

# ÉLECTRIFICATION PARTIELLE DU RÉSEAU

## DE LA COMPAGNIE D'ORLÉANS

Par M. PARODI,

INGÉNIEUR EN CHEF-ADJOINT DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION  
DE LA COMPAGNIE D'ORLÉANS.

(Suite) (1).

### IV.

#### II. — Sous-stations de transformation.

Nous avons indiqué dans la première partie de la présente note que, dans la section de Paris à Vierzon, seraient installées onze sous-stations de transformation. Les deux premières : celles de Paris et d'Ablon, encore comprises dans l'agglomération parisienne, sont alimentées à la tension de 13.200 V par trois câbles souterrains de 150 mm<sup>2</sup> de section par phase.

Six câbles partent de l'Usine de Vitry (Société "Union d'Electricité"), trois de ces câbles se dirigent vers le Nord pour aboutir à la sous-station de Paris, les trois autres se dirigent vers le sud pour aboutir à la sous-station d'Ablon après avoir traversé le poste de sectionnement et de transformation de Vitry destiné à alimenter les Ateliers d'entretien et de réparation du matériel électrique fixe et roulant.

Les neuf autres sous-stations sont alimentées en courant triphasé 90 kv par les deux lignes 90 kv suivant sensiblement le tracé du chemin de fer et réunissant les postes de Chevilly et d'Eguzon en passant par le poste de régulation et de transformation de Chaingy.

Les emplacements de ces sous-stations et leur consistance sont indiqués dans le tableau ci-après qui comprend également les indications correspondantes relatives aux sous-stations de la section Eguzon-Brive.

#### Dispositions générales des sous-stations.

Chaque sous-station comporte un bâtiment contenant les machines tournantes et les tableaux de distribution constituant la sous-station proprement dite et un poste de transformation installé, soit dans un bâtiment attenant à la salle des machines dans les sous-stations alimentées par câbles souterrains à 13.200 V, soit à l'extérieur dans les sous-stations alimentées par les lignes aériennes de transport de force à 90.000 V.

(1) Voir *Revue Générale*, Nos de Novembre et Décembre 1925, de Février, Mars, Avril et Août 1926.

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE

**Travaux Publics. — Guerre — Reconstruction. — Compétence.**

(De Brigode c. Ministre des Travaux Publics).

Par la décision attaquée le Ministre des Travaux Publics a statué sur les dispositions techniques de projets qui lui avaient été soumis par la Compagnie du Nord et a déterminé les conditions dans lesquelles il serait procédé à la reconstruction, dans la traversée du parc de Folembay, de la ligne de Chaun'y à Anizy, dont une partie avait été détruite au cours de la guerre.

Pour prescrire que le tunnel antérieurement existant sous le parc de Folembay ne sera pas reconstruit et que la ligne sera rétablie en tranchée, le Ministre s'est fondé sur ce que « le non rétablissement du tunnel constitue la meilleure solution tant au point de vue de l'intérêt général qu'au point de vue de la bonne exploitation du chemin de fer » ; s'il a recherché, en vue des conséquences qu'entraînerait sa décision, la portée que pourrait avoir la convention conclue en 1878 entre l'auteur du requérant et la Compagnie du Nord-Est pour l'établissement de la ligne, il s'est borné à exprimer son avis à ce sujet et ne s'est pas fait juge du litige relatif à l'exécution de la convention précitée, lequel ne relève que de l'autorité judiciaire.

Par suite, la décision attaquée a été prise par le Ministre des Travaux Publics en vertu des pouvoirs qui lui appartiennent pour l'approbation des travaux d'établissement des chemins de fer, et il ne résulte pas de l'instruction qu'elle soit entachée de détournement de pouvoir.

— Du 27 Janvier 1926. — Conseil d'Etat.

**Passage à niveau. — Accident. — Contravention de grande voirie.  
Partie civile.**

(Chemin de fer d'Orléans c. Monnet).

Si le défenseur produit une note du Secrétaire du Conseil de Préfecture de l'Allier aux termes de laquelle l'arrêté attaqué a été notifié à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, le 11 Décembre 1923, il résulte de l'instruction qu'à cette date le dit arrêté n'a fait l'objet que d'une communication officieuse à la Compagnie et qu'aucune notification régulière de l'arrêté attaqué ne lui a été faite ; ainsi, sa requête ne saurait être regardée comme tardive.

L'exercice de l'action répressive n'appartient qu'à l'autorité publique ; si la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans a pu intervenir dans la première instance pour appuyer les conclusions du Préfet tendant à la réparation du dommage causé, elle n'est pas recevable à faire, par la voie d'un recours principal, appel de l'arrêté attaqué en tant qu'il a rejeté les dites conclusions.

Dans l'espèce, les seuls frais et dépens exposés devant le Conseil de Préfecture sont les frais de timbre exposés par le défenseur et par la Compagnie intervenante.

Aux termes de l'article 63, alinéa 2, de la loi du 22 Juillet 1889 « en matière répressive la partie acquittée est relaxée sans dépens » ; les frais de timbre exposés par le sieur Monnet devant le Conseil de Préfecture n'auraient donc pas pu être mis à la charge de l'Etat, et la circonstance qu'une intervention de la Compagnie requérante s'est produite ne pouvait avoir pour effet de faire supporter par celle-ci les frais qui doivent rester à la charge du défendeur ; ainsi, la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans est fondée à demander que l'arrêté attaqué soit réformé en tant qu'il a condamné la Compagnie à supporter d'autres frais et dépens que ceux par elle exposés.

— Du 29 Janvier 1926. — Conseil d'Etat annulant partiellement un arrêté du Conseil de Préfecture de l'Allier, en date du 27 Octobre 1923.