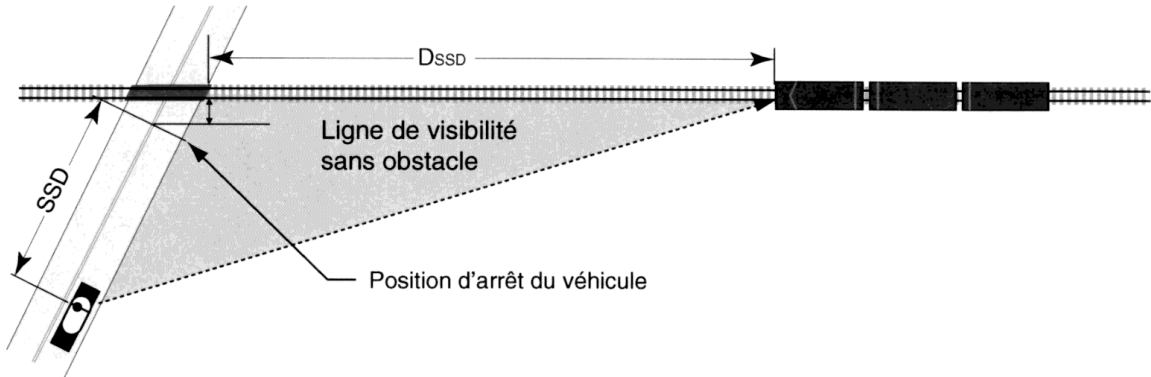
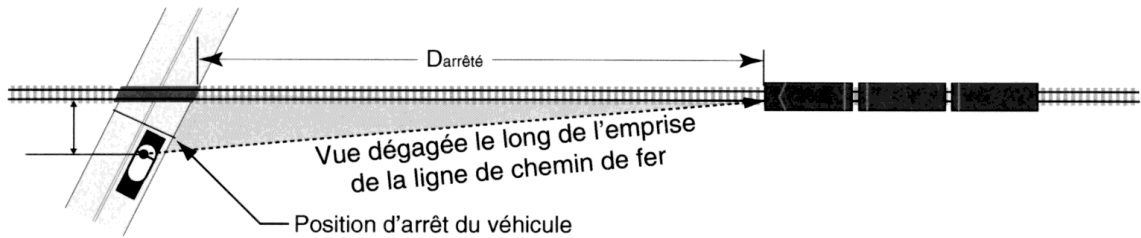


Figure 8-1 : Lignes de visibilité minimales – Passages à niveau sans système d'avertissement

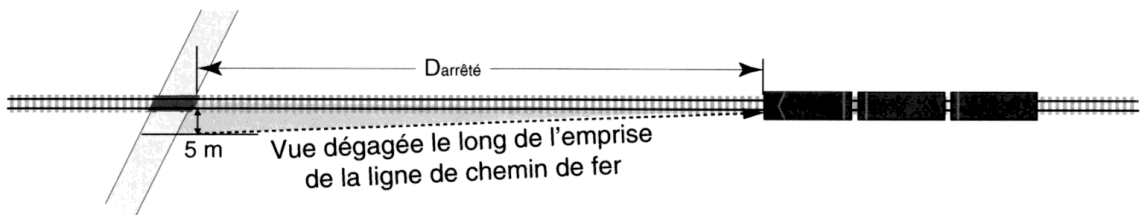
A) Lignes de visibilité minimales pour les conducteurs à l'approche d'un passage à niveau



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
Attention – Certaines formules utilisent des unités impériales, alors que d'autres sont métriques.		
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 : http://www.tc.gc.ca/cdt/sommaire/14200/14234.htm	[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 |