

*BB*  
**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

**RÉGION DE L'EST**

**EXPLOITATION**

**DIVISION des ÉTUDES**

(Signaux et Enclenchements)

**N° 2216 el/4256**

Rappeler dans la réponse  
le numéro de la présente lettre.

**OBJET :**

**PROVINS**

Modifications  
envisagées par  
la Cie des Che-  
mins de fer  
Secondaires.



**LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION**

**à Monsieur LE CHEF DU SERVICE DE LA VOIE  
ET DES BATIMENTS.**

Je vous adresse ci-joint copie de la corres-  
pondance que nous avons échangée avec la Compagnie  
des Chemins de fer Secondaires, au sujet de modi-  
fications à apporter dans les installations de sé-  
curité de la gare de PROVINS.

P<sup>r</sup> le Chef du Service de l'Exploitation,  
Le Chef de la Division des Études

*en copie*

*2*  
*Mr*  
*communiqué à 1<sup>er</sup> ARRONDISSEMENT*  
*à titre d'avis*  
*Paris, le 12 MAI 1939*  
*P<sup>r</sup> le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,*

*L'Ingénieur Chef de la Subdivision de la*  
*Signalisation et des Installations Électriques*

*Ch. Secomte*

PARIS, le

2 MAI 1939

**CLASSEMENT**

13, Rue d'Alsace — PARIS-10<sup>e</sup> **452**

**TÉLÉPHONE :** URBAIN : **BOTZARIS 42-80** LIASSE (13 lignes)

INTERURBAIN : **INTER BOTZARIS** (4 lignes)

R. C. Seine **IN 26 748 B** PARIS

3 MAI 1951 13.731

## CHEMINS DE FER SECONDAIRES

00000

CLASSEMENT

452

Liaison	Brancard
Sous-bois	Place

SECURITE DE LA GARE DE PROVINS.

Le signal faisant l'objet du projet ci-après a pour objet de protéger les manœuvres contre les trains partant de la gare de PROVINS à destination de LONGUINVILLE.

PRINCIPE: Le signal placé dans l'entrevoie à gauche de la voie I (vers LONGUINVILLE) doit assurer la sécurité des trains quelle que soit la voie de départ I, II ou II BIS, il a donc été prévu de le placer au delà du point de soudure avec la voie I de la traversée jonction commandant les voies II & II BIS.

Il se compose d'une lanterne électrique pouvant donner 2 feux rouges ou un feu vert. Par suite de la faible largeur de l'entrevoie, sa hauteur ne dépasse pas 0m40.

La protection des manœuvres exige que la gare ne puisse pas mettre ce signal à voie libre:

- 1°)- Si la voie se trouve être occupée entre A & B (Plan 2)
- 2°)- Si les appareils f & g déjà enclenchés par serrures BOURE avec le carrefour de protection de la gare ne sont pas en position normale.

REALISATION DE LA PREMIERE CONDITION: Des maintenant, il existe un coupon de voie isolé (a, b, c (Plan 1)) destiné à empêcher, par l'intermédiaire du relai R 5, la manœuvre intempestive de l'aligne l'aligne 8<sup>2</sup>; le projet prévoit d'utiliser ce relai R5 pour couper le circuit du relai du signal à le mettre ainsi au rouge lorsque la voie est engagée, en allongeant la longueur du coupon de voie intéressé de 70 à 320 m. - coupures en A.B.C.D.E. (plan 2).

REALISATION DE LA SECONDE CONDITION: Les leviers f & g sont enclenchés électriquement avec le levier des feux conformément au schéma joint. Il a été prévu une sécurité supplémentaire utilisant le relai R5 pour verrouiller le levier des feux dans la position fermée lorsque le coupon de voie isolé est occupé.

00000

## COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER SECONDAIRES

5.7.51

Réseau de PROVINS

Service de la Voie &amp; des Travaux

CLASSEMENT  
452

GARE DE PROVINS

00500

Méthodologie pour installation de verrouillage d'aiguilles  
et signalisation d'une section occupée, par  
feux électriques

## Désignation &amp; Quantités

## Symbole

Verrou électrique Mors GM pour poste Vignier avec dispositif d'annulation	quantité : 2	N.I8.E.2
Commutateurs à pédale mod.1934 pour enclenchements électriques	quantité : 2	N.4.E.I6
Levier de manœuvre pour signaux mod.1912 longueur de course	quantité : 1	S.2.M.I0
Câbles tracteurs pour pédale mod.1924	quantité : 2	N.I8.E.I5
Relais 1-2 Hg 400 w 4 Volt	quantité : 1	N.I5.E.74
Lanterne électrique type Est complète angle faisceau lumineux, 8°	quantité : 2 rouges, 1 verte	S.26.S.3I
Lentille double et dispositif de protection de la lentille pour panneau à terre.		
Caisse à piles 12 éléments	quantité : 1	L.4.2.I5
Boîtes d'extrémité pour petits câbles à 4 bornes	quantité : 2	L.2.L.2I
Boîtes d'extrémité pour petits câbles étanche à 4 bornes	quantité : 2	L.2.L.I5
Câble de signalisation 4 conducteurs 3m/m		
	quantité : 20 ml.	L.II.L.I3
Câble de signalisation 4 conducteurs 1m/m		
	quantité : 75 ml.	L.II.L.3

Matériaux en 2ème catégorie

COMPAGNIE PR. MLM  
des CHEMINS de FER de L'EST  
CHEMINS DE FER  
SECONDAIRES. 13731

PARIS, le 24 Avril 1939.  
33 rue de Miromesnil.

Administration Centrale.

N° 2326 B

Monsieur l'Ingénieur en Chef

Exploitation  
N° B 2784

V.B.I. PROVINS

Sécurité.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre  
lettre n° 2097 el/4256 du 21 Mars 1939, relative à la  
protection des manœuvres à PROVINS.

En raison des dispositions de cette gare, je per-  
siste à considérer comme nécessaire le système de sé-  
curité ayant fait l'objet de ma lettre B 169 du 9 Jan-  
vier 1939.

Dans ces conditions, nous réaliserons à nos frais,  
le projet sur lequel vous nous avez donné accord et je  
donne des instructions à notre Service local, en vue  
d'adresser à vos Services un Bon de commande, pour le  
matériel nécessaire à la réalisation de cette instal-  
lation.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef,  
l'expression de mes sentiments les plus distingués.

L'ADMINISTRATEUR DIRECTEUR,

signature.

Monsieur l'Ingénieur en Chef,  
Chef du Service de l'Exploitation  
Région de l'EST  
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

13 rue d'Alsace PARIS.

COPIE

CLASSEMENT	
452	
Liaison	Passier
Sous-Bureau	Passage

h Ligne de Longuerue à Provins

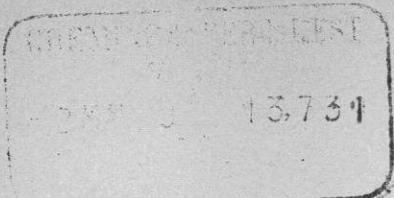
gare de Provins

modifications envisagées  
par la Cie des chemins  
de fer mondiaux

ARCHIVES

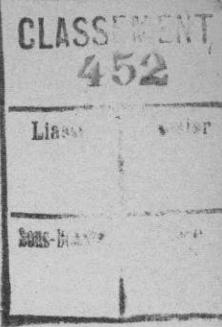
VOIES SERRÉES 36 810

N° 36 810



C O P I E .

21 Mars 1939.



2097 el/4256

Monsieur le Directeur,

PROVINS

Sécurité.

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre n°178 du 9 Janvier, relative à l'installation éventuelle d'un signal destiné à protéger les manœuvres contre les trains partant de PROVINS à destination de LONGUEVILLE.

Il est certain, comme vous l'indiquez, qu'au moment où votre Société a repris l'exploitation de la ligne de LONGUEVILLE à PROVINS, cette dernière gare n'avait pas à faire face au même trafic voyageurs qu'actuellement. Mais il convient de noter qu'il n'en a pas toujours été ainsi puisque, antérieurement, le service voyageurs était assuré uniquement par fer.

Il ne nous paraîtrait pas justifié, dès lors, de modifier des installations qui étaient considérées par nous comme suffisantes à une époque où la circulation était pour le moins aussi importante qu'actuellement.

Il est permis d'ailleurs de remarquer que le Chef de service de la gare peut toujours, grâce à la relation Jousselain-téléphone B.V. -poste 1, acquérir les assurances nécessaires en vue de l'expédition d'un train vers LONGUEVILLE.

Toutefois, nous ne verrions pas d'inconvénient à la réalisation des dispositions que vous envisagez si votre Compagnie prenait entièrement la dépense à sa charge.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION,

Monsieur le Directeur  
de la Compagnie des Chemins de fer Secondaires,  
33 rue de Miromesnil, PARIS.

signé DARGEOU.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
SECONDAIRES. 731

Administration Centrale

N° 178

B 169

V.B.I.-PROVINS

Sécurité.

PP. MLM PARIS, le 9 Janvier 1939.  
33 rue de Miromesnil.

COPIE

CLASSEMENT  
452

Liaisee	Passerelle
Sous-Bois	Passerelle

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, sous ce pli, en trois exemplaires, un projet destiné à améliorer les conditions d'exploitation de la gare de PROVINS.

Par suite de la courbe que fait la voie dans la direction de LONGUEVILLE, il n'est pas possible de vérifier, de la gare, si les manœuvres ont dégagé les voies principales lors de l'expédition d'un train vers LONGUEVILLE. Les conditions d'exploitation de la gare avant 1er Juillet 1938 ne justifient pas de protection, les manœuvres ayant lieu à une heure où tous les mouvements étaient assurés par autobus; il n'en est plus de même actuellement et le projet que je vous adresse ci-inclus, a pour but d'éviter un accident au cas où le chef de manœuvre négligerait, par suite d'un oubli, de se conformer aux prescriptions de notre Règlement d'exploitation, qui prévoit de dégager les voies principales 15' avant le départ des trains.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si vous êtes d'accord sur les modalités et dans quelles conditions le matériel nécessaire pourrait nous être fourni.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

LE DIRECTEUR

Monsieur l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation, signature  
REGION DE L'EST de la SOCIETE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS,  
Services Techniques de l'Exploitation,

13 rue d'Alsace, PARIS.



CHEMINS DE FER de l'EST  
VOIE  
- 3 MAI 39 13.734

VOIE  
13 MAI 39  
G  
11 DIVISION INGENIEUR PRINCIPAL G

CLASSEMENT  
452  
Ligne  
Date  
Année  
G

38023 *Provins 1e 11. 11. 38*

## Plan 1 instalaciones existentes

Un exemplaire du traité passé avec les Chemins de fer Secondaires (exemplaire qui avait été joint temporairement à la présente affaire pour servir à son étude) a été retourné à S<sup>x</sup> Paris le 2 Janvier 1940.

---