

# Abris économiques à Voyageurs

POURSUIVANT sa politique de modernisation des installations et du matériel dont l'exploitation lui a été confiée, la Société Nationale des Chemins de fer Belges porta, il y a quelques années déjà, son attention sur la question des abris aux points d'arrêt.

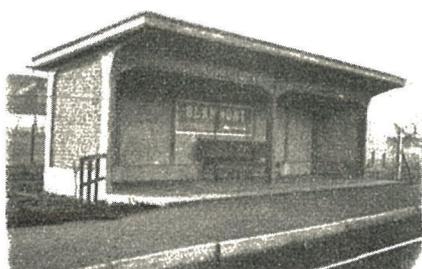
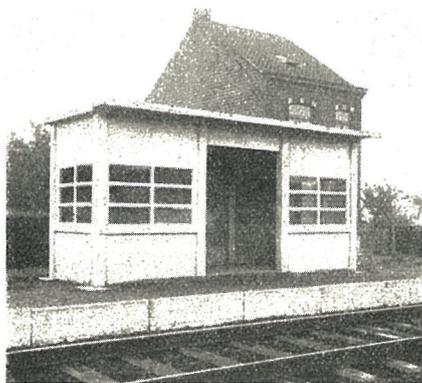


Fig. 1 — Abri type Blanmont, Cousteumont, Hamipré, Verlaine.

Naguère, seuls quelques points d'arrêt (en général, haltes ou dépendances déclassées) étaient pourvus d'abris; encore ceux-ci étaient-ils, dans la plupart des cas, constitués de vieilles caisses de véhicules de piteux aspect. Le plus souvent, les voyageurs se trouvaient, en attendant l'heure d'arrivée de leur train, exposés à toutes les intempéries.

Quelques tentatives isolées avaient été faites pour combler cette lacune. C'est ainsi que l'on érigea une série de constructions dont la forme, les dimensions, le choix des matériaux, étaient



Type 1

laissés à l'initiative des services locaux d'exécution. Comme réalisations de cette espèce, nous citerons les cas de Blanmont, Cousteu-

mont, Hamipré et Verlaine (fig. 1) et de Hofstade (fig. 2).

La Société Nationale décida récemment de doter systématiquement et progressivement les trois à quatre cents points d'arrêt du réseau d'abris d'un type uniforme et d'une réalisation

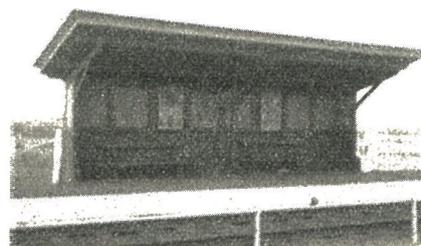


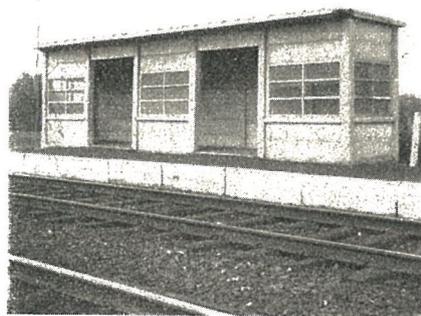
Fig. 2 — Abri Hofstade

économique.

L'érection d'une première tranche de cent abris, à répartir sur tout le réseau de façon à satisfaire aux nécessités les plus justifiées, fut décidée pour 1938.

On étudia une série de projets, qui variaient surtout par le choix des matériaux : briques, bois, fibro-ciment, béton armé ou combinaison de ces matériaux. Il s'agissait, en l'espèce, de concilier deux points de vue opposés : un aspect satisfaisant et un coût minimum.

Finalement, le choix se fixa sur une construc-



Type 2

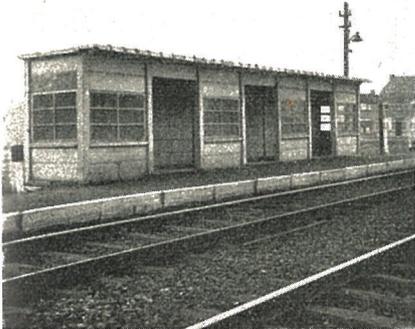
tion démontable, en éléments de béton armé, conçue en cinq grandeurs différentes, suivant le nombre de voyageurs qu'elle était destinée à

abriter. Voici les caractéristiques de ces cinq types :

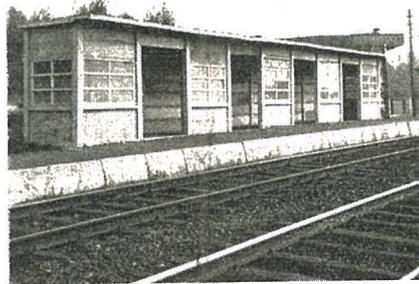
- Type 1 : dim. 5m25 × 1m50, p<sup>r</sup> 30 voyageurs;
- Type 2 : » 8m75 × 1m50, p<sup>r</sup> 50 »
- Type 3 : » 12m25 × 1m50, p<sup>r</sup> 75 »
- Type 4 : » 15m75 × 1m50, p<sup>r</sup> 100 »
- Type 5 : » 19m25 × 1m50, p<sup>r</sup> plus de 100 voy.

- 3<sup>o</sup> Groupe de Gand : 12 abris;
- 4<sup>o</sup> Groupe de Hasselt : 4 abris;
- 5<sup>o</sup> Groupe de Liège : 12 abris;
- 6<sup>o</sup> Groupe de Mons : 10 abris;
- 7<sup>o</sup> Groupe de Namur : 17 abris.

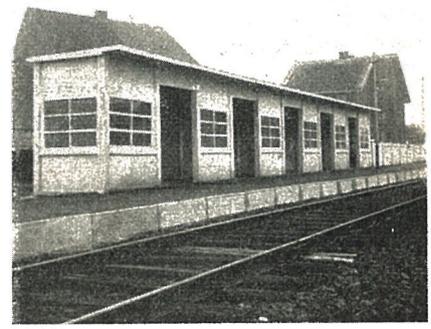
La dépense — fourniture et montage — s'est élevée à environ 3.250 francs ce qui représente



Type 3



Type 4



Type 5

La largeur uniforme de 1 m. 50 a été choisie afin de pouvoir réserver une distance de 2 m. 50 entre l'abri et la bordure du quai, et ce pour raison de sécurité.

Sans entrer dans des détails de construction, il suffit de faire remarquer que les panneaux et les châssis constituant les parois sont engagés dans des rainures ménagées dans les montants, que les parois sont fixées longitudinalement par deux tirants en fer placés au bain de mortier dans des encoches réservées dans la partie supérieure des montants et des panneaux, et transversalement par les dalles de couverture. Ces dernières sont placées jointivement, le joint étant rempli de mortier de ciment ou d'un mastic d'asphalte.

\* \* \*

En raison de la grande dispersion des points d'arrêt à doter d'abris, on décida de confier la fabrication des pièces détachées à l'industrie privée, la Société limitant son travail au montage des abris.

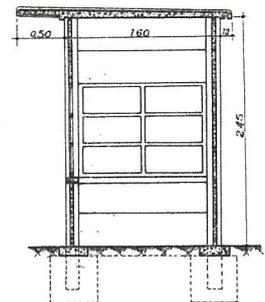
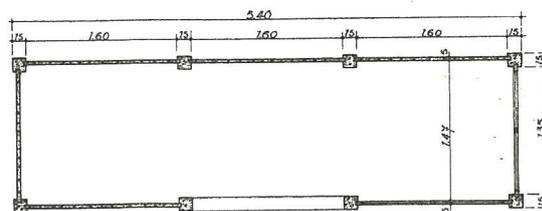
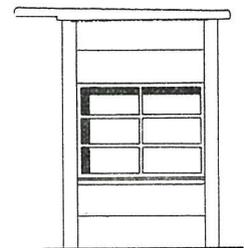
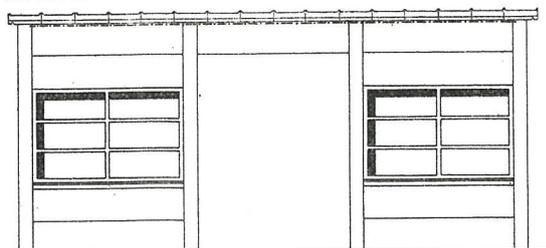
Une adjudication publique eut lieu le 7 septembre 1938 pour la fourniture des pièces constitutives de la première série de cent abris et le travail fut adjugé pour 153.190,25 fr.

Les cent abris furent répartis de la manière suivante :

- 1<sup>o</sup> Groupe d'Anvers : 34 abris;
- 2<sup>o</sup> Groupe de Charleroi : 11 abris;

pour les seuls frais de montage et de parachèvement — comprenant la vitrerie, l'asphaltage et le parement — une moyenne de 1.650 fr. seulement par abri. A noter, qu'en certaines circonstances, il a fallu, pour respecter la distance de 2m. 50 entre la bordure du quai et l'entrée de l'abri, soit entamer le talus, soit construire des murs de soutènement ou des piliers.

Tant il est vrai que c'est par la construction en série que l'on peut apporter les solutions les plus économiques aux problèmes qui se posent aux grandes exploitations.



Plan de l'abri économique type 1