

S. N. C. F.

RÉGION  
de l'EST

---

# FASCICULE-HORAIRES

---

N°

# 137

BA — (PARIS) BONDY A GARGAN — AULNAY-SOUS-BOIS  
EC — ESBLY A CRÉCY-LA CHAPELLE  
GC — (PARIS) NOISY-LE-SEC A CHAMPIGNY  
21<sup>4</sup> — VERNEUIL-L'ÉTANG A MARLES-EN-BRIE

---

— BA — (PARIS) BONDY A GARGAN-AULNAY-SOUS-BOIS.

**Quadruple voie** de Paris à Bondy. — **Double voie** de Bondy à Gargan.  
**Voie unique** à signalisation simplifiée (I. G. S. n° 4) de Gargan à Aulnay-sous-Bois.  
**Gare de commande** : Gargan.  
**Sonneries à gros timbres** de Gargan à Aulnay-sous-Bois.  
**Section soumise à l'action du poste de régulation de Paris** : de Paris à Gargan.  
**Ligne à circulation en avance** de Paris à Gargan.  
**Ligne fermée la nuit** de Bondy à Aulnay-sous-Bois.

— EC — ESBLY A CRÉCY-LA CHAPELLE.

**Voie unique** (voie directe type simplifié EST).  
**Gare de commande** : Esbly. — **Cloches électriques** (Type Est).  
**Ligne à signalement obligatoire**. — **Ligne fermée la nuit**.

— GC — (PARIS) NOISY-LE-SEC A CHAMPIGNY (SUCY-BONNEUIL).

**Quadruple voie** de Paris à Nogent-Le Perreux-Bry.  
**Double voie** de Nogent-Le Perreux-Bry à Sucy-Bonneuil.  
**Section soumise à l'action du poste de régulation de Paris**.  
**Ligne à circulation en avance**.  
**Gare temporaire** : Le Plant-Champigny.

— 21<sup>4</sup> — VERNEUIL-L'ÉTANG A MARLES-EN-BRIE.

**Voie unique à trafic restreint**.

BA. — (Paris) Bondy à Gargan et Aulnay-sous-Bois.  
 EC. — Esbly à Crécy-La-Chapelle.

21<sup>A</sup>. — Verneuil-l'Étang à Marles-en-Brie. (Trafic restreint)  
 GC. — (Paris) Noisy-le-Sec à Champigny (Sucy-Bonneuil).

# RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

## I Distances - Installations - Cantonnement

Signes utilisés pour représenter les modes de cantonnement :

█ Cantonnement téléphonique.

█ Block par carrés.

▤ Block automatique mécanique (\*).

▥ Block automatique lumineux (\*).

(\*) En cas de pénétration en canton occupé, le mécanicien doit marcher à vue jusqu'à la fin du deuxième canton qui suit le sémaphore fermé, même si le premier sémaphore (ou carré) suivant est ouvert.

NOMBRE de voies sens	PRISES d'eau	PONTS tournants ou triangles de tournage	SECOURS R : Machine S : Vagon I : incendie	LONGUEUR utile des voies de garage		COMMUNICATIONS de VOIES	DISTANCES		GARES OU POSTES	KILOMÉTRAGE sur le terrain	MODES DE CANTONNEMENT				RÉGIME DE PROTECTION	
				impair	pair		cumulées depuis	de gare à gare			Voie 1	Voie 2	Voie 1 bis	Voie 2 bis	Sens impair	Sens pair

### BA. — (PARIS) BONDY A GARGAN ET AULNAY-SOUS-BOIS

Voie	Sens	Prises d'eau	Secours	Longueur utile	Comm. de voies	Distances	Gares ou postes	Kilométrage	Mode de cantonnement	Régime de protection	
3	3	○ <sup>(1)</sup>	RSI	∞ ∞	—	Paris	PARIS	0.430		Observations	
						2.1	Poste 1 ...	0.916			
	3	○ <sup>(2)</sup>	RSI	∞ ∞	—	2.1	La Villette	2.125			
						2.4	Poste 3 V.	3.580			
	2	○ <sup>(2)</sup>	R(5)SI	∞ ∞	—	4.5	Pantin	4.460			
						4.4	Poste P 1 ..	4.881			
	1	1	○ <sup>(2)</sup>	—	430 650	1	8.9	NOISY-LE-SEC			8.875
							1.4	Poste 4 N..			9.139
		1	○ <sup>(2)</sup>	—	—	—	10.3	BONDY			10.273
							1.5	—			0.000
1		○ <sup>(2)</sup>	—	—	—	11.8	Les Coquetiers	1.488			
						0.8	—	—			
Voie unique		○ <sup>(2)</sup>	—	—	—	—	12.6	All. de la T.-Rend.-vous SS.	2.262		
							0.7	—	—		
	13.3						Pavillons-sous-Bois	2.979			
	0.8						—	—			
Voie unique	○ <sup>(2)</sup>	—	—	—	—	14.1	GARGAN	3.778			
						1.6	—	—			
						15.7	L'Abbaye SS.	5.378			
						0.6	—	—			
Voie unique	○ <sup>(2)</sup>	—	—	—	—	16.3	Freinville-Sevran SS (4)	5.978			
						2.0	—	—			
Voie unique	○ <sup>(2)</sup>	—	—	—	—	18.3	AULNAY-sous-BOIS	8.020			
						—	—	—			



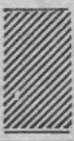
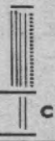
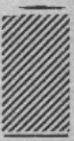




### EC. — ESBLY — CRÉCY-EN-BRIE-LA CHAPELLE

Voie	Sens	Prises d'eau	Secours	Longueur utile	Comm. de voies	Distances	Gares ou postes	Kilométrage	Mode de cantonnement	Régime de protection
Voie unique	○	—	RI (Valres)	501	—	Esbly	ESBLY	0.000		Observations
						2.7	—	2.715		
						2.3	—	5.013		
						3.2	—	8.159		
						1.7	—	9.883		



(1) Prises d'eau de secours sur voies 1, 2 et 3. — (2) Prises d'eau sur voies de service des divers chantiers de Pantin (zone, local, triage) et de Noisy-le-Sec (local, triage). — (3) Pont tournant à Pantin-Ourcq — (4) L'arrêt général doit être marqué dans les deux sens de circulation avant le franchissement du PN 13 (Km 6.009). — (5) Le relais se fera à Bondy.



**CANTONNEMENT ENTRE NOISY-LE-SEC G. C. ET LE POSTE 5. N.  
ET SUR LES RACCORDEMENTS DIRECTS DE NOISY-LE-SEC ET DE L'ÉVANGILE**

DÉSIGNATION des raccords	POSTES	Km	MODES DE CANTONNEMENT			
			Voies	Régime de protection	Voies	Régime de protection
<b>L'ÉVANGILE</b> (de la Vilette 3V vers lignes Nord) (Longueur du raccordement : 0 km 400)	Poste de l'Évangile (Nord)....	28.700	Voie unique 			
	La Vilette Poste 3V.....	2.675				
<b>NOISY-LE-SEC</b> (Ligne G. C.)	Noisy-le-Sec { Poste F..... G. C..... Poste K..... Bif. du km. 62.091..... Poste 5. N.....	59.592	1 G C 		2 G C 	
		60.915				
		61.050				
		62.091				
		63.065 10.790				
<b>NOISY-LE-SEC N° 2</b> (de Noisy G. C. vers Bondy)	Noisy-le-Sec G. C. Poste K.... Bondy poste I B).....	8.966	1 G C-1 		2 G C-1 	
		10.115				

**Cantonnement sur la voie 8, entre La Varenne et Champigny**

	POSTES	KILOMÉTRAGE sur le terrain	MODE DE CANTONNEMENT	
			Voie 8	Régime de protection
Cantonnement sur la voie 8 de la gare de La Varenne.	La Varenne-Chennevières (Poste 1).....	16.621		
	Champigny (Poste 1).....	15.340		

## 2. — Vitesses

### I. PAR CATÉGORIE DE TRAIN

AUTORAILS	RAPIDES ET EXPRESS	VOYAGEURS ET MESSAGERIES	MARCHANDISES
100	90	90	60
120	120	100(*)	70
80	70	70	60
70	60	60	55
100	90	90	60
130	120	100(*)	70
120	120	100(*)	70
100	100	100(*)	70
90	75	75	70
90	80	80	60
△	△	△	△
⊙	⊙	⊙	⊙
30	30	30	30
30	30	30	30

(\*) Vitesse provisoirement limitée à 90 kmh pour les trains de messageries proprement dits.

△ Limitation à 40 kmh pour toutes les catégories de train sur voie 1M de Pantin (Poste B 1) à Noisy-le-Sec BV et sur voie 2M de Noisy-le-Sec BV à Pantin (Poste P 1).

⊙ La vitesse des trains est limitée à 90 kmh pour les trains de voyageurs et de messageries, 60 kmh pour les trains de marchandises.

### II. — PAR TYPE DE

La présence d'un trait (—) dans une colonne signifie que la circulation La lettre D suivie d'un nombre signifie que la circulation du type de locomotive

LIGNES	SECTION	voies	TYPES DE LOCOMOTIVES																
			SNCF	EST	NORD	SUD-EST	OUEST	241 P	230 K	230 B	230 F	141 P	141 R	231 B	231 G	231 K	231 C	230 B	230 A. C
5	de 6	à 7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
B.A.	Paris	Noisy-le-Sec BV	1-1 bis-1 ter 2-2 bis-2 ter	90	90	—	—	90 (d)	—	90	—	90	90	90	90				
B.A.	Noisy-le-Sec BV	Bondy	1-1 bis-1 ter 2-2 bis	110	120	—	—	120	—	110	—	100	105	100	100				
B.A.	Bondy	Aulnay-sous-Bois	1-2-V U	60	70	—	—	70	—	70	—	70	70	70	70				
E.C.	Esbly	Crécy-la-Chapelle	V U	—	—	—	—	40 (a)	—	60	—	60	(B) (b)	—	D 40				
G.C.	Paris	Noisy-le-Sec BV	1-1 bis-1 ter 2-2 bis-2 ter	90	90	—	—	90 (d)	—	90	—	90	90	90	90				
G.C.	Noisy-le-Sec BV	Bif. de Nogent	1-2	110	120	—	—	120	—	110	—	100	105(A)	100	100				
G.C.	Nogent-Le Perreux	Noisy-le-Sec BV	2 bis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
G.C.	Noisy-le-Sec BV	Nogent-Le Perreux	1 bis	100	100	—	—	100	—	100	—	100	100	100	100				
G.C.	Bif. de Nogent	Champigny	1-2	50	75	—	—	75	—	75	—	75	75	75	75				
G.C.	Champigny	Sucy-Bonneuil	1-2	60	80	—	—	80	—	80	—	80	80	80	80				
B.A.-G.C.	La Villette	Noisy-le-Sec BV	1 M-2 M	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
G.C.	Noisy-le-Sec GC	Noisy-le-Sec poste 5 N	1 6C-2 8C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
G.C. Nord	Rac. direct de l'Évangile		V U	30	30 (e)	—	—	30	—	30	—	30	30	30	30				
G.C-1	Rac. direct de Noisy-le-Sec N° 2		1-2-GC-1	30	30	—	—	30	—	30	—	30	30	30	30				

### III. — LIMITES DE VITESSE PARTICULIÈRES

**Paris-Est.** — Sur toutes les voies impaires vitesse limitée à 30 kmh entre Paris-Est et le km. 0.900. Marche à vue pour les locomotives H1p, les autorails et les trains courts de sens impair depuis le fond des voies ou le point de départ, jusqu'au premier panneau rencontré après le pont de la rue Lafayette.

De Paris (poste 2) à La Villette (poste 3 V) vitesse limitée à 30 kmh sur toutes les voies de circulation, autres que les voies principales 1, 1 bis, 1 ter, 1 M, 2, 2 bis, 2 ter, 2 M.

**Pantin.** — Vitesse limitée à 60 kmh dans la traversée du souterrain (voies 1<sup>R</sup> et 2<sup>R</sup>) entre les km. 3.600 et 4.140.

# limites

## LOCOMOTIVE

du type de locomotive correspondant est interdite sur cette section.

correspondant est autorisée, sur la section considérée, en cas de détournement, de secours, ainsi que pour se rendre aux ateliers de réparations ou pour en sortir.

							150 P	150 X									151 TQ	030 TU 040 TX					DIESEL 060 DA	DIESEL 040 DE	DIESEL 040 DA	DIESEL 030 DA	Y 9100 Y 9200
141 TB	141 TC		140 C		150 E						040 D	130 B	151 TA, TC	242 TA	131 TB		232 TC	141 TA		040 TA							
							150 B, C				040 D		151 TC	242 TA					151 TA								
			242 TA TB								242 TC, TD			141 C, D, E				140 J.L									
			140 H 140 C											141 c													
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
90	90		80	65	90	80	80		60	80	60	90	90		90	60	—	40				—	80	80	60	50	
90	90		80	65	90	80	80		60	80	60	90	90		100	60	90 (c)	40				75	80	80	60	50	
70	70		70	50	50	50	50		60	70	60	70	70		70	60	—	40				—	70	70	—	50	
60	—		60	40	—	—	40		40	60	—	60	60		60	60	—	40				—	60	—	—		
90	90		80	65	90	80	80		60	80	60	90	90		90	60	—	40				—	80	80	60	50	
90	90		80	65	90	80	80		60	80	60	90	90		100	60	90 (c)	40				—	80	80	60	50	
90	90		80	65	90	80	80		60	80	60	90	90		100	60	90 (c)	40				—	80	80	60	50	
75	75		75	50	50	50	50		60	75	60	75	75		75	60	50	40				—	75	75	—	50	
80	80		80	—	—	—	—		60	80	60	80	80		80	60	60	40				—	80	70	—	50	
30	30		30	30	30	30	30		30	30	30	30 (e)	30		30	30 (e)	30	30				—	30	30	30	30	
30	30		30	30	30	30	30		30	30	30	30	30		30	30	30	30				—	30	30	30	30	

(A) Le poids maximum d'essieu de tender des locomotives **SNCF 141 P** devra être ramené à **20 tonnes** sur cette section.

(B) Le poids maximum d'essieu de tender des locomotives **SNCF 141 P** devra être ramené à **19 tonnes** sur cette section.

(a) Locomotives **EST 230 K** : sont autorisées à circuler à **D 60 kmh** sur cette section.

(b) Locomotives **SNCF 141 P** : autorisées à circuler à **D 40 kmh** sur cette section.

(c) Locomotives **SNCF 151 TQ NORD 151 TA** : Circulation autorisée entre Noisy-le-Sec et Bondy voies 1, 1 bis, 2 et 2 bis et entre Noisy-le-Sec et la bifurcation de la Nogent-Le Perreux voies 1, 1 bis, 2 et 2 bis.

(d) Locomotives **EST 230 K** : lorsqu'elles remorquent les trains rapides 1, 2, 3, 4. — Ces locomotives peuvent circuler à la vitesse limite de **100 Km** entre Paris et Noisy-le-Sec G V.

(e) Locomotives **EST 231 C - 242 TA - 141 TA** : Circulation interdite sur ce raccordement.

# 3 Freinage et charge

Pente caractéristique	Rampe caractéristique	SECTIONS DE LIGNES	Pente caractéristique	Rampe caractéristique
<b>BA. (PARIS) — BONDY-GARGAN — AULNAY-SOUS-BOIS</b> Freinage forfaitaire				
		..... Paris .....		
5	7	..... Bondy .....	5	6
	8	..... Gargan .....	7	9
7	15	..... Aulnay-sous-Bois .....	5	15
<b>VOIES I<sup>m</sup> ET II<sup>m</sup> ENTRE LA VILLETTE ET NOISY-LE-SEC</b> Freinage forfaitaire				
		..... La Villette .....		
5	5	..... Noisy-le-Sec .....	8	8
<b>RACCORDEMENT DE L'ÉVANGILE</b> (de Paris-Nord vers Paris-Est)				
		..... Poste de l'Évangile (Nord) .....		
0	20	..... La Villette (Poste V9) .....	20	0
<b>RACCORDEMENT DIRECT DE NOISY-LE-SEC N° 2</b> (du Bourget vers Bondy) Freinage forfaitaire				
		..... Noisy-le-Sec (Poste K) .....		
5	5	..... Bondy (Poste I B) .....	8	8
<b>EC. — ESBLY — CRÉCY-LA-CHAPELLE</b> Freinage forfaitaire				
		..... Esbly .....		
8	9	..... Crécy-La Chapelle .....	5	9
<b>GC. - (PARIS) - NOISY-LE-SEC - CHAMPIGNY (SUCY-BONNEUIL)</b> Freinage forfaitaire				
		..... Paris .....		
4	5	..... Bif. de Nogent-Le Perreux .....	5	5
	8	..... Champigny .....		13
8	8	..... Sucy-Bonneuil .....	3	8
		..... Noisy-le-Sec G. C. Poste K .....		
8	8	..... Noisy-le-Sec Poste 5 N .....	8	8

## SECTIONS SUR LESQUELLES LES TRAINS PEUVENT RECEVOIR LA POUSSE

Ligne BA — Sens impair — de Gargan au sommet de rampe km 4.107 vers Aulnay. — (non attelée.)

Ligne GC — Sens impair — de Noisy-G.-C. au poste du km. 62.091. — (non attelée.)

Raccordement de l'Évangile : (Consigne commune Nord-Est.)

# BARÈMES D'ÉQUIVALENCE DES CHARGES PAR SÉRIES DE LOCOMOTIVES

## LIGNE BA — (Paris) BONDY A GARGAN ET VICE VERSA

### Trains de voyageurs banlieue

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	200	250	400					200	250	400			
<b>141 TC</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	250	400				<b>141 TC</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	250	400			
230 B (791 à 890)	230	270	440			590	141 TB	200	250	360			850
230 B (501 à 790)	200	230	390			590	131 TB	170	210	330			630
141 TC	200	250	400			970	140 C	250	320	490			930

## LIGNE EC — ESBLY A CRÉCY-LA-CHAPELLE ET VICE VERSA

### Trains de voyageurs omnibus

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	200	300	400					200	300	400			
<b>141 TB</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	300	400				<b>141 TB</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	300	400			
230 B (791 à 890), F	240	360	480			550	141 TB	200	300	400			790
230 B (501 à 790)	200	300	400			550	131 TB	190	280	370			580
							140 C	260	300	520			830

### Trains de messageries directs

#### LIGNE GC — Section : NOISY-LE-SEC GC — SUCY-BONNEUIL

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	500	600	700	800		
<b>141 R</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE						
241 A				850		1060
231 B, G, K				710		830
141 P				860		1190
141 R				800		1290
230 K				630		700
230 B (791 à 890), F				540		710

Limite de résistance des attelages : 1.600 tonnes.

#### LIGNE GC — Section : SUCY-BONNEUIL — NOISY-LE-SEC GC

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	500	600	700	800		
<b>141 R</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE						
241 A				780		780
231 B, G, K				560		630
141 P				860		880
141 R				800		960
230 K				510		510
230 B (791 à 890), F				520		520

Limite de résistance des attelages : 1.600 tonnes.

### Trains de messageries omnibus

#### Section : PARIS-PAJOL — LA VARENNE

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	300	400				
<b>131 TB</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE						
241 A	480	630				1060
231 B, G, K	455	600				830
141 P	660	860				1190
141 R	480	630				1290
230 K	350	470				700
230 B (791 à 890), F	305	405				710
230 B (501 à 790)	290	385				710
141 TC	450	600				1050
141 TA, TB	300	395				930
131 TB	300	400				740
140 C	425	580				1090

Limite de résistance des attelages des trains de messageries : 1.600 tonnes

#### Section : LA VARENNE — PARIS-PAJOL

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	300	400				
<b>131 TB</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE						
241 A	440	580				780
231 B, G, K	430	560				630
141 P	640	790				880
141 R	440	580				960
230 K	340	455				510
230 B (791 à 890), F	295	390				520
230 B (501 à 790)	280	370				520
141 TC	430	570				780
141 TA, TB	300	390				600
131 TB	300	400				540
140 C	430	570				820

Limite de résistance des attelages des trains de messageries : 1.600 tonnes.



## TRAINS DE MARCHANDISES

LIGNE	B. A												E. C.						
	Pantin Noisy-le-Sec GC — Bondy		Bondy — Gargan		Gargan — Aulnay-sous-Bois		Aulnay-sous-Bois — Gargan		Gargan — Bondy		Bondy — Pantin-La Villette		Bondy — Noisy-le-Sec GC		Esbly — Crécy-La Chapelle		Crécy-La Chapelle — Esbly		
SECTION DE CHARGE																			
NATURE DES TRAINS	OMNIBUS		OMNIBUS		OMNIBUS		OMNIBUS		OMNIBUS		OMNIBUS		DIRECTS OMNIBUS		OMNIBUS		OMNIBUS		
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	140 C		140 C		140 C		140 C		140 C		140 C		141 R		140 C		140 C		
CHARGE	1400 t		Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus		1400 t		1350 t		Omnibus		Omnibus		
NOMBRE D'UNITÉS VÉHICULES	60 et au-dessous	61 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	60 et au-dessous	61 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	
	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES																	
150 X	2000	1950	1600	1550	950	910	760	720	1600	1550	2100	1950	1550	1500	—	—	—	—	
150 E 151 TC	1900	1700	1600	1550	950	910	760	720	1600	1550	1900	1700	1500	1450	1850	1800	1850	1800	
141 R	1800	1600	1340	1290	830	800	680	640	1340	1290	1800	1600	1400	1350	1500	1450	1500	1450	
141 P, 150 Y	1650	1650	1340	1290	830	800	680	640	1340	1290	1650	1650	1300	1250	1500	1450	1500	1450	
140 C 040 D	1500	1400	1220	1170	740	700	600	560	1220	1170	1500	1400	1100	1050	1350	1300	1350	1300	
241 A	1500	1400	1220	1170	740	700	600	560	1220	1170	1500	1400	1100	1100	—	—	—	—	
231 B, G K	1150	1050	920	880	460	—	440	—	920	880	1150	1050	880	880	—	—	—	—	
242 TA, 141 TA, TC	940	790	920	880	460	—	440	—	920	880	940	790	900	830	1040	980	1040	980	
230 B, F, K	950	800	750	690	390	—	320	—	750	690	950	800	750	750	820	760	820	760	
232 TC, 141 TB, 131 TB	790	700	750	690	390	—	320	—	750	690	790	700	740	700	820	760	820	760	
130 B	650	630	690	650	450	—	380	—	690	650	650	630	640	610	760	700	760	700	
Limite de résistance des attelages	70 t	2300		1900		1500		1200		2100		2500		2100		2300		2300	
	85 t	2760		2350		1800		1450		2550		3000		2550		2750		2750	

LIGNE	G. C (sens impair)														
	Noisy-le-Sec GC — Rosny-s-Bois par Racct		Noisy-le-Sec GC — Racct Noisy Km 62,091		Racct Noisy Km 62,091 — Rosny-s-Bois		Rosny-sous-Bois — Nogent-Le Perreux				Nogent-Le Perreux — Sucy-Bonneuil				
SECTION DE CHARGE															
NATURE DES TRAINS	DIRECTS		OMNIBUS		OMNIBUS		DIRECTS		OMNIBUS		DIRECTS		OMNIBUS		
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	141 R		140 C		140 C		141 R		141 R		140 C		140 C		
CHARGE	1200 t		Omnibus		Omnibus		1600 t		Omnibus		1700 t		Omnibus		
NOMBRE D'UNITÉS VÉHICULES	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	60 et au-dessous	61 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	
	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES													
150 X	1400	1300	1370	1320	1910	1840	2000	1850	1900	1850	2200	2050	2200	2200	
150 E 151 TC	1300	1200	1370	1320	1910	1840	1850	1750	1900	1850	2150	1850	2200	2200	
141 R	1200	1150	1100	1050	1590	1540	1750	1600	1600	1550	1800	1700	2000	1900	
141 P, 150 Y	1050	1050	1100	1050	1590	1540	1650	1650	1600	1550	1850	1750	2000	1900	
140 C 040 D	1000	960	1000	960	1450	1400	1450	1300	1450	1400	1500	1400	1820	1730	
241 A	950	950	950	950	1450	1400	1500	1400	1450	1400	1500	1450	1820	1730	
231 B, G, K	750	750	790	740	1080	1020	1150	1000	1100	1000	1150	1050	1370	1280	
242 TA, 141 TA, TC	730	700	790	740	1080	1020	1000	910	1100	1000	1200	930	1370	1280	
230 B, F, K	630	630	670	620	900	830	960	840	900	830	960	780	1150	1070	
232 TC, 141 TB, 131 TB	600	—	670	620	900	830	820	740	900	830	820	710	1150	1070	
130 B	590	—	640	600	860	810	690	660	860	810	680	640	1050	980	
Limite de résistance des attelages	70 t	1600		1600		2300		2300		2800		—		—	
	85 t	1950		1950		2750		2750		3350		—		—	

## TRAINS DE MARCHANDISES

LIGNE	GC (sens pair)															
SECTIONS DE CHARGE	Sucy-Bonneuil — Champigny				Champigny — Nogent-Le Perreux				Nogent-Le Perreux — Noisy-GC Pantin-la-Villette							
	DIRECTS		OMNIBUS		DIRECTS		OMNIBUS		DIRECTS		OMNIBUS					
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	141 R		140 C		141 R		140 C		141 R		140 C					
CHARGE	1700 t		Omnibus		1200 t		Omnibus		1600 t		Omnibus					
NOMBRE D'UNITÉS VÉHICULES	60 et au-dessous	61 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	60 et au-dessous	61 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	et au-dessous		et au-dessus	
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES															
150 X	2200	2050	2200	2200	1400	1300	1370	1320	2000	1900	1850	1800				
150 E 151 TC	2150	1850	2200	2200	1300	1200	1370	1320	2000	1650	1850	1800				
141 R	1800	1700	2000	1900	1200	1150	1100	1050	1800	1600	1500	1450				
141 P, 150 Y	1850	1750	2000	1900	1050	1050	1100	1050	1650	1650	1500	1450				
140 C 040 D	1500	1400	1820	1730	1000	960	1000	950	1500	1250	1350	1300				
241 A	1500	1400	1820	1730	950	950	1000	950	1500	1350	1350	1300				
231 B, G, K	1150	1050	1370	1280	750	750	790	740	1100	850	1040	980				
242 TA, 141 TA, TC	1200	930	1370	1280	730	700	790	740	740	660	1040	980				
230 B, F, K	960	780	1150	1070	630	630	670	620	880	720	820	760				
232 TC, 141 TB, 131 TB	920	710	1150	1070	600	—	670	620	650	620	820	760				
130 B	680	640	1050	980	590	—	640	600	570	—	760	700				
Limite de résistance des attelages	/ 70 t		2800		1600				2300							
	/ 85 t		3350		1950				2750							

### 4 Prescriptions diverses

**LIGNES SUR LESQUELLES, VIS-A-VIS DES PN, LA CIRCULATION DES AUTORAILS DE 2<sup>e</sup> CATÉGORIE N'EST SOUMISE A AUCUNE RESTRICTION PARTICULIÈRE (Art. 10 de l'I. R. S. n° 4).**

Ligne BA — De Gargan à Aulnay-sous-Bois. — Ligne GC — De Noisy-le-Sec à Nogent-Le Perreux.

Ligne EC — D'Esby à Crécy-la-Chapelle.

**SECTIONS DE LIGNES SUR LESQUELLES LES DISPOSITIONS DE L'AVIS GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ N° 2 SONT SUSCEPTIBLES D'ÊTRE APPLIQUÉES :**

**LIGNE BA.** — De Paris à Bondy. — **LIGNE GC.** — De Paris-Est à Sucy-Bonneuil.

**LIGNES APTES A LA CIRCULATION DES WAGONS SUPERCHARGÉS (Application des IG Ex 47 b n° 2 — MT 24 e n° 4 et VB 71 b n° 2).**

1° Sans restrictions :

Ligne BA. — De Paris à Bondy.

Ligne GC. — De (Paris) Noisy-le-Sec à la bif. de Nogent-Le Perreux, raccordement de Noisy-le-Sec N° 2, de Noisy GC à la bif. de Noisy-le-Sec (Poste 5 N).

2° Par wagons non isolés avec limitation de vitesse à 50 kmh et wagons superchargés isolés (1) :

Ligne BA. — De Bondy à Aulnay-sous-Bois.

Ligne GC. — De la bif. de Nogent-Le Perreux à Sucy-Bonneuil, raccordement de l'Évangile.

(1) Un wagon superchargé est dit isolé quand il est seul dans le train ou, si le train en comporte plusieurs, s'il est séparé de la machine ou des autres wagons superchargés par au moins deux wagons non superchargés.

**LIGNE SUR LAQUELLE LES SIGNAUX NE SONT PAS MUNIS DE CROCODILES (Art. 2 de l'I. R. S. n° 1) EC. — d'Esbly à Crécy-La Chapelle.**

**SECTIONS DE LIGNES SUR LESQUELLES L'ACCOUPLLEMENT DES LOCOMOTIVES ENTRE ELLES EST SOUMIS A RESTRICTION.**

Sur voies 1, 1 bis, 2 et 2 bis. de Noisy-le-Sec à Nogent-Le Perreux l'accouplement des locomotives **SNCF 150 P, 150 X, 151 TQ, EST 150 Y, 151 TA, TC, Nord 150 B, C, 151 TA, TC est interdit.**

En outre l'accouplement de toutes les locomotives entre elles est **interdit** de la bif. de Nogent-Le Perreux à Sucy-Bonneuil.

**CIRCULATION DES DRAISINES.**

La circulation des draisines est **interdite** entre Paris et Noisy-le-Sec (sauf sur voies M), Noisy-le-Sec et Aulnay, Noisy-le-Sec et Nogent-Le Perreux.

**GARES DISPENSÉES D'ARRÊTER AU SIGNAL D'ENTRÉE LES TRAINS REÇUS SUR VOIE OCCUPÉE (Art. 46 de l'I. R. S. A) : Paris-Est.**

**SIGNAL DE DÉPART EN GARE DE PARIS-EST AUX HLP RÉGULIERS DE MACHINES.**

En gare de Paris-Est, le signal de départ est constitué, uniquement par l'ouverture du panneau de sortie :

- pour tous les h. l. p. de machines à destination de Noisy-le-Sec et en deçà ;
- pour les h. l. p. **réguliers** de machines à destination des au delà de Noisy-le-Sec.

**DÉGAGEMENT DES MACHINES AYANT AMENÉ UN TRAIN OU UNE RAME EN GARE DE PARIS-EST :**

Les mécaniciens des machines ayant amené un mouvement en gare de Paris-Est doivent, à moins d'indication contraire reçue de chef de manœuvres, suivre ce mouvement dès qu'il dégage la voie sur laquelle ils stationnent et obéir aux indications données par le premier panneau rencontré.

En cas d'avarie immobilisant leur machine, les mécaniciens doivent en aviser immédiatement un agent qualifié de la gare. Ils ne peuvent la remettre en marche qu'après autorisation du Chef de Sécurité du Poste 1.

**MESURES PARTICULIÈRES A OBSERVER EN CAS D'ARRÊT DES TRAINS AUX SIGNAUX DES POSTES 1 ET 2 DE PARIS-EST.**

En cas d'arrêt à un panneau lumineux dépendant des postes 1 et 2 de Paris-Est, par dérogation à l'article 4 de l'I. G. S. n° 1, les mécaniciens sont dispensés de se rendre au poste ou d'y envoyer un agent :

- 1° Si le panneau est allumé, ils se conforment aux indications portées par le signal.
- 2° Si le panneau est éteint, ils signalent l'anomalie à l'aiguilleur par 4 coups longs du sifflet de la machine.

**ÉTABLISSEMENTS DANS LESQUELS LES OPÉRATIONS D'ATTELAGE ET DE DÉTELAGE DES MACHINES SONT EFFECTUÉES PAR LES CHAUFFEURS :**

**Paris**, pour les trains de voyageurs de petite banlieue (trains en provenance ou à destination de Gargan, ou d'établissements situés entre cette gare et Paris) et pour les rames remorquées par des machines affectées au service des remontes.

**Paris (garage de l'Ourcq)**, pour les rames partant du garage ou y arrivant.

**Pantin (Zone)**, pour les trains de toute nature.

**Pantin-Bobigny**, pour les rames à voyageurs partant du triage ou y arrivant.

**Gargan**, pour les trains de toute nature.

**Crécy-La-Chapelle**, pour les trains de voyageurs.

**PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES AUX ABORDS DE LA GARE D'AULNAY-SOUS-BOIS.**

Les règlements de la région du NORD doivent être appliqués à Aulnay-sous-Bois.

Sens impair : à partir du signal carré 12<sup>CF</sup> (kilomètre 6.687) précédant l'aiguille de dédoublement de la voie unique.

Sens pair : jusqu'à l'aiguille de dédoublement de la voie unique.

**LISTE DES ÉTABLISSEMENTS SS (EN PERMANENCE OU TEMPORAIRES) DANS LESQUELS IL N'Y A PAS DE CHEF D'ÉTABLISSEMENT HABILITÉ A DONNER LE SIGNAL DE DÉPART (Art. 10 de L'I.G.S. N° 13).**

**LIGNE BA** : L'Abbaye et Freinville - Sevran — **LIGNE EC** : Montry - Condé et Villiers - Montbarbin.

**GARES DANS LESQUELLES LE SIGNAL DE DÉPART EST CONSTITUÉ PAR L'OUVERTURE DU SIGNAL DE SORTIE (Art. 8 de l'I. G. S. n° 13).**

GARES	Le signal de départ est constitué par l'ouverture du signal de sortie		
	aux trains	se dirigeant vers	des voies
NOISY-LE-SEC .....	H.L.P.	1 G. C. (lignes 1 et 4) Tiroir de Noisy-Triage. 2 G. C. dépôt ou triage (Faisceaux Nord et Sud)	de sortie du dépôt — CV 57 ter. du tiroir du faisceau de réception — CV 46 ter.

**UTILISATION DE TROMPES " TÉNOR ".**

1° à Paris-Est — Une trompe " TÉNOR " est installée sur la potence des panneaux 161<sup>2</sup> et 162<sup>2</sup> (km 1.022) de la gare de Paris-Est. Cette trompe, actionnée par le poste 1, sert à attirer, s'il y a lieu, l'attention des mécaniciens sur l'ouverture des carrés Nos 160, 161, 162, 163, 164 ou 225 commandant la sortie des zones de stationnement 801-A1-A2-A3 ou A4.

2° à Pantin — Une trompe " TÉNOR " est installée au km 3.335, à proximité du signal carré (2-3-4) P<sup>1</sup> de la gare de Pantin et de la jonction 16 P<sup>1</sup> reliant la voie 3 à la voie 2 M et de la jonction 17 P<sup>1</sup> reliant la voie 2 M à la voie 1 ter — 1 M.

Cette trompe est mise en action par l'aiguilleur du Poste P<sup>1</sup> pour confirmer par des signaux acoustiques les signaux optiques faits aux mécaniciens des trains ou manœuvres devant effectuer des manœuvres de rebroussement par les aiguillages du Poste.

Les signaux acoustiques sont faits dans les conditions suivantes :

- Tirez — deux coups longs.
- Refoulez — trois coups longs.
- Ralentissez — trois séries de : un coup long suivi d'un coup bref.
- Arrêtez — plusieurs coups brefs saccadés.

Les commandements doivent être transmis à la fois par des signaux optiques et les signaux acoustiques. Les mécaniciens des trains ou manœuvres intéressés doivent obéir immédiatement aux signaux acoustiques, qui ne peuvent être émis qu'à leur adresse, à moins qu'ils ne constatent qu'ils sont en désaccord avec les signaux optiques. Toutefois, ils doivent obéir immédiatement au signal acoustique « Arrêtez », alors même qu'il leur paraîtrait en désaccord avec un signal optique.

Les mécaniciens des trains ou manœuvres circulant ou stationnant sur les voies autres que les voies 2 M et 3 n'ont pas à tenir compte de ces signaux acoustiques.

**SERVICE DE POUSSE ENTRE GARGAN ET LE SOMMET DE RAMPE VERS AULNAY-SOUS-BOIS.**

Toutes les fois qu'une locomotive de pousse est donnée à un train au départ de Gargan vers Aulnay-sous-Bois, cette locomotive pousse le train jusqu'au sommet de rampe du kilomètre 4.107 (viaduc de Gargan), en atténuant toutefois son action de façon à ne plus pousser le train lorsque le véhicule de queue arrive au sommet. La locomotive de pousse laisse alors continuer le train seul et rentre aussitôt à Gargan.

La locomotive de pousse doit toujours dépasser, à l'aller, le carré du kilomètre 4.030 s'adressant aux trains en provenance d'Aulnay, sous-Bois et, une fois la pousse terminée, effectuer son retour vers Gargan dès l'ouverture de ce signal. Pendant son stationnement elle est protégée par les signaux de la gare de Gargan qui ne doit, ni expédier un mouvement vers Aulnay, ni accorder la voie à cette gare pour un train de sens inverse avant le retour de la locomotive de pousse.

Le temps alloué pour le retour de la locomotive du sommet de rampe à Gargan est de 3 minutes.