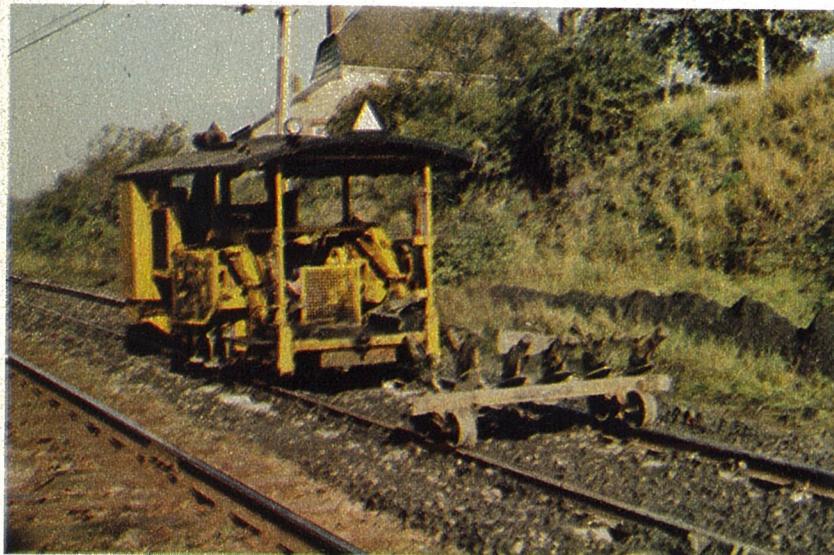


# LA MÉCANISATION DES TRAVAUX DE VOIE



L'entretien de la voie nécessite entre autres le nivellement parfait des voies. Depuis plus de quinze ans, des bourreuses ont permis de réaliser plus facilement ce travail particulièrement pénible sur les chantiers de renouvellement.



Depuis 1963, des bourreuses perfectionnées permettent de mesurer les défauts de nivellement de la voie par rapport à une ligne de référence. Ici, la ligne de référence du nivellement est obtenue par un faisceau de rayons infrarouges émis par le chariot avant. La machine bourse la traverse de manière à remettre le rail dans un plan parfait. Cette machine, normalement accompagnée de trois agents, permet un avancement de 200 à 300 m par heure.

Mais il ne faut pas seulement niveler la voie, il faut aussi la dresser. Le dressage s'effectue encore souvent à la main, quoique maintenant nous disposions de dresseuses qui mesurent les défauts de dressage et remettent la voie en place avec grande facilité. La machine représentée permet un avancement de 400 à 500 m par heure ; son équipage se compose de deux agents.



Après que fut améliorée la construction des deux machines précédentes, leur combinaison devenait évidente. Nous voyons ici un engin qui effectue simultanément le nivellement et le dressage en une seule opération. L'avancement de cette machine est de 300 à 400 m par heure avec un équipage de trois agents.

# EN IMAGES



Des opérations de renouvellement des voies, le criblage du ballast était la plus pénible. Depuis quinze ans environ, ce travail est réalisé en majeure partie par des dégarnisseuses-cribleuses qui enlèvent le ballast sous les traverses, le criblent, remettent le ballast propre dans la voie et versent les détritus sur la piste.

La machine représentée, acquise il y a deux ans, a un avancement horaire moyen de 150 m ; elle fonctionne avec un minimum de trois agents.



Afin de réaliser plus rapidement encore le criblage du ballast tout en réduisant les entraves à la circulation, des machines plus compliquées ont été mises en œuvre. Nous voyons ici une dégarnisseur qui réalise simultanément le dégarnissement-criблage du ballast, le réglage de la surface d'appui des traverses et le dressage de la voie. Cette machine, louée par le service de la Voie, a un avancement moyen de 300 à 350 m/heure.

Manipuler le ballast est une opération ingrate, laborieuse et pénible. Or, après un chantier de criblage ou de renouvellement de ballast, il faut niveler la banquette, remettre le ballast entre les traverses et brosser les traverses, c'est-à-dire faire la toilette de la voie. La régaleuse-planeuse représentée ci-dessus fait toutes ces opérations en une seule passe ; elle régale et plane le ballast avec des charrues, tandis qu'à une extrémité de la machine se trouve le balai rotatif.



Mais l'image de la mécanisation des travaux de voie ne serait pas complète si nous ne parlions pas des autres opérations de renouvellement, à savoir le renouvellement des rails et des traverses. Les portiques représentés qui posent et déposent des travées entières de voie constituent un premier essai réalisé sur la ligne Louvain-Aarschot.

G. GUNST,  
ingénieur principal.