

BA B.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE L'EST

EXPLOITATION

DIVISION des ÉTUDES
(Signaux et Enclenchements)

N° 2218 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.



01-4

12

Communiqué à 1^{er} ARRONDISSEMENT
à titre d'avis
Paris, le 12 MAI 1939
P^r le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,

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

Ch. Secombe

PARIS, le

2 MAI 1939

13, Rue d'Alsace — PARIS-10°

TÉLÉPHONE :

URBAIN :
BOTZARIS 48-80
INTERURBAIN :
INTER BOTZARIS

R. C. Seine

CLASSEMENT	
452	
Liasse	Passer
(13 lignes)	
(4 lignes)	
R. C. Seine	

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^r le Chef du Service de l'Exploitation,
Le Chef de la Division des Études

[Signature]

[Signature]

[Signature]

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 LONGUEVILLE.

PRINCIPE: Le signal placé dans l'entrevoie à gauche de la voie I (vers LONGUEVILLE) doit assurer la sécurité des trains quelle que soit la voie de départ I, II ou IIBis, 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)
- 3°)- Si les appareils f & g déjà enclenchés par serrures BOURE avec le carré 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 ~~la~~ 1^{re} aiguille 8²; le projet prévoit d'utiliser ce relai R5 pour couper le circuit du relai du signal & 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.

13.751

Réseau de PROVINS

Service de la Voie & des Travaux

GARE DE PROVINS

-----o0\$0o-----

CLASSEMENT
452

Matériel nécessaire pour installation de verrouillage d'aiguilles
et signalisation d'une section occupée, par
feux électrique
-----6-----

Désignation & Quantités	Symbole
Verrous 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 manoeuvre 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.B.74
Lanterne électrique type Est complète angle faisceau lumineux, 8°	quantité : 2 rouge, 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
Bôîtes d'extrémité pour petits câbles à 4 bornes	quantité : 2 L.2.L.28
Bôîtes 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
de CHEMINS DE FER de l'EST
SECONDAIRES. 13731

PR. MLM

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

Administration Centrale.

COPIE

CLASSEMENT	
452	
Liasse	Dossier
Sous-Dossier	Page

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 manoeuvres à PROVINS.

En raison des dispositions de cette gare, je persiste à considérer comme nécessaire le système de sécurité ayant fait l'objet de ma lettre B 169 du 9 Janvier 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 installation.

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.

h Ligne de Longuerelle à Provins

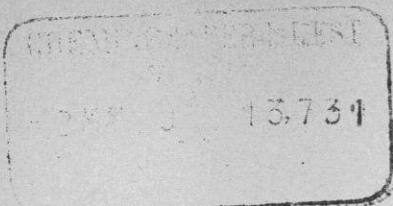
Gare de Provins

Modifications envisagées
par la C^{ie} des Chemins
de fer secondaires

ARCHIVES

VOIE SERVICE 873 RM

N° 36 810



C O P I E .

21 Mars 1939.

CLASSEMENT 452	
LIASSE	VOLET
Sous-Blanc	

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 manoeuvres 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 Jousselin-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.

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

LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION,

signé DARGEOU.

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

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
SECONDAIRES. 731

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

Administration Centrale

N° 178

COPIE

CLASSEMENT
452

Liasse

Index

2005-2025

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

B 169

V.B.I.-PROVINS

Sécurité.

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 manoeuvres ont dégagé les voies principales lors de l'expédition d'un train vers LONGUEVILLE. Les conditions d'exploitation de la gare avant 1^{er} Juillet 1938 ne justifient pas de protection, les manoeuvres 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 manoeuvre 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,
REGION DE L'EST de la SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS,
Services Techniques de l'Exploitation,

signature

13 rue d'Alsace, PARIS.

Endenchement, réalisé par les C.E.S. par serrure Boucé pour la protection des trains venant de Longueville

Protection des trains en parlance de voie I, voie II^{bis} et empruntant obligatoirement la voie I par m-m ou n-m
proposée par les C.E.S. 13.7.34

CLASSEMENT
452

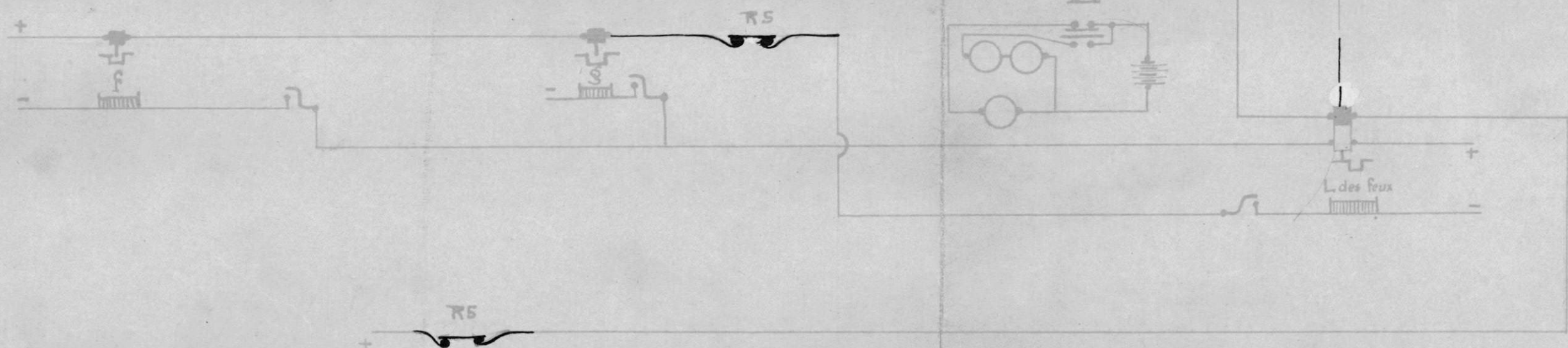
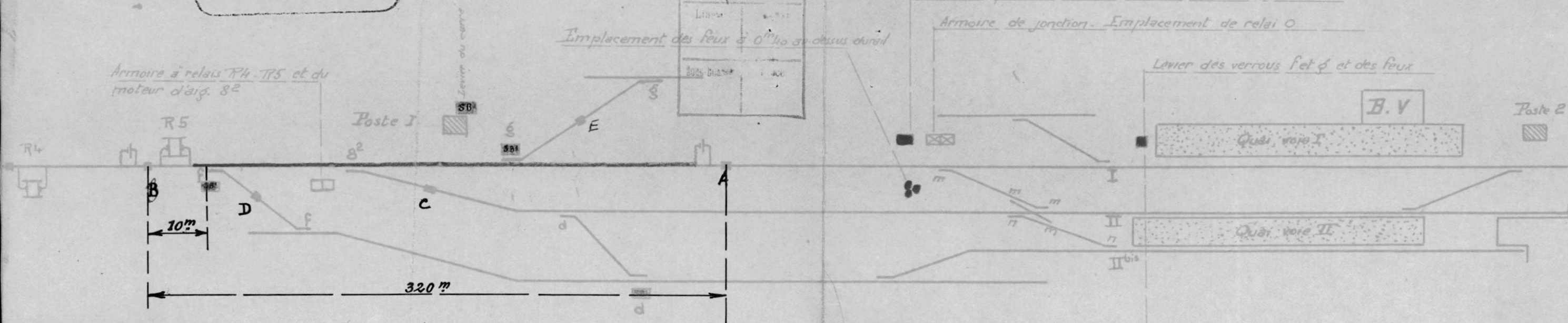
Caisse à piles 2 series 5 éléments 618 H

Armoire de jonction - Emplacement de relai O

Armoire à relais R4, R5 et du
moteur d'arg. 8²

Emplacement des feux à 0^m 40 au dessus du rail

Lévier des verrous f et g et des feux

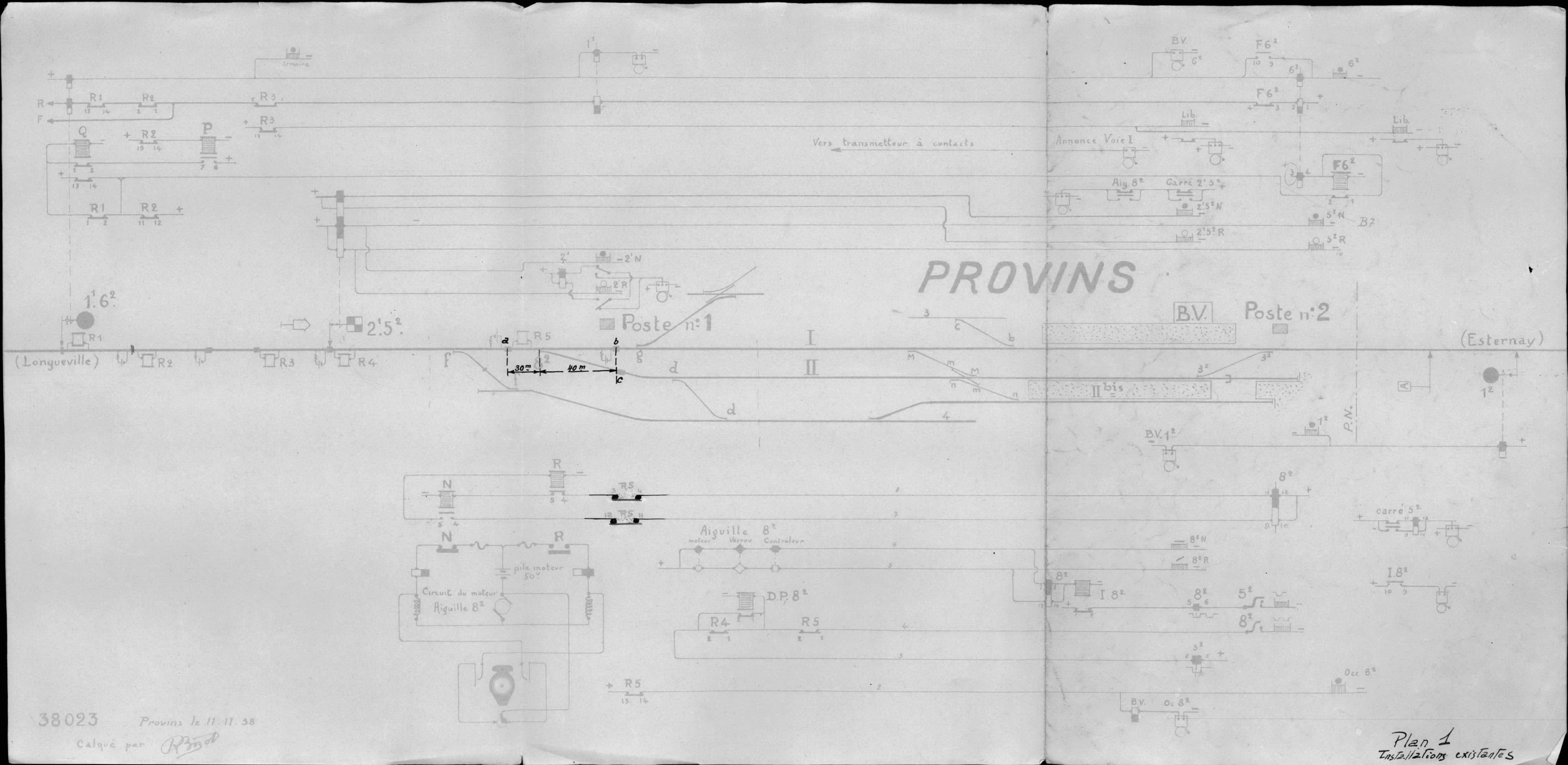


Plan 2

CHEMINS DE FER DE L'EST
VOIE
- 3 MAI 39 - 13.734

VOIE
13 MAI 39
DIVISION INGENIEUR PRINCIPAL

CLASSEMENT
452
Longueur
Largeur
G



38023

Provins le 11.11.38

Calqué par *R. B. B.*

Plan 1
Installations existantes

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^r Paris le 2 Janvier 1940.
