

doivent être bien aérées et suffisamment éclairées, bien closes, plafonnées et chauffées en hiver.

Les remises de waggons sont quelquefois à deux étages. C'est alors au second étage que se trouve l'atelier des peintres.

Les voitures sont élevées à l'étage supérieur au moyen de machines. Les waggons, dans les remises, passent d'une voie sur une autre, tantôt au moyen de plaques tournantes, tantôt au moyen de chariots de service.

L'usage des chariots de service est beaucoup plus économique que celui des plaques tournantes, aussi leur donne-t-on généralement la préférence¹.

Composition et disposition des remises de locomotives. — Les remises de locomotives, servant souvent d'ateliers pour les petites réparations, doivent être construites avec plus de soin que les remises de waggons.

Aujourd'hui, sur les nouvelles lignes, on se sert de remises polygonales ou rondes, de demi-rotondes, de remises en fer à cheval, de remises rectangulaires avec de grandes plaques établies au dehors, et enfin de remises rectangulaires avec un chariot au lieu de plaques pour la manœuvre des locomotives.

Anciennement on employait assez généralement des remises rectangulaires, où la manœuvre se faisait sur de petites plaques à l'intérieur ou à l'extérieur. Ces différentes espèces de remises ont été décrites dans le *Portefeuille de l'Ingénieur*. Nous croyons inutile d'en reproduire la disposition, maintenant abandonnée.

Dans les remises polygonales (fig. 269 et 270), toutes les voies convergent au centre de la remise. Une plaque tournante placée au milieu sert à la manœuvre. On comprend aisément comment, au moyen de cette plaque, on peut faire passer à volonté une machine sur l'une quelconque des voies de remisage. Dans les anciennes remises de ce genre établies aux

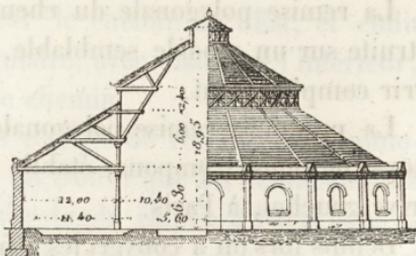


Fig. 269.— Remise polygonale (coupe et élévation).

¹ Voir au volume I^{er} la description des chariots.