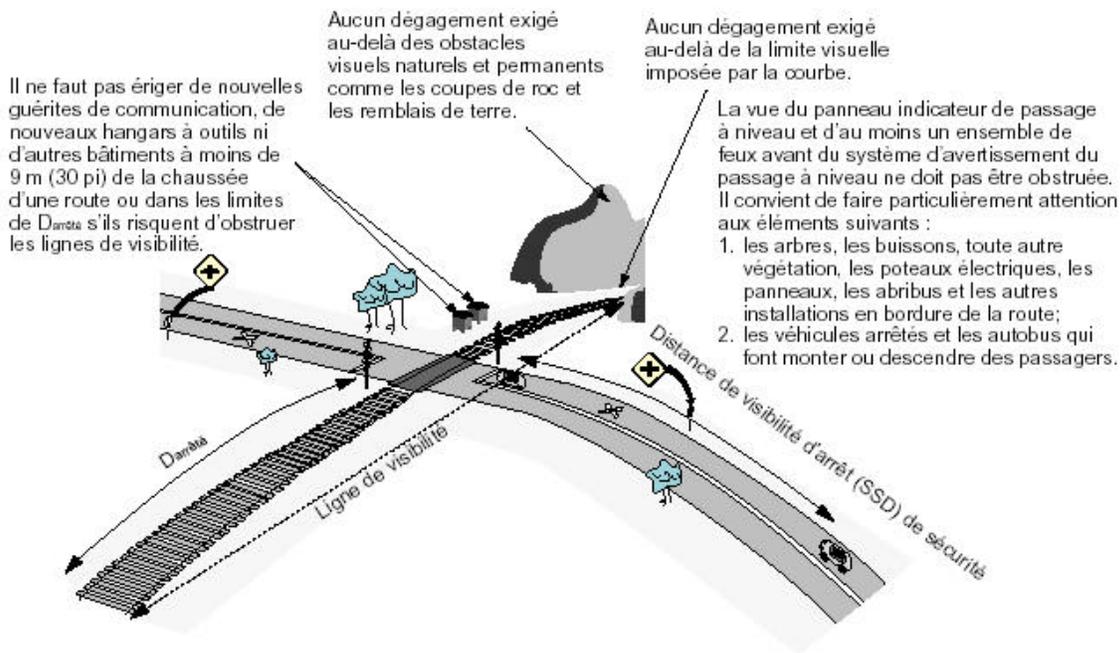


**Figure 8-2 : Lignes de visibilité minimales — Passages à niveau avec système d'avertissement**



Le dessin n'est pas à l'échelle

Hauteur des yeux du conducteur	=	1,05 m	voitures, piétons, cyclistes et personnes avec appareil fonctionnel
	=	1,80 m	autobus et camions ordinaires
	=	2,10 m	gros camions et semi-remorques
Hauteur cible	=	1,20 m	au-dessus des rails

Source	Information	Référence
Observer	Les lignes de visibilité dans l'emprise de la voie ferrée sont-elles bien dégagées de tous buissons ou autre végétation? (15 m des deux côtés de la voie, 30 m le long de la voie, sur chaque côté du croisement) -si non, donnez des détails sur l'emplacement	Sect.8-1(a)
Observer	Les lignes de visibilité sur l'emprise de la route à moins de 15 m du passage à niveau sont-elles bien dégagées de tous les buissons ou autre végétation? -si non, donnez des détails sur l'emplacement	Sect.8-1(b)
Consulter	SSD minimum = m (de la feuille 4)	
Mesurer	SSD réelle : Approche N / E = m Approche S / O = m	Sect. 8.5
<b>Attention – Certaines formules utilisent des unités impériales, alors que d'autres sont métriques.</b>		
Calculer	$D_{ARRÊTÉ} \text{ minimum (pi)} = 1,47 Vt \times Td$ avec Td déterminé sur la feuille 4	Sect. 8.5
	$D_{ARRÊTÉ} \text{ minimum} = pi \quad m$ (calculé ou de la table 8-1)	Tab. 8-1
Mesurer	$D_{ARRÊTÉ} \text{ réelle} :$ Approche N / E = m (gauche du conducteur); = m (droite du conducteur) Approche S / O = m (gauche du conducteur); = m (droite du conducteur)	Figure 8-2
Consulter	$D_{ARRÊTÉ} \text{ Piéton/Cycliste (m)}$ utilisant la Table 8-1 et Tp (prise sur la feuille 4)	Tab. 4-7
Mesurer	$D_{ARRÊTÉ} \text{ Piéton/Cycliste, réelle} :$ Approche N / E = m (gauche du conducteur); = m (droite du conducteur) Approche S / O = m (gauche du conducteur); = m (droite du conducteur) <u>remarque</u> : mesuré d'un point situé 2 m en avant du panneau/signal, voir Section 4.8)	Figure 8-1
Observer	Y a-t-il, dans les triangles de visibilité (Figure 8-2), des obstacles autre que panneaux routiers ou poteaux électriques, pouvant réduire la visibilité?	Figure 8-2
	Les nouvelles méthodologies proposées par M. Gou en 2003 pour déterminer les distances de visibilité et les temps de dégagement, peuvent aussi être appliquées à titre de confirmation. Voir : <a href="http://www.tc.gc.ca/cdt/sommaire/14200/14234.htm">http://www.tc.gc.ca/cdt/sommaire/14200/14234.htm</a>	[TP14172E]

#### Commentaires à la suite de la visite des lieux :

- |   |  |
|---|--|
| -visibilité restreinte le long de la voie à cause de l'angle de croisement                        | -vérifier la visibilité à tous les points de croisement piétonnier |
| -problèmes particuliers pour les gros camions?  | -véhicule type spécial?  |
| -les lignes de visibilité peuvent-elles être maintenues en toutes circonstances? (bancs de neige) | -photos  |