

## LA SIGNALISATION LUMINEUSE S.N.C.B

Un certain nombre de nouveaux membres nous ont demandé des renseignements sur la signalisation belge. L'article présenté ci-dessous est une occasion d'éclairer leur lanterne et de rafraîchir les mémoires des plus anciens, soit pour comprendre la signification des signaux rencontrés sur le terrain, soit pour aider les modélistes à les reproduire et les faire fonctionner le plus fidèlement possible. La description s'attache à l'essentiel, il est de nombreux détails qui n'ont pas été repris — certains types de signaux, par exemple.

### 1. EMLACEMENT

Les signaux fixes sont établis à gauche de la voie par rapport au sens normal de circulation; à droite pour les signaux de contre-voie (dans ce cas les feux sont clignotants). Si, par dérogation, un signal n'est pas placé du côté réglementaire, il doit porter sur son fût un disque bleu avec flèche blanche dirigée vers la voie concernée.

### 2. IDENTIFICATION

2.1. Les signaux d'arrêt possèdent une plaque d'identification réfléchissante et rectangulaire de couleur blanche; en noir, une ou deux lettres suivies du numéro de poste de bloc d'où est commandé le signal.

Ex.: signal D commandé du poste 10

2.2. Signaux avertisseurs:

plaque jaune ronde, avec lettre(s) minuscule(s) au signal d'arrêt suivant.

2.3. Signaux combinés:

plaque blanche rectangulaire avec point noir figurant sous le n° d'identification

2.4. Signaux de contre—voie:

même principe, mais les plaques d'identification portent une croix de St—André.

### 3. INDICATIONS

**Feu rouge:** arrêt (grands et petits mouvements)



## Double jaune:

- signaux d'arrêt ordinaires:

passage autorisé, sans avertissement du prochain signal qui est un signal d'arrêt (mais pas nécessairement rouge); ce signal peut être un signal de heurtoir.

- signaux avertisseurs ou combinés:

le signal d'arrêt suivant est fermé, le conducteur doit donc réduire la vitesse en conséquence.



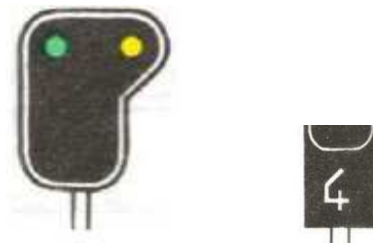
## Feu vert:

passage autorisé et le signal suivant autorise le passage sans ralentissement.



## Vert + un feu jaune placés horizontalement (V.J.H.) :

le signal suivant est ouvert mais il impose une vitesse réduite (normalement 40 Km/h) et présente un panneau de vitesse, généralement en chiffres lumineux (figure ci—dessous, à droite).



## Vert + un feu jaune placés verticalement (V.J.V.) :

le signal suivant est ouvert mais ne peut être franchi à vitesse normale car le troisième signal qui se trouve à une distance inférieure à la distance de freinage, est fermé ou impose un fort ralentissement.

Pour éviter qu'en cas de défectuosité du jaune, seul le vert reste affiché, le fonctionnement du jaune est contrôlé avant l'allumage du vert.



#### 4. SIGNAUX DE CONTRE-VOIE

La signalisation de contre-voie permet d'utiliser une section à double voie en régime à voie unique, en cas de travaux, d'incidents ou pour permettre de circuler parallèlement en même temps sur les deux voies d'une section à double voie. A la différence des signaux normaux, les signaux de contre-voie sont implantés à droite. De plus, les feux rouges, jaunes et verts sont clignotants mais leur signification est la même que pour les signaux normaux. La cible est inversée (carne dais in miroir) Quand on passe de la signalisation normale à la signalisation de contre-voie, un chevron lumineux apparaît au-dessus du panneau des feux principaux. Il en va de même au retour à la voie normale.



#### 5. SIGNAUX PERMISSIFS (ou automatiques)

Ils sont commandés directement par les trains, sans intervention d'un poste de signalisation (bloc automatique).



Le signal est permissif permanent quand le fût porte une "couronne de franchissement" blanche sur fond noir. Il est permissif par intermittence quand un oeilleton de franchissement est placé sur le fût. Il est alors réellement permissif lorsque le feu blanc de l'oeillette est allumé.

Ces signaux ne peuvent être franchis que moyennant l'observance de prescriptions réglementaires (remplir un "ordre" et marcher à vue).

## 6. SIGNAUX DE PETIT MOUVEMENT

Les signaux décrits ci-dessus s'adressent aux "grands mouvements" (parcours des trains essentiellement).

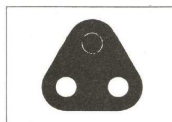
Les petits mouvements (manoeuvres par exemple) sont réglés par des signaux spécifiques à fleur de sol, de forme triangulaire et à feux blancs lunaires. Deux feux disposés horizontalement pour imposer l'arrêt des petits mouvements; deux feux disposés obliquement pour autoriser les petits mouvements. Les trains en "grand mouvement" ne tiennent pas compte de ces signaux, contrairement à d'autres pays.



Pour autoriser le passage d'un signal d'arrêt en petit mouvement ou pour autoriser un train à entrer en gare sur une voie occupée, on allume un feu blanc simultanément avec le feu rouge. Dans ce régime, le conducteur marche "à vue" et de toute façon à une vitesse max. de 40 Km/h.



Pour indiquer la limite des manoeuvres à la sortie des gares, on place un petit panneau représentant un signal de petit mouvement fermé (ancien panneau "MR").



## 7. SIGNAUX D'ARRET SIMPLIFIES

Constitués d'un boîtier rectangulaire contenant deux feux; à fleur de sol ou sur un mât.

Feu rouge: arrêt des grands et petits mouvements.



feu jaune: autorisation de passage.



Ces signaux sont en général disposés en tête de chacune des voies d'un faisceau dont la sortie est autorisée par un signal d'arrêt ordinaire; ou sur les lignes où la vitesse ne dépasse pas 70 Km/h, en amont d'un (ou de plusieurs) passages à niveau automatiques; plus d'autres cas.

## 8. QUELQUES AUTRES SIGNAUX FIXES

8.1. Signaux de vitesse vitesse exprimée en dizaine de Km/h

Ex. "4" = 40 Km/h — "14" = 140 Km/h

8.1.1. Vitesse de référence de la ligne, placé à l'origine de la ligne, aux bifurcations et à la fin de la limitation. Fond vert, lettres blanches .



8.1.2. Zones de vitesse réduite le panneau "origine" signale le début de la zone à parcourir à vitesse réduite.



8.1.3. Les panneau jaunes précèdent ces zones; ils signalisent l'endroit extrême à partir duquel le ralentissement est à opérer.



8.1.4. Le triangle jaune à bords verts indique la fin d'une zone de vitesse réduite et signale la valeur de la nouvelle vitesse autorisée qui reste inférieure à la vitesse de référence.



8.2. Panneau repère de ligne, placé à la sortie de certaines bifurcations, indique le numéro de la ligne sur laquelle le train s'engage. Panneau hexagonal bleu et chiffres blancs.



8.3. Signal de repérage de heurtoir



8.4. Répétiteur de signal d'arrêt ou de manœuvre



8.5. Indicateur "opérations terminées" (OIT)

Utilisé dans certaines gares pour informer le conducteur des trains de voyageurs que les opérations préalables au départ sont terminées. En manoeuvrant un commutateur, le chef garde a préparé l'information OIT; un feu rouge apparaît;



(signal fermé)

Après quelques secondes, l'indication OIT est transmise : le feu rouge s'éteint et les feux blancs s'allument.



(signal ouvert)

Jean—Louis Van Lens

Sources:

Livret HLT signalisation SNCB;

Cet article, paru dans la revue "Le Rail", par Ir. De Wilde Ferro—Flash Namur n° 36, par A.M. Ducarme, a été publié dans Ferro-Flash du CFC n° 144 avril-mai 1990.