



**SIGNALISATION  
ET CONTROLE  
DU TRAFIC  
DES RUES**

**BELL TELEPHONE MFG. CO. S.A.**

## SIGNALISATION ET CONTROLE DU TRAFIC DES RUES

### INTRODUCTION.

Dans les grandes villes, la circulation des tramways, automobiles et autres véhicules, devient de plus en plus difficile à régulariser. Les agents à poste fixe, agissant isolément, ne peuvent suffire à l'organisation du trafic, parce que leurs efforts n'étant pas coordonnés, sont souvent contradictoires et qu'il en résulte des encombrements inadmissibles.

Une solution plus rationnelle de ce problème parfois très difficile à résoudre, est donnée par l'emploi des systèmes de signalisation décrits dans cette brochure.

Ces systèmes comprennent des signaux lumineux commandés synchroniquement d'un point central, ou encore mis en action isolément, ou par la combinaison des deux méthodes qui précèdent.

Dans tous les cas, la partie essentielle du dispositif est constituée par un ensemble de trois feux respectivement rouge, jaune et vert (fig. 1 & 2) montés verticalement, et placés aux carrefours et croisements des rues.

Les différentes couleurs apparaissent successivement suivant un rythme déterminé, et leur interprétation est généralement la suivante :

**Rouge.** - Les véhicules doivent s'arrêter avant l'intersection, jusqu'à ce que le signal vert apparaisse.

**Rouge**  
**Jaune.** - Avertissement que la voie va être libre.

**Vert.** - Passage libre.

**Jaune.** - Avertissement d'arrêt imminent. Les véhicules doivent s'arrêter avant le croisement; ceux déjà engagés doivent, au contraire, poursuivre leur route.

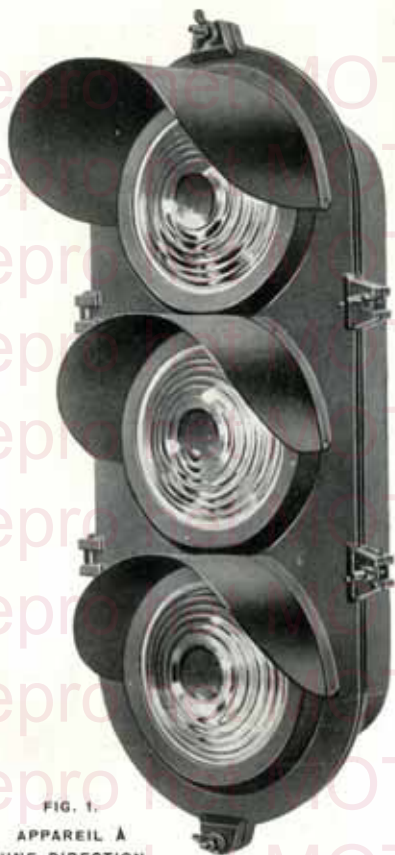


FIG. 1.  
APPAREIL À  
UNE DIRECTION

Le signal libre en un point d'un parcours déterminé, rencontre également le signal de passage à tous les croisements du même parcours.

La durée du cycle, à chaque croisement, est fonction de l'allure du trafic de part et d'autre du croisement considéré.

Comme ce trafic peut varier, les agents de service peuvent, momentanément, actionner manuellement les signaux.

Pour que le retour à la commande automatique se fasse en concordance avec les autres signaux, un dispositif indique la position de ces derniers, et permet le rétablissement du service automatique, sans désorganisation de la circulation.

Les signaux peuvent être à une, deux, trois ou quatre directions. Ils sont associés à une boîte de jonction, qui permet de régler la durée d'un cycle complet, c.-à-d. le temps nécessaire pour les passages successifs à l'arrêt - avertissement - passage - avertissement - arrêt.

Les signaux sont commandés par des impulsions émises d'un point central, et reçues par les boîtes de jonction (Fig. 3).

Comme il est dit précédemment, il existe trois méthodes de contrôle des signaux, décrites individuellement ci-après.

### Système progressif.

Dans ce système, les réglages des boîtes de jonction sont effectués de telle manière qu'un véhicule, rencontrant le

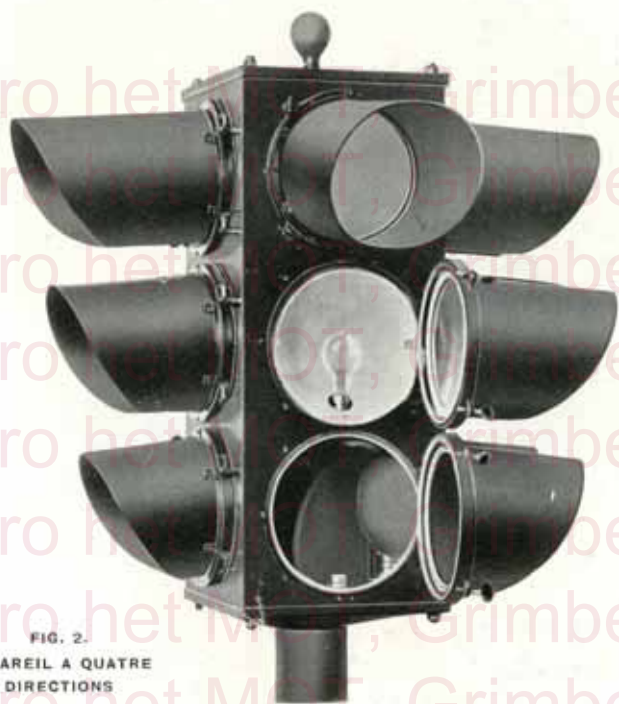


FIG. 2.

APPAREIL A QUATRE  
DIRECTIONS

### **Système synchrone.**

Dans ce système, tous les signaux d'un groupe de croisements changent simultanément sous le contrôle d'un seul agent placé en un point central.

### **Système indépendant.**

Dans ce système, chaque croisement travaille indépendamment. C'est la formule la plus simple qu'il soit possible d'adopter.

### **Construction et avantages des appareils.**

Tous les appareils de signalisation décrits dans cette brochure sont de construction robuste, et spécialement étudiés pour résister aux intempéries.

Le moteur de l'envoyeur d'impulsions est prévu pour alimentation par le réseau de distribution électrique disponible.

Les boîtes de jonction peuvent être murales ou montées sur pied. Elles sont munies d'une serrure qui interdit, aux personnes non qualifiées, l'accès des organes intérieurs.

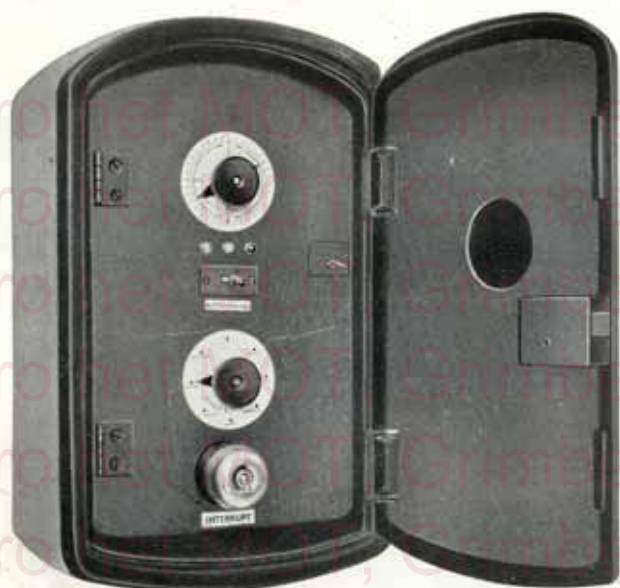


FIG. 3. BOITE DE JONCTION.

Les fanaux sont placés dans un boîtier métallique, peint noir et blanc, pour en augmenter la visibilité. La couleur des lentilles a été choisie pour éviter toute confusion, même en plein soleil. Les lampes se remplacent très facilement.

Les appareils décrits ci-devant permettent un grand nombre de combinaisons et peuvent, par conséquent, s'appliquer à toutes les réglementations en vigueur dans les grandes villes.

La manipulation des appareils n'offre aucune difficulté, et l'interprétation des signaux est facile.

En assurant le contrôle des signaux par un poste central on peut, à certains carrefours, supprimer les agents à poste fixe. Dans ce cas, il est possible d'adjoindre au système un dispositif spécial (par exemple une poignée accessible par le bris d'une glace) au moyen duquel le public peut attirer l'attention de la police, en cas d'accident.

Le système n'exige pas le placement de câbles spéciaux. Le courant nécessaire à l'envoi des impulsions est amené par deux fils formant un circuit continu, partant du poste central et passant par tous les carrefours sous le contrôle de ce poste. La ligne ainsi constituée peut être employée également pour établir des liaisons téléphoniques à l'usage de la police.

# *Bell Telephone Mfg. C<sup>o</sup>*

FONDÉE EN  
1882

SOCIÉTÉ ANONYME

CAPITAL  
325.000.000

SIÈGE SOCIAL :

**ANVERS**

RUE BOUDEWYNS, 4

TELEPHONE 778.00 (10 LIGNES)

Registre du Commerce No. 990

BUREAUX À

**BRUXELLES**

RUE ROYALE, 166

TELEPH. 17.00.25 (2 LIGNES)

**BERNE**

BUBENBERGPLATZ, 10

TEL. B. W. 4876

**LIÈGE**

RUE DE SCLESSIN, 36

TELEPHONE 280.93

**LA HAYE**

SCHELDESTRAAT, 160

TEL. 77.21.10