

APPLICATION DES TRAVERSES EN BETON ARME
POUR VOIES ACCESSOIRES.

Comme matériel constitutif de la voie on peut accorder à la **traverse** un rôle aussi important qu'aux rails. Leur comportement **et leur maintien** sont intimement liés et la voie parfaite ne peut

résulter que d'une collaboration judicieuse de ces matériaux. Aussi le problème de l'approvisionnement des traverses est-il actuellement devenu l'un des plus importants pour la plupart des réseaux. Les difficultés qui en résultent ont dépassé celles qui ont suivi la première guerre mondiale.

Les besoins annuels de notre réseau, pour les voies principales, qui sont normalement de l'ordre de 650.000 à 750.000 pièces, ont de tous temps nécessité des achats importants à l'étranger parce que la production belge n'a jamais atteint 150.000 pièces par an, soit moins de 1/4 de nos besoins. L'entretien des voies secondaires est assuré au moyen des retraits des voies principales. Or, les destructions causées par la guerre, les prélèvements pour des fins militaires auxquels les Allemands ont procédé et les retards dans les travaux d'entretien et de renouvellement ont augmenté ces besoins dans des proportions très importantes.

Dans les circonstances actuelles l'acquisition, à l'étranger, de traverses en bois est encore très difficile et reste déficitaire. Une amélioration sensible de cette situation n'est pas à prévoir avant plusieurs années.

Quant aux traverses métalliques, elles sont d'un prix excessif et difficiles à obtenir étant donné que la métallurgie, forcément limitée ensuite d'une crise mondiale du charbon, doit réserver toute sa production d'acier aux travaux de reconstruction.

En présence de ces faits, la S.N.C.B. a poursuivi l'étude approfondie des possibilités d'approvisionnement maximum de traverses en produits autres que le bois et l'acier au moyen de nos ressources nationales; ceci ramène naturellement le problème sur l'emploi du béton armé que nous pouvons fabriquer en grande quantité.

Les essais entrepris, il y a de nombreuses années déjà, n'avaient pas donné toute satisfaction. La traverse en béton n'était pas au point pour différentes raisons essentielles : raidcur trop grande, provoquant une fissuration rapide, systèmes d'attaches peu viables, désagrégation plus ou moins rapide sous l'effet des trépidations dues au passage des convois, manipulation malaisée suite à un poids trop considérable, valeur de remplissage nulle.

Devant toutes ces difficultés et dans le but de maintenir en état d'exploitation nos installations secondaires, la S.N.C.B. a mis au point en 1946 un type de traverse en béton qui donne satisfaction.

Ces traverses sont constituées de deux blochets en béton armé reliés par 2 tubes à fumée récupérés lors de la révision des locomotives.

Notre production annuelle atteint 75.000 traverses.

En 1948 elle sera portée à 225.000 pièces.

Les recherches et les essais pour augmenter la qualité des traverses en béton, en vue d'étendre leur utilisation dans les voies principales, sont poursuivis en collaboration avec l'industrie privée.
