SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE L'EST

EXPLOITATION

Société Nationale des Chemins de Fer Français

(1) RÉGION DE L'EST

Exploitation - DIVISION DES ETUDES

(1^{re} Subdivision - 2^{me} Section)

DOSSIER :

Classeurs

EST. — MOD. 1815

Mois de Juillet 1943

Paris, le 30 JUIL 1943

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

Par mon bulletin E2A du 29 janvier 1943, je vous ai demandé
62a5-611
de mettre HS à titre d'essai les boutons-poussoirs d'ouverture directe
des carrés dans les postes électriques sauf dans les postes 1 et 2 de
Paris-Est.

E2A-C
62a5-611

Boutons-poussoirs
d'ouverture di-
recte des carrés
dans les postes
électriques.

L'expérience ayant démontré que ces boutons peuvent être supprimés
sans inconvénient, je vous prierai de bien vouloir faire prendre des
mesures d'exécution sauf dans les postes 1 et 2 de Paris-Est où ils
seront maintenus.

COPIE TRANSMISE:

à Messieurs les Chefs d'Arrondissement
(1er - 3ème - 4ème - 5ème - 6ème Arx)

avec prière d'apporter les modifications définitives
aux consignes des postes intéressés.

Paris, le 31 JUIL 1943

Le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Pour le Chef du Service de l'Exploitation *fi*
Le Chef de la Division des Etudes
Signé : SEPTER

Paris, le 30 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 2ème Arrondissement.

Suite à votre lettre rappelée en marge relative aux renseignements à fournir au garde du P.N. de Valentignv N°1 par l'aiguilleur du poste 4 de Valentignv.

Il ne paraît pas indiqué d'installer un signal de correspondance à palette et à timbre, les dispositifs de ce genre étant susceptibles de disparaître.

Deux solutions semblent pouvoir être adoptées:

-appel du garde au moyen de la trompe, la distance séparant le FN du poste étant de 120 m.

-installation au P.N. d'un appareil téléphonique monté sur la ligne téléphonique B.V. poste 4. Une coupure de la ligne serait pratiquée au droit du FN et le garde serait appelé par le BV au moyen d'un appel spécial sans effet au poste 4.

Je vous serais obligé de me faire part de votre avis sur ces solutions.

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Marjollet

N° E2BE 59/524

FN de
Valentignv n°1Renseignements
sur les parti-
cularités de la
circulation.VR: 401 MA/11
du 7-7-43.

GLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation
(Service Général - Suggestions)

E2A C 39-1

Note Bi N°

(suggestion 115SN)

J'ai l'honneur de vous faire connaître que pour les motifs exposés ci-dessous, nous ne retenons pas la suggestion qui nous est faite:

XXXXXXXXXXXXXX

L'utilisation peu fréquente de la jonction 9² de Montmédy ne justifie pas l'installation au poste 2 du Contrôle de l'occupation de la voie entre les PSL 115-117 et le dégagement de l'aiguille 9².

L'observation des prescriptions de l'art. 37 de l'I.R.I.S. est suffisante pour garantir la sécurité et répondre aux besoins de l'exploitation.

CONCLUSION

- 1° la suggestion n'est pas intéressante
- 2°- le principe de l'idée n'est pas nouveau
- 3°- les cas d'application n'ont pas encore été envisagés
- 4°- aucune mesure n'a été prise dans le sens suggéré.

XXXXXXXXXXXXXX

XX
 XX
 XX
 XX
 XX
 XX

XXXXXXXXXXXXXX

- 5°- Il n'y aurait pas lieu d'attribuer une gratification.

~~LE CHEF DU SERVICE.~~
Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

Paris, le 29 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 6^e Arrondissement.

E2B/F

Je vous adresse ci-joint copie des pièces demandées:

53c6 111

- transmission n° 706 E2B/558 du 21.5.1941 accompagnée de
la lettre n° 7476 Sx8 du 30.5.1941 du Service V.B.

Eclairage des P.N.

- Arrêté ministériel du 23.10.1940.

WR. m1A

53c6-100

du 19.7.43.

P. le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

3 p.

I/K5

Paris, le 29 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 5^e Arrondissement

E2B F. 95/20.

P.N. de
RACECOURT
n^o 2.

V.R. mLC 13
du 16/7/43.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire
parvenir un exemplaire de la Consigne pour la
manoeuvre des barrières du P.N. de RACECOURT n^o 2.

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 29 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur,
 Chef du 1er Arrondissement.

Les installations de sécurité de Saint-Siméon et Mouroux ont été modifiées conformément à mes lettres N° 463 E2A/847¹⁰ du 8/5/42 et E2A/04-1 du 18/9/42. Mais, ainsi que le fait a été constaté au cours d'une tournée effectuée le 9 juillet dernier, les schémas d'enclenchements et les consignes n'ont pas été rectifiés en conséquence.

Comme ces gares ne possèdent pas de consigne générale, il y a lieu d'établir les consignes des installations de sécurité suivant le nouveau modèle fixé par la Lettre de Directives Techniques EX 52 c, dont le projet vous a été communiqué récemment.

Je vous serais obligé de bien vouloir intervenir auprès du Service V.B. pour la rectification des schémas et entreprendre le plus tôt possible la confection des nouvelles consignes.

P le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLE

 E2B/F-59-407.

 St-Siméon
 Mouroux

 Contrôle de
 Sécurité

Paris, le 29 JUIL 1943

1/k
CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 6e Arrondissement.

Au cours d'une tournée dans les gares de Bannonecourt et Villers-Benoite-Vaux, un fonctionnaire de la Division des Etudes a fait les remarques suivantes:

à Bannonecourt - la consigne générale de la gare fait encore état en son chapitre XVIII du Tableau: "Point extrême d'arrêt".

Le chapitre XIX intitulé "plombage des appareils de sécurité" reprend les prescriptions de l'article 91 de l'I.R.I.S.; une simple référence suffit.

à Villers-Benoite-Vaux - la consigne générale de la gare précise que "la clé Bouré prise sur le levier du verrou 3 renversé placée dans la serrure d'annulation du verrou de la jonction a-a permet par simple rotation de gauche à droite d'annuler l'effet de l'enclenchement électrique et, par suite, de remettre le levier verrouilleur en position "lancé".

Après rotation dans le sens inverse, cette clé peut être retirée de la serrure d'annulation et reportée sur la serrure du levier de l'aiguille et de la jonction où elle a été prise".

Cette rédaction est impropre. L'annulation du verrou de la jonction a-a permet le renversement du levier de cette jonction et, après rotation en sens inverse, la clé retirée de la serrure d'annulation peut être reportée sur la serrure du levier du verrou 3

Même remarque que pour Bannonecourt en ce qui concerne le chapitre XIX "Plombage des appareils de sécurité".

Je vous serais obligé de bien vouloir faire apporter les rectifications utiles.

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé: MARJOLLET

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
 Chef du 4^e Arrondissement.

Au cours d'une visite de la gare de Linthes-Linthelles-Pleurs, un fonctionnaire de la Division des Etudes a fait les remarques suivantes:

22B-F/59-719

Contrôle
de sécurité.

1^a) Consigne générale.

Chapitre XVII : Garages - Départs - Manœuvres.

Lorsque le répétiteur spécial de l'avertissement 14¹ km.44.545 est au noir, l'avis à donner au mécanicien ne peut faire l'objet d'une mention à porter sur le journal de train, par suite de la suppression de ce document. Dans ce cas, le chef de service doit aviser verbalement le mécanicien.

Chapitre XVIII : Dérangements.

Pour l'application de l'art. 10 de l'I.G.S. N° 8, les bulletins C 13004 délivrés pour le franchissement du carré 9BV doivent être complétés la nuit par: "Ralentissement" en plus de "Avertissement".

Prescriptions à insérer dans la Consigne générale:

- Description du dispositif d'annonce en local (renvoi 1 de l'art. 3 du Règlement de block manuel).
- Manœuvre à distance de la grande aile du sémaphore voie II et mesures à prendre en cas de dérangement de la manœuvre à distance (ma lettre N° 704 B/340 du 10 avril 1931).
- Longueur du canton "Linthes à Poste 1 de Commentry" pour l'application du renvoi 6 de l'article 11 du Règlement de cantonnement téléphonique.

Il existe au B.V. un contrôle optique de la grande aile voie II un contrôle optique du petit bras voie I, un contrôle par sonnerie des disques 1BV et 10BV et au poste sémaphorique un contrôle optique de la grande aile voie II; ces appareils ne sont pas indiqués dans la Consigne.

2^a) Consigne relative à la vérification des enclenchements par serrures Bouré.

Le tableau annexé à cette Consigne doit être mis à jour par suite de la dépose des verrous 5 et 7 et de l'enclenchement par serrures Bouré de la jonction a-a.

Je vous prie de bien vouloir faire apporter les modifications utiles et me tenir au courant.

Le Chef de la Division des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

LOTISSEMENT

une en CRAYON BLEU en Gros caractères

Paris, le 28 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur 1^{er} Inspecteur Principal
 Chef du 5^e Arrondissement

Au cours d'une tournée à la gare de Conflans-Varigney un fonctionnaire de la Division des Etudes a constaté que la clé S² n° 21 manquait au râtelier de secours.

Elle aurait été renvoyée à tort par le chef de district après une modification d'enclenchements qui a eu lieu au mois de Mars 1943.

Le Chef de gare coupable d'avoir laissé reprendre cette clé par le Chef de district sans autre formalité et de n'avoir pas fait de reconnaissance contradictoire après travaux serait à reprendre.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire donner les suites utiles.

Le Chef de la Division des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

E2B-I 59/825.

Contrôle de
sécurité

Conflans-
Varigney.

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
 Chef du 6ème Arrondissement

Par ma lettre n° E2B G du 21 juillet dernier
 52 cl-111

E2B - G
 52 cl-111

 Consignes
 des
 Installations
 de sécurité.

je vous ai demandé de bien vouloir dorénavant établir
 suivant les directives fixées par le projet de lettre
 EX 52 qui l'accompagnait les consignes dont la confec-
 tion ou la réfection complète viendrait à s'imposer.

J'apprends que tel est le cas pour la consigne
 du nouveau poste 1 de Liart.

Je vous serais donc obligé de bien vouloir faire
 procéder à l'établissement de cette consigne suivant
 les nouvelles règles.

Le Service régional V.B. pressenti s'est déclaré
 d'accord pour que les organismes intéressés de son
 6ème Arrondissement participent à ce travail en ce
 qui concerne notamment la confection du schéma et l'é-
 tablissement du tableau des passages, du tableau des
 signaux et du tableau de dégagement des leviers d'ai-
 guilles.

Ce sera là un essai intéressant qui permettra
 surtout de mettre au point les détails d'organisation
 que soulèvera la procédure d'entente entre le Service
 V.B. et nous au sujet des consignes.

Je vous serais donc obligé de faire mettre ce
 travail en chantier dès que possible, en liaison avec
 la Division E qui se tiendra à votre disposition pour
 toutes les mises au point nécessaires;

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

Paris, le 28 JUIL 1943

CLASSEUR

Messieurs les Chefs d'Arrondissement

L'art. 5 de l'I.R.I.S. donne la liste des divers documents de service que les aiguilleurs doivent avoir à leur disposition dans les postes.

Les restrictions de papier n'ont pas permis de constituer une collection complète de ces documents dans tous les postes qu'il aurait été intéressant d'en munir.

N° K2R-G
5261-211

Documents dans
les postes
d'aiguilleurs.

Au cours des tournées, les vérifications ont montré que la répartition de ces documents laissait fort à désirer et qu'une sensible amélioration pouvait être apportée par des mutations de gare à gare. La nouvelle répartition serait basée sur les principes suivants :

Nous nous efforcerons de munir d'une collection de chantier les postes occupés en permanence : par poste occupé en permanence il faut comprendre non seulement les postes occupés 24 heures sur 24, mais aussi ceux qui sont occupés pendant toute la durée quotidienne d'ouverture de la section de ligne, par un agent uniquement affecté à ce service (aiguilleur, garde-signaux.....).

Les postes non occupés en permanence n'auraient pas, pour le moment, à recevoir des collections de chantier, compte tenu du fait que les agents, détachés au poste pour une durée assez brève, peuvent consulter les documents qui les intéressent au lieu habituel de leur travail, le B.V. en général, où il existe une collection générale.

1er Arx
2ème "
3ème "
4ème "
5ème "
6ème "

Je vous serais obligé de bien vouloir me fournir la liste des postes de votre Arrondissement occupés en permanence et classés suivant l'intérêt qu'il y a à les munir d'une collection de chantier. Le contrôleur de sécurité pourrait être chargé de coordonner les renseignements donnés par les Inspecteurs à ce sujet.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation *p. i.*
Le Chef de la Division des Etudes
Signé : SEPTIER

E/ES

Paris, le 24 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur le Chef de la Division
du mouvement

Ci-joint, en retour dossiers 4043 - 2742 SLN/A G 3016
du Service de liaison auprès de l'E.B.D. Nancy.

ESB/99-119.

Protection des
trains à l'en-
trée des triages.

V.R. n°3-C-11
du 17.7.43.

A demain

Il s'agit en somme de préciser dans les consignes
de réception des trains sur les voies d'entrée des triages
que le Chef de service doit non seulement donner avant
chaque réception de train l'ordre de placer un signal
d'arrêt à main à l'extrémité de la voie de réception
mais également s'assurer de l'exécution de cet ordre.

Je ne vois la aucune innovation contraire à notre
réglementation.

Comme les consignes de l'espèce sont gérées par
votre Division (consignes 3 54) je ne puis que vous lais-
ser le soin de donner la suite utile à la demande de
l'E.B.D.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 6^e Arrondissement.

E2A.B/39/6

MOHON poste B

Suggestions

Je partage votre avis sur la suite à donner aux suggestions de l'aiguilleur GILLES de Mohon, reprises sous les paragraphes 1^{er} à 6^e de votre lettre rappelée ci-contre et qui pour la plupart avaient été émises en 1931.

7^e enclenchements-

V.R. m1A-04
B
du 5.6.43.

En 1925, l'examen du programme d'enclenchements du poste B de Mohon établi au moment des travaux de quadruplement des voies entre Mohon et Donchery avait fait ressortir l'absence d'enclenchements que signale l'aiguilleur GILLES et qui n'intéressent que des voies accessoires. Pour cette dernière raison principalement, cette situation fut jugée suffisante, à l'époque (voir la lettre du Service V.B. 50672 du 31.8.25 à laquelle l'Exploitation répondit par bulletin 1404E du 11 septembre 1925 et dont les copies furent adressées à la 6^{ème} Région).

Si la réalisation des incompatibilités 8⁻11⁻39⁺ et 8⁻27⁻39⁺ ne comporte pas d'inconvénient, on remarque que l'incompatibilité 11⁺12⁻27⁻39⁻ aboutit, en la combinant avec les enclenchements existants, au verrouillage de l'aiguille 12 par l'aiguille 39 renversée, ce qui peut être gênant pour les manoeuvres :

$\begin{array}{r} 11^+ 12^- 27^+ 39^- \\ 11^+ 12^+ \\ \hline 11^+ \quad 27^+ \\ 11^+ \quad 27^- \\ \hline 11^+ 12^+ \quad 39^- \end{array}$	$\begin{array}{r} 11^+ 12^- 27^+ 39^- \\ 12^+ 27^- \\ \hline 11^+ 12^+ \quad 39^- \end{array}$
<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>	
$39^- 12^+$	

Pour que cet inconvénient disparaisse, il faudrait ajouter des termes supplémentaires à cet enclenchement conditionnel et prévoir d'autres incompatibilités conditionnelles à de nombreux termes également pour que le programme soit complet. Encore, n'éviterait-on des verrouillages résultants qu'en multipliant la commande des signaux, ce qui obligerait à un remaniement assez profond du poste difficile à réaliser dans les circonstances actuelles.

Paris, le 24 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur
 Chef du 1er Arrondissement

Le Service V.B. m'informe qu'il envisage de supprimer les barrières et le gardiennage du P.N. de Servon n°2 - Km 33,771 de la ligne V.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si vous avez des objections à cette suppression.

Le Chef de la Division des Études,
 L'Inspecteur Principal *adjt*

Signé : DELMAS

K2B.F - 96/54.

 Ligne V.

 Suppression des
 barrières et du
 gardiennage du
 P.N. de Servon
 n° 2.

COPIE TRANSMISE :

- à la Division M

aux mêmes fins.
 Paris, le 24 JUIL 1943

D/KS

Paris, le 24 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 5^e Arrondissement

E2A-D-30/20.

MÉRREY.

Suppression de
signaux de
position d'aiguil-
les.

Je suis avisé par le Service Régional V.B.
que les Services locaux se sont mis d'accord pour
réaliser la suppression des signaux de position des
aiguilles 10³ - 13³ - et 14³ à la gare de MÉRREY.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire
savoir si vous avez des objections à présenter à
ce sujet.

P le Chef de la Division des Études,
L'Inspecteur Principal *adh*

Signé : DELMAS

Paris, le 24 JUIL 1943

CLASSEUR

TRANSMIS à

N° E 2 A. B. 39/6

Monsieur le Chef de la
Division du SERVICE GENERAL,

un dossier relatif à une suggestion émise au sujet des enclenchements du poste B de Mohon, par l'aiguilleur GILLES, que je serais d'avis de récompenser en lui accordant la gratification de 100Fr. par le 6^e Arx.

^{proposé}
Le Chef de la Division des Etudes

SIGNÉ : SEPTIER

GLASSEUR

ES

Paris, le 23 JUIL 1943

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des
bâtimens.

L'implantation vers le N° 48.000 d'un disque commun
au P.S. d'Épées et au poste n° 1 nécessiterait l'appli-
cation du cantonnement absolu pour assurer la protection
des trains desservant l'embranchement Nembrun. Or ce can-
tonnement qui devrait avoir lieu par téléphone entre les
gares de Inon et Gouzy-les-Épées ne serait pas sans in-
convénient pour la circulation.

En conséquence je suis d'avis de maintenir la si-
gnalisation actuelle qui peut être considérée comme
satisfaisante pour un embranchement saisonnier.

Le Service Central M a d'ailleurs partagé cette
manière de voir.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation *ju*
Le Chef de la Division des Études

Signé : SEPTIER

24 JUIL 1943

P le Chef de la Division des Études,
L'Inspecteur Principal *adh*

Signé : DELMAS

ESA/A.9/A

Ligne 10

Embranchement
Nembrun.

V.N. 50610 SX2
du 1.7.43.

COPIES TRANSMISES :

- au Service M.T.
- à la Division M
- au 4ème AROK

en le priant de bien vouloir m'adresser un exemplaire de la
consigne de desserte de cet embranchement

Paris, le 23 JUIL 1943

Monsieur l'Inspecteur Principal,
 Chef du 3^e Arrondissement.

CLASSEUR

E2AB 32/2-9

 Mise à voie unique
 de la ligne 20

Gare de Gondrecourt-
 le-Château.

VR. m1A-01 du
 12.7.43.

lp.

Je n'ai pas d'objection, en ce qui me concerne, à la mise hors service des aiguilles 4², voie II, 14⁴ voie II, et 15³ sur jonction 14⁴ du Service spécial de la gare de Gondrecourt-le-Château indiqués en jaune sur le croquis ci-joint.

Cette mise hors service devra faire l'objet d'un avis-signalisation d'arrondissement dans les conditions prévues à l'art. 37 de l'IS. 24g.

Par ailleurs, il doit être entendu que les RR 22⁴, 1² et 2² de cette même gare nécessaires pour indiquer la direction offerte aux mécaniciens en service spécial seront maintenus hors service mais non déposés.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNÉ : SEPTIER

Paris, le 23 JUIL 1943

CLASSEUR

COMMUNIQUE à

**Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 3^e Arrondissement**

en le priant de bien vouloir faire vérifier au P.N. de Ludres n° 3 le fonctionnement des dispositifs de demande d'ouverture et d'avertissement de fermeture des barrières et, le cas échéant, faire mettre ces dispositifs au point par le Service V.B. en me tenant au courant.

E2B/F-95-19.

P.N. de
LUDRES n° 3.

2 p.

P^{le} le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal Adjoint

Signé : DELMAS

Paris, le 23 JUIL 1943

Monsieur le Directeur du Service Central
du MOUVEMENT.

Pour réaliser l'économie des dépenses de gardiennage du P.N. de Castines n° 1, km. 1.802 de la ligne de Pompey à Nomeny, le Service V.B. a sollicité l'accord du Secrétaire d'Etat aux Communications pour la suppression des barrières et du gardiennage de ce P.N. à la faveur d'un ralentissement à 10km/h à imposer aux trains des deux sens. Satisfaction n'ayant pas été donnée à cette demande en raison de l'insuffisance de visibilité, le Service V.B. nous demande de prévoir pour le sens de circulation de Pompey vers Nomeny un arrêt de tous les trains en avant de ce P.N. ce qui lui permettrait d'obtenir l'autorisation demandée.

La circulation sur cette ligne est actuellement réduite à une navette marchandises circulant trois fois par semaine. Avant-guerre, le graphique de circulation comportait en plus de cette navette tri-hebdomadaire, une circulation journalière d'autorails-voyageurs de chaque sens.

L'arrêt obligatoire des trains impairs au P.N. serait de nature à faire perdre aux trains leur droit de priorité et nous créerions ainsi un précédent sur l'ancien Réseau de l'Est, précédent, d'ailleurs, qui ne serait pas gênant dans l'état actuel des choses.
Mais, nous ne pouvons préjuger de l'importance de la circulation sur cette ligne après les hostilités.

J'ajoute toutefois qu'une telle situation existait sur certaines lignes secondaires de la sous-Direction de Strasbourg. Le Règlement des Signaux ex-A.L. décrit en effet, dans son chapitre XII un tableau d'arrêt et de ralentissement pour P.N. (Signal 49) constitué par un tableau carré portant l'inscription "Halte. Au pas, vitesse 6 km" en blanc sur fond rouge. Sans doute devrions nous prévoir une signalisation analogue, si la demande du Service V.B. était acceptée.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire connaître votre décision.

Ci-joint en communication le schéma de signalisation de la ligne considérée.

Le Chef du Service de l'Exploitation *pi*

Signé: RABOURDIN

E2B.P-96/10

Ligne de POMPEY
à NOMENY.

P.N. de Castines N°1
km. 1.802.

Suppression du
gardiennage.

COPIE TRANSMISE

- à Division M
- au Service VB
- au Service M.F.

Paris, le 23 JUIL 1943

Paris, le 22 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'ingénieur
Chef du 1er Arrondissement

N° 52A-B-11/5

Ligne 41

Jonctions
éloignées et
verrouilléesSuppression
des appareils
Jousselin.VR: mia.17 du
3.7.43.

La suppression des appareils Jousselin utilisés pour correspondre entre les B.V. et les postes de jonctions éloignées et verrouillées des postes sémaphoriques, n'est pas à envisager quant à présent, car il est admis que cet appareil est préférable au téléphone pour l'envoi de certains signaux codifiés qui doivent être transmis rapidement et sans équivoque.

Le 2^e alinéa de la lettre 627 Sx du 22 Juin de votre Collègue V.B. laisse entendre que les consignes des postes des jonctions éloignées ne sont pas appliquées puisque le Jousselin ne servirait que comme moyen d'appel du téléphone; si la chose est exacte, je vous prierais de faire faire la leçon utile aux agents intéressés.

D'autre part, dans certaines gares visées par votre lettre précitée, les indications des appareils Jousselin seraient à revoir du fait du remplacement des verrouillages par des enclenchements directs par serrures Bouré.

Chailly-Boissy

La modification des indications a déjà été examinée et une nouvelle liste a été annexée à ma lettre N° 52A du 61a4-511

22 janvier dernier. Il paraîtrait même possible, étant donné que les Jousselin ne comportent plus que 14 inscriptions, de supprimer le téléphone si cet appareil ne sert pas à d'autres fins qu'à compléter les Jousselin pour la transmission des signaux habituels prévus dans les consignes des jonctions éloignées et verrouillées.

Faremoutiers

Il ne reste plus, comme jonction verrouillée, que la jonction "a e" de voie 4 à voie 11.

Par suite, les indications nécessaires pourraient être les suivantes :

1 ^{er} - avec téléphone	:	2 ^{er} - sans téléphone
1 - Téléphone	:	1 - Faites arrêter et visiter
2 - Faites arrêter et visiter	:	train par poste suivant
3 - Voie I occupée	:	2 - Voie I occupée
4 - Train part	:	3 - Train part
5 - Voie II occupée	:	4 - Voie II occupée
6 - Attente	:	5 - Attente
7 - Oui, train peut partir.	:	6 - Oui, train peut partir
8 - Bloquez canton	:	7 - Bloquez canton
9 - Dégagez voie II	:	8 - Déverrouillez jonction a e
10 - Délivrez bulletin P.C.O.	:	9 - Jonction a e déverrouillée
11 - Dégagez voie I et rap-	:	10 - Dégagez voie II
portez clé	:	11 - Verrouillez jonction a e
	:	12 - Délivrez bulletin P.C.O.

EXPLOITATION

EST. — MOD. 335

N°

OBJET :

12 - Dégagez voies I et II et rapportez clés	:	13 - Dégagez voie I et rapportez clé
13 - Annulez signal précédent	:	14 - Jonction a a verrouillée
14 - Essai de l'appareil	:	15 - Dégagez voies I et II et rapportez clés
	:	16 - Annulez signal précédent
	:	17 - Essai de l'appareil
	:	

Les indications concernant la voie I intéressent la traversée-jonction bc qui reste éloignée mais non verrouillée.

Vous voudrez bien me faire savoir s'il convient ou non de maintenir le téléphone.

A Coulommiers, Morsierf, La Ferté-Gaucher et Joisselle les verrouillages ne peuvent être supprimés, il convient de maintenir le statu-quo.

Enfin, à Eternay, je ne trouve aucune trace de l'installation de la relation Jousselin-téléphone qui existerait entre le poste 2 et la jonction b b; je vous serais obligé de m'adresser la liste des indications qui figurent sur ces appareils.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIMA

Paris, le 20 JUIL 1943

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments

Je vous informe que l'S.B.D. Nancy a donné son accord
pour la dépose des signaux prévus pour le cantonnement en
S.S. sur ligne 30.

N° 22A.D.30/1

Suppression
d'installations
de signalisation

D'autre part, le Service Central du Mouvement, informé,
n'a soulevé aucune objection à ce sujet.

VR. N° 214695x2
du 17 août 1942.

En conséquence, rien ne s'oppose désormais à la suppression
de ces installations.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation *pa*

Le Chef de la Section des Bâtiments

Signé : SEPTIER

Paris, le 21 JUIL 1943

GLASSEUR

Messieurs les Chefs d'Arrondissement

N° E2B-G
52cl-111Consigne
des
installations
de sécurité.

Je vous ai fait parvenir, au début de 1943, une notice concernant l'unification des consignes des installations de sécurité, accompagnée d'un avant-projet d'Instruction de Service EX. 52 c et de quelques spécimens de consignes établies par la Division E sur la base du modèle envisagé.

Depuis cette date, quelques retouches ont été apportées au projet d'I.S. EX. 52 c, notamment à la suite des remarques formulées par les Arex. De plus, il a été décidé que le projet serait publié, non pas sous forme d'Instruction de Service, mais sous forme de Lettre de Directives techniques.

Lors de la Conférence des Chefs d'Arex du 3 mai 1943, votre attention a été particulièrement attirée sur la nécessité de doter les gares de collections de consignes de sécurité complètes et à jour.

Ces recommandations ont pris le caractère d'instructions permanentes depuis la parution du Rectificatif N° 2 à l'I.S. EX. 3 qui, de plus, a la dénomination et le classement des consignes de sécurité. *fixe*

ler Arex

2^e -
3^e -
4^e -
5^e -
6^e -

Il résulte de tout ceci qu'un travail important de reclassement et de réfection des consignes de sécurité s'impose aux Arrondissements et plus particulièrement aux Chefs de Circonscription M.

Aussi importe-t-il de conduire ce travail avec ordre et méthode.

Dans ce but, je précise que les consignes d'ancien modèle qui sont complètes et à jour n'ont pas à être refondues avant la parution de la Lettre de Directives techniques EX. 52 c. Seul, leur classement doit être révisé suivant les bases édictées par l'I.S. EX. 3 a.

Par contre, la création de toutes pièces ou la réfection complète de consignes des installations de sécurité s'impose dans certains cas :

Dotation de postes nouveaux ou actuellement démunis de consignes,

Mise à jour de consignes qui ne s'accommoderaient pas de simples rectifications,

Etc....

Pour vous permettre d'entreprendre dès maintenant ce dernier travail, je vous adresse ci-joint le projet de Lettre de Directives techniques EX. 52 c que je vais soumettre à M. le

EXPLOITATION

EST. — MOD. 335

N°

OBJET :

Chef du Service. Vous recevrez, de plus, d'ici quelques jours, la consigne du poste 5 d'Épernay rendue conforme à ce projet, pouvant servir de spécimen. Cette consigne est actuellement au tirage.

D'ici peu je vous adresserai également une première liste des formules-types à utiliser pour la confection des consignes des installations de sécurité. Beaucoup de ces formules figurent déjà dans les différents spécimens de consignes qui vous ont été remis.

J'attire votre attention sur le fait que la question de la confection des schémas à joindre aux consignes est encore réservée, notamment en ce qui concerne nos relations avec le Service V.B. (article 17).

Pour l'instant ces schémas devront être confectionnés par vos soins, à moins que votre Collègue V.B. accepte sans difficulté de s'en charger. Nous avons engagé à ce sujet des pourparlers avec le Service V.B., en faisant valoir notamment que ce Service confectionne déjà le schéma affiché dans le poste. Or, ce serait en principe ce schéma amélioré qui, à l'échelle près, serait inséré dans la consigne. Ces pourparlers semblent être en bonne voie.

Au présent envoi je joins un premier jeu de (1) exemplaires du Tableau des signes conventionnels dont il est question à l'article 16 du projet de Lettre EX. 52 c. Comme l'indique cet article, un exemplaire de ce tableau doit être joint à chaque exemplaire de consigne, sauf à ceux qui figurent aux collections des Arrondissements et Circonscriptions M, détenteurs de la Lettre EX. 52 c.

Je vous serais obligé de bien vouloir donner les directives utiles pour ce travail soit orienté dans le sens qui vient de vous être indiqué.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

(1)	1er	Arex	:	200
	2 ^e	-	:	100
	3 ^e	-	:	150
	4 ^e	-	:	150
	5 ^e	-	:	150
	6 ^e	-	:	150

S.N.C.F.
Région de l'Est

CLASSEUR D/K1

Paris, le 20 JUIL 1943

Exploitation
D^{on} des Etudes

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 2^e Arrondissement

N^o E2A-C.01/59

Ligne 53

Récupération
des Jousselin
PLM

Puisque la modification des inscriptions des appareils Jousselin reliant la gare de Sennevoy au poste B du raccordement de Nuits-sous-Revières a été réalisée, il n'y a plus lieu maintenant de revenir à la situation antérieure.

VR N^o 443 mlA/16
du 7 juillet 1943

Le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 20 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'inspecteur Principal
Chef du 4^e Arrondissement
-----N^o ESB. 1.04/19
-----Incident de
signaux à
Loisy-sur-Marne
le 29.6.43.
-----L'état modèle 3134 "relevé des non fonctionnements constatés au poste semi-autonome de Loisy-sur-Marne" en date du 29 juin 1943 indique comme cause de la fermeture du carré C¹ de 2h.32 à 4h.45: câbles carbonisés.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître le motif pour lequel ces câbles ont brûlé : escorbilles, surtension ou autre.

F. le Chef de la Division des Etudes,
l'Inspecteur Principal
Signé : MABJOLLET

Paris, le 19 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
 Chef du 6^e Arrondissement

Le Service V.B. m'informe qu'il a l'intention de
 supprimer le gardiennage et les barrières des P.N. ci-
 après :

N^o 828/P-96/53

Ligne 31

Suppression de
 barrières et
 de gardiennage
 du P.N.

Lonny N^o 1 - km. 153.722
 Sormonne N^o 3 - Km. 156.559
 Sévigny-la-Forêt N^o 3 - km. 166.895
 -de- N^o 4 - km. 167.917
 La Neuville-aux-Tourneurs N^o 2 - km. 176.943
 -de- N^o 4 - km. 176.023
 Terzy N^o 1 - km. 178.669
 Fligny N^o 2 - km. 182.326
 Fligny N^o 3 - km. 182.898.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire con-
 naître si la mesure envisagée soulève des objections de
 votre part.

COPIE TRANSMISE :

- à Division 4

aux mêmes fins.

Paris, le 20 JUIL 1943

P^r le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

P^r le Chef de la Division des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 17 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 3ème Arrondissement.

Suite à votre transmis rappelé en marge relatif

N° E2A-B/15-8.

Chaligny-
Nouvelles MaisonsModifications
en S.C. de la
manoeuvre de la
jonction 12³⁰ et
mise H.S. de
l'aiguille en pointe1^{er} C
Voie I.V.R. MA - 01 du
24 - 5 - 43.- 19 au rétablissement au Poste 1^C de Chaligny-Nouvelles Maisons de la situation du S.C., c'est-à-dire la mise H.S. de l'aiguille en pointe 7^C sur Voie I.- 20 la suppression au Poste 3^C de la manoeuvre à pied d'oeuvre de l'aiguille 12³⁰ et de son enclenchement par serrure Bouré avec levier 3³⁰, cette aiguille restant manoeuvrée en S.C. comme en S.S. par le poste 3 C.

Pour ce qui concerne le Poste 1 C, je n'ai pas d'observation à présenter pour le rétablissement de la situation du S.C., il vous suffira conformément au § b) de l'art. 101 de la H.S. EX 22 de faire paraître à cet effet un avis d'arrondissement signalisation après accord de la Division M.

Je vous rappelle que la manoeuvre à pied d'oeuvre de la traversée jonction 12³⁰ a été prévue par bulletin 10060 B2/1124 du 19 août 1932 (page 4) en raison du personnel restreint dont on disposait à l'époque lors de la desserte au local par le train impair de la ligne 27. Je vous avais demandé par ma communication N° 3729 B 2/1124 du 28/10/32 s'il n'était pas possible d'éviter en S.C. de couper de sa transmission la jonction de voie 3 à voie I, et vous m'avez fait connaître par N° 144 TX du 5 novembre 1932 que pour éviter l'immobilisation d'un agent au Poste 3 C au cours des manoeuvres s'effectuant sur la dite jonction, et bien que le poste soit rapproché de cette dernière, il était encore suffisamment éloigné pour imposer la manoeuvre à pied d'oeuvre en S.C.

Je vous serais obligé de bien vouloir revoir la question et m'indiquer s'il n'y aurait pas intérêt, pour ménager l'avenir, de conserver la double manoeuvre de la jonction 12³⁰.

Le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 17 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 4ème Arrondissement.

N° B2B - I 59/923.

Contrôle de
sécurité.
-----GIVRY-en-ARGONNE
SOMMEILLE-NETTANCOURT

Au cours d'une tournée dans les gares de Sommeille Nettancourt et Givry-en-Argonne, un Fonctionnaire de la Division des Etudes a remarqué que l'utilisation des appareils Jousselin reliant ces gares aux jonctions éloignées semble perdue de vue; ces appareils ne fonctionnaient pas et cette situation semble remonter assez loin.

Les prescriptions de leurs consignes ont été rappelées aux intéressés.

D'autre part, à Sommeille, la Consigne Commune réglent les annonces à faire au moyen d'avis écrits au P.N. N° 2 de Nettancourt précise que cet avis doit comporter l'indication de l'heure de passage de tout mouvement facultatif ou supplémentaire mis en marche et de tout mouvement régulier supprimé. Or l'indication de l'heure de passage à la gare n'est à donner que dans le cas de mise en marche de mouvements à marche indéterminée ou de machines H & P.

Par ailleurs, la gare de Givry-en-Argonne est encore en possession d'une "Consigne pour l'organisation d'un Service Temporaire de Voie Unique par application du Règlement Rose".

Je vous serais obligé de bien vouloir faire donner et apporter les instructions et rectifications utiles.

10
Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 7 JUIL 1943

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation à
Monsieur le Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments.

Comme suite à l'ordre de dépose de la ligne 28,
entre Audun-le-Roman et Tiercelet, il y a lieu d'apporter
les modifications suivantes à la signalisation et
aux enclenchements du poste-n° 1 d'Audun-le-Roman.

E2A-C 32-2X

Ligne 28

Dépose de la ligne
entre Audun-le-
Roman et Tiercelet-
Villers-la-Montagne.

- Masquer le disque 69¹ - le losange 63¹ à 67¹ - le T.I.V.
fixe 30 côté Villerupt, le tableau R placé auprès de
l'aiguille 36¹ et le tableau X implanté à proximité de
l'aiguille 37¹.

- Supprimer une aile à chaque signal de direction implanté
à l'extrémité des quais côté longuyon.

- Cadenasser en position normale les leviers 6¹-9¹-12¹-15¹-18¹-32¹ et
69¹.

- Implanter à la pointe de l'aiguille 36¹ un tableau "Impasse" à la
place du tableau R.

D'autre part, la Section Tiercelet-Villerupt peut être exploitée
sans inconvénient sous le régime de l'I.G.S.4 en modifiant comme suit
la signalisation des gares de Tiercelet et de Villerupt.

- Tiercelet-Villers-la-Montagne.

- Masquer tous les signaux de la gare. Implanter dans les conditions
habituelles une pancarte "Gare" suivie d'un chevron en amont de
l'aiguille 5 côté Villerupt.

- Supprimer la commande à distance de l'aiguille 4 qui sera manoeuvrée
à pied d'oeuvre (la commande actuelle de l'aiguille 5 sera maintenue)

- Les enclenchements par serrures Bouré pourront être supprimés.

- Villerupt -

- Masquer le disque 4 ainsi que le T.I.V. fixe 30 côté Audun-le-Roman.

- Implanter une pancarte "Gare" à distance réglementaire du carré 5-6.

Si vous êtes d'accord sur ce programme, je vous serais obligé
de faire prendre des mesures d'exécution.

COPIE TRANSMISE

- au Service M.T.
- à Division M
- à 3^e Section A
- à 4^e Section
- au 6^eme Arex.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation

Le Chef de la Section des Etudes

Signé : SEPTIER

Paris, le 17 JUIL 1943

Paris, le 16 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 3^e ArrondissementN^o 52A-B-12/22-----
Funerot
Ruppes
Soulosse
-----Installation
de sonneries
d'annonce.
-----V.R. n^o LA-46 du
8.7.43.

Suite à votre lettre rappelée en marge relative à l'installation de sonneries d'annonce à Funerot, Ruppes et Soulosse.

Les sémaphores installés dans ces gares ne comportent pas de petit bras et en 1918, par suite du défaut de matériel, vous avez admis, sur demande du Service V.B., de ne pas installer de sonneries d'annonce à condition que la boîte N^o 2 soit placée dans le local du B.V. où devait se tenir le sémaphoriste (Votre lettre 4525 D 47 du 17 novembre 1918) afin que cet agent puisse se rendre compte des annonces par l'examen de la position de la manivelle de la boîte.

La raison pour laquelle on n'avait pu installer des sonneries à l'époque, manque de matériel, est encore valable, et, du fait que les installations n'ont pas donné lieu à critiques depuis leur mise en service, il ne nous paraît pas possible, quant à présent, de demander la pose de sonneries d'annonce.

Il y a lieu de maintenir le statu quo.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNÉ : SEPTIER

R^e
CLASSEUR

Paris, le 1-6 JUIL 1943

Le chef du service de l'Exploitation
à Monsieur le chef du Service de la Voie et
des Estimations.

La transformation du signal du 3e type pour le rendre visible dans le sens de la première partie du mouvement est la seule solution admise par le Service Control N. aucun signal nouveau ne devrait être créé dans l'avenir en dehors de ceux prévus au Règlement des signaux.

Par ailleurs, la suppression des signaux du 1er type permettrait sans doute une récupération intéressante. Si toutefois, la transformation ne pouvait être envisagée dans les circonstances présentes il semble que, compte tenu du trafic actuel et des réductions d'éclairage qu'il convient de chercher à réaliser, il serait possible de renoncer temporairement à l'utilisation du signal du 1er type.

La mise hors service du signal du 1er type pourrait alors être effectuée non seulement à Paris, mais sur tous les points de la Région où existent des signaux repères lumineux pour mouvements de tirage. Cette mise H.S. devrait être notifiée par un avis-signalisation afin que tous les mécaniciens puissent en être avisés en temps utile.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de votre accord.

Je donne copie de la présente au Service M.T.

Le Chef du Service de l'Exploitation *p.i.*
Signé: RABOURDIN

COPIE TRANSMISE
- au Service M.T.,
pour accord.
- à Division M
- au 6 Apex.

Paris, le 17 JUIL 1943

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé: MARJOLLET.

A
5103-711

Région
Signaux
repères
lumineux.

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 6^e Arrondissement.

Suite à votre lettre rappelée en marge.

Je n'ai pas d'objection à présenter au sujet de la suppression du signal "machine vers Sedan" sur la relation Jousselin "Charleville poste 1 - Mohon poste B", dont les inscriptions seraient, en conséquence, les suivantes:

E2A-B-12/20

Relation
Jousselin
Charleville
poste 1 -
Mohon poste B.

Modification
des inscriptions.

V.R. mlf - 01
du 6.7.43.

- 1 voyageurs ou Messageries vers Reims.
- 2 Train vers Tournes.
- 3 Marchandises vers Reims.
- 4 Machine vers Amagne.
- 5 Machine vers Tournes.
- 6 Marchandises voie Ibis vers Lunas.
- 7 Voyageurs pour Charleville.
- 8 Machine pour Lunas.
- 9 Messageries ou marchandises pour Charleville.
- 10 Train de voyageurs vers Sedan.
- 11 Machine pour Charleville.
- 12 Machine pour dépôt.
- 13 Train ouvrier pour Mohon.
- 14 Marchandises vers Givet.
- 15 Marchandises voie I vers Sedan
- 16 Annulez signal précédent.
- 17 Essai de l'appareil.
- 18 Train militaire vers Sedan.
- 19 -de- - Liart.
- 20 -de- - Amagne.

D'autre part, il conviendrait d'examiner si les modifications apportées à cette relation, notamment la suppression du signal "machine vers Sedan", doivent entraîner des modifications aux relations:

"Mohon poste B" - "Mohon poste C"
"Mohon poste C" - "Lunas poste 1".

qui comportent également l'indication précitée.

F^r le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

*Je vérifie que les modifications
étaient prévues
des avant le 9
me rendra
avec soin*

16.7.43

MB

CLASSEUR

Paris, le 15 JUIL 1943

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 3^e Arrondissement

Il y a bien lieu de supprimer immédiatement l'occupation permanente des postes A et B du raccordement direct d'Onville

N^o EA.A/75-5

Onville

P.S.A.

Cette occupation est en effet abusive étant donné que les P.S.A. n'ont pas cessé, à ma connaissance, d'être commandés à distance par le poste 3 d'Onville; elle n'aurait d'ailleurs pas dû être décidée sans que j'en sois informé.

VR: mlA-49 du 6
Juillet 1943

Pour le Chef du Service de l'Exploitation

Le Chef de la Division des Etudes

Signé : SEPTIER

Paris, le 15 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 5ème Arrondissement.

La suppression des boutons-poussoirs d'ouverture directe dans les postes électriques, nécessite en cas de dérangement de l'indication C d'un panneau, la délivrance d'un ordre de franchissement qui, pour les panneaux 3462 et 3482 de Belfort, peut être transmis aux agents de train au moyen du téléphone dont sont munis les panneaux.

N° E2A - C
62 à 5-611

Boutons poussoirs
d'ouverture directe
des carrés dans des
postes électriques.

V.R. mlA- 62 à 5
101
du 30-6-43.

Les formalités qui doivent être remplies avant la délivrance de l'ordre de franchissement par écrit ou par téléphone sont les mêmes que celles qui devaient être observées avant d'agir sur le bouton poussoir d'ouverture directe pour faire franchir le panneau dérangé, il n'apparaît donc pas que la transmission par téléphone de l'ordre de franchissement puisse être à elle seule la cause d'une perte de temps supplémentaire de 15 mn comme l'indique votre lettre rappelée en marge.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de vos nouvelles observations.

P^r le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 15 JUIL 1943

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation
à
Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments

N° F2B - H

53 b3 - 244

Block system
Travaux et

dérangements

V.R. n° 30512 SX2
du 1-7-43.

Je ne vois pas la nécessité d'attirer l'attention des sémaphoristes, sur le fait que les agents du S.E. sont autorisés, pour la recherche des dérangements, à immobiliser la grande aile à l'arrêt au moyen de fil de fer.

En pareil cas, en effet, le sémaphoriste doit se borner à appliquer les prescriptions réglementaires jusqu'au rétablissement de la situation normale et il n'est pas à craindre qu'il intervienne pendant cette période pour empêcher l'agent du S.E. d'opérer conformément aux instructions émanant de son propre Service et ne comportent aucune opération contraire à la sécurité.

La même remarque pourrait s'appliquer d'ailleurs à tous les cas de dérangements d'installations quel-les qu'elles soient.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si après nouvel examen, vous êtes d'accord sur cette manière de voir.

Le Chef du Service de l'Exploitation *pi*

Signé: RABOURDIN

Paris, le 15 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'ingénieur,
 Chef du 1er Arrondissement.

N° B2B - F.59-718.

Contrôle de
 Sécurité
 Gare de GARGAN

au cours d'une visite de la gare de GARGAN, un
 Fonctionnaire de la Division des Etudes a fait les
 remarques suivantes :

La Consigne N° 2 (type A) réglant les mesures à
 prendre par le S.S.S. au cours des travaux d'entretien
 ou des recherches de dérangements pour éviter les dé-
 blocages intempestifs applicables en block automatique
 (à palette ou lamineux) n'a pas lieu de figurer dans
 la collection des Consignes de Gargan.

La Consigne N° 101 réglant la circulation des ma-
 chines de secours la nuit sur ligne B.A. étant remplacée
 par la Consigne "Fermeture d'une ligne pendant la
 nuit" établie suite à la lettre M 2^b - 24 e 6 du 7
 12 - 1942 doit aussi être retirée.

Consignes des Postes 1^o, 2^o et de Pavillons-sous-Bois -

Le tableau indiquant la catégorie des bulletins à
 délivrer pour le franchissement des carrés en cas de
 dérangement doit être complété par la mention "avertissement" à
 porter sur les bulletins 13.004 délivrés pour les carrés (2^{1o} &
 3^{1o} & 4^{1o}), 2^{2o}, (3^{2o} & 9^{2o} & 10^{2o}) et le carré voie I manœuvré
 par la halte de Pavillons-sous-Bois (application de l'article 10
 de l'I.G. S.S.).

Consigne du Poste 2 G - L'Annexe à la Consigne 75/2 G en
 date du 24 juin 1943 est erronée. Le verrou électrique appliqué
 sur les leviers 5 et 6 n'est pas soumis à l'occupation de zones
 isolées, mais ces verrous réalisent des enclenchements électriques
 avec les carrés du poste 1 G.

Je vous prie de bien vouloir faire mettre au point les docu-
 ments visés ci-dessus et me tenir au courant.

F le Chef de la Division des Etudes,
 L'Inspecteur Principal
 Signé : MARJOLLET

Paris, le 13 JUIL 1943

GLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 4^e Arrondissement

Pour la mise en service de ces installations un avis de service Signalisation n'est pas nécessaire.

N^o 52A/D.30-1-----
Aevigny

Il suffit, conformément au § b) de l'art. 101 de la N.S. EX 22 b, de faire paraître un avis d'arrondissement signalisation après accord de la Division M.

Mise en service
de jonctions.
-----VR: N^o mlAOI-511
du 30 Juin 1943

Le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 12 JUIL 1943

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur Le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments.

Nous avons encore actuellement sur certaines lignes à double
voie - notamment sur les lignes 56, 57 et 59 - quelques gares
non enclenchées ou partiellement enclenchées.

DA 52 b 4
223

Gares non
enclenchées.

Au moment où nous récupérerons bon nombre de serrures Bouré par
suite des mises à voie unique, il semblerait propice de profiter
de la circonstance pour compléter les enclenchements de ces
diverses gares.

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre avis sur
cette question, pour me permettre de faire étudier et vous adresser les programmes
utiles.

COPIE TRANSMISE

-au 4e Arx, comme suite à sa
communication N° mLA-16-480 du
24.6.43.

Paris, le 13 JUIL 1943

Le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Le Chef du Service de l'Exploitation *fr*

Signé : RABOURDIN

Paris, le 1-2 JUIL 1943

GLASSEUR

le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtimens.

Il est exact que j'ai donné mon accord pour prévoir un
ralentissement ou franchissement du P.N. de Inacoret, mais ce
P.N. étant situé à proximité de la gare, il n'en résultait
aucun inconvénient.

Par contre, admettre un ralentissement ou franchissement
des P.N. de Norviller indiqués revient à limiter la vitesse de
trains sur un certain parcours, ce qui ne peut qu'avoir une
répercussion sur la circulation.

En conséquence, il ne m'est pas possible de donner mon
accord pour l'introduction des nouveaux ralentissements que
vous envisagez.

Le Chef du Service de l'Exploitation *fi*

Signé: RABOURDIN

COPIE TRANSMISE :

- à la Division 4

- au Sème Arx

Paris, le 12 JUIL 1943

Paris, le 12 JUIL 1945.

CLASSEURMonsieur le Directeur de la Région
de l'EST.

E2AC-01-81

CHALINDREY

Profil du raccor-
dement direct.

A la conférence du mardi 25 mai dernier vous avez bien voulu me demander d'écrire au Service Central M pour que, pendant la guerre, nous soyons autorisés à remplacer par des T.I.V. 40 les signaux de ralentissement à 30 km/h qui commandent l'entrée des trains de la ligne 40 sur le raccordement direct de Chalindrey.

Je vous adresse ci-jointe une copie de la lettre rédigée à cet effet ainsi que de la réponse du Service Central M.

Le Chef du Service de l'Exploitation *fi.*

Signé: RABOURDIN

Paris, le 7⁰ JUIL 1943**CLASSEUR**Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT

..

Votre lettre rappelée en marge.

N^o E2B-F/99-121.-----
Protection des
trains en marche

L'examen du projet d'avis Régional relatif à la protection des trains en marche contre les attaques aériennes donne lieu de ma part à la remarque suivante.

Le feu blanc porté à l'avant la nuit par les machines devra être reporté sur le wagon D.C.A. Lorsque la machine devra porter d'autres feux dont les indications sont à observer par les agents sédentaires, notamment pour signaler la direction à suivre par le train à un point de bifurcation, ces dispositions devront être prises pour placer les feux sur le wagon D.C.A. de la même manière que sur les machines.

V.R. A - 2 - B
24 e 1-104
du 3 - 7 - 43.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

S. N. C. F.

G/K1

Région de l'Est

Paris, le 9 JUIL 1943

Exploitation

Don des Etudes

N° E2B-070-4

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 4^e Arrondissement

CLASSEUR

Additif aux
Consignes

Pour donner suite à l'additif
aux Consignes ayant fait l'objet
de votre transmission rappelée en
marge, je vous prie de m'adresser
les consignes ci-après faisant dé-
faut dans notre collection : Con-
signes visées aux 1^{er}, 2^{er}, 3^{er}, 5^{er},
7^{er}, 10^{er} et 12^{er} de l'additif précé-
té.

VR: N° mla

5236-002

du 28.6.43.

Le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

MA
E
B

CLASSEUR A/KI

Paris, le 9 JUIL 1943

Monsieur le Directeur de la Région
de l'EST

Par note du 27 avril dernier, vous avez bien voulu me faire connaître les conditions dans lesquelles il y avait lieu de procéder au repérage des signaux carrés pour permettre leur identification.

N° 52A-D
52ac-911

Réseau

Repérage des
signaux carrés.

Je vous remets ci-joint copie de la correspondance échangée avec M. RIDET à ce sujet.

J'ai l'honneur de vous proposer de porter cette question à l'Ordre du Jour d'une prochaine conférence du mardi.

2.p.
Copie transmise :
au Service V.P.
Paris, le

17 Le Chef du Service de l'Exploitation p.i.
L'Ingénieur en Chef
Signé : Daudrich

Paris, le 9 JUIL 1943.

CLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur,
 Chef du 1er Arrondissement.

La Note pour les agents d'exécution du poste D¹ de
 Vaires-Triage n'existe pas dans les archives de ma Division.

Les documents de ce genre intéressent certains postes
 électriques autres que ceux de Paris-Est ont d'ailleurs été
 établis par les soins des Arrondissements V.B. sans interven-
 tion de notre part.

Note pour les agents
 d'exécution.

VAIRES-Triage

VR, mLB-10 du
 30.6.43.

C'est donc auprès de votre collègue du 1er Arrondissement
 V.B. que vous pourriez, le cas échéant, obtenir la Note en
 question.

Le Chef de la Division des Etudes,
 L'Inspecteur Principal
 Signé : MARJOLLET

GLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
 Chef du 3^e Arrondissement

N° E2B-G70-316

 Consignes
 d'Arrondissement
 S.2

L'examen des Consignes d'Arrondissement S.2 du 1.3.43, "Interruption du service des sémaphores pendant la nuit" sur la ligne 15 donne lieu de ma part aux remarques ci-après :

La Consigne du poste 1 de la gare de Neufchâteau indique aux "Dispositions Générales" que pendant l'interruption du service sémaphorique le cantonnement des trains est assuré au moyen du téléphone entre les gares de Breuvannes, Bourmont et Neufchâteau. Or, la consigne de Harréville-les-Chanteurs indique que cette gare est occupée en permanence (cette dernière consigne indique les gares de : Breuvannes, ^{Levecaut} Harréville et Neufchâteau comme postes de cantonnement téléphonique).

De ce fait, la Consigne du poste 1 de Neufchâteau mentionne à tort : Bourmont au lieu d'Harréville en a et b du paragraphe : "Reprise du service sémaphorique".

Je vous prie de bien vouloir faire apporter à la Consigne du poste 1 de Neufchâteau les rectifications utiles.

P^r le Chef de la Division des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
 Chef du 3^e Arrondissement

L'examen de la Consigne du Chef de Service de la gare de Marbache en date du 17.6.43 donne lieu de ma part aux remarques ci-après :

N^o B2B-G70/315

 Consigne
 d'Etablissement
 S.51
 Gare de
 Marbache.

Article 2 - Il y est indiqué l'existence d'un répétiteur de position de l'aiguille 9¹ mais la nature des indications données par ce voyant n'est pas spécifiées.

Article 10 - Le dernier alinéa prescrit la fermeture du carré 20¹ lorsque le mouvement a franchi le panneau. Cette disposition est contraire à l'art. 18 de l'I.R.I.S. Le carré 20¹ ne doit être fermé qu'après dégagement du bloc 18¹ ou arrêt du mouvement.

Je vous prie de bien vouloir faire apporter les rectifications utiles à ce document.

P^r le Chef de la Bureau des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARCELLET

Paris, le 9 JUIL

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
 Chef du 3^e Arrondissement.

F2B-G70/314

Rectificatif à la
 Consigne
 Commune n° 224 du
 27.4.1939.

Pour donner suite au rectificatif du 30 Juin 1943
 relatif aux P.N. de Villey-le-Sec N° 1 et N° 4, je vous
 prie de bien vouloir m'adresser un exemplaire de la
 Consigne commune n° 224 du 27.4.1939 réglant l'utili-
 sation des téléphones d'appel des surveillants du S.E.
 qui travaillent en pleine voie et d'annonce des mouve-
 ments supplémentaires, visés par le rectificatif ci-
 dessus.

P. le Chef de la Section des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 9 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 6^e Arrondissement.

Au cours d'une tournée effectuée dans les gares de Wassigny-la-Neuville et de Neuvion-Porcien, un fonctionnaire de la Division E a fait les remarques ci-après:

Ces gares possèdent des consignes qui seraient à retirer des collections:

- Desserte de la gare par les trains 6 S 302 et 6 S 305 (consigne de 1932)
- Consigne relative à l'application de l'Instruction provisoire sur le service télégraphique dans la zone d'un P.C.R. (cette instruction a été abrogée par l'I.S. 26 G).
- Consigne relative à l'application de la semaine de 40 heures aux gardes barrières.

La gare de Wassigny ne possède pas de schéma d'enclenchements.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire faire le nécessaire.

Le Chef de la Division des Études,
l'Inspecteur Principal,
Signé: MARJOLLET

52B.F 59/824

Contrôle de
sécurité.WASSIGNY-la-
NEUVILLE.
NOUVION-PORCIEN.

SNCF-VB-EST
30556 ES/PN

Consigne bilingue
à présenter par
les gardes aux
conducteurs de vé-
hicules allemands
en cas de contes-
tation de la part
de ces derniers au
sujet du service
des P.N.

-10 exemplaires-

COPIE

Monsieur le Chef du Service de l'Exploitation

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à toutes fins utiles, 10 exemplaires d'une consigne bilingue établie par le Service Central des Installations Fixes et que les gardes de P.N. auront à présenter, le cas échéant, aux conducteurs de véhicules allemands, lorsque ces derniers protesteront contre la fermeture des barrières.

Je fais distribuer, par les soins des Chefs de Services locaux VB intéressés, un exemplaire de la consigne dont il s'agit à ceux de vos agents chargés de la desserte d'un passage à niveau.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,
signé : RIDET

CLASSEUR

N° 222/F
53cl-113

Franchissement
des P.N. par
les troupes
allemandes.

COPIE TRANSMISE :

- à Messieurs les Chefs d'Arrondissement
(1^{er} - 2^e - 3^e - 4^e - 5^e - 6^e)

à titre d'information.

Ci-joint, un exemplaire de la consigne dont il s'agit.

Paris, le 9 JUIL 1943

Le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

1/2

Paris, le 9 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT.

Dans la correspondance ci-jointe que m'adresse le 3e Arex, le Service V.B. propose la mise hors service en S.C. de l'un des postes sémaphoriques des Chamois ou des Poiriers entre Blainville et Einvaux.

Notre 3e Arex serait, en principe, d'accord et estime opportun de conserver le P.S. des Poiriers, qui est relié au P.R., tandis que celui des Chamois ne l'est pas.

Le graphique que je viens de faire établir pour le calcul du débit donne les indications suivantes:

1 P. à
renvoyer.

	Temps d'espacement		
	Tous les postes en service	PS des Poiriers HS PS de Chamois ES	PS de Chamois PS des Poiriers I
Blainville	15 mn	21 ^{mn} 5	22 ^{mn} 5
PS des Poiriers	13 mn		
PS de Chamois	16 mn		
Einvaux			

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre avis.

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

CLASSEUR

Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT.

Le Service V.B. ne propose de supprimer le signal d'avertissement du S.S., implanté sur la voie I de la ligne 10 au kil. 294.525, et qui annonce le sémaphore du poste de Marault. Le signal d'avertissement du kil. 294.275 serait utilisé en remplacement du signal supprimé.

L'espace théorique du S.S. qui est actuellement de $9^{\text{m}}\frac{23}{5}$ entre le poste de Marault et le poste dit "Bas de la Perrière" se trouverait ainsi porté à $10^{\text{m}}\frac{23}{5}$.

Or, cette section conditionne le débit entre Bologne et Jonchery, car les autres sections offrent un espace théorique qui ne dépasse pas $7^{\text{m}}\frac{5}{5}$.

Compte tenu du débit pratique de $8\frac{1}{24}$ qui est prévu sur ligne 10 entre Bologne et Chaumont, je vous serais obligé de me faire connaître si vous êtes d'accord sur la dépose du signal d'avertissement visé ci-dessus.

De mon côté, je n'ai pas d'objection à cette suppression.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNÉ : SEPTIER

ERA-C-30-17

Ligne 10

Suppression du
signal
d'avertissement
du kil. 294.525.

COPIE TRANSMISE

-au Se Arex.

Paris le 9 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 3^e Arrondissement.

E2A-B/12-21

LUNEVILLE

Inscriptions
nouvelles.
Jousselin poste
électrique -
poste N.V.R. mLA/47 du
2.7.43.

Par votre transmis rappelé en marge, vous avez bien voulu m'indiquer les nouvelles inscriptions que vous avez fait figurer, d'accord avec votre collègue V.B., sur les appareils Jousselin reliant le poste électrique de Lunéville au poste N de l'embranchement Nord de la Société DIETRICH et C^{ie}.

Les adjonctions réalisées sont la conséquence de la mise à voie unique de la ligne 21 qui nécessite le verrouillage de la jonction 2N par le poste électrique.

Je suis d'accord sur les inscriptions nouvelles:

"Déverrouillez jonction 2N"
et "Verrouillez jonction 2N",

mais il semblerait nécessaire d'ajouter également :

"Jonction 2N déverrouillée",
et "Jonction 2N verrouillée",

ce qui permettrait à l'agent du poste N d'être renseigné sur le moment à partir duquel la manoeuvre de la glissière à poignée est possible et de s'assurer que cette dernière a bien été verrouillée après sa remise en position normale.

Si vous êtes d'accord à ce sujet, je vous prierais de vous entendre avec le Service V.B. pour l'adjonction de ces indications; le classement sur les appareils pourrait être le suivant :

- 1 - Attente,
- 2 - Manoeuvre garée - voie principale libre,
- 3 - Garez manoeuvre,
- 4 - Déverrouillez jonction 2 N,
- 5 - Manoeuvre raccordement Nord peut rentrer en gare.
- 6 - Verrouillez jonction 2 N,
- 7 - Jonction 2 N déverrouillée,
- 8 - Manoeuvre raccordement Nord peut-elle rentrer en gare ?
- 9 - Jonction 2 N verrouillée,
- 10 - Annulez signal précédent,
- 11 - Essai de l'appareil.

F^r le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

CLASSEUR

Messieurs les Chefs d'Arrondissement.

Par ma lettre N° 929 X9 du 22 juin 1939 au Service V.B., dont vous avez reçu copie, je vous ai fait part de diverses considérations concernant les différents régimes à adopter pour les avis à donner aux P.N. reliés par téléphone à une gare. A cette lettre étaient joints deux tableaux dits "tableau M" et "tableau P" indiquant les caractéristiques des diverses installations réalisées et leur mode d'emploi.

J'ajoute les précisions suivantes :

Les P.N. reliés par téléphone à une gare peuvent être soumis à l'un ou l'autre des deux régimes ci-dessous.

I - Barrières habituellement ouvertes -

Dans ce cas, la gare doit annoncer d'office les particularités de la circulation au garde (à l'exclusion des retards) pour lui permettre notamment de fermer les barrières cinq minutes avant l'heure réglementaire de passage des trains, ainsi que le prescrit l'article 10 de l'Arrêté Ministériel du 31 août 1867.

Une fois les barrières fermées, le garde peut se renseigner sur le retard du train attendu, si la visibilité est mauvaise, quand l'ouverture des barrières lui est demandée.

II - Barrières habituellement fermées -

Deux cas sont à considérer :

a) s'il s'agit d'une gare annonçant d'office les particularités de la circulation, le garde n'a à questionner cette gare que sur les retards et seulement pendant la période d'attente d'un train comme indiqué au I ci-dessus.

b) Si la gare n'annonce pas d'office les particularités de la circulation, le garde devra la questionner, si la visibilité est mauvaise, lors de toute demande d'ouverture des barrières pour connaître les trains non réguliers qui ont pu être mis en marche et s'il en résulte qu'un train est attendu, l'importance du retard de ce train.

Le choix du régime IIa (avis d'office) ou IIb (renseignements sur demande) appartient aux Arrondissements EX d'accord avec les Arrondissements V.B. en tenant compte des circonstances locales (visibilité au P.N., nombre de P.N. reliés, importance du personnel de la gare, etc...) et notamment des remarques suivantes :

* E2B-F

5363-714

avis téléphoniques aux P.N.

Choix du régime à adopter.

2ème Arx

R. n° ml

5363-1014

du 26.2.43.

6ème Arx

R. n° ml

5363-100

du 9.3.43.

1er Arx

2° -

3° -

4° -

5° -

6° -

NOTA. — Toutes les correspondances relatives à l'affaire à traiter doivent être datées et signées. Elles doivent se suivre dans leur ordre chronologique sur le même imprimé ou sur une feuille de correspondance supplémentaire. On aura soin de rappeler l'objet de l'affaire sur cette feuille de correspondance.

- Si la circulation routière est faible, comme c'est généralement le cas pour les P.N. classés au régime II, il y a avantage à adopter le régime a qui réduit au minimum les échanges de dépêches.

- Par contre, si la circulation routière est importante, il peut y avoir avantage à adopter le régime b qui évite à la gare d'être questionnée fréquemment et à des heures quelconques et facilite ainsi le service du garde du P.N.

Bien entendu le type d'installation téléphonique à adopter dépend du régime retenu pour chaque P.N. relié.

Ces précisions seront reprises dans la lettre de Directives techniques SX 53 c en cours de préparation.

COPIE TRANSMISE,

- à Division E (4^e Section)
- au Service V.B.

Comme suite à sa lettre n° 30220 ESPN du 25.6.1943.

Paris, le 8 JUIL 1943

Le Chef de la Division des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé: MABLOLLET

Le Chef du Service de l'Exploitation
 Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

OBJET :

N°

EST. — MOD. 938

EXPLOITATION

CHEMINS DE FER DE L'EST

FEUILLE DE CORRESPONDANCE

N° 17

BLOCK-MANUEL

PAR

SÉMAPHORES
OU PAR CARRÉS

Ordre de
pénétration en
canton occupé
donné au train
N°

Le 19.....

à h. minutes

238

28
16

H/K²

PARIS, le 8 JUIL 1943

S.N.C.F.

Région EST

Exploitation

Div. des Etudes

E2B I 82/12

Incident

Nançois-
Tronville.

CLASSEUR

TRANSMIS à

Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT,

le rapport du Contrôleur de sécurité du 30^e
Arex, relatif au tamponnement du train spé-
cial LAN par une draisine entre Ligny et
Nançois-Tronville, pour la suite qu'il
jugera utile.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

CLASSEUR**RETOURNÉ**à Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT.ESP.H 81/25Mreillerent
au poste K le
24.4.43.V.R. REC 11
101
du 1.7.43.

1 dossier joint.

Les sanctions envisagées ne donnent pas lieu à observation
de ma part.Le début de la zone isolée qui aurait dû immobiliser l'aiguille
22 se trouve à une distance du carré 8 K qui dépasse la limite
admise. Je fais le nécessaire auprès du Service V.B. pour que
cette distance soit réduite en conséquence.Le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

CLASSEURN^o 61/25

Déraillement
d'une machine
au Poste K de
NOISY.

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service des
et des Bâtimens.

Un incident récent au carré 8 K de Noisy-le-Sec a pu se
produire parce que le début de la zone isolée du C.I. de
l'aiguille 22 K se trouve à environ dix mètres après ce carré.

Cette distance est supérieure à la distance maxima admise
par la circulaire S.E.A. 45.975 du 10.4.25, qui est de six mètres.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire faire le né-
cessaire pour que le début de cette zone soit ramené à une
distance du carré 8 comprise dans la limite admise.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation

Le Chef de la Section des Etudes

Signé : SEPIER

Paris, le 8 JUIN

CLASSEUR

Messieurs les Chefs d'Arrondissement

Veuillez trouver ci-joint, comme suite à ma transmission
 N° 706 E2B/558 du 20 mai 1941, copie de l'Arrêté ministériel
 du 7 avril 1943 modifiant le 3e alinéa de l'article 1er de
 l'Arrêté du 23 octobre 1940 relatif à la réglementation provisoire
 de l'éclairage des passages à niveau.

Les nouvelles dispositions sont immédiatement applicables.

E 2 B/F
53 c 6-III

Eclairage
 des P.N.

1er	Arx
2e	"
3e	"
4e	"
5e	"
6e	"

Le Chef de la Division des Etudes
 L'Inspecteur Principal
 Signé : MARJOLLET

CHARGE ET

COMPT

Paris, le 8 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
 Chef du 3^e Arrondissement.

Le Service V.B. vient de me proposer la dépose du signal d'avertissement fixe installé au droit de l'aiguille de sortie de l'embranchement PASQUET à St-Dié.

Je serais d'avis de n'accepter cette suggestion que dans le cas où cette suppression n'entraînerait pas l'installation d'un répétiteur spécial d'avertissement.

Je vous serais donc obligé de bien vouloir examiner d'entente avec nos collègues VB et MT si la dépose pure et simple peut être admise.

Une prompte réponse me serait agréable.

Le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

B2A/COI/84

Suppression d'un
 losange.

Copie transmise :
 à Don E. Feu J. B.
 Paris, le

8 JUIL 1943

W/CLASSEUR

Paris, le 7 JUIL 1943

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie
& des Bâtiments.

S.N.C.F.
Région EST
Exploitation
Div. des Etudes

E2A-C-01-71

CAGNY

Postes 1 et 2

Déconjonction
d'aiguilles.

VR. 28392 Sx1
du 16.4.43.

A Cagny, les difficultés de manœuvre des
jonctions 2¹, 3¹, 6² et 21² étant très gênantes
pour la circulation des trains, je vous serais
obligé de vouloir bien faire réaliser, le plus
tôt possible, les améliorations prévues par
votre lettre rappelée ci-contre et acceptées
par ma lettre N° E2A-C 01-71 du 12 mai dernier.

P^r le Chef du Service de l'Exploitation /i
P. Le Chef de la Division des Etudes
L. Ingénieur
Signé : Michon

Paris, le 8 JUIL 1943

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments.

B2A-A
61a4-547

Suppression de
commutateurs de
protection.

Nous nous sommes mis d'accord en 1935 pour supprimer sur les parcours équipés en cantonnement par carrés avec circuit de voie ou en block automatique les commutateurs dits "de protection" dans tous les cas où les signaux intéressés sont pourvus d'un moteur ou aubine électrique asservi à l'occupation de la voie.

Il résulte d'un examen des schémas d'enclenchements qu'un certain nombre de gares situées sur les parcours dont il s'agit sont encore pourvus de C.P. mais, à défaut du schéma de montage des installations électriques de ces gares, il ne m'est pas possible de déterminer si le circuit de voie agit ou non sur le verrou du levier des signaux intéressés.

Par ailleurs, il m'est signalé qu'à Dieulouard le C.P. de la jonction a-a qui devait être déposé lors de

...

NOTA. — Toutes les correspondances relatives à l'Affaire à traiter doivent être datées et signées. Elles doivent se suivre dans leur ordre chronologique sur le même imprimé ou sur une Feuille de Correspondance supplémentaire. On aura soin de rappeler l'objet de l'Affaire sur cette Feuille de Correspondance.

l'installation du block automatique sur la ligne 12 est toujours en service.

Etant donné que la suppression des C.P. est non seulement de nature à permettre une récupération de matériel mais encore de simplifier les installations et les consignes de sécurité, il semble qu'il conviendrait d'appliquer cette mesure aussitôt que possible sur tous les points visés.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître si vous êtes d'accord et m'adresser la liste des C.P. à supprimer.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation *pi*

Le Chef de la Division des Etudes

Signé : SEPTIER

F/K4

Paris, le 7 JUIL 1943

S.N.C.F.

Région EST

Exploitation

Div. des Etudes

SBP/F-95/18

P.N. de La
Houssaye N° 1

km. 48.997.

R. N° mlb-01

3-6-43

du 30.6.43.

CLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur,
Chef du 1er Arrondissement.

Je vous serais obligé de bien vouloir
me faire parvenir un exemplaire de la Con-
signe spéciale pour le P.N. de La Houssaye
N° 1 - km. 48.997.

Le Chef de la Division des Etudes

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

F/K1

Paris, le 7 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 3^e Arrondissement

La section de ligne Lesseux-Frapelle-Sainte-Marie-aux-mines étant maintenant normalement exploitée, je n'ai pas d'objection à rapporter les mesures spéciales de cadrassement des aiguilles de la bifurcation de Lesseux-Frapelle.

Vous pouvez donner votre accord à ce sujet à votre collègue V.B.

P^r le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

N^o 22B/I-51-13

Lesseux-
Ste-Marie-aux-
Mines.

Reprise de
l'exploitation

VR: N^o mLA/47 du
1/7/43.

CLASSEUR

Messieurs les Chefs d'Arrondissement.

les jonctions de secours situées dans les dépendances des gares, stations ou haltes sont généralement immobilisées au moyen de boulons de collage type Nord ou type S.P.E.A.M.

Je vous prie de bien vouloir m'adresser le relevé des jonctions de secours situées sur votre terrain, en indiquant le type de boulon utilisé (Nord ou S.P.E.A.M.).

2 B - G
52 b-3-611

Utilisation
du boulon de
collage.

ler	Aprox
20	"
30	"
40	"
50	"
60	"

P. le Chef de la Division des Etudes
l'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

CHARGE ET

COMPTET

PART

Blanc

L'orange

Paris, le 7 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 3^e Arrondissement.

Au cours d'une tournée effectuée dans les gares de DIEULOUARD et MARBACHE, un fonctionnaire de la Division des Etudes a fait les remarques suivantes :

à DIEULOUARD - Les voyants de 1^{er} et 2^e annonce voie Ibis poste 2 sont à déposer ou à masquer; 3 répétiteurs d'occupation ou de blocage s'adressant aux parties de voies Ibis et IIbis déposées sont de même, à retirer ou à masquer au poste 1.

La consigne actuelle du poste 2 ne fait pas état du contrôle acoustique appliqué aux aiguilles 11 et 13, la consigne actuellement en préparation serait éventuellement à compléter.

Par ailleurs, au poste 2, le levier 3 est appliqué au carré voie Ibis pour la direction de la voie de sécurité avec dispositif de Conflans; de plus la jonction a-a est munie d'un C.P. non mentionné au schéma d'enclenchement le projet technique du block automatique dressé en son temps ne faisait pas état de cette particularité de manœuvre du carré voie Ibis et prévoyait la suppression du C.P., je vous serais obligé de bien vouloir me renseigner à ce sujet.

à MARBACHE - Le B.V. dispose d'un contrôle optique de position de l'aiguille 9¹ qui n'est muni d'aucune plaquette indicatrice.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire apporter des modifications utiles.

le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

4. E2BI-59/922

DIEULOUARD-
MARBACHE.-----
Contrôle de
sécurité.

Paris, le 6 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
 Chef du 3^e Arrondissement

Le poste électrique N° 2 de Blainville a été établi de manière à réserver la faculté d'y reporter les installations manoeuvrées du poste B Nord.

N° E2A-02-10

Blainville

Suppression
 du poste B
 Nord.

Je vous serais obligé de vouloir bien examiner, d'entente avec votre Collègue V.B., la possibilité et l'intérêt de cette translation. Quelle serait, notamment, l'économie d'agents qui en résulterait ?

A priori, il suffirait d'ajouter au poste 2,6 leviers de zone rose et 7 leviers d'itinéraires simples (zone verte) comme l'indique le croquis ci-joint en communication.

La jonction 11^{BN} étant déposée, on pourrait vraisemblablement supprimer la dépendance des postes B Nord et T, en donnant au poste T la manoeuvre d'un nouveau carré à installer à l'emplacement indiqué sur ce même croquis.

La cabine du poste B Nord serait maintenue et pourrait être utilisée pour y installer définitivement le Chef de Circulation par exemple.

Le Chef de la Division des Etudes
 L'Inspecteur Principal
 Signé : MARJOLLET

Paris, le 6 JUIL 1945

CLASSEUR

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments.

Pour déterminer si l'éclairage des signaux de position d'aiguilles éclairés électriquement qui existent sur l'E.B.D. de Nancy peut être supprimé sans inconvénient il serait nécessaire que je consulte mes 3 Arex intéressés ce qui pourrait demander un certain délai.

Il me paraît préférable d'inviter nos arrondissements à examiner d'un commun accord cette possibilité, à rechercher les moyens propres à satisfaire l'E.B.D. en ce qui concerne les signaux dont l'éclairage devrait être obligatoirement maintenu et à nous soumettre d'urgence les cas litigieux.

Je donne des instructions dans ce sens à mes
Le Chef du Service de l'Exploitation p. i.
Le Chef de la Division des Etudes

L'Ingénieur
Signé: Michoz

~~SECRET~~
52-b-3-611

Instructions
pour la protection
anti-aérienne
des installations

V.R. 30.020 Sx2
du 15 Juin 1945.

COPIE TRANSMISE :

- aux 3^e, 5^e et 6^e Arex

avec un exemplaire de
la lettre 30.020 Sx2 du Service V.B. en le priant de vouloir

bien faire le nécessaire le plus tôt possible dans le sens indiqué et de se tenir au courant.

L'Inspecteur Principal

Signé: MARJOLLET

Paris, le 6 JUIL 1943

CLASSEUR

Messieurs les Chefs d'Arrondissement

N^o E2A
62a5-611

Par ma lettre rappelée en marge, dont vous avez reçu copie, je demandais au Service V.B. de faire procéder à la mise hors service, (seuf dans les postes 1 et 2 de Paris (1)) dans les postes électriques, des boutons-poussoirs d'ouverture directe des signaux carrés.

Boutons-poussoirs
d'ouverture directe
des carrés dans les
postes électriques

Je vous serais obligé de vouloir bien me rendre compte du résultat de cet essai.

(1) Pour le 1^{er} Arx
seulement

N.R. N^o E2A
62a5-611
du 29.1.1943

1^{er} Arx

Le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6

Paris, le 6 JUIN 1943

GLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 5^e Arrondissement

Suite à votre lettre rappelée en marge.

Dans le but d'uniformiser les installations, je suis d'accord pour cadenasser avec des cadenas type Exploitation les aiguilles des gares de Voisey et de Bourbonne-les-Bains, actuellement munies de boulons de calage.

Vous voudrez bien vous entendre avec votre Collègue V.E. pour la réalisation de ces modifications et me tenir au courant.

F^r le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

N° E2A-B/22-1
-----Ligne 40/900
-----Cadenassement
des aiguilles
de dédoublement
-----v R mIA-52a4
101du 29.6.43

Paris, le 6 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
 Chef du 6^e Arrondissement.

E2B/F-60-6

 AUDUN-le-ROMAN.
 LONGWY - MONT-Saint-
 MARTIN.

Boulons de calage.

 V.R. N° mic/02 du
 28.6.43.

Le Contrôleur de Sécurité signale que les gares d'Audun-le-Roman, Longwy et Mont-St-Martin ne sont pas munies de boulons de calage.

Or, ces trois gares ayant des aiguilles à commande électrique avaient été dotées au début de 1940 de boulons de calage pour permettre d'immobiliser ces appareils en cas de manoeuvre à la main.

Je vous serais très obligé de bien vouloir faire rechercher ce que sont devenus ces boulons et me tenir au courant.

F. le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 6 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 2^e Arrondissement
-----N^o E2B/F-59-406-----
Châtres-
faisceau.
-----Contrôle de
Sécurité.

Au cours d'une récente visite de la gare de Châtres-
trriage un fonctionnaire de la Division E a fait les remarques
suivantes :

Poste 1

1 - Contrairement aux indications de la consigne, le levier
9^e manoeuvrant le carré 7^e voie II du poste 2 ne sert pas en
période de Service Spécial où ce carré est assujéti au cir-
cuit de voie et au cantonnement. Par contre, la commande de-
puis le poste 1 du carré 7^e du poste 2 est nécessaire en S.C.
pour la protection d'un train arrêté au carré 7^e pour l'exé-
cution de manoeuvre au faisceau.

- Le schéma de plombage n'a pas été rectifié à la suite
de la modification des conditions de plombage des appareils
de sécurité reprises dans la lettre E2B/52 b-6-125 du 28/10/42

Poste 2

- Ce poste ne possède pas de consigne particulière.

- Le schéma de plombage est en très mauvais état et de-
vrait être refait.

Je vous serais très obligé de bien vouloir donner les
suites utiles à ces remarques et de me tenir au courant.

P^r le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 6 JUIN 1943

CLASSEURMonsieur l'Ingénieur
Chef du 1er Arrondissement

Les renseignements donnés par vos lettres rappelées en marge relatives au classement des dispositifs permettent l'ouverture d'un carré pour certaines directions (cul-de-sac, contrevoies, etc.....) donnent lieu aux remarques suivantes :

N° EZA-B
61a7-711
-----Dispositifs de
Conflans et
bouton
d'attention

La Villette - Panneau C.153. - Je suis d'accord pour supprimer le B.P. permettant d'effacer l'indication S de ce panneau puisque les manoeuvres peuvent, sur ordre de l'agent qui commande la manoeuvre, franchir sans marquer l'arrêt un sémaphore fermé.

VR: mlA-61a7 des
109
17/2/43, 26/3/43
et 18/5/43

Rantin - Carré 3 P⁵. - En raison de la suppression de la voie 4 bis M, le B.P. qui permettait d'ouvrir le carré 3 P⁵ pour cette voie est bien entendu à supprimer.

Vous voudrez bien faire l'entente nécessaire avec le Service V.B. pour la suppression de ces B.P. et me tenir au courant. Les schémas et tableaux d'enclenchements devront bien entendu être modifiés en conséquence à la diligence du Service V.B.

Reaux. - Le carré 2¹ est bien assujéti au dispositif de Chaligny et non au dispositif de Conflans.

Verneuil-l'Etang - Carré de refoulement 2³. - Le schéma indique dans quelles conditions ce carré peut être ouvert; je suis d'accord pour classer comme dispositif de Conflans, les 2 B.P. autorisant l'ouverture de ce signal.

Vaires - Leviers 30 et 32^{1V}. - Le schéma n'indique pas que ces leviers sont assujéti à un dispositif quelconque; d'ailleurs la direction donnée par ces leviers, voie II et II bis, ne nécessite pas a priori de "Conflans" ou de "bouton d'attention". S'agit-il bien des leviers 30 et 32 ?

Vaires - Levier 57 D¹. - Ce levier n'actionne pas un signal carré; ne s'agirait-il pas plutôt du levier du carré 86 D¹ qui ne figure pas sur votre relevé du 18 mai dernier ?

D'autre part, ce relevé ne mentionne pas les leviers 26^{1V} et 27^{1V} de Vaires dont l'ouverture serait, d'après le schéma, subordonnée à l'actionnement du dispositif de Conflans, lequel serait d'ailleurs à dénommer bouton d'attention s'il se trouve dans le poste.

Vaires - Carré 2 C⁵. - Le bouton d'attention étant placé dans le poste, la sonnerie annexe est-elle nécessaire ?

Vaires - Carré 424 D². - Le bouton-poussoir étant placé dans le poste, mais hors de portée de l'aiguilleur, vous êtes d'avis de classer ce dispositif comme Conflans.

EXPLOITATION

EST. — MOD. 335

N°

OBJET :

Quel est l'agent qui manoeuvre ce bouton ?

Si, comme vous l'indiquez sur votre relevé, l'action du bouton-poussoir dure un certain temps, l'aiguilleur ne peut lui-même actionner ce B.P. et revenir ensuite manoeuvrer son levier ? Si cela n'est pas possible, il paraîtrait utile de rapprocher le B.P. de l'aiguilleur en le plaçant à proximité immédiate du levier 424, au besoin en installant une poire au-dessus du levier.

Logny - Carrés 172^{2L} et 175^{2L}. - En l'absence de sonnerie on se demande comment l'aiguilleur du poste 2L est-il avisé du moment à partir duquel il peut tracer l'itinéraire assujéti au dispositif de Conflans ?

Le tableau lumineux lui donne-t-il une indication à ce sujet ? Dans la négative, une sonnerie ne serait-elle pas nécessaire ?

Emerainville - Carré 5¹. - Le bouton d'attention étant placé au poste, la sonnerie est-elle utile ?

Paris-Bastille - Levier 27 - Le bouton du dispositif étant placé au poste et vraisemblablement à portée de l'aiguilleur il semblerait plus logique de classer cette installation dans les boutons d'attention ?

Sucy-Bonneuil. - Votre relevé ne mentionne pas le dispositif appliqué au levier 4¹ (direction du Port).

Je vous serais obligé de revoir la question notamment sur ces différents points et me renseigner sur les dispositifs appliqués aux leviers 26^{1V} et 27^{1V} de Vaires et 4¹ de Sucy.

F^r le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 6 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 2ème Arrondissement.

Je vous adresse ci-joint, au sujet de la gare de TROYES-PREIZE, un projet de signalisation et d'enclenchements que je vous prie de bien vouloir examiner et me renvoyer ensuite avec vos observations.

Ce projet comporte notamment :

- l'installation du block automatique lumineux sur les voies principales ligne 40,
- le cantonnement par carrés avec circuit de voie sur les voies I^M, II^M et sur les voies I et II du raccordement n° 1. La vitesse serait limitée à 30 km/h sur les voies M et sur celles du raccordement.

J'attire votre attention sur les points particuliers ci-après :

Poste 1^B de Barberey - Pour assurer la sécurité des trains de ligne 40, en cas de dépassement accidentel du carré 18-19 par un mouvement refoulant dans le faisceau d'attente au départ, j'ai prévu la conjugaison avec l'aiguille 8 voie 140 de l'aiguille située sur voie I du raccordement n°1 actuellement actionnée par le levier 10.

Il n'en résultera aucun changement au tableau des enclenchements.

La protection des mouvements qui passeront sur le raccordement n° 1 ne sera pas garantie contre un tel dépassement mais le risque paraît acceptable en raison de la nature des mouvements qui emprunteront les voies du raccordement (trains de marchandises, machines h.l.p, à l'exception des trains de voyageurs) et de leur vitesse fixée à 30 km/h au maximum).

Poste X - Le projet ne prévoit pas de dispositif interdisant à l'aiguilleur du poste X le libre accès d'un mouvement dans le faisceau d'arrivée. Il semble qu'une entente téléphonique avec le Chef de Service soit suffisante.

De même, il n'existerait aucune relation d'enclenchement entre les aiguilles 3^x-4^x d'une part et l'aiguille a-a. Seul le bloc dérailleur posé auprès du carré 2^x protégerait les voies du raccordement n° 1.

EXPLOITATION

EST. — MOD. 335

N°

...

OBJET :

Aux abords du poste du chantier "Formation" deux signaux carres doivent assurer le cantonnement sur voies I^M et II^M mais il paraît possible de faire l'économie d'un poste d'aiguilleur en confiant la manœuvre de ces carres au poste K qui paraît, à priori, bien placé pour contrôler les passages de trains sur les voies précitées.

La carre voie I^M serait, en outre, manœuvré du poste de la formation pour protéger la jonction d'accès au faisceau. L'aiguilleur de ce dernier poste n'aurait donc pas à intervenir pour les mouvements venant du poste X et se dirigeant vers le poste P.

Les carres en question seraient reliés par téléphone au poste K.

Poste L - La disparition de la traversée du poste O dans le nouveau projet rend inutile l'emprunt des voies du raccordement n° 9 et du quai militaire en S.C. pour la desserte de l'embranchement de la Société des Petroles Jupiter.

Par conséquent, le verrouillage de l'aiguille 9 L par 8 K n'a plus sa raison d'être. De même, il semble possible de supprimer sans inconvénient le verrouillage de l'aiguille 12L par 8 et 9K.

Les aiguilles 9L et 12L seraient tirées en position M en S.C.

Poste H : La nouvelle bifurcation des voies M et du raccordement n° 5 dépendra du poste H qui n'aura pas à être occupé en S.C., la continuité des voies M étant obtenue par immobilisation des aiguilles comme il est indiqué au schéma d'enclenchements.

Poste M - Si, comme je le pense, les jonctions 1 et 4 M sont rarement utilisées, leur protection serait avantageusement assurée par les signaux du poste A en apportant aux enclenchements de ce poste les modifications qui figurent sur le tableau ci-joint. Cet enclenchement à distance serait réalisé par serrures Bouré avec transmetteur de clé.

Poste P - Le levier 35^P qui verrouille la traverse Y du poste O demandera disponible avec la suppression de ce dernier poste. Les enclenchements du levier 35^P seront simplement à supprimer du tableau.

NOTA. — Toutes les correspondances relatives à l'affaire à traiter doivent être datées et signées. Elles doivent se suivre dans leur ordre chronologique sur le même imprimé ou sur une Feuille de Correspondance supplémentaire. On aura soin de rappeler l'objet de l'affaire sur cette Feuille de Correspondance.

Les relations 13-20⁺ et 20⁺28⁻ qui sont à rediser lorsque le raccordement 3 est en service, devront l'être définitivement.

Le programme des moyens d'annonce et de correspondance ne sera à établir qu'après la mise au point des dispositions de signalisation et d'enclenchements. D'ailleurs, je vous demanderai ce programme le moment venu.

La désignation définitive des postes d'aiguillages aura lieu également quand nous serons d'accord sur le programme de signalisation.

Le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 2 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
 Chef du 3^e Arrondissement.

Il y a lieu d'inviter votre collègue du
 Service V.B. à transmettre à son service régional,
 sa proposition de dépose de l'avertissement n° 24
 S1 - Sbis¹ de Toul.

La question sera examinée ensuite par la
 Commission Régionale Ex-VB prévue à cet effet.

P^r le Chef de la Division des Etudes
 L'Inspecteur Principal
 Signé : MARJOLLET

E2AD-30-13

 Suppression
 d'installations.

V.B. n° ml.B-07 du
 24 Juin 1943.

CLASSEUR

L.K²

Paris, le 2 JUIL 1943

Messieurs les Chefs d'Arrondissement.

Les renseignements demandés par le dernier § de l'article 48 de l'Avis-Hebdomadaire de service N°17 du 26 mai 1943 ne m'étant pas encore parvenus, je vous serais obligé de vouloir bien me les fournir le plus rapidement qu'il vous sera possible.

E2B/H

53 b2-121

registre de can-
onnement modèle
284.

2ème Arex
3ème "
4ème "
5ème "
6ème "

le Chef de la Division des Etudes
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

Paris, le 2 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur,
 Chef du 1er Arrondissement.

N^o E2A-B/80-11

Garages de l'Ourcq

Transformation en
 carrés violets des
 carrés (4-5)^{P10} et

23

V.R. mA-01

24-5

du 19 Juin 1943.

Je suis d'accord pour ne remplacer par des
 carrés violets que les carrés rouges et blancs (4-5)^{P10}
 et 23^A des garages de l'Ourcq.

Le cantonnement s'effectuant à vue sur la voie
 IC à partir du carré (4-5)^{P10}, je vous prie de me
 faire savoir s'il y a lieu de modifier certaines ins-
 criptions de la relation Jousselin-téléphone poste
 P10- Poste 0².

Si le Service V.B. dispose du matériel nécessaire
 pour effectuer la transformation des carrés (4-5)^{P10}
 et 23^A, vous voudrez bien vous entendre avec lui pour
 les modifications à réaliser et me tenir au courant;
 dans le cas contraire, vous aurez à m'adresser la fiche
 A habituelle.

Le Chef de la Division des Etudes,

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

D/K7

Paris, le 2 JUIL 1943

S.N.C.F. CLASSEUR

Region de l'EST

COMMUNIQUÉ à

Exploitation

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 5^e Arrondissement,

Don des Etudes

E2A-D-30/15

EPINAL.

Suppression
d'installations
de signalisation.

En le priant de bien vouloir me donner son avis et de m'adresser, le cas échéant, le programme des modifications corrélatives d'enclenchements établi d'entente avec votre Collègue V.B.

Le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

F/K⁴

Paris, le 3 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 5^e Arrondissement.

S.N.C.F.
Région EST
Exploitation

Div. des Etudes

E2B/F-95/17

Consigne du P.N.
d'Hennecourt.

V.R. mLC-13
du 23.6.43.

Je vous serais obligé de bien vouloir me
faire parvenir l'exemplaire de la Consigne du
28.6.1942 concernant l'annonce des trains des
deux sens au P.N. d'Hennecourt km. 111.409.

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLET

G/K⁴

Paris, le 3 JUIL 1943

S.N.C.F.
Région EST

CLASSEUR

Exploitation

Div. des Etudes

E2B.G/88-1

Ratés de répétition des
signaux.
Mois de mai 1943.

VR. 8851 S.64
du 28.6.43.

Le Chef du Service de l'Exploitation
à Monsieur le Chef du Service du Matériel et
de la Traction.

Après usage, je vous retourne le graphique
qui était joint à votre transmission rappelée
en marge.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation *pi*

Le Chef de la Division des Etudes

Signé : SEPTIER

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal,
Chef du 6^e Arrondissement.

Au cours d'une tournée effectuée en gare de DUGNY, un fonctionnaire de la Division des Etudes a fait les remarques suivantes:

220-1-89/921

DUGNYContrôle de
sécurité.

Le Consigne réglant les manœuvres à effectuer sur la jonction a-a fait état d'un signal de correspondance à pelotte et à timbre entre cette jonction et le B.V.; en fait, un Jous-selin est seul utilisé, les signaux à pelotte et à timbre étant déposés.

Cette même consigne fait également état d'un dispositif d'annulation du verrou entraînant un désenclenchement, alors qu'il s'agit d'un "enclenchement mécanique du dispositif d'annulation des verrous électriques" (à double effet) dont l'utilisation n'entraîne aucun désenclenchement.

Au poste B, la numérotation des leviers ne correspond pas à celle indiquée par le schéma d'enclenchements:

- le S.A. porte le N° 2,
- le signal carré le N° 3,

...

SECF-VI-EST
30222 132N

Honorable le Chef du Service de
l'Exploitation.

Ligne de Verneuil
à Iorles.

Suppression de
barrières et de
gardienage des P.N.
de Sernone IM 2 et
de Iorles IM 2.

V.R. 222/F 26-45/46
du 5 juin 1943.

Je prends note des considérations qui vous conduisent à l'impossibilité d'accepter un ralentissement aux abords du P.N. de Sernone IM 2, mais en ce qui concerne le P.N. de Iorles IM 2, je ne puis que attirer votre attention sur les considérations suivantes:

1^{re}- La ligne de Verneuil-Iorles est actuellement coordonnée et semble devoir le rester après la guerre avec vitesse maximum des trains limitée à 40 kmh, comme cela avait été pratiqué avant le 2 septembre 1939.

2^e- Le P.N. de Iorles IM 2 est situé à 700m environ de la gare de Iorles et tous les trains, détournés ou non, doivent régulièrement s'arrêter; d'autre part, la voie II est en rimpasse le P.N., de sorte qu'il est vraisemblable que les mouvements en question, y compris les trains militaires, ne dépasseront jamais, à la traversée du P.N., le taux de vitesse de 50 kmh faisant l'objet de ma proposition du 29 avril dernier et au sujet duquel M. le Chef du Service IT a donné son accord; dès lors, les inconvénients signalés dans votre note pré-révisée, par contre, l'économie annuelle de 5.000 frs que j'envisage de la suppression des barrières et du gardienage des P.N. en cause serait réellement effective.

Pour les motifs qui précèdent, je vous serais très obligé de vouloir bien reconsidérer la question et de me donner votre avis définitif.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,
Signé: RIDET.

ne semblent pas
pouvoir se réaliser
en pratique

GLASSEUR

COPIE TRANSMISE

à Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT.

en le priant de bien vouloir se mettre à même
de répondre.

Paris, le 13 JUIL 1943

Le Chef de la Division des Etudes,
L'Inspecteur Principal
Signé: MARJOLLET.

222/F-26-45/46

Lignes 51^{re} et 39.

Suppression de bar-
rières et de gardienage
de P.N.

V.R. IM 2 - B 15
du 26 mai 1943.

Paris, le 1 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Ingénieur
 Chef du 1er Arrondissement.

L'examen des Consignes jointes à votre transmission rappelée en marge
 donne lieu de ma part aux remarques ci-après:
Consigne du poste 2^R

Art. 8 - Par dérogation à l'art. 18 de l'I.R.I.S. le premier alinéa prescrit
 à l'agent détaché au poste 2^R de placer le levier 1 en position de fermeture
 dès que le mouvement a franchi le signal. Il faut dès que le mouvement a
 dégagé l'aiguille 2^{2R}.

Consigne du poste 3^R

Art. 8 - Il y a lieu de préciser que pour l'application de l'article 19 de
 l'I.R.I.S. les indications des voyants d'annonce voie 1^{bis} décrits à l'article
 3 de la Consigne constituent, lorsqu'ils fonctionnent normalement, un rensei-
 gnement équivalent à la bonne visibilité de la voie jusqu'à l'avertissement
 et en conséquence le délai s'appliquant à ces signaux est de une minute.

Sauf objection de votre part je vous prie de bien vouloir faire recti-
 fier ces documents et me tenir au courant.

Le Chef de la Division des Etudes
 L'Inspecteur Principal
 Signé : MARJOLLET

22B.670/124

Le Raincy-
Villemomble

Consignes

VR: N° 11A.16

m 10/2/43

du 24-6-1943.

Paris, le 1 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur le Chef de la Division
du Mouvement

Je vous transmets ci-joint la lettre m1A 01 du 22 juin 1943 du 5ème
Arex relative à la numérotation des consignes d'arrondissement pour l'appli-
cation des Instructions relatives à la voie unique, établies suivant les
directives données par votre lettre m2B du 23 mars 1943.

24c.3-104

Ces consignes, qui d'ailleurs n'ont pas été classées comme consignes S
étant du ressort de votre Division, je vous laisse le soin de déterminer leur
numérotation et de renseigner le 5ème Arex.

P le Chef de la Division des Etudes.
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLEF

52B-70-9

Numérotation
des
consignes.

1p

Paris, le 1 JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 4^{ème} Arrondissement.

Votre transmission rappelée en marge propose de rassembler sous le N°4 les communications par Jousselin n°s 4 et 7 actuelles de la gare d'Avenay avec les jonctions éloignées.

E.H.F. 60-6

Contrôle de
sécurité.VIA MA 16-496
du 25-6-43.

Or cette fusion n'est pas possible, le signal N° 7 "Bloquez carreau" doit être émis avant que le chef de service ordonne le départ du train, le signal N° 4 "Train part" doit être transmis au moment où le train se met en marche. Il y a donc lieu de conserver la situation actuelle en ce qui concerne ces communications.

Je vous prie de bien vouloir surseoir à ces modifications et me tenir au courant du suivi.

Le Chef de la Division des Études
L'Inspecteur Principal
Signé : MARJOLLEF

~~CLASSER~~

H.K.²

Paris, le 1 JUIL 1943

Monsieur le Chef de la Division
du Mouvement.

Je vous adresse un dossier relatif à un arrêt de train intempestif à Culchy-Brény le 9 avril 1943. Je suis d'accord sur la punition infligée au sujet de l'incident à Culchy-Brény et sur celle proposée par le 1er Arx pour l'aiguilleur d'Armentières.

RFB H.84/16

Incident sémaphorique
à Culchy-Brény.

Après que la sanction aura été prise, je vous serais obligé de bien vouloir me faire retourner ce dossier pour me permettre de donner à cette affaire la suite technique qu'elle comporte. Le montage du disque voie I à Culchy-Brény n'est pas correct et une intervention est nécessaire auprès du Service V.B. pour supprimer cette anomalie.

7D.

Le Chef de la Division des Etudes

SIGNE : SEPTIER

Paris, le 1^{er} JUIL 1943

CLASSEUR

Monsieur l'Inspecteur Principal
 Chef du 6^{ème} Arrondissement.

Dans votre remarque visant le chap. II de la consigne du PE de Velosnes N°1, il semble qu'il y ait confusion entre l'arrêté ministériel du 31/8/1867 et l'arrêté interministériel du 9/9/1939. Ce n'est en effet qu'au sens de l'art. 2 du dernier arrêté que les appareils Jousse-
 lin n'ont pas été considérés comme dispositif d'annonce suffisant.

E2B/F-96-41.

Consigne du PE
 de Velosnes N°1.

Vrs n°mlAO3 du
 19-6-43.

Dans le cas présent d'application de l'art. 9 de l'arrêté ministériel du 31/8/1867 toutes les annonces quelles qu'elles soient ont une valeur indicative pour le garde et il est utile de les mentionner dans la consigne.

Par ailleurs contrairement à ce que vous semblez croire, la présence d'un avertisseur automatique ne modifie en rien les conditions de manœuvre des barrières qui doivent toujours avoir lieu conformément à l'art. 9 sus-visé qu'il y ait ou non annonce des mouvements. Le déclenchement d'un avertisseur automatique indique simplement le moment à partir duquel il est interdit d'ouvrir les barrières.

Je vous serais très obligé de bien vouloir revoir la consigne en cause compte tenu de ces nouvelles remarques et de me tenir au courant.

Le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET

Paris, le 1 JUIL 1943

CLASSEURMonsieur l'Inspecteur Principal
Chef du 4ème Arrondissement.

Au cours d'une visite de la gare de Braine il a été constaté que l'annexe 2 à la consigne générale indique le mode d'emploi de l'appareil Jousselin; cette question étant réglée par la Consigne affichée à proximité des appareils ne doit plus figurer dans les Consignes de sécurité.

E.B.F. 59/717

Contrôle de
sécurité.Gare de
BRAINE.

Par contre la liste des communications avec le PN de Braine N° 1 ne concorde pas avec celles portées sur l'appareil:

- la communication n°8 est supprimée, la ligne étant fermée au service de nuit,
- la communication n°12 indique: "avertisseur dérangé" sur l'appareil,
- la communication n° 13: "essai de l'appareil" les communications n°8 à 13 pourraient ainsi être décalées d'un cran par suite de la disponibilité du n°8.

La Consigne n°8 pour l'emploi des sabots freins se réfère encore à l'article 153 de l'ordre général 4.

La Consigne n°29 réglant les périodes journalières d'interdiction de circulation pour l'application de la semaine de 40 heures aux gardes barrières n'étant plus applicable doit être retirée de la collection des consignes.

La consigne n° 30 pour l'application de l'art. 24 du Règlement de cantonnement téléphonique devra être refaite à la première occasion pour l'harmoniser avec le modèle établi par le Service Central M: "Cessation simultanée et reprise simultanée de la sécurité et du cantonnement".

Je vous prie de bien vouloir faire mettre au point dans le sens indiqué.

P.S.- Le facteur mixte Collinet a été interrogé sur le règlement de cantonnement téléphonique; cet agent paraît médiocre; il y aurait lieu de le faire suivre par son Chef de Circonscription et de le signaler à l'attention de votre Contrôleur de Sécurité.

Le Chef de la Division des Etudes.

L'Inspecteur Principal

Signé : MARJOLLET.