

## CHARIOT FORMANT TROTTOIR AU DROIT DES PASSAGES A NIVEAU SITUÉS PRÈS DES BATIMENTS DE RECETTES,

Fig. 1 à 5, p. 109 et 110.

D'après une note de M<sup>r</sup> L. DENYS, ingénieur principal aux chemins de fer de l'État belge,  
publiée dans la *Revue générale des chemins de fer*, de décembre 1902.

La longueur de plus en plus grande des trains de voyageurs nécessite l'allongement des trottoirs d'embarquement et, par suite, le remaniement de beaucoup de stations intermédiaires du réseau de l'État belge.

Dans le cas du type assez répandu, représenté au schéma figure 1, l'allongement des trottoirs ne peut se faire que du côté opposé au passage à niveau : il oblige donc à reculer la cour aux marchandises, ce qui donne lieu, en acquisition de terrain, pavage supplémentaire, travaux de démolition et de reconstruction, à une dépense qui peut s'élever à 5,000 francs, si la gare possède en Y un magasin qui doit être déplacé.

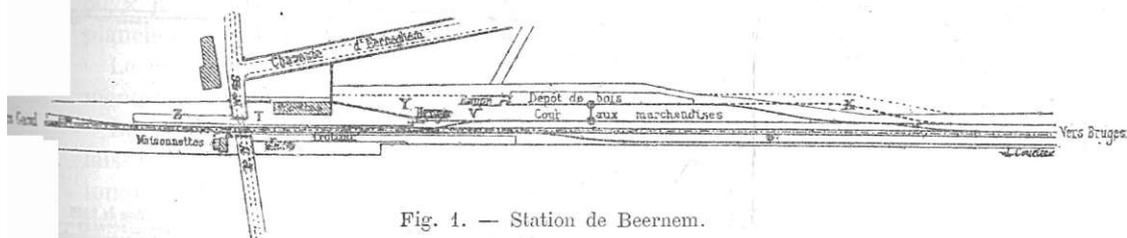


Fig. 1. — Station de Beernem.

On pourrait, à la vérité, se borner à établir un tronçon de trottoir en Z, de l'autre côté du passage à niveau; mais cette disposition est très défectueuse à cause de la solution de continuité qu'elle crée au droit de la chaussée.



A la station intermédiaire, assez importante, de Beernem, sur la ligne de Gand à Bruges, où la voie en cul-de-sac V desservait un assez grand hangar aux marchandises qu'il aurait fallu démolir et reconstruire, l'allongement du trottoir, vers Bruges, aurait donné lieu à une dépense d'environ 6,500 francs.

Pour la diminuer, on a eu recours à l'artifice suivant : on a construit en Z, du côté de Gand, un tronçon de trottoir de 75 mètres et on a comblé la solution de continuité par un petit chariot [de 26 centimètres de hauteur, de 6 mètres de long et de 2 mètres de largeur d'axe en axe des roues]. Ce chariot, garé sous le trottoir Z, quand le passage à niveau est ouvert, peut être amené au droit de celui-ci à l'arrivée des trains de voyageurs, de manière à établir la continuité entre les trottoirs Z et T. Le chariot est manœuvré au moyen d'un simple treuil à tambour enclenché avec les barrières roulantes dont est muni le passage à niveau ; il ne peut donc être mis en mouvement que lorsque les barrières sont fermées et doit être rentré avant leur ouverture.

Ce chariot, installé depuis le mois de mai 1901, a donné jusqu'ici d'excellents résultats ; il a bien fonctionné, par tous les temps d'hiver, et n'a été l'objet d'aucune critique.

Toute l'installation, y compris le treuil et la partie du trottoir sous lequel le chariot est garé, n'a coûté que 675 francs, dont 490 francs pour le chariot.

Ce chiffre montre combien la solution est économique. L'établissement d'un engin de l'espèce se fait, d'ailleurs, sans apporter aucun trouble dans le service de l'exploitation, ce qui n'est pas le cas quand il faut modifier l'aménagement de la cour aux marchandises.

Ce trottoir roulant (fig. 2, 3, 4 et 5) se compose de deux longerons de 25 centimètres de hauteur réunis par cinq entretoises rendues solidaires l'une de l'autre par un cours de longrines. Chaque longeron est formé d'une âme de 5 millimètres d'épaisseur et de quatre cornières de  $\frac{50 \times 50}{5}$  ; les entretoises et les longrines, de deux cours de cornières de  $\frac{50 \times 50}{5}$  réunies par des plats de  $50 \times 5$ . Des plats de  $50 \times 5$  dans les quatre angles assurent la rigidité du châssis. Celui-ci porte un plancher en chêne de 3 centimètres d'épaisseur.

Le chariot roule sur quatre roues de 27 centimètres de diamètre, y compris le mentonnet de 2 centimètres (fig. 3, 4 et 5).

Du côté de la voie, on a placé les roues à l'intérieur du châssis. Si on les avait laissées à l'extérieur, il aurait fallu couvrir, à l'aide d'une tôle, tout l'intervalle longitudinal entre les roues, ce qui, notamment en temps de verglas, aurait présenté de sérieux inconvénients pour la descente des voyageurs.

Le chariot est garé sous une partie de trottoir formée de vieilles billes jointives, qui supportent des madriers en chêne de 6 centimètres d'épaisseur. Ce plancher, qu'on a dû entailler du côté de la voie de 3 centimètres sur 28 centimètres de largeur pour respecter le gabarit, présente avec celui du chariot une dénivellation de 6 centimètres ; celle-ci a été réduite à 3 centimètres, en coupant en biseau

l'arête du dernier madrier. Cette disposition n'a présenté aucun inconvénient dans la pratique.

La figure 2 montre comment on peut, à l'aide d'un câble passant sur des poulies disposées convenablement et accroché des deux côtés d'une ferrure F, imprimer au chariot le mouvement de va-et-vient.