

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1934/01.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisationcommerciale@bnf.fr](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).

§ 3. — L'entreprise « Autostrades du Reich » a le droit exclusif de construire et d'exploiter des routes pour automobiles.

§ 4. — Le Gouvernement du Reich a le contrôle de l'entreprise « Autostrades du Reich ».

§ 5. — Le Chancelier du Reich commet un inspecteur général au service des routes allemandes ; celui-ci détermine les grandes lignes et l'organisation des routes pour automobiles.

La gestion et la représentation de l'entreprise « Autostrades du Reich » incombent à la Compagnie allemande des Chemins de fer d'Empire.

§ 6. — La Compagnie allemande des Chemins de fer d'Empire nomme des conseillers qui sont placés auprès de l'entreprise « Autostrades du Reich » pour la réalisation des plans des routes automobiles, avec voix consultative.

§ 7. — L'entreprise « Autostrades du Reich » a le droit de percevoir des taxes d'usage. Le tarif des droits doit être soumis à l'agrément du Ministre des transports du Reich.

§ 8. — L'Inspecteur général pour le service allemand des routes établit les plans de construction après audition des autorités des Etats. La fixation du plan englobe la décision définitive en ce qui concerne tous les intérêts touchés par le développement du plan.

§ 9. — L'entreprise « Autostrades du Reich » a, pour l'accomplissement de sa mission, le droit d'expropriation. Les prescriptions du § 38 de la loi sur la Reichsbahn, selon la formule de la promulgation du 13 Mars 1930 (Bulletin des Lois du Reich II p. 369) et du troisième Décret pour la lutte contre le chômage du 16 Mai 1933 (Bulletin des lois du Reich I p. 282) trouvent ici une application analogue.

§ 10. — Le Reich reprend les droits de souveraineté des Etats, qui concernent les routes automobiles. Le Gouvernement du Reich publie les décrets, qui règlent la construction, l'exploitation et le trafic des routes automobiles.

§ 11. — En vue d'assurer l'unité dans la réalisation du plan du réseau routier, l'Inspecteur général pour le service allemand des routes a le droit de réclamer aux Etats, aux associations provinciales et autres autorités chargées de l'entretien des routes le projet des plans pour les constructions nouvelles et l'achèvement des routes. Contre les projets de construction qui portent préjudice à l'exploitation et au développement de l'entreprise « Autostrades du Reich », l'Inspecteur Général pour le service allemand des routes a le droit d'opposition. L'opposition a pour effet d'empêcher la réalisation des travaux projetés par les organismes chargés de l'entretien des routes. Ces organismes peuvent réclamer contre l'opposition de l'Inspecteur général. Le Gouvernement du Reich statue sur les réclamations après audition des Gouvernements d'Etats intéressés.

§ 12. — Les instructions nécessaires à l'application de cette loi seront publiées par le Gouvernement du Reich.

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

### 1. Signalisation du terminus de Puteaux pour la ligne des Moulineaux

*La création d'un Terminus, en gare de Puteaux, ayant nécessité le déplacement du poste de signaux de la bifurcation, on a remplacé ce poste par un poste électrique et, afin de tirer le profit maximum de cette réorganisation, la manœuvre des signaux et aiguilles du terminus proprement dit a été rendue automatique.*

Le Réseau de l'État a été amené à limiter à Puteaux les trains de voyageurs qui assuraient le service de liaison de la gare d'Issy-Plaine, située sur la ligne de Paris-Invalides à Versailles R. G., avec Paris-St-Lazare et à exploiter, avec un service de navettes, la ligne des Moulineaux, c'est-à-dire celle qui joint Issy-Plaine à Puteaux.

Il a été aménagé à cet effet, en gare de Puteaux, un Terminus pour ces navettes, indépendant

des voies principales de la ligne de Versailles R. D. et raccordé sur la ligne des Moulineaux ; une liaison M N amène, d'autre part, sur cette dernière ligne les trains de marchandises venant de la gare à marchandises de La Folie.

La création de ce terminus nécessitait le déplacement du poste qui commandait la bifurcation des lignes de Paris-St-Lazare à Issy-Plaine et de Paris-St-Lazare à St-Cloud ; il commandait aussi la soudure sur la ligne de Versailles R. D., du raccordement de La Folie et l'entrée sur le garage impair à Suresnes (Fig. 1).

Comme le poste ancien ne comportait plus, en fait d'installations mécaniques, que la manœuvre de deux aiguilles depuis l'équipement en bloc automatique à signaux lumineux de la ligne de Paris-St-Lazare à Versailles R. D. et de la ligne des Moulineaux aux abords de la bifurcation de Puteaux, c'est un poste électrique qui a été construit en remplacement. Les dimensions pouvant être très réduites de ce fait, on a pu loger ce poste dans le bâtiment à voyageurs même (Fig. 1), dont le bureau des billets a été aménagé pour le recevoir, et réaliser ainsi une économie de bâtiment.

Mais la particularité essentielle des dispositions adoptées à Puteaux a été de permettre également l'économie du personnel aiguilleur.

Le rôle de ce poste est, en effet, assez particulier :

A certaines heures, le service « Voyageurs » est particulièrement intense (sur Versailles, Paris et Issy), mais à ce moment le trafic-marchandises (à destination ou en provenance de La Folie) est nécessairement à peu près nul, par conséquent peu de déviations sont à faire. Par contre, les creux du service « Voyageurs » sont utilisés pour les passages de Marchandises ; les manœuvres d'aiguilles sont alors plus nombreuses, mais les agents de gare sont peu occupés.

Pour pouvoir tirer le profit maximum de cette situation, la solution a consisté à aménager le combinateur du poste, de telle sorte qu'aucune intervention humaine ne soit nécessaire lorsque le service marchandises est nul. Rien de spécial n'était à faire pour les trains de la ligne de Versailles R. D., équipée en bloc automatique, mais il fallait qu'il en fût de même pour la ligne des Moulineaux, où cependant les entrées et sorties du Terminus nécessitent des manœuvres d'aiguilles. Aussi la manœuvre des aiguilles d'entrée

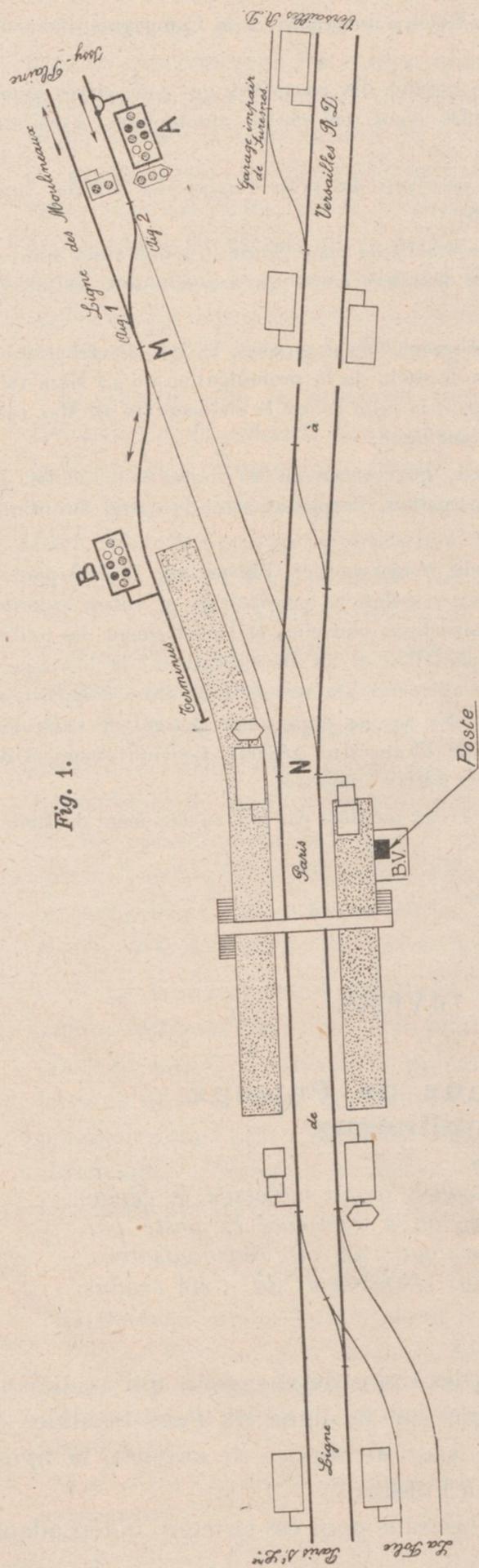


Fig. 1.

(aiguilles 1, 2) et de sortie, ainsi que celle des signaux A et B, ont-elles été rendues semi-automatiques, c'est-à-dire automatiques pendant toute la période où il ne se fait pas d'échanges entre les deux lignes.

Lorsqu'aucune déviation n'est à faire de Puteaux, gare de passage, vers Les Moulineaux, l'agent de manœuvre renverse un levier spécial ; à partir de ce moment, si le terminus est libre, les aiguilles se disposent (après déverrouillage et reverrouillage) pour assurer une entrée de voie paire de la ligne des Moulineaux sur ce terminus et le signal A s'ouvre si la voie de réception est libre ; inversement, dès que le train est entièrement arrivé sur le terminus, les aiguilles se disposent pour assurer son départ vers Les Moulineaux, et le signal B s'ouvre dans les conditions du bloc automatique (lequel existe dans le premier canton de la ligne).

Bien entendu, les commandes automatiques d'aiguilles qui sont sous la dépendance de la voie du terminus ne peuvent être efficaces qu'autant que les zones isolées des aiguilles intéressées sont dégagées de tout véhicule et les ouvertures automatiques de signaux ne peuvent se faire que sous la dépendance du contrôle impératif des aiguilles intéressées.

Si, d'ailleurs, des mouvements exceptionnels doivent être faits sur le terminus, telle une mise en tête de tracteur (pour échange par exemple) qui oblige à commander les aiguilles pour l'accès au terminus alors que celui-ci est occupé, il existe sur le combinateur du poste deux leviers d'itinéraires, l'un de réception, l'autre de départ, dont le renversement oblige au redressement préalable du levier d'automatisme, dont il a été parlé plus haut et qui permettent alors de commander, à la demande, les appareils en les soustrayant à toute commande automatique.

Les petits leviers des divers itinéraires du poste, relatifs en particulier au mouvement des marchandises (15 leviers), sont répartis en deux rangées et actionnent chacun un arbre vertical qui assure les contacts nécessaires ; les leviers actionnent également, par l'intermédiaire d'un balancier, une barre, également verticale, placée entre les deux rangées de leviers et qui reçoit les enclenchements mécaniques.

Le poste électrique est à leviers d'itinéraires, d'un type nouveau d'encombrement très réduit (1,70 m sur 0,50 m) qui vient d'être mis au point par la Compagnie des Signaux et Entreprises Électriques.

La construction est telle que chacune des rangées de leviers peut être rabattue d'un seul bloc, autour de points d'articulation, situés à la partie inférieure, de manière à dégager complètement les enclenchements, ceci en vue d'en permettre l'entretien aisé.

Les enclenchements électriques peuvent être annulés mécaniquement au moyen de poussoirs normalement plombés (1 par levier) dont la manœuvre reste nécessaire avant chaque utilisation d'une annulation, tant que l'appareil reste en dérangement ; chaque manœuvre de poussoir d'annulation pour un enclenchement déterminé s'enregistre automatiquement sur l'un des deux compteurs de manœuvre spéciaux, l'un correspondant à l'annulation d'un enclenchement d'approche, l'autre à l'annulation d'un enclenchement de contrôle impératif ; cette disposition permet de préciser l'organe dont le fonctionnement a été défectueux.

Ajoutons enfin que le poste, étant placé dans le bâtiment à voyageurs, est complètement « aveugle » pour sa zone d'action et qu'un tableau de contrôle optique lumineux donne au personnel toutes les indications nécessaires quant à la circulation des trains dans cette zone, depuis le moment où ils entrent dans les zones d'enclenchement d'approche qui commencent en avant des premiers panneaux de bloc (annonciateurs des signaux carrés d'entrée).

Le poste est en service depuis le 8 Octobre 1933.