



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

92913

N° 82

Le 19 décembre 1957.

REPRODUCTION SOUHAITEE.

Nouvelles demi-barrières à fermeture automatique.

L'arrêté royal du 18 octobre 1957 prévoit que des passages à niveau pourront être pourvus de barrières partielles (demi-barrières). Placées en chicane des deux côtés de la voie ferrée, elles offriront à la sortie un passage libre de 3 mètres de largeur au moins et de la moitié de la largeur de la chaussée au plus.

Ces barrières pourront être manoeuvrées soit par un garde-barrière, soit par un dispositif fonctionnant automatiquement au passage des trains.

La SNCB, soucieuse de sauvegarder dans toute la mesure de ses moyens la sécurité des usagers de la route, tout en réduisant au strict minimum les entraves à la circulation routière, est décidée, dans ce domaine aussi, à poursuivre l'effort qu'elle déploie en vue de moderniser l'équipement de son réseau.

C'est ainsi que des passages à niveau seront équipés de demi-barrières à manoeuvre automatique.

Ces installations présentent une grande sécurité de fonctionnement et n'entravent la circulation routière que pendant le temps strictement indispensable pour garantir la sécurité des usagers de la route.

En l'absence de toute circulation ferroviaire, les barrières sont levées et des feux blancs lunaires clignotent à raison d'environ quarante allumage par minute.

A l'approche d'un train, une sonnerie tinte au passage à niveau et des feux rouges se substituent aux feux blancs lunaires. La cadence de clignotement des feux rouges est double de celle des feux blancs lunaires.

H.F.G.	W
H.D.	
A.D.	D
P.P.	U
C.N.B.	D

Les demi-barrières s'abaissent ensuite interdisant le passage.

Entre l'allumage des feux rouges et le passage du train, il s'écoule environ vingt-cinq secondes.

Immédiatement après le passage du train, les demi-barrières se relèvent et les feux blancs lunaires réapparaissent après extinction des feux rouges.

Il est à remarquer que l'abaissement des barrières ne commence que quelques secondes après l'apparition des feux rouges, de sorte qu'un automobiliste peut poursuivre sa route si, au moment de l'allumage de ces feux, il se trouve à une distance du passage à niveau telle qu'il lui est impossible de respecter l'arrêt.

Dès que la demi-barrière qui intercepte la circulation sur la moitié droite de la route est franchie, l'usager ne rencontre plus d'obstacle pour dégager le passage à niveau. Il ne risque pas, de la sorte, d'être emprisonné entre les barrières.

Etant donné la rapidité de succession des opérations : allumage des feux rouges, fermeture des barrières et passage du train, il est particulièrement dangereux de vouloir tenter une traversée des voies dès que l'approche d'un train est signalée.

Il est à espérer que les automobilistes sauront s'imposer la discipline nécessaire pour permettre le développement de cette disposition, destinée à assurer leur sécurité, tout en réduisant au strict minimum les entraves à la circulation.

+ + +

L'arrêté royal dont il est fait mention ci-dessus stipule que l'approche des passages à niveau équipés de demi-barrières automatiques doit être signalée par un poteau portant la silhouette d'une locomotive (signal n° 5 du code de la route) placé à 150 m environ du passage à niveau et conjugué avec le "poteau balise" repris sous le n° 15 A du même code. Les "poteaux balises" 15 B et 15 C sont à placer respectivement à 100 mètres et à 50 mètres du passage à niveau.

A hauteur du passage, l'usager de la route rencontrera le poteau supportant les feux, lesquels sont surmontés d'une croix de St André (signal 16 A ou 16 B du code de la route).

Une première installation sera mise à l'essai à Kalmthout au passage à niveau situé au croisement de la ligne d'Anvers à Essen et de la route de Kalmthout à Huibergen.