

De puissants feux qui ne peuvent échapper à l'attention du passant.

## Modernisation des passages à niveau

# DEMI-BARRIÈRES

### Le nouveau système

La modernisation des passages à niveau a donné pas mal de soucis aux cheminots de tous les pays. Les services techniques, de nombreux agents et même des étrangers au chemin de fer ont présenté, au cours des temps, plusieurs projets de dispositifs, plus ou moins ingénieux, pour renforcer la sécurité des usagers de la route, réduire au minimum les entraves à la circulation routière et « automatiser » le système de fermeture.

Il fallait bien que tous ces efforts aboutissent. A l'instar de ce qui se fait sur d'autres réseaux, des passages à niveau de notre pays seront équipés de barrières partielles, autrement dites « demi-barrières ».

L'arrêté royal du 18 octobre 1957 prévoit que ces barrières seront placées, en chicane, des deux côtés de la voie ferrée et qu'elles offriront, à la sortie, un passage libre de 3 m. au moins et de la moitié de la chaussée au plus. Elles pourront être manœuvrées soit par une garde-barrière, soit par un dispositif fonctionnant automatiquement au passage des trains.

Une première installation a été mise à l'essai au lieu-dit « Les Huit Béatitudes », à Kalmthout, au passage à niveau situé au croisement de la ligne d'Anvers à Essen et de la route de Kalmthout à Huibergen.

### La suite des opérations

Cette installation est sûre et ne retient 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 un feu blanc lunaire clignote, de chaque côté du passage, à raison d'environ quarante allumages par minute.

A l'approche d'un train, une sonnerie tinte, et deux feux rouges se substituent à chaque feu blanc lunaire. La cadence de clignotement des feux rouges est double de celle des feux blancs lunaires.

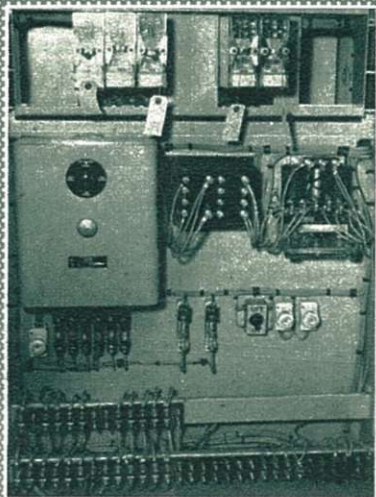
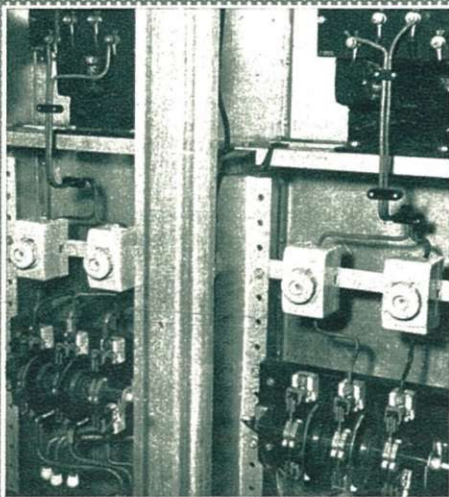
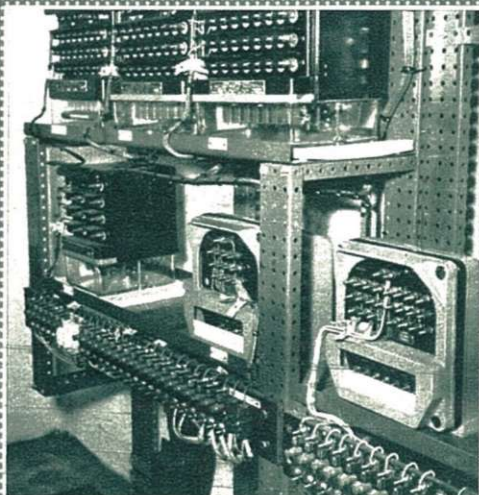
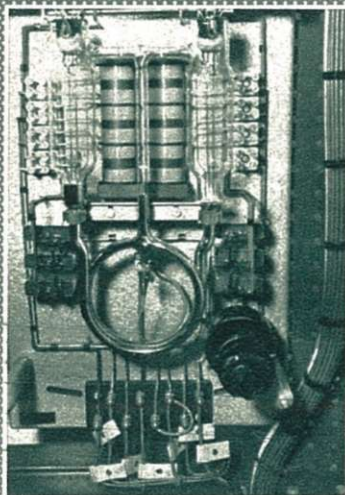
Les demi-barrières s'abaissent ensuite, interdisant le passage. Entre l'allumage des feux rouges et le passage du train, il s'écoule environ vingt-cinq secondes.

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 s'arrêter.

Dès qu'il a franchi la demi-barrière qui intercepte la circulation sur la moitié droite de la route, l'usager ne rencontre

### L'APPAREILLAGE DE COMMANDE





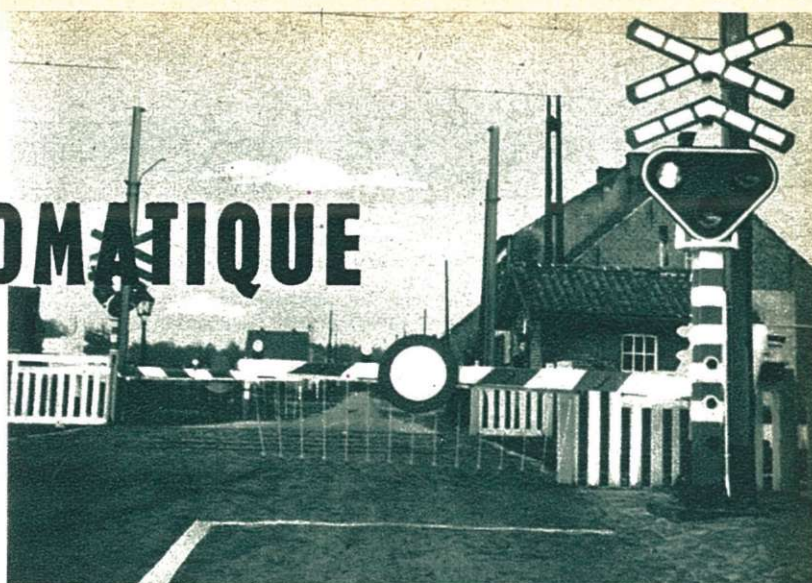
# FERMETURE AUTOMATIQUE

plus d'obstacle pour dégager le passage à niveau. Il ne risque pas, de la sorte, d'être emprisonné entre les barrières.

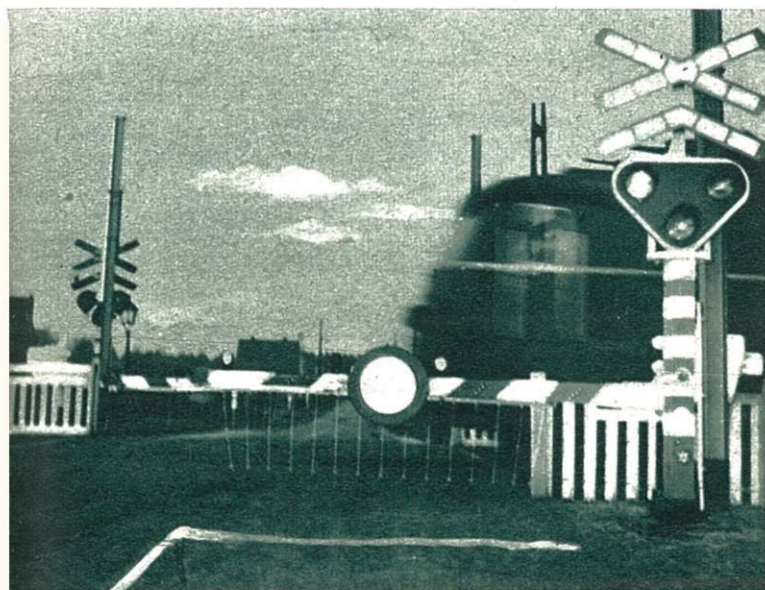
En cas de défaillance de l'appareillage, les demi-barrières se ferment automatiquement.

## Prudence quand même !

Etant donné la rapidité de succession des opérations : allumage des feux rouges, fermeture des barrières et



*Le train approche. Les barrières sont fermées; les feux rouges clignotent.*



*Quelques secondes après la fermeture des barrières, le train passe.*

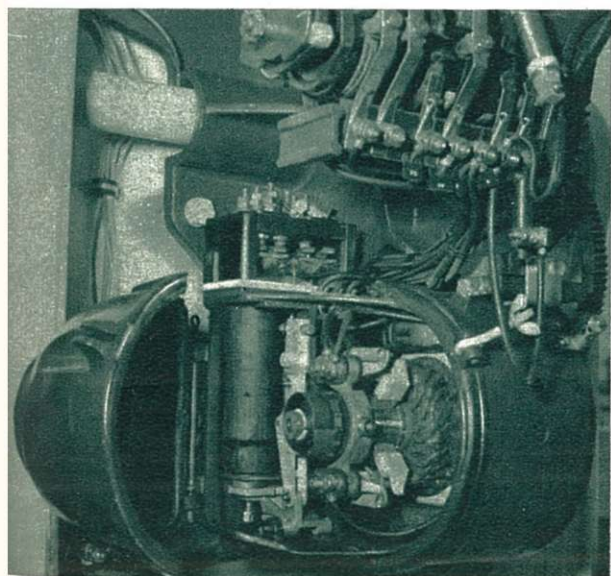
passage du train, il est particulièrement dangereux de vouloir tenter une traversée des voies dès que l'approche d'un train est signalée.

L'arrêté royal du 18 octobre 1957 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 m. et 50 m. du passage à niveau.

A hauteur du passage, l'usager de la route rencontre le poteau supportant les trois feux (un blanc et deux rouges); ceux-ci sont surmontés d'une croix de saint André (signal 16 a ou 16 b du code de la route).

Les automobilistes ont tout intérêt à s'imposer la discipline nécessaire. Si l'expérience réussit, on multipliera ce nouveau système destiné à assurer leur sécurité, tout en réduisant au minimum les entraves à la circulation.

*Le signaleur suit la progression du train et contrôle à distance le bon fonctionnement des barrières et des feux.*



*Vue intérieure du moteur assurant l'ouverture de la barrière.*

