

S.N.C.F.

RÉGION
du NORD

FASCICULE-HORAIRES

N°

2.03

ARGENTEUIL G.C. à VALENTON (Poste Z)

Mise en application le 2 Juin 1957

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Les renseignements techniques peuvent ne pas être réédités à chaque changement de Service.

2.03 — ARGENTEUIL (G. C.), VALENTON (Poste Z)

- Double voie.
 - Ligne soumise à l'action du Poste régulateur de Paris-Nord.
 - Circulation en avance (application de l'I. G. S. n° 15).
 - Lignes où les dispositions de l'Avis Général de Sécurité N° 2 sont susceptibles d'être appliquées
 - Argenteuil G.C. à Valenton (Poste Z).
 - Bif. de Pierrefitte à Bif. de Stains.
 - Bobigny à Noisy-le-Sec.
 - Raccordement de Gagny.
 - Valenton à Villeneuve-Triage.
 - Raccordement du Bas-Martineau
 - Dispense de protection en cas d'arrêt en pleine voie des trains autres que ceux transportant des voyageurs (application de la 1^{re} Annexe à l'I. G. S. n° 1).
-

Distances - Installations - Cantonnement

Signes utilisés pour représenter les modes de cantonnement :



Block automatique par signaux lumineux.



Block manuel par appareils.



Block automatique par signaux mécaniques.



Cantonnement téléphonique.

Nombre de voies	Prises d'ecu	Ponts tournants et Triangles de tournage	SECOURS		LONGUEUR utile des voies de garage		Nbre de communications de voies ou Jong. utile de la voie d'évitement	DISTANCES		GARES OU POSTES			MODE DE CANTONNEMENT			Régime de Protection	
			R: Locomotive	S: Wagon	Impaires	paires		cumulées depuis de gare à gare	DÉSIGNATION	Point kilométrique	Observations	Voie 1	Voie 2	Observations	Voie 1	Voie 2	

2.03 ARGENTEUIL G. C. à VALENTON (Poste Z)

Double Voie	Prises d'ecu	Ponts tournants et Triangles de tournage	SECOURS		LONGUEUR utile des voies de garage		Nbre de communications de voies ou Jong. utile de la voie d'évitement	DISTANCES		GARES OU POSTES			MODE DE CANTONNEMENT			Régime de Protection	
			R: Locomotive	S: Wagon	Impaires	paires		cumulées depuis de gare à gare	DÉSIGNATION	Point kilométrique	Observations	Voie 1	Voie 2	Observations	Voie 1	Voie 2	
	○				∞	∞	1	Ver-sailles 41.5		ARGENTEUIL G. C.							
										<i>Région de l'Ouest</i>							
									4.0	Poste X.....	42.0						
									45.5	<i>Bif. d'ÉPINAY-G. C...</i>							
										<i>Poste 2.....</i>		(annulés)					
							1	47.0		ÉPINAY G. C.		Temporaire					
										Embranch ^t du Service des Essences des Armées (voie 1).	48.7						
					420	200		50.6		STAINS		Temporaire					
						230	1	50.8		<i>Bif. de STAINS (1).....</i>							
						390				Embranch ^t de la Société des Papeteries de Stains (voie 2).	52.3						
					260	260	1	53.7		LA COURNEUVE-DUGNY							
					230	230		53.9		<i>Bif. de DUGNY</i>							
					200	200											
	○		R					57.7		BOBIGNY ...	58.5						
									Bobigny 4.3	<i>Poste 1</i>	57.7						
							1	4.3		<i>Poste 2</i>							
										Raccordements de Noisy-le-Sec.....							
	○				∞	∞		4.5		Garages de Villemomble	5.1						
										<i>Poste 1</i>	6.1						
							1	8.8		<i>Poste 2</i>							
										Raccordement de Gagny							
									0.5	<i>Bif. Nord</i>							
					350(1)	350(2)		9.3		<i>Bif. Sud</i>							
										NEUILLY-SUR-MARNE							
									1.2								
									2.6	BRY-SUR-MARNE		Temporaire					
					370	370	1	13.1		<i>Bif. de BRY-SUR-MARNE (2).....</i>							
										CHENNEVIÈRES-SUR-MARNE		Temporaire					
										<i>Poste 2 Bif.</i>	77.0						
									Ver-sailles 76.9	SUOY-BONNEUIL							
										<i>Poste 5 Bif.</i>	77.6						
										<i>Bif. de BRÉVANNES</i>	78.4						
										VALENTON							
										<i>Poste 1</i>	80.3						
										<i>Poste 2</i>	81.5						
										<i>Bif. d'ORLY</i>							
										<i>Voie 2 Raccordement Nord</i>							
										Embr. particulier Leroy.....(Poste Z)	83.5						
										Limites des Régions Nord et Sud-Ouest							
									83.983								

(1) Commandée à distance du Poste 1 de Pierrefitte.
 (2) Commandée à distance de la gare de Bry-sur-Marne.

Mise en application le 2 Juin 1957

Nombre de voies	Prises d'eau	Ponts tournants et Triangles de tournage	SECOURS R: Locomotive S: Wagon I: Incendie	LONGUEUR utile des voies de garage		Nbre de communications de voies ou Longr utile de la voie d'évitement	DISTANCES		GARES OU POSTES			MODE DE CANTONNEMENT			Régime de protection	
				Impaires	paires		cumulées depuis	de gare à gare	DÉSIGNATION	Point kilométrique	Observations	Voie 1 ↓	Voie 2 ↑	Observations	Voie 1 ↓	Voie 2 ↑

2.03 ARGENTEUIL G. C. à VALENTON (Poste Z)

							Paris										
							11.8										
							Versailles	0.6									
							45.4										
							Paris										
							10.5										
							Versailles	1.1									
					1		50.8										
					1		53.9										
							Paris	2.2									
							8.4										
							57.7										
							58.5	2.1									
							59.8										
					1		0.0										
					1		0.5	0.5									
								1.3									
								1.3									
					1		0.5	0.5									
							0.0										
							77.6										
								2.7									
							80.3										
							81.5										
								1.5									
							83.0										

Double voie

Mise en application le 2 Juin 1957

NOTA. — Sur voie 1 { Le sémaphore 54⁵ entre LA COURNEUVE et BOBIGNY..... }
 { Les sémaphores 0⁶ - 1⁴ - 2² entre BOBIGNY et NOISY..... }
Sur voie 2 { Les sémaphores 15⁶ - 8⁰ - 7² entre CHENNEVIÈRES et VILLEMOMBLE. }
 { Le sémaphore 51⁸ entre LA COURNEUVE et STAINS..... } Sont munis d'un tableau « Sans arrêt ».

2 Vitesses limites de la ligne

I. — VITESSES LIMITES par catégories de trains				II. — LIMITATIONS DE VITESSE PARTICULIÈRES aux séries de locomotives reprises aux barèmes d'équivalence des charges															
				La présence d'un trait (—) dans une colonne signifie que la circulation du type de locomotive correspondant est interdite sur cette section.															
AUTORAILS	RAPIDES ET EXPRESS	VOYAGEURS ET MESSAGERIES	MARCHANDISES	SECTIONS		TYPES DE LOCOMOTIVES													
				de	à		S.N.C.F.	241 P	NORD		141 TC								
1	2	3	4	5	6	voies	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
80	80	80	70	Argenteuil	Valenton (km 83.983)														
60	60	60	60	Valenton (Poste 2)	Villeneuve-Triage (Poste 2)														
80	80	80	70	Bobigny-Noisy-le-Sec		voies 1 et 2													
30	30	30	30	Raccord ^t du Bas-Martineau Raccord ^t de Pierrefitte															
40	40	40	40	Raccord ^t de Gagny															

Mise en application le 2 Juin 1957

Barème Normal d'équivalence des charges des trains de marchandises

Le sens «Aller» est celui qui correspond à l'appellation de chaque section de charge.

SECTIONS DE CHARGES						Argenceuil GC à Bif. de Stains		Bif. de Stains à Bif. de Dugny			Bif. de Dugny à Bobigny		Le Bourget et Bobigny à Valenton (via Evite-Noisy) Raccordements de Gagny à Vaires		Bobigny à Noisy-le-Sec		Bif. de Pierrefitte à Bif. de Stains Bif. de Dugny à Bif. du Bas-Martineau			
						060 DA	1600(2)	—	1600 (2)	—	—	1600(2)	—	1800(3)	—	—	—	—	—	—
Séries des Locomotives						151 TQ		—	1200	—	1650	1200	—	1200	—	1200(5)	1200	1600	1650	1200
S.N.C.F.	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	AR	AR	AR	A	R	AR	AR	AR	AR	A	R	A	R		
060 DA	—	—	—	—	—	1600(2)	1700	1600 (2)	2000	1700	1600(2)	1700	1800(3)	2000	1700	2000	2000	1700		
150 P	150 E 151 TC	150 B 151 TC	—	—	—	950	1350	950	2000	1350	950	1350	1150	1350(5)	1350	1900	2000	1350		
151 TQ	—	151 TA	—	—	—	—	1200	—	1650	1200	—	1200	—	1200(5)	1200	1600	1650	1200		
141 P-R	—	—	—	—	—	800	1100	800	1650	1100	800	1100	1000	1200(5)	1050	1550	1650	1100		
—	—	140 A	141 C	—	141 C-D-E	700	950	700	1600	950	700	950	850	1000(5)	950	1400	1600	950		
140C-G-H	141 TC	—	141 TC TD	141 TB	—	—	900	—	1320	900	—	900	—	950 (5)	900	1250	1320	900		
Toutes 231	141 TB 230 K(1)	230 D 242 TA	—	—	242 TA TB	400	650 (6)	400	1100(6)	650(6)	400	650(6)	600	750 (6) (5)	650(6)	950(6)	1100(6)	650(6)		
Limite de résistance des attelages						ordinaires		1600 (4)	2300	⁽⁴⁾ 1600	2300	1600(4)	2300	2300	2300	2100	2100	2300	1600(4)	
						renforcés		1950	2750	1950	2750	1950	2750	2750	2750	2750	2750	2550	2550	2750

Mise en application le 2 Juin 1957

- (1) Charges réduites de 10 % pour les locomotives 230 K Est.
- (2) 1.700 T pour les trains ne dépassant pas 60 unités véhicules.
- (3) 2.000 T pour les trains ne dépassant pas 65 unités véhicules.
- (4) 1.700 T pour les trains remorqués par les locomotives 060 DA.
- (5) Cette charge peut être augmentée suivant les dispositions prévues page 6.
- (6) Charge et composition limitées à 800 T et 80 unités véhicules pour les locomotives 231.

Barème Spécial d'équivalence des charges supérieures à celles du barème normal, correspondant aux marches-types données page 6 pour le parcours Bourget à Valenton

SECTIONS DE CHARGES						Le Bourget et Bobigny à Valenton (via Evite-Noisy) (Raccordement de Gagny à Vaires)				
						Marches-Types utilisées				
Séries des Locomotives						1300	1400	1500	1600 (2)	
S.N.C.F.	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	AR	AR	AR	AR	
150 P	150 E 151 TC	150 B 151 TC	—	—	—	1450	1550	1650	1800	
151 TQ	—	151 TA	—	—	—	1300	1400	1500	1600 (2)	
141 P-R	—	—	—	—	—	1300	1400	1500	1600 (3)	
—	—	140 A	141 C	—	141 C-D-E	1100	1200	1300	1400 (4)	
140C-G-H	141 TC	—	141 TC TD	141 TB	—	1050	1150	1250	1320	
Toutes 231	141 TB 230 K(1)	230 D 242 TA	—	—	242 TA TB	800 (5)	850 (5)	900 (5)	950 (5)	
Limite de résistance des attelages						ordinaires				2300
						renforcés				2750

- (1) Charges réduites de 10 % pour les locomotives 230 K Est.
- (2) 1.700 T en été et 1.800 T en hiver pour les trains ne dépassant pas 60 unités véhicules.
- (3) 1.650 T pour les trains ne dépassant pas 60 unités véhicules, remorqués par locomotives 141 R.
- (4) 1.500 T pour les locomotives 140 A Nord.
- (5) Charge et composition limitées à 800 T et 60 unités véhicules pour les locomotives 231.

Barème Normal d'équivalence des charges des trains de marchandises

Le sens «Aller» est celui qui correspond à l'appellation de chaque section de charge.

SECTIONS DE CHARGES						Argenteuil GC à Bif. de Stains		Bif. de Stains à Bif. de Dugny			Bif. de Dugny à Bobigny		Le Bourget et Bobigny à Valenton (via Evite-Noisy) Raccordements de Gagny à Vaires		Bobigny à Noisy-le-Sec		Bif. de Pierrefitte à Bif. de Stains Bif. de Dugny à Bif. du Bas-Martineau		
Séries des Locomotives						060 DA		1600 (2)			1600 (2)		1800 (3)						
						151 TQ					1650 1200				1200 (5)		1200 1600		1650 1200
S.N.C.F.	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	AR	AR	AR	A	R	AR	AR	AR	AR	A	R	A	R	
060 DA	—	—	—	—	—	1600(2)	1700	1600 (2)	2000	1700	1600(2)	1700	1800(3)	2000	1700	2000	2000	1700	
150 P	150 E 151 TC	150 B 151 TC	—	—	—	950	1350	950	2000	1350	950	1350	1150	1350(5)	1350	1900	2000	1350	
151 TQ	—	151 TA	—	—	—	—	1200	—	1650	1200	—	1200	—	1200(5)	1200	1600	1650	1200	
141 P-R	—	—	—	—	—	800	1100	800	1650	1100	800	1100	1000	1200(5)	1050	1550	1650	1100	
—	—	140 A	141 C	—	141 C-D-E	700	950	700	1600	950	700	950	850	1000(5)	950	1400	1600	950	
140C-G-H	141 TC	—	141 TC TD	141 TB	—	—	900	—	1320	900	—	900	—	950 (5)	900	1250	1320	900	
Toutes 231	141 TB 230 K (1)	230 D 242 TA	—	—	242 TA TB	400	650 (6)	400	1100(6)	650 (6)	400	650 (6)	600	750 (6) (5)	650 (6)	950 (6)	1100(6)	650 (6)	
Limite de résistance des attelages						ordinaires		1600 (4)	2300	⁽⁴⁾ 1600	2300	1600(4)	2300	2300	2300	2100	2100	2300	1600(4)
						renforcés		1950	2750	1950	2750	1950	2750	2750	2750	2750	2750	2750	2550

Mise en application le 2 Juin 1957

- (1) Charges réduites de 10 % pour les locomotives 230 K Est.
- (2) 1.700 T pour les trains ne dépassant pas 60 unités véhicules.
- (3) 2.000 T pour les trains ne dépassant pas 65 unités véhicules.
- (4) 1.700 T pour les trains remorqués par les locomotives 060 DA.
- (5) Cette charge peut être augmentée suivant les dispositions prévues page 6.
- (6) Charge et composition limitées à 800 T et 60 unités véhicules pour les locomotives 231.

Barème Spécial d'équivalence des charges supérieures à celles du barème normal, correspondant aux marches-types données page 6 pour le parcours Bourget à Valenton

SECTIONS DE CHARGES						Le Bourget et Bobigny à Valenton (via Evite-Noisy) (Raccordement de Gagny à Vaires)				
Séries des Locomotives						Marches-Types utilisées				
						151 TQ	151 TQ	151 TQ	151 TQ	
S.N.C.F.	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	1300	1400	1500	1600 (2)	
150 P	150 E 151 TC	150 B 151 TC	—	—	—	AR	AR	AR	AR	
151 TQ	—	151 TA	—	—	—	1450	1550	1650	1800	
141 P-R	—	—	—	—	—	1300	1400	1500	1600 (2)	
—	—	140 A	141 C	—	141 C-D-E	1100	1200	1300	1400 (4)	
140C-G-H	141 TC	—	141 TC TD	141 TB	—	1050	1150	1250	1320	
Toutes 231	141 TB 230 K (1)	230 D 242 TA	—	—	242 TA TB	800 (5)	850 (5)	900 (5)	950 (5)	
Limite de résistance des attelages						ordinaires				2300
						renforcés				2750

- (1) Charges réduites de 10 % pour les locomotives 230 K Est.
- (2) 1.700 T en été et 1.600 T en hiver pour les trains ne dépassant pas 60 unités véhicules.
- (3) 1.650 T pour les trains ne dépassant pas 60 unités véhicules, remorqués par locomotives 141 R.
- (4) 1.500 T pour les locomotives 140 A Nord.
- (5) Charge et composition limitées à 800 T et 60 unités véhicules pour les locomotives 231.

MARCHES-TYPES, entre LE BOURGET et VALENTON (1) pour les trains de marchandises ayant une charge supérieure à celle du barème normal.

NOTA. — Pour les trains ayant une charge supérieure à celle du barème normal d'équivalence, les mécaniciens doivent s'efforcer de respecter l'horaire en se tenant le plus possible en dessous des temps de parcours de la marche-type correspondant à la charge réelle déterminée à partir du barème spécial d'équivalence figurant au bas de la page 5.

Mise en application le 2 Juin 1957

151 TQ	151 TQ	151 TQ	151 TQ	151 TQ	Marche-Type	151 TQ	151 TQ	151 TQ	151 TQ	151 TQ
1600 T	1500 T	1400 T	1300 T	1200 T Marche ordinaire		1600 T	1500 T	1400 T	1300 T	1200 T Marche ordinaire
5	5	5	5	5	Bourget-Échange	6	6	5	5	5
14	13	12	11	10	Bobigny (Poste 2)	7	7	6	6	6
8	8	7	7	6	Raccordement de Noisy	9	8	8	8	8
1	1	1	1	1	Raccordement de Gagny-Nord	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	Raccordement de Gagny-Sud	2	2	2	2	2
4	4	3	3	3	Neuilly-sur-Marne	4	4	4	4	4
4	4	4	3	3	Bry-sur-Marne	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	Raccordement de Bry-sur-Marne	8	8	8	7	7
4	4	4	4	4	Chennevières	7	7	7	7	6
7	6	6	6	6	Sucy B.V.	9	8	8	7	7
3	3	3	3	3	Valenton (Poste 1)	2	2	2	2	2
					Valenton Garages					
56	53	50	48	46	Total	58	56	54	52	51

(1) Entre Bif. de Gagny-Nord ou Sud et Vaires, suivre la marche ordinaire.

4 Prescriptions diverses

LIGNE D'ARGENTEUIL à VALENTON

Réglementation à appliquer

1° La réglementation de la Région du Nord est applicable :

- a) entre le poste X de la gare d'Argenteuil G. C. et les abords, côté Bobigny, de la gare de Noisy-le-Sec (Km 59063) ;
- b) entre Bobigny et Valenton via Villemomble, y compris le raccordement de Gagny ;
- c) de Valenton à Villeneuve-Triage (Poste 2) ;
- d) de Valenton au Km 83⁹⁸³ vers Juvisy.

2° La réglementation de la Région de l'Est est applicable entre les abords, côté Bobigny (Km 59063) de la gare de Noisy-le-Sec et le poste du raccordement de Noisy-le-Sec (Km 61³⁴⁵) et au-delà au poste du raccordement de Noisy (Km 602⁵⁴) vers Rosny.

3° La réglementation de la Région du Sud-Est est applicable entre Villeneuve-Triage (Poste 2 bis) et Juvisy-Local (aiguille du Kil. 20⁷³⁰ Sud-Est).

4° La réglementation de la Région du Sud-Ouest est applicable entre le (Km 83⁹⁸³) et Juvisy-Triage.

— Chaque limite d'application des réglementations ci-dessus est rappelée sur le terrain par un poteau « Limite de Régions » placé sur l'accotement de la voie principale intéressée.

Trains de Messageries.

La composition des trains de messageries peut être portée à 50 véhicules, 100 essieux, lorsque ces trains sont remorqués par des locomotives 141 R, 150 B-P, 151 TA, TQ, 231 C-E-G-K, 241 P (application de l'article 13 de l'Instruction sur la composition des trains).

Départ des Trains.

Le signal de départ est constitué :

- au Bourget-Échange (Poste 1) — par l'ouverture du carré 31, pour le départ vers Bobigny des locomotives sortant du dépôt.
- à Bobigny (Poste 1) — par l'ouverture des carrés C 22 ou C 26, pour le départ vers Argenteuil des locomotives sortant du dépôt.

Wagons superchargés (application des I. G. Ex 47 b n° 2, MT 24 e n° 4 et VB 71 b n° 2).

- d'Argenteuil à Bobigny ou au Bourget et à Valenton (Poste 1)
- de Bobigny à Noisy-le-Sec
- Raccordement de Gagny
- de Valenton à Villeneuve-Triage (Poste 2)
- de Sucy-Bonneuil (Poste 5) à Valenton
- Raccordement du Bas-Martineau.

} lignes aptes à la circulation sans restriction des wagons superchargés.

bif. de Pierrefitte à bif. de Stains : Section de ligne apte seulement à la circulation des wagons superchargés isolés.

Pousse des Trains de Marchandises sur le parcours Achères-Bobigny ou vice versa

I. — La locomotive de pousse est attelée.

II. — L'attelage et le dételage de la locomotive de pousse sont faits par le chauffeur quelle que soit la Région d'attache de la locomotive. C'est également le chauffeur qui place le signal à l'arrière de la locomotive de pousse, le signal de queue du train devant être déposé dans le dernier véhicule. A la fin du parcours, le chauffeur remet le signal de queue du train en place sur le dernier véhicule.

Mise en application le 2 Juin 1957

III. — Sur l'ensemble du parcours d'Achères à Bobigny, ou vice versa et par dérogation :

- à la réglementation Ouest applicable entre Achères et Argenteuil G.C.,
 - aux dispositions de l'article 24 § d de l'Instruction Régionale Nord de Sécurité A (1),
- les mécaniciens des locomotives de tête et de queue font usage du code de correspondance suivant :

1° Avant le départ :

Le mécanicien de la locomotive de tête transmet le signal de départ au mécanicien de queue par un coup de sifflet prolongé.

2° Au démarrage :

A ce signal, le mécanicien de queue démarre avec précaution et dès que sa locomotive appuie sur le train, il prévient le mécanicien de tête par un coup de sifflet prolongé.

3° Arrêt du train :

Avant l'arrêt, le mécanicien de tête siffle aux freins, le mécanicien de queue répond par deux coups de sifflet brefs (..).

4° Décrochage de la locomotive de pousse :

Le chauffeur de la locomotive de pousse immobilise le train en vidant la conduite générale par le robinet d'arrêt arrière de la locomotive. Il procède d'abord à la mise en place de la signalisation AR du train, et dès qu'il a désaccouplé la conduite générale entre le train et la locomotive de pousse, rouvre le robinet d'arrêt arrière du dernier véhicule du train.

Il termine complètement les opérations de décrochage et referme les robinets d'arrêt AR du train, puis de la locomotive de pousse. Le train peut être remis en marche dès que ses freins seront débloqués par rétablissement de la pression de régime dans la conduite générale.

Ces diverses opérations sont effectuées sous la surveillance et la responsabilité du mécanicien de la locomotive de pousse.

Extrait de l'article 32 de l'Instruction Nord sur le Service des mécaniciens et chauffeurs

Dans le cas de pousse ou de double traction, la vitesse doit être aussi régulière que possible et les changements d'allure provoqués par la manœuvre des appareils faisant varier l'effort moteur ou par le serrage des freins doivent être progressifs pour éviter les à-coups. Dans les rampes, la locomotive de pousse ne doit perdre le contact sous aucun prétexte. Dans les pentes, le mécanicien de la locomotive de pousse doit cesser l'effort moteur.

Si le mécanicien de la locomotive de renfort reconnaît la nécessité d'arrêter le train pour un motif quelconque, il doit cesser l'effort moteur sans perdre le contact et siffler aux freins ; en cas d'urgence et, si la locomotive est attelée, il n'hésite pas à faire agir lui-même les freins. Le mécanicien de tête doit alors serrer immédiatement le frein.

A l'approche des points d'arrêt normal, ou lorsqu'il reconnaît la nécessité d'arrêter, le mécanicien de tête cesse le premier l'effort moteur, siffle aux freins et serre ensuite son frein, le mécanicien de la locomotive de renfort cesse l'effort moteur en dernier et répond par deux coups de sifflet brefs (..)

(1) Ces dispositions restent applicables en cas de pousse non prévue à l'avance (incident, etc...).