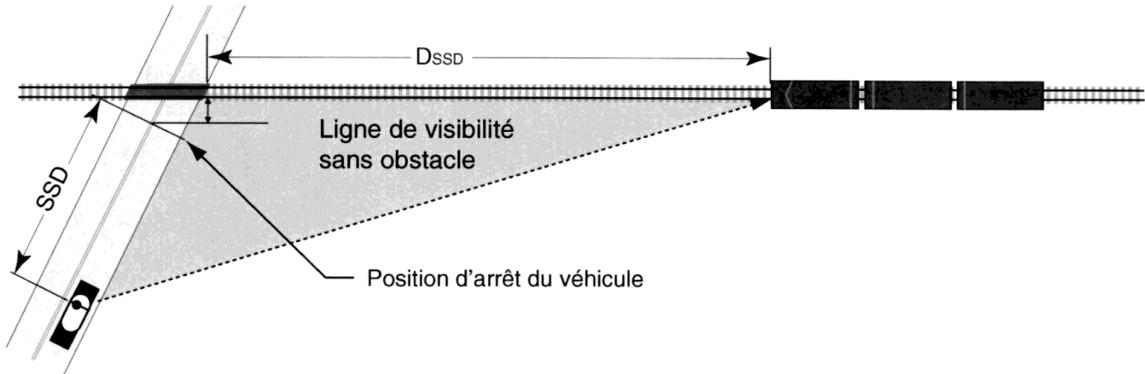
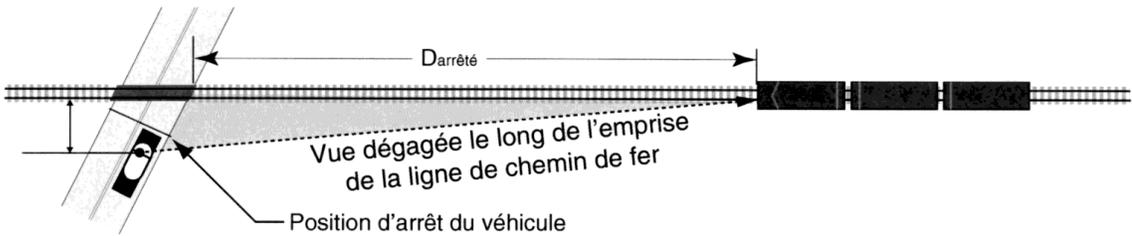


**Figure 8-1 : Lignes de visibilité minimales – Passages à niveau sans système d'avertissement**

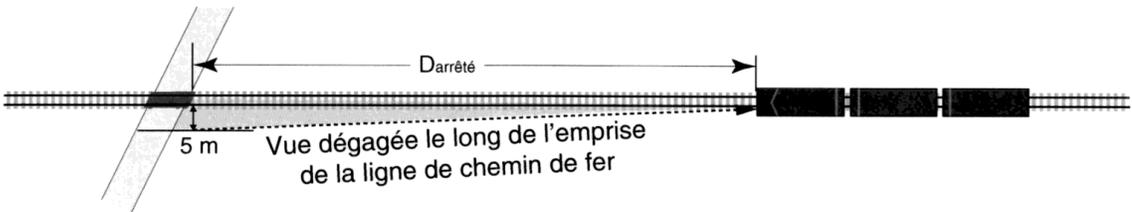
**A) Lignes de visibilité minimales pour les conducteurs à l'approche d'un passage à niveau**



**B) Lignes de visibilité minimales pour les conducteurs arrêtés au passage à niveau**



**C) Lignes de visibilité minimales pour les piétons et les cyclistes arrêtés au passage à niveau**



**Le dessin n'est pas à l'échelle**

**REMARQUES :**

1.  $SSD$  est calculée conformément à l'article 4.4.
2. Les distances  $D_{SSD}$  et  $D_{arrêté}$  sont calculées conformément à l'article 8.5.

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	$D_{ARRÊTÉ} \text{ minimum (pi)} = 1,47 V_t \times T_{SSD}$ avec $V_t$ prise sur la feuille 4	Sect. 8-5
	$T_{SSD}$ est la plus grande des valeurs suivantes : $[(SSD+cd+L)/0,28V]$ → V = max. admissible sur la route, en km/h ou 10 secondes	
	$\hat{D}_{SSD} \text{ minimum} = \text{pi}$ m (calculé ou de la table 8-1)	Tab. 8-1
Mesurer	$D_{SSD}$ réelle : Approche N / E = m (sur la gauche du conducteur); = m (sur la droite du conducteur) Approche S / O = m (sur la gauche du conducteur); = m (sur la droite du conducteur)	Figure 8-1
Calculer	$D_{ARRÊTÉ} \text{ minimum (pi)} = 1,47 V_t \times T_d$ avec $T_d$ déterminé sur la feuille 4	Sect. 8.5
	$D_{ARRÊTÉ} \text{ minimum} = \text{pi}$ m (calculé ou de la table 8-1)	Tab. 8-1
Mesurer	$D_{ARRÊTÉ}$ réelle : Approche N / E = m (sur la gauche du conducteur); = m (sur la droite du conducteur) Approche S / O = m (sur la gauche du conducteur); = m (sur la droite du conducteur)	Figure 8-1
Consulter	$D_{ARRÊTÉ}$ Piéton/Cycliste (m) utilisant la Table 8-1 et $T_p$ (prise sur la feuille 4)	Tab. 8-1
Mesurer	$D_{ARRÊTÉ}$ Piéton/Cycliste, réelle : Approche N / E = m (sur la gauche du cycliste); = m (sur la droite du cycliste) Approche S / O = m (sur la gauche du cycliste); = m (sur la droite du cycliste)	Figure 8-1
Observer	Y a-t-il, dans les triangles de visibilité (Figure 8-1), des obstacles autre que panneaux routiers ou poteaux électriques, pouvant réduire la visibilité?	Figure 8-1
	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?  | - véhicules type spécial?  |
| -les lignes de visibilité peuvent-elles être maintenues en toutes circonstances? (bancs de neige) | -photos  |