



# ON AUTOMATISE

La densité des réseaux routier et ferroviaire en Belgique se situe parmi les plus élevées d'Europe; le nombre de passages à niveau y est donc particulièrement grand. Comme le trafic est intense, les rétentions de véhicules routiers devant des P.N. fermés sont fréquentes et les risques d'accident non négligeables. La SNCB attache à ce problème une grande importance et s'efforce, en collaboration avec le Ministère des communications, d'améliorer constamment les moyens de protection utilisés.

## 4 catégories

On peut schématiser ainsi la répartition des passages à niveau: 5 grandes catégories dont 4 qui intéressent seules les chemins de fer. Notre dessin illustre ces 4 types de P.N. et leur équipement.

C'est par arrêté ministériel que les P.N. obtiennent leur classification. Dans la situation actuelle, les 3 250 P.N. existants se répartissent comme suit:

- P.N. gardés (1<sup>re</sup> ou 2<sup>e</sup> catégories): 8 %
- P.N. commandés par le convoyeur du train: 8 %
- P.N. automatiques avec barrières: 28 %
- P.N. automatiques sans barrières: 25 %

## Evolution

La SNCB poursuit une politique à long terme de suppression des passages à niveau par la construction d'ouvrages d'art, politique efficace sur le plan de la sécurité et sur celui de la fluidité du trafic routier, mais aussi politique onéreuse et d'application progressive (450 P.N. supprimés de la sorte au cours des 5 dernières années).

L'ordre de suppression est en principe fixé par l'intensité des trafics routier et ferroviaire, mais d'autres considérations interviennent aussi en pratique: électrification et modernisation de lignes, travaux d'urbanisation, amélioration des voiries...

La recherche de solutions techniques avec les autorités concernées est parfois rendue difficile et longue: c'est que beaucoup de partenaires entrent en jeu et que des oppositions locales s'expriment souvent.

On peut dire cependant que de façon systématique, les lignes ferrées axiales qui seront équipées en vue de la circulation des trains à la vitesse de 160 km/h dans les prochaines années ne comporteront plus de passages à niveau.

A court terme, faute de supprimer

plus, la SNCB procède à l'automatisation des passages à niveau existants. Les statistiques prouvent que les automatismes mis en œuvre sont plus sûrs, car ils éliminent les facteurs humains de défaillance. D'autre part, la fonction de garde-barrière est particulièrement ingrate et est devenue, dans le monde moderne, un anachronisme qu'il convient de supprimer. L'automatisation se justifie donc sur deux plans: celui de la sécurité, et le plan social.

La préférence de la SNCB, en complet accord avec le Ministère des communications, va aux passages de deuxième catégorie, équipés de feux clignotants et de semi-barrières. Il est en effet généralement admis que la présence de barrières constitue un élément de sécurité très important. Et bien qu'ils soient en général moins fréquentés, les passages de troisième catégorie (sans barrières) ont été, en 1977, le théâtre de deux fois plus d'accidents.

Cette politique de la SNCB n'est pas nouvelle: en 10 ans, le nombre de passages de deuxième catégorie a été multiplié par 2,5 alors que le nombre de passages automatisés n'augmentait que de 65 % (un glissement de catégorie, donc). Les passages maintenus sur les lignes en cours d'électrification seront en principe TOUS classés en deuxième catégorie. Et la politique de «barriérisation» sera poursuivie sans relâche.

## Progrès

A la lecture des statistiques, nous en avons déjà parlé, on constate une très nette diminution des accidents et de leurs conséquences.

Ces résultats favorables peuvent être attribués à trois causes principales, qu'il est toutefois difficile de classer en ordre d'importance:

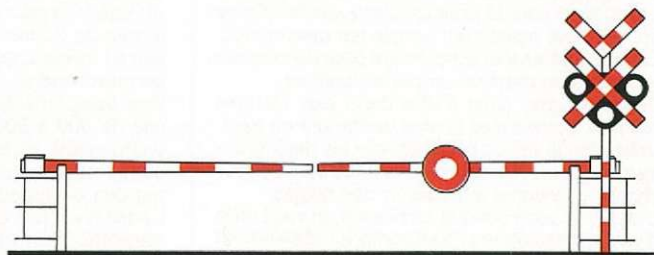
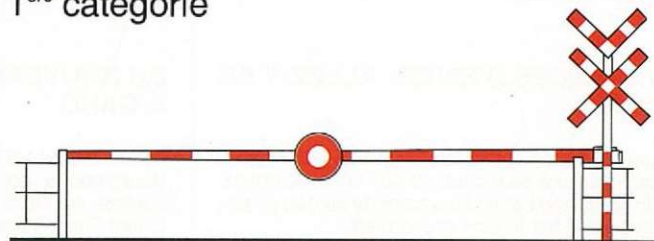
1. le remplacement progressif des P.N. par des ouvrages d'art;
  2. l'amélioration de la sécurité routière suite à l'automatisation accélérée des P.N. et à la généralisation des P.N. avec semi-barrières;
  3. une plus grande discipline des usagers de la route, résultat des campagnes de sensibilisation et d'information menées par le Ministère des communications ainsi que d'une meilleure connaissance de la signalisation, découlant de l'introduction d'un examen pour la délivrance du permis de conduire.
- La SNCB se sent par conséquent plus motivée encore pour continuer les efforts entamés, au-delà de ce que peut prévoir la législation, dans une optique fondamentalement sociale, en faisant usage des techniques les plus modernes, et les plus fiables. Nous y reviendrons.

## PASSAGES A NIVEAU

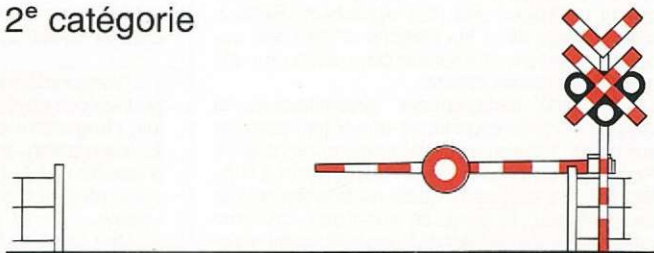
### SCHEMA

### D'EQUIPEMENT RAPPROCHE

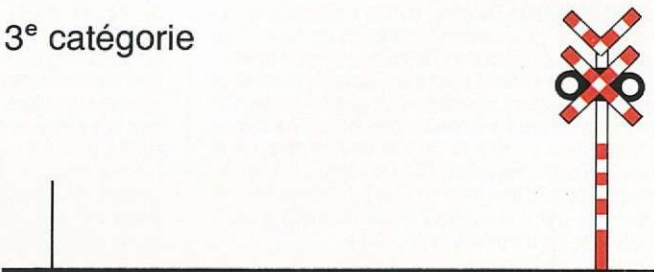
#### 1<sup>ère</sup> catégorie



#### 2<sup>e</sup> catégorie



#### 3<sup>e</sup> catégorie



#### 4<sup>e</sup> catégorie

