

Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1931/06.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres 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.

exceptées), offrant dans les régions dépourvues de services de camionnage réguliers le gros avantage du transport de porte à porte, libre de ses tarifs et n'étant pas assujéti à l'impôt de 25 % qui grève tous les transports par fer en Tunisie, le transport par automobile atteignit rapidement une intensité dangereuse.

Dans certaines régions, les voyageurs désertèrent presque complètement la voie ferrée, dans d'autres, ce furent les transports de vins, d'huiles, de céréales, dans d'autres encore, le trafic de détail.

L'étude des solutions envisagées dans la Métropole et de leur adaptation possible en Tunisie aboutit à la création d'une Société filiale des Chemins de fer, la Société « Tunisienne Automobile Transports » chargée d'exploiter les lignes de service public par autobus, d'exécuter tous transports automobiles ne faisant pas concurrence au chemin de fer, et d'organiser des services, soit de voyageurs, soit de marchandises, pour compléter ou prolonger l'action du Chemin de fer partout où le besoin s'en ferait sentir.

Ainsi furent créés dans les principaux centres céréalistes, au fur et à mesure des disponibilités de la « Tunisienne Automobile Transports », des services de ramassage de céréales qui connurent un grand succès car, enlevant les marchandises à la ferme et les prenant en charge, ils libéraient les agriculteurs de toutes les formalités obligatoires de demande de wagons et d'expédition.

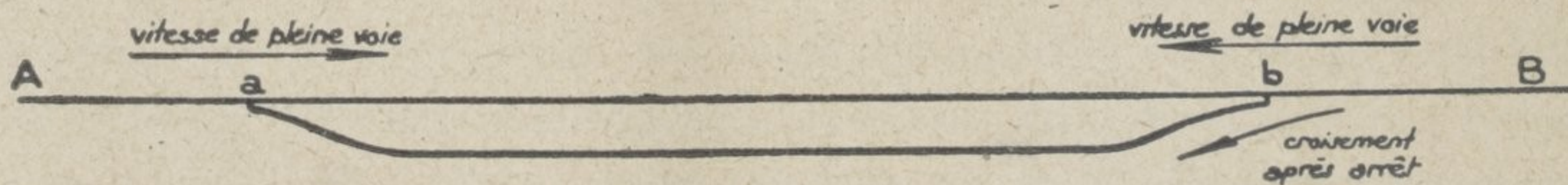
Des études sont en cours pour le remplacement de certains trains déficitaires par des services d'autobus mieux adaptés et moins coûteux.

Il est par ailleurs vraisemblable que la prolongation du rail par des services automobiles annexes permettra d'ici peu la desserte pratique et rémunératrice de régions jusqu'ici peu favorisées au point de vue transport.

3. Traversée des gares en vitesse sur la voie unique. — La principale difficulté du problème de la circulation des trains express, sur la voie unique, réside dans l'obligation de ménager à la fois la possibilité de traverser les gares sans ralentissement sensible, et celle d'y réaliser en cas de besoin le croisement de trains de sens contraire.

La première condition conduit à adopter, pour la voie de circulation des express, un tracé en grand rayon, avec verrouillage mécanique de toutes les aiguilles dans la position donnant la voie de circulation, et contrôle de cette position par les signaux de la gare.

Fig. 10.



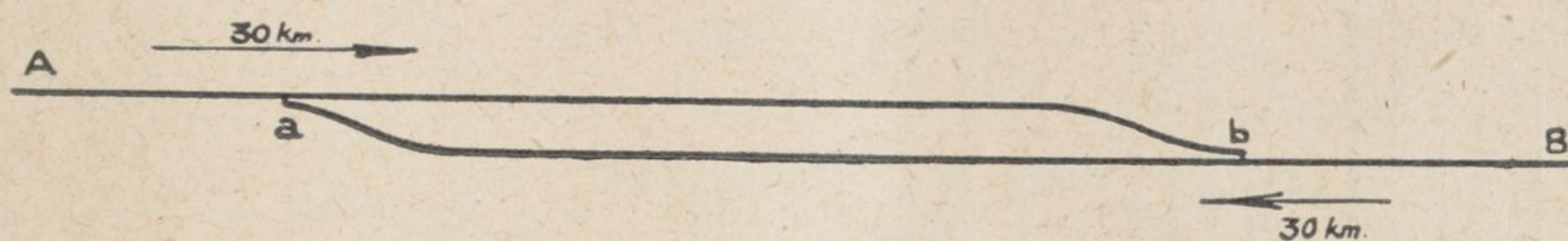
La seconde condition nécessite l'annulation, en cas de croisement, des verrouillages et des enclenchements qui gêneraient la réception ou les manœuvres des trains croiseurs, pour les remplacer par le dispositif ordinaire des gares de croisement.

La solution le plus généralement adoptée en pareil cas est représentée sur la fig. 10 comportant une voie directe, sur laquelle les trains directs entrent à gauche, selon la normale, quand ils viennent de A, à droite quand ils viennent de B.

En cas de croisement seulement, le train venant de B entre à gauche sur la voie d'évitement, mais il faut alors déverrouiller et renverser l'aiguille *b* pour la réception, et libérer l'aiguille *a* de son verrouillage pour l'expédition du train croiseur.

Cette opération exécutée sous la garantie d'enclenchements réalisés le plus souvent par serrures Bouré, ne se fait pas toujours sans difficultés dans une petite gare à personnel restreint ; le temps employé à changer de régime lorsque le Chef de service est seul, et qui ne pourrait être réduit que par l'emploi de transmissions coûteuses ne donnant pas d'ailleurs pleine satisfaction, a conduit la Compagnie P.-L.-M., il y a une vingtaine d'années, à renoncer au passage en vitesse dans les gares de la ligne de Bellegarde au Bouveret comportant ce dispositif, et à revenir à la circulation de tous les trains sur la voie de gauche, suivant le dispositif de la fig. 11, qu'il y ait ou non croisement ; les aiguilles *a* et *b* donnent

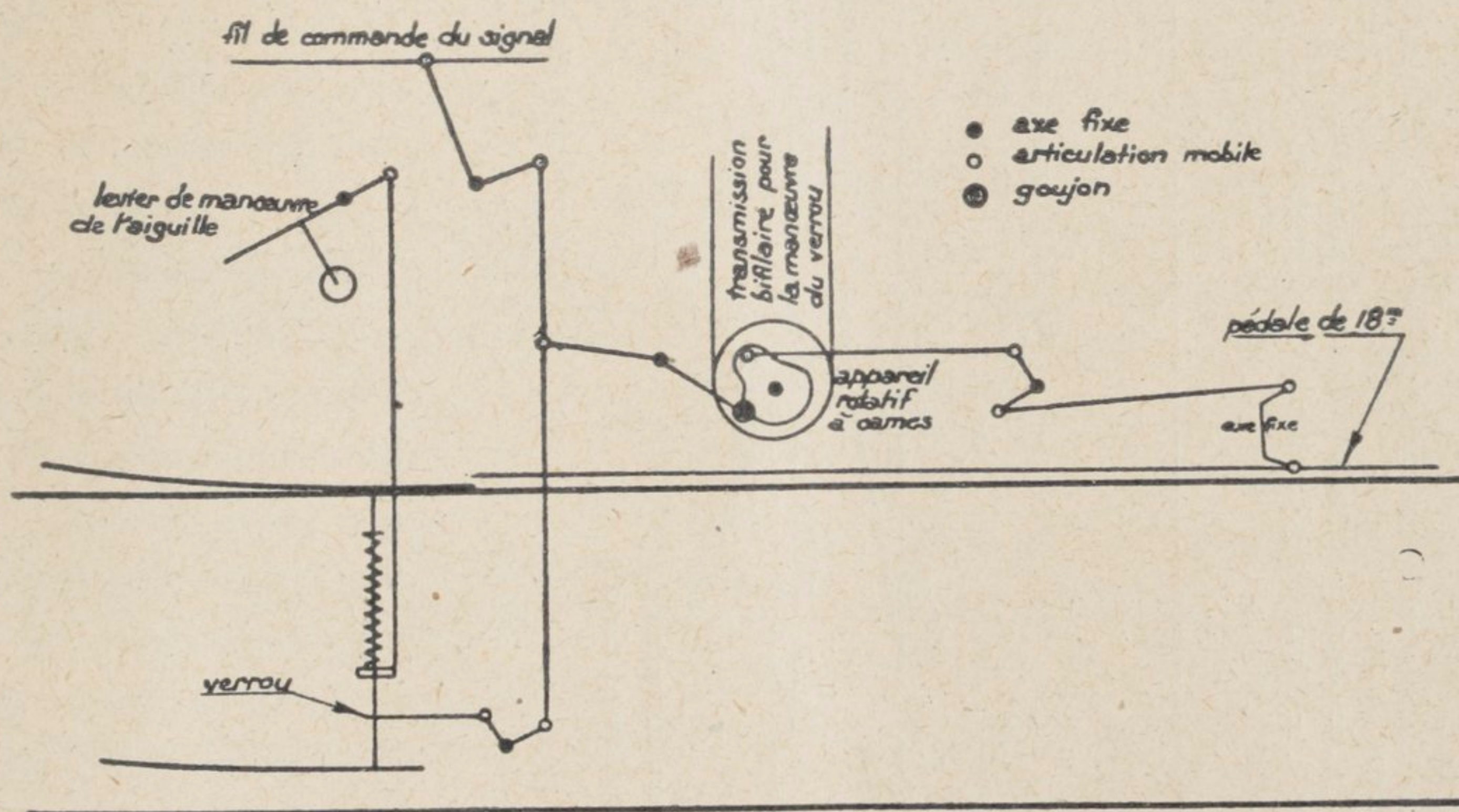
Fig. 11.



alors normalement la voie de gauche aux trains qui les abordent par la pointe, et sont talonnées à la sortie ; un contrôle électrique permet au Chef de service de s'assurer qu'après ce talonnage, elles ont bien repris leur position normale. Mais comme elles ne sont pas verrouillées, il n'est possible de les aborder qu'à vitesse réduite, d'au plus 30 km/h.

Les efforts se sont, depuis, dirigés vers la recherche d'un dispositif permettant à la fois le verrouillage à distance de l'aiguille dans sa position normale et son talonnage à une

Fig. 12.



vitesse supérieure à 30 km/h, étant entendu que le tracé comportant courbe et contre-courbe à la sortie pourrait être établi avec des rayons et des dévers appropriés à cette vitesse supérieure.

Des essais effectués par la Compagnie P.-L.-M. au cours de 1925 et 1926 sur des aiguilles pourvues d'un mécanisme de manœuvre ordinaire à contrepoids, muni d'une tringle

