



Au SUJET

Nous savons que les passages à niveau (en abrégé : P.N.) ne jouissent pas de la faveur des usagers de la route. Un P.N. fermé n'interrompt-il pas fâcheusement, ne fût-ce qu'un temps très limité, un voyage à horaire très serré et ne risque-t-il pas de faire manquer un rendez-vous d'affaires ou de faire attendre des amis très à cheval sur l'observance de l'heure précise ?

Pourtant, les automobilistes admettent comme un mal nécessaire les arrêts aux carrefours routiers et les subissent, sinon de bon gré, du moins avec philosophie. Pourquoi n'éprouvent-ils pas les mêmes sentiments lorsqu'il s'agit de P.N. ? Ceux-ci ne sont, tout compte fait, que des carrefours situés à l'intersection d'une ligne ferrée et d'une route !

N'est-t-il pas logique, par ailleurs, que le chemin de fer, transporteur de masse — tant de personnes que de choses — dispose d'une priorité aux P.N., priorité d'ailleurs consacrée par des textes légaux, notamment l'art. 18 du Code de la route ?

En effet, si un véhicule routier est en mesure de s'arrêter devant un obstacle sur une distance très courte, le train, lancé à une vitesse de 80 à 140 km/h, ne peut techniquement s'arrêter que sur une longueur de quelque 1000 mètres, voire plus, compte tenu de sa charge, de sa vitesse et des conditions de freinage.

Signalisation routière des P.N.

Comme nous le verrons plus loin, la S.N.C.B. ne cesse d'améliorer la sécurité aux P.N. en les équipant de signaux routiers d'annonce toujours plus modernes et plus perfectionnés.

Quels sont donc ces signaux ? Ils sont décrits dans le Code de la route (signaux n^{os} 4, 5, 15 et 16) et dans l'A.R. du 18.10.1957 sur la signalisation des P.N. (voir annexes).

Pour les P.N. *gardés*, la signalisation à

distance comporte un signal triangulaire de danger avec silhouette de barrière, placé à une distance moyenne de 150 mètres du P.N.

Les barrières sont munies du signal d'interdiction de passage. Ce signal, ainsi que la lisse des barrières, sont parfois couverts de matières réfléchissantes, qui les rendent plus visibles dans l'obscurité. Lorsque l'importance de la route l'exige, un feu rouge fixe est établi à droite (et parfois aussi à gauche) de la route auprès des barrières. Ce feu est allumé quelques secondes avant le commencement de la fermeture des barrières et il le reste jusqu'à ce que les barrières soient à nouveau complètement ouvertes. Il est particulièrement important de ne pas s'engager sur les voies lorsque le feu rouge annonce la fermeture des barrières, sinon on court le risque d'être enfermé par ces dernières.

Les P.N. *non gardés* sont annoncés à distance par un signal triangulaire de danger avec silhouette de locomotive, placé à une distance moyenne de 150 m du P.N., ainsi que par trois balises peintes en blanc et portant des raies rouges, échelonnées à droite de la route lorsque celle-ci est une chaussée pour véhicules et est située en dehors d'une agglomération.

À droite du P.N., il y a une croix de St.-André peinte en rouge et blanc. Lorsque le P.N. franchit plus d'une voie, les bras inférieurs de la croix de St.-André sont doublés.

Si le P.N. se trouve sur une route assez importante, la signalisation peut être complétée par un signal lumineux automatique placé sur le support de la croix de St.-André, comportant une lanterne à deux, parfois trois feux : un ou deux feux rouges et un feu blanc lunaire. L'indication de danger est donnée par l'apparition du ou des feux rouges clignotants; l'autorisation de passage se constate par le feu blanc lunaire clignotant.

Les signaux lumineux automatiques sont au surplus accompagnés d'une cloche à fort timbre, fonctionnant pendant toute la durée de l'allumage du ou des feux rouges.

Lorsque les circulations routière et ferroviaire sont importantes, des barrières partielles automatiques peuvent être prévues en plus des signaux lumineux et acoustiques. Ces barrières sont placées en chicane des deux côtés de la voie ferrée, offrant à la sortie un passage libre de 3 m au moins et de la moitié de la chaussée au plus. Dans ce système

des passages à niveau

l'usager de la route ne risque pas d'être emprisonné entre les deux barrières. Les signaux sont normalement placés à droite. Toutefois lorsque la disposition des lieux le justifie, le signal en forme de croix de St.-André et le signal lumineux peuvent être reproduits à gauche de la route.

Accidents aux P.N.

Malgré tous les efforts de la Société pour améliorer et multiplier les dispositifs de sécurité et de signalisation aux passages à niveau, le nombre d'accidents qui y surviennent reste important. Si les P.N. gardés ne présentent en principe pas de danger, il n'en est pas de même pour les P.N. non gardés où les accidents se répètent à une cadence presque régulière. Ainsi, au cours des 9 dernières années (1954 à 1962), il a été relevé en moyenne par an, abstraction faite des heurts de barrières légers, 166 accidents, dont 42 aux P.N. gardés, 38 aux P.N. non gardés avec signalisation automatique, et 86 aux P.N. non gardés ordinaires. Conséquences : chaque année en moyenne 42 personnes tuées et 57 blessées plus ou moins grièvement. En outre, il y a eu des dommages matériels importants, notamment à 360 automobiles, 75 motos et vélomoteurs et 15 vélos, bien entendu toujours en moyenne par année. N'est-ce pas effarant ? Et cependant, ces chiffres sont infimes quand on les rapproche du nombre des accidents survenus sur les routes seules, c'est-à-dire enregistrés par la gendarmerie en dehors des agglomérations.

En 1961, on a compté au total 47.685 accidents sur les routes, ayant tué sur place pas moins de 710 personnes, de

sorte que les accidents aux P.N. ne représentent même pas 1/2 pour cent de l'ensemble des accidents de la circulation routière.

Il est hors de doute que dans la plupart des cas les accidents aux P.N. sont dus à la distraction, la fatigue, l'insouciance ou le manque de discipline des usagers de la route.

Combien n'y en a-t-il pas qui, passant outre à l'interdiction marquée par les feux rouges clignotants et les sonneries de cloches, traversent les voies, ou qui, arrêtés devant le signal, démarrent dès qu'un train est passé sans se soucier ni vérifier si le passage est à nouveau autorisé, risquant de se faire tamponner par un convoi arrivant en sens inverse ? Il est certain que les infractions à l'interdiction de passage dépassent de beaucoup le nombre des accidents dont il a été fait état plus haut et que bon nombre d'imprudents ont déjà échappé de justesse aux conséquences tragiques de leur inadvertance. Même les barrières des P.N. gardés ne suffisent pas à arrêter les usagers de la route imprudents ou distraits. La preuve en est donnée par le grand nombre de heurts et même d'enfoncements de barrières : en moyenne 340 par an, ce qui fait presque 1 par jour, avec 2 tués et 20 blessés en moyenne par an !

Campagne préventive.

Toujours sur le qui-vive lorsqu'il s'agit de la sauvegarde de vies humaines, la S.N.C.B. a entrepris une campagne contre les dangers aux P.N.

Enfin, la S.N.C.B. a mis au point une installation de contrôle photographique permettant de déceler notamment les infractions aux dispositions du code de

la route commises à la traversée des P.N. L'appareillage est constitué par un télé-objectif permettant de photographier les véhicules traversant un P.N. et un objectif auxiliaire servant à photographier une horloge et un chronographe. Un câble spécial placé en travers de la route donne un contact électrique lorsqu'il est écrasé par un essieu.

Disons tout de suite que l'appareillage en question a été construit surtout dans le but d'éduquer les usagers de la route en attirant leur attention sur les dangers qu'ils courent en ne respectant pas les indications des signaux lumineux.

Depuis 1959, plus de 200 contrôles photographiques ont été effectués et à chaque infraction une lettre a été adressée aux contrevenants. Cependant, un nombre très minime d'entre eux a eu la déférence de répondre à l'appel qui leur était adressé par notre Directeur Général.

Devant cette façon d'agir, la S.N.C.B. a décidé d'intensifier ses contrôles aux P.N. en collaboration avec les autorités judiciaires du pays et c'est ainsi que désormais, au lieu d'une lettre d'avertissement, un procès-verbal sera dressé à charge des contrevenants.

Nous ne tenons cependant pas particulièrement à ce que les usagers de la route nous prennent pour des „redresseurs de tort". Nous préférons de loin agir préventivement, et partant plus utilement. C'est pourquoi nous avons cru préférable de porter la chose à la connaissance du grand public.

Celui-ci, ainsi alerté, se montrera, nous l'espérons, plus circonspect qu'il ne l'a été jusqu'à présent.

