteur du premier mouvement, par la cumulée où se trouve l'agent à prévenir, afin de le décharger de sa tâche.

Le desservant du poste continue la délivrance des S 381 jusqu'à ce qu'une gare l'en décharge par communication enregistrée au E 934.



## 29 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 la restriction de vitesse.

Ce chef de gare avertit le service concerné (agent de maîtrise ou fonctionnaire technique).

Sur les lignes régulées, il avertit le régulateur de ligne et détermine avec celui-ci les gares qui délivreront les S 381.

Sur les lignes non régulées, il remet lui-même les 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 mouvement se dirigeant vers l'endroit intéressé sera pourvu d'un S 381, il décharge de sa mission le desservant du poste, de pleine voie ou considéré comme tel, qui serait éventuellement intervenu.

Les gares délivreront les S 381:

- jusqu'à suppression de la restriction de vitesse signalée par le fonctionnaire technique (art. 30);
- jusqu'au moment fixé par le régulateur de ligne (art. 31).

En ce qui concerne la rédaction et la délivrance de l'ordre par le chef de gare, les prescriptions de l'art. 28 sont d'application.

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

## 30 OBLIGATIONS DE L'AGENT DE MAITRISE ET DU FONCTIONNAIRE TECHNIQUE.

Dès que son intervention est sollicitée, l'agent de maîtrise avise ou fait aviser son chef immédiat et prend toute mesure utile que la situation exige.

Le fonctionnaire technique juge si la restriction de vitesse doit être supprimée ou maintenue et il en avise par télégramme le chef de la gare située en amont (\*).

Dans le cas où la restriction de vitesse doit être maintenue pour mauvais état de la voie, le fonctionnaire technique de la Voie 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 régulateur de ligne chargé d'informer les ateliers de traction.

A partir du moment où l'agent de maîtrise de la Voie a fait placer les signaux prescrits pour la réduction de vitesse (panneau rectangulaire jaune ou signal de vitesse), il en donne connaissance au chef de la gare située à l'amont de l'endroit où doit se faire la réduction de vitesse.

(\*) Dans le cas d'une restriction de vitesse prescrite par le chef de gare à la suite d'un choc signalé par un conducteur, l'agent de maîtrise V est habilité à faire supprimer la restriction lorsque la visite de la voie n'a fait apparaître aucune défectuosité.

30 (suite) L'agent de maîtrise de la voie est responsable du placement du support et du signal ainsi que de leur enlèvement.

Lorsque la situation normale est rétablie, le fonctionnaire technique en informe la gare d'amont et le régulateur de ligne.

Si la situation normale n'est pas rapidement rétablie, mais qu'il est probable que la durée du ralentissement ne dépassera pas 5 jours, le formulaire S 381 est délivré jusqu'à la fin des travaux.

Si, par contre, il est probable que la durée du ralentissement dépassera 5 jours:

- 1) les signaux temporaires de vitesse sont installés dès que possible;
- 2) le formulaire S 381 est délivré jusqu'après placement des signaux temporaires de vitesse et 24 heures après avoir reçu l'accusé de réception des ateliers de traction.

### 31 OBLIGATIONS DU REGULATEUR DE LIGNE ET DES ATELIERS DE TRACTION.

Le régulateur de ligne avisé par le fonctionnaire technique (art. 30) consulte la liste des lignes desservies par les différents ateliers de traction et en informe ceux de sa circonscription.

Les ateliers de traction des autres circonscriptions sont avisés par leur régulateur de ligne respectif, informé par le régulateur de ligne 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 régulateur de ligne qui a adressé le télégramme sous la forme: "Insertion télégramme de service n° ..... du ..... faite au livre d'ordres".

Le régulateur de ligne retransmet les accusés de réception au régulateur de ligne 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 et pour autant que les signaux temporaires de vitesse aient été installés (art. 30).

Le régulateur de ligne communique le jour et l'heure de la suppression à la (ou aux) gare(s) intéressée(s).



**31 (suite)** Lorsque le régulateur de ligne a été avisé par le fonctionnaire du rétablissement de la situation normale, les ateliers de traction sont informés de la suppression de la restriction de vitesse de la même façon qu'ils l'ont été lors de l'instauration.

Les mouvements remorqués par des éléments de traction étrangers ne sont pas concernés par les mesures précitées; les gares intéressées délivrent à ces trains, désignés par le régulateur de ligne, le S 381 jusqu'au moment de la mise en vigueur éventuelle de l'ART.

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

## **32 II. Cas des voies non stabilisées thermiquement.**

Lorsque le fonctionnaire technique V. doit imposer une réduction temporaire de vitesse, il rédige un S 382 qu'il transmet au régulateur de ligne.

Le moment où la réduction de vitesse doit être appliquée est déterminé de commun accord entre ces deux agents.

Le régulateur de ligne informe le chef de la gare située en amont de la zone de ralentissement temporaire des dispositions prises et lui donne les directives nécessaires pour la délivrance du S 381, (le mouvement après lequel la délivrance du S 381 doit débuter, la vitesse imposée, les cumulées, le motif, ...).

Eventuellement, il détermine avec le chef de la gare située en amont de la zone de ralentissement temporaire, les gares qui délivreront les S 381.

Le desservant d'un poste de gare se conforme aux ordres du chef de gare tandis que celui d'un poste de pleine voie ou assimilé se conforme aux directives qu'il reçoit du chef de gare voisin par une communication inscrite au E 934.

Cette communication contiendra au moins les indications suivantes: la vitesse imposée, les cumulées, le motif et le mouvement après lequel la délivrance du S 381 doit débuter.

Attendu que cette réduction de vitesse est signalisée dès le début par le service V. au moyen de signaux de vitesse temporaires, les S 381 sont délivrés immédiatement. Les indications concernant la réduction de vitesse sont celles de la signalisation temporaire.

Les S 381 sont délivrés jusqu'au moment où le fonctionnaire technique V. met fin au ralentissement temporaire par l'enlèvement des signaux de vitesse.

Contrairement aux prescriptions du RGS, fascicule I, titre III, le signal temporaire d'annonce n'est pas appuyé d'un crocodile et le signal bis n'est pas implanté.

## **33 RESERVE.**



**33 H. TRAVAUX NECESSITANT L'UTILISATION DE MACHINES  
ŒUVRANT A PROXIMITE D'UNE VOIE EN SERVICE AVEC  
EMPIETEMENT POSSIBLE DANS SON GABARIT.**

**a) Généralités.**

Lorsque deux voies sont posées côte à côte, on considère, dans ce cas, l'axe de l'entre-voie comme limite du gabarit libre.

Les machines doivent, aussi longtemps qu'elles se situent à l'endroit déterminé au S 381, être pourvues d'un feu jaune clignotant bien visible par les conducteurs qui ont reçu ce document.

**b) Principes.**

**1<sup>er</sup> CAS : empiètement permanent.**

Si la nature du travail nécessite un empiètement permanent dans le gabarit de la voie voisine, cette voie est également mise hors service.

**2<sup>e</sup> CAS : empiètement sporadique.**

Si la nature du travail nécessite un empiètement sporadique dans le gabarit de la voie voisine et pour autant que ce travail s'effectue le jour et avec une visibilité suffisante (un signal mobile d'arrêt visible à 300 m), on applique la méthode suivante :

1. le chantier est signalisé comme le représente la fig. 15;
2. une liaison radio est établie entre :
  - a) l'agent E sur place et ceux des gares d'about, chargés de régler le service à voie unique éventuel afin de :
    - communiquer les cumulées entre lesquelles se situent les machines;
    - annoncer les mouvements vers la zone de travail.
  - b) l'agent E sur place et l'agent du service exécutant les travaux chargé de la présentation, du placement et de l'enlèvement du signal mobile d'arrêt;
3. les communications dont question au point 2 ci-avant sont enregistrées au S 460;
4. l'agent E de la gare d'about située en amont de la zone de ralentissement, délivre au conducteur de chaque mouvement se dirigeant vers la zone tant à voie normale qu'à contrevoie un S 381 :
  - a) qui impose une vitesse maximale de 20 km/h;
  - b) valable depuis le signal mobile d'arrêt placé à 200 m en amont de la zone de travail jusqu'au point extrême en aval de la machine;
  - c) complété par le chiffre "2" dans le carré se trouvant à la rubrique motifs du S 381;
5. a) si aucun mouvement ne se dirige vers la zone de travail les agents désignés par le service d'exécution des travaux place les signaux mobiles d'arrêt appuyés d'un pétard comme l'indique la fig. 15;





**SIGNAUX MOBILES DES VEHICULES.**

**A. DEFINITION.**

- 34 Les signaux mobiles des véhicules sont ceux qui peuvent être portés ou émis par les véhicules mis en circulation.

**B. CLASSIFICATION.**

- 35 Les signaux mobiles des véhicules comprennent:
- les signaux optiques portés à l'avant et ceux portés à l'arrière;
  - les signaux acoustiques d'approche, d'alarme ou d'arrêt d'urgence et d'information donnés par le personnel de conduite.

**C. SIGNAUX MOBILES OPTIQUES (voir appendice page 4).**

- 36 **SIGNAUX PORTES EN DEHORS DES TUNNELS LE JOUR PAR TEMPS CLAIR OU LA NUIT.**

**Trains.**

Les trains portent:

- 1) toujours deux feux blancs à l'avant;
- 2) à l'arrière:
  - a) lorsque le dernier véhicule est équipé de feux encastrés, deux feux rouges ou un feu rouge, selon les caractéristiques de construction du véhicule;
  - b) lorsque le dernier véhicule n'est pas équipé de feux encastrés:
    - un signal circulaire rouge bordé de blanc le jour;
    - un feu rouge la nuit.

Si le dernier véhicule ne porte qu'un seul feu rouge, il doit être placé à droite sauf:

- si le support de lanterne de droite a subi des dégradations le rendant inutilisable;
- pour les trains de marchandises en provenance de l'Allemagne ou des Pays-Bas dont le temps d'arrêt à la frontière a été insuffisant pour le placer à l'endroit réglementaire.

**Véhicules de manœuvre.**

Les locomotives de manœuvre portent, à l'avant et à l'arrière, deux feux blancs.

Les locomotives de manœuvre avec l'attelage automatique en position de travail portent à l'avant et à l'arrière un feu blanc et un feu rouge.

Les locomotives de route circulant en voie principale entre l'atelier de traction et la gare desservie, portent:

- à l'avant, deux feux blancs;
- à l'arrière, deux feux rouges.

Les locomotives de route manœuvrant en gare portent:

- a) à l'avant deux feux blancs;
- b) à l'arrière: - le jour aucun feu;
  - la nuit aucun feu si elle est accompagnée par un agent de triage porteur d'une lanterne à feu blanc et deux feux blancs dans les autres cas.

Les véhicules de service lourds, portent, outre le triangle blanc bordé de noir, éclairé la nuit par réflexion, les mêmes signaux que les trains.

Les véhicules légers autres que les lorries, portent toujours deux feux blancs à l'avant et un feu rouge au moins à l'arrière



**36 (suite) Les lorries:**

**1) poussés à bras d'homme portent:**

a) sur une ligne à double voie en circulation à voie 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;

b) 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) remorqués, ils portent à l'arrière, le jour un drapeau rouge et la nuit un feu rouge.**

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

**Voitures-poste, wagons-lits ou restaurant.**

Lorsque ces véhicules sont occupés par du personnel et non incorporés dans un train:

- le jour, ils portent un drapeau jaune;
- la nuit, l'éclairage des voitures tient lieu de signal.

**37 SIGNAUX PORTES DANS LES TUNNELS.**

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

Toutefois, pour de telles circulations, les lorries sont toujours équipés de signaux portés la nuit.

**38 SIGNAUX PORTES LE JOUR PAR TEMPS DE BROUILLARD.**

Les trains (\*), les locomotives et les véhicules de service autres que les lorries sont équipés des signaux prévus la nuit à l'art. 36.

Les voitures-poste, wagons-lits ou restaurant occupés par du personnel et non incorporés dans un train ainsi que les lorries, sont équipés simultanément des signaux portés la nuit et le jour par temps clair, prévus à l'art. 36.

**D. SIGNAUX MOBILES ACOUSTIQUES.**

**39** Dans le tableau récapitulatif ci-après:

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

(\*) Les trains de marchandises peuvent circuler avec signal arrière éteint.

## 39 (suite)














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 les mouvements.	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.	Il est répété jusqu'au moment où le conducteur se rend compte que le signal a été perçu.
		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.
		Approche à 50 m d'un PN : — précédé du signal "SFO5" ou "SF 1"; — pour lequel un ordre S 379 a été délivré.	Répété jusqu'après franchissement du PN par le premier 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	■ ■	Annnonce du départ d'un mouvement en double traction donnée au deuxième conducteur.	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.
		Donné par le conducteur d'un train de voyageurs qui a reçu l'information "opérations terminées" dans une gare non équipée d'indicateurs, alors que le signal de départ, visible de la cabine de conduite, est encore fermé.	
5	■ ■ ■	Appel du chef de train ou de l'agent d'escorte.	
6	■ ● ■	Appel du dépanneur.	
7	■ ●	Demande de serrage des freins à vis d'un train de voyageurs.	Répété jusqu'à constatation de l'efficacité du freinage.
8	■ ● ●	Demande de desserrage des freins à vis d'un train de voyageurs.	Eventuellement répété.



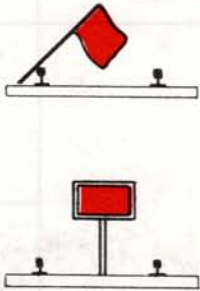
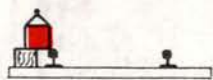

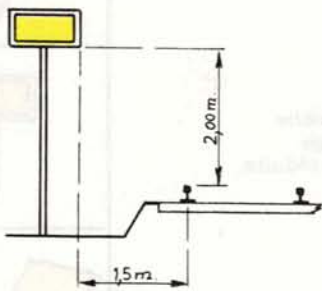
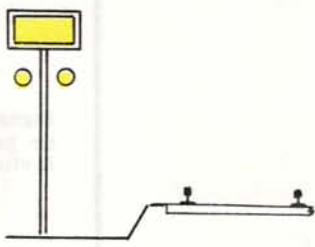


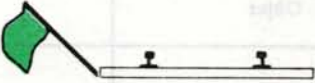
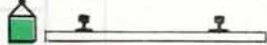
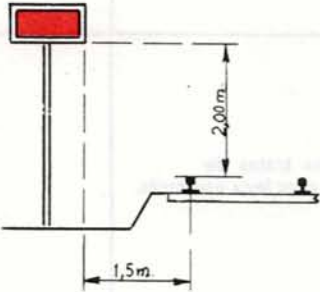
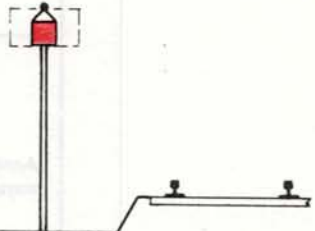
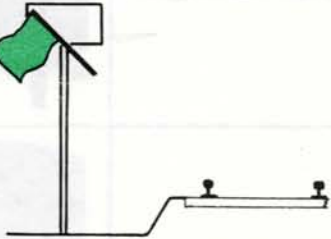
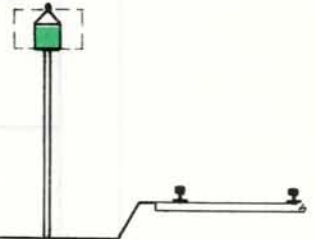
A. SIGNAUX MOBILES DE LA VOIE.

1. Aspect.

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






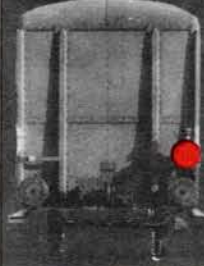
2. Placement pour mouvements à voie normale.

Fonction du signal	Le jour	La nuit
Signal mobile d'arrêt		
		
Signal mobile de passage à vitesse réduite.		

Fonction du signal	Le jour	La nuit
Signal mobile de passage à vitesse normale.		
Signal mobile de block.		
		



B. SIGNAUX MOBILES DES VEHICULES.

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

Verso

Motif : — Reden :

1. LA VOIE.

(Exemples: bris de rail, état de la voie, formation de bancs de neige, affaissements, éboulements, etc.).

HET SPOOR.

(Voorbeelden: spoorstaafbreuk, staat van het spoor, vorming van sneeuwbanken, verzakkingen, instortingen, enz.).

2. TRAVAUX avec empiétement possible dans le gabarit de la voie parcourue.

**Obligation complémentaire :** respect du signal mobile d'arrêt éventuellement présenté.

WERKEN met een mogelijke indringing in het vrije-ruimteprofiel van het bereden spoor.

**Bijkomende verplichting :** eerbiediging van het gebeurlijk vertoond handstopsein.

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

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

Recto

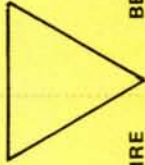
RGS - ARS I-II

S 381



N° 3

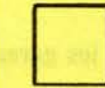
ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE



BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN

à ..... km/h  
tot .....

de ..... (\*) à ..... (\*) Ligne N°  
van ..... tot ..... Lijn N° .....



**Motif : — Reden :**

Numéro correspondant au motif (verso)  
Overeenkomstig nummer van de reden (verso)

ou  
of .....

Mouvement N° Beweging N°	Date Datum	Heure Uur
Prévenir agent situé à .....		Bediende verwittigen op .....
Le rédacteur de l'ordre, (**) De opsteller van het bevel, (**)		Le conducteur, (**) De bestuurder, (**)

(\*) Cumulée. — Afstandspunt. (\*\*) Norm et paraphe. — Naam en paraaf.

S 382

S 382

RGS I - II.

**(B)**

N° 3

TELEGRAMME DE SERVICE ..... (\*) ..... (\*\*)

Ligne n° ..... (\*) Voie vers .....

L'état de la voie nécessite jusqu'à nouvel avis une réduction de vitesse

à ..... km/h. entre les gares de .....

et .....

de cumulée ..... à cumulée .....

L'Inspecteur Technique .....

DESTINATAIRE .....

(\*) Numéro — (\*\*) Date.

Les nombres doivent se transmettre chiffre par chiffre.