

Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1936/04.

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.

Enfin, le Réseau du Nord vient, le 1^{er} février dernier, de mettre en service à titre d'essai des autorails entre Paris, Amiens (Abbeville, Boulogne) d'une part, Arras, Douai et Lille d'autre part.

Ces autorails sont également construits par les Etablissements Renault, mais du type courant, c'est-à-dire réversibles, jumelables, propulsés par un moteur de 265 ch et capables d'une vitesse de 120 km/h et d'une charge utile de 8 t. Les sièges fixes sont simplement protégés par des housses lorsqu'ils ont à recevoir les paquets de journaux.

Les journaux à destination d'Amiens (Abbeville, Boulogne), représentant quotidiennement une masse de 6 t environ et le contingent affecté à Arras, Douai et Lille n'étant pas inférieur à 8 t, deux autorails sont nécessaires ; ils partent de Paris accouplés et circulent ainsi jusqu'à Boves, localité précédant immédiatement la bifurcation d'Amiens, où s'effectue le découplément.

L'un des autorails continue sur Arras puis Douai et l'autre sur Amiens.

Sur les trois réseaux, les horaires de retour des autorails ont été étudiés de manière à offrir aux voyageurs des relations supplémentaires accélérées, qui paraissent très appréciées du public.

Nouvelle cabine électrique de la gare de Paris-Nord. — Le Réseau du Nord a mis en service, dans la nuit du 29 février au 1^{er} mars, la nouvelle cabine électrique n° 1 de Paris.

Cette mise en service fait suite à celle de la cabine 2, réalisée le 26 octobre dernier et elle termine le cycle de toute une série de travaux d'amélioration effectués au cours des années 1934 et 1935 dans la gare de Paris.

Ces travaux avaient principalement pour but le remplacement des installations de signalisation anciennes comportant trois grands postes d'enclenchements mécaniques datant de 1885, arrivés en grande partie à limite d'usure et qui ne répondaient plus aux nécessités d'une exploitation moderne.

Les deux cabines électriques nouvelles sont dotées des derniers perfectionnements en matière de sécurité : contrôle impératif des aiguilles et des signaux, transit continu, track circuit des voies à quai, etc... Tous les signaux sont du type lumineux avec intensités d'éclairage différentes pour le jour et la nuit. Les aiguilleurs disposent à l'égard des mouvements de trains, de tous moyens d'investigation ou de contrôle utiles, groupés sur des schémas lumineux très complets.

Les travaux de signalisation ont été menés de pair avec la réfection totale des voies de la gare. Les tracés de ces voies ont été améliorés en groupant d'une manière convenable les types d'appareils en usage sur le Réseau.

Suivant une conception toute nouvelle, la pose de ces voies a été effectuée sur un lit de tarmacadam imperméabilisé par du goudron et dont les pentes superficielles ont été conçues et réalisées de façon à évacuer instantanément les eaux de pluies dans des canalisations souterraines reliées aux égouts existants.

Ce procédé s'est révélé tout de suite très intéressant, tant du point de vue de la réduction des frais d'entretien du nivellement de la voie, qui sont presque nuls, que de la bonne conservation de l'isolement électrique des rails.

Une autre innovation a été faite en ce qui concerne l'installation des câbles électriques divers : câbles de signalisation, téléphonie, lumière, etc..., qui sont établis sous la plateforme, dans des caniveaux en béton armé monoblocs à nombreuses alvéoles.

L'éclairage lui-même a été rénové et les lampadaires anciens à potences sont remplacés par deux groupes de projecteurs qui donnent une lumière uniforme, et cela sans aucune gêne pour l'observation des signaux par les mécaniciens.

Enfin, la distribution du courant électrique — aussi bien de l'alternatif nécessaire en permanence à l'alimentation des rails isolés et des signaux lumineux, que du continu utilisé pour la manœuvre des aiguilles — est assurée par une sous-station dotée de tous les moyens de secours.

Ces divers aménagements feront l'objet d'un article détaillé dans un prochain numéro de la *Revue*.