



## INVENTAIRE des PONTS TOURNANTS et TRANSBORDEURS

**!! - NOTA - !!**

Les ponts tournants dont il est question dans cette rubrique ne doivent en aucun cas être confondus avec les ponts tournants escamotables destinés à permettre le passage des bateaux sur des canaux ou dans des biefs portuaires.

De même, les transbordeurs roulants dont il est question ici n'ont rien à voir avec les transbordeurs à câbles, assimilables à des téléphériques et aussi appelés chemins de fer aériens qui font l'objet des rubriques ICFA et ITMV.

Par ailleurs, ne sont recensés dans cet inventaire que les équipements mobiles concernant des voies en écartement normal (réseaux national et rattachés) ou métrique (réseaux départementaux).

Les plaques tournantes très nombreuses sur les réseaux étroits type Decauville, miniers, de carrières, militaires ou autres ne sont pas prises en compte.

★ ★ ★

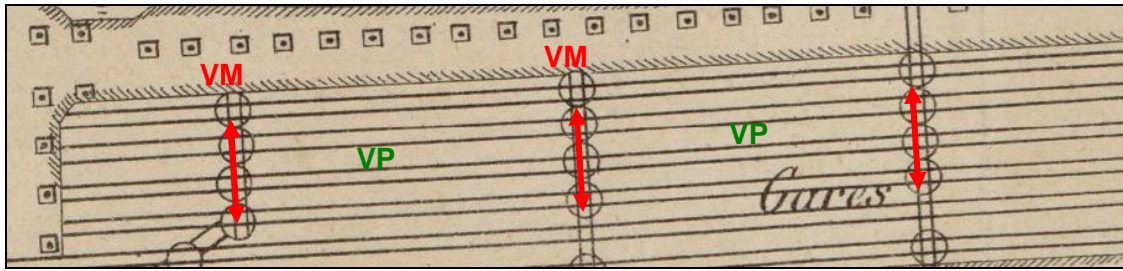
On entend par "appareil de voie" tout dispositif technique qui permet à une locomotive, des wagons ou un train de changer de voie.

Il n'est pas de notre propos de retracer ici l'histoire et l'évolution technique des appareils de voie. Savoir simplement qu'on peut les subdiviser en deux grandes familles :

- Les appareils fixes, plus connus sous le nom d'aiguillages ou d'aiguilles, qui sont simplement posés sur la plateforme ferroviaire et font donc partie des superstructures. Ils sont aujourd'hui les plus répandus car les plus faciles à construire et à utiliser.
- Et les appareils mobiles ancrés dans le sol par l'intermédiaire d'un soubassement plus ou moins profond (fosse), qui peuvent donc être considérés comme faisant partie de l'infrastructure et parmi lesquels on distingue :
  - Les plaques tournantes, modèle ancien qui a cédé sa place aux ponts,
  - Les ponts tournants,
  - Et les transbordeurs à déplacement latéral.

Selon leur emplacement et leur usage, les appareils mobiles peuvent être classés en 6 catégories :

- Les plaques tournantes tourne-wagons sont les aiguillages des tout premiers chemins de fer. Comme le montre le schéma ci-après, les voies principales (VP) étaient coupées à distances régulières par des voies de manœuvre perpendiculaires (VM) équipées de plaques tournantes qui pouvaient chacune recevoir un wagon. Il suffisait de tourner ce dernier d'un quart de tour pour le faire rouler sur la voie de manœuvre, puis de lui faire faire un nouveau quart de tour face à la voie sur laquelle on voulait le ranger. Toutes ces manœuvres se faisaient à main d'homme ou avec l'aide de chevaux.  
Pratiquement, toutes ces plaques ont disparu du jour où les aiguillages qui permettaient de ranger directement les trains, ont pris le relais. Il y en a eu dans toutes les gares et vouloir en faire un inventaire complet n'offre donc pas grand intérêt. C'est pourquoi, notre travail ne prend en compte que celles dont on a des photos de terrain.



Tourne-wagons sur voies principales



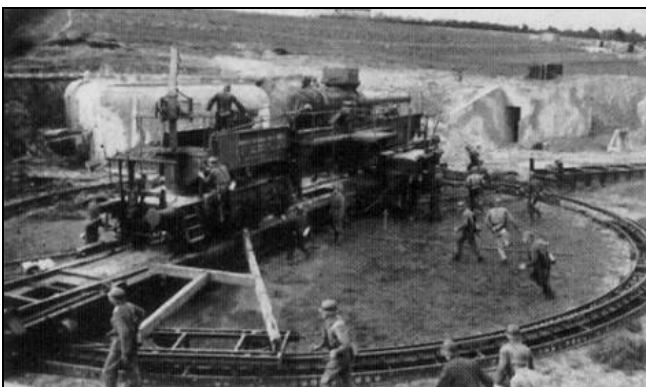
Et wagon stationné sur une voie de manoeuvre

- Les plaques et ponts de retournement. Situés en bout d'une voie de garage ou de manoeuvre et comportant généralement un tablier métallique tournant sur un pivot central au milieu d'une fosse, ils n'avaient pas pour but de desservir plusieurs voies, mais de remettre les locomotives à vapeur dans le bon sens, ou des autorails dont le radiateur de refroidissement devait impérativement se trouver à l'avant du véhicule. Ils étaient, eux aussi, souvent manoeuvrés à la main sauf pour les locomotives les plus lourdes. Et ils ont progressivement disparu du jour où sont apparues les locomotives thermiques ou électriques équipées de deux cabines et capables de rouler dans les deux sens sans retournement.



Retournement de locomotive à vapeur sur plaque et pont tournants

- Les tables tournantes d'artillerie lourde sur voie ferrée. Grosso modo basés sur le même principe que les ponts de retournement des locomotives à vapeur, il a été utilisé en France une quinzaine de ces tables dites Vögele dans certaines batteries d'artillerie lourde allemandes du Mur de l'Atlantique. Elles servaient à faire pivoter le canon selon toutes les directions de tir voulues.



Ci-contre, canon sur table Vögele tournante dans une batterie d'artillerie allemande du Mur de l'Atlantique



- Les ponts tournants de dépôts circulaires, appelés rotondes lorsqu'ils possèdent un bâtiment construit en arc de cercle ou étoiles s'ils sont en plein air. Ce sont les plus connus et les plus célèbres. A la différence des précédents, ce sont généralement des infrastructures lourdes, toujours montées sur fosse et mues par des moteurs électriques. Et si beaucoup ont disparu avec la fin de la traction vapeur, il en reste tout de même certains qui sont toujours en service.



Photo montrant un dépôt en demi-rotonde avec une partie en étoile de plein air

- Dérivés du modèle précédent mais plus rares, les ponts secteurs ne desservent qu'un faisceau de voies plus limité. Montés sur un axe disposé à l'une de leurs extrémités, ils ont un mouvement par balayage type essui-glace.



- Enfin, procédant d'un autre système de fonctionnement, les transbordeurs à déplacement latéral pour voies de remises parallèles, beaucoup plus pratiques d'usage que les anciennes plaques tourne-wagons, permettent de déplacer des locomotives ou des wagons d'une voie à l'autre. Ils sont généralement installés dans des fosses rectangulaires au fond desquelles se trouvent les rails de roulement. On les trouve surtout dans les ateliers d'entretien et beaucoup sont encore en service.



★ ★ ★