

# RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

## I Distances - Installations - Cantonnement

Signes utilisés pour représenter les modes de cantonnement :

- Cantonnement téléphonique.
- Block manuel sans circuit de voie.
- Block de double voie type Lartigue uniformisé.
- Block automatique mécanique (\*).
- Block automatique lumineux (\*).
- Block par carrés.

(\*) 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	PRISES	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	
				mètres	poises		cumulées depuis	de gare à gare			Voie 1	Voie 2	Observations	Sens impair	Sens pair

### 10. — LAON - CHAUMONT

NOMBRE de voies		PRISES	PONTs tournants ou triangles de tournage	SECOURS	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				mètres	poises		cumulées depuis	de gare à gare			Voie 1	Voie 2	Observations	Sens impair	Sens pair
				RS	∞	∞				<b>Laon</b>						
										LAON { BV .....	52.081					
										Bif. Poste 7...	51.006					
									11.1	Poste d'Eppes.....	45.597					
					540	548	1	11.1	6.9	Coucy-les-Eppes .....	41.022					
										Poste de Montaigu (1) .....	37.600					
					775	770	2	18.0	6.2	Saint-Erme .....	34.092					
										Poste de Robercourt (1).....	31.000					
										Amifontaine (2).....	27.947					
					750		1	24.2		Poste de Bois-en-Vain (1).....	24.023		Lu	Lu		
									6.6	Guignicourt (Aisne).....	21.232					
					260	370	2	30.8	5.1	Poste d'Aguilcourt .....	19.490					
										Aguilcourt-Variscourt SS..	18.187					
										Poste de Bermericourt (1)...	14.013					
										Loivre .....	11.221					
										Courcy-Brimont SS (2)....	8.443					
										Poste de Courcy (1).....	6.400					
										Racc. directs n° 1 et 2 P <sup>te</sup> H	2.815					
										Bif. ligne 2 P <sup>te</sup> D ..	56.175					
										0.000	0.000					
										<b>REIMS</b> { BV .....	226.270					
										Bif. ligne 2 .....	54.814					
										0.000	0.000					
										Racc. directs n° 1 et 2 P <sup>te</sup> G	223.967					
										Racc <sup>t</sup> n° 3 poste 1 .....	223.040					
										Reims-Cérès SS .....	222.123					
										Sillery .....	212.162					
										Prunay SS .....	209.200					
					150		1	72.8	3.6	Wez-Thuisy .....	205.588					
										Sept-Saulx SS .....	201.656					
										Mourmelon-le-Petit .....	196.068					
										Camps de Châlons et Mourmelon .....						
					490		1	87.8	5.5	Bouy .....	190.639					
										SAINT-HILAIRE- AU-TEMPLE { Poste C... ..	187.143					
										BV .....	186.116					
										Poste I... ..	185.825					
										La Veuve.....	179.921					
										CHALONS- SUR-MARNE { Poste 2 P. Triage.....	172.575					
										BV .....	169.738					
										0.000	172.214					

(1) Poste ou signal de cantonnement normalement hors service. (2) Poste temporaire.  
NOTA. — Le block automatique lumineux est allumé par approche sur la section Reims-S<sup>t</sup>-Hilaire-au-Temple.



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	Observations	Sens impair	Sens pair

### 10<sup>6</sup>. — SAINT-DIZIER — DOULEVANT-LE-CHATEAU

Voie unique	1	1	○	△ (*)	RSI	LONGUEUR utile des voies de garage		COMMUNICATIONS de voies	GARES OU POSTES	KILOMÉTRAGE sur le terrain	MODES DE CANTONNEMENT			RÉGIME DE PROTECTION		
						impair	pair				Voie 1	Voie 2	Observations	Sens impair	Sens pair	
						∞	∞	1	Saint-Dizier							
									St-DIZIER .	BV. .... 234.308						
									Poste 3 ....	234.486						
									Poste 4 ....	235.205						
						278	255	1	11.2	ECLARON ..... 30	245.498					
									16.4	Louvemont SS..... 30	250.700					
									23.3	Wassy SS..... 30	257.609					
						300	443		25.0	Brousseval SS ..... 30	259.820					
									26.9	Vaux-Montreuil ..... 30	261.249					
									32.3	Dommartin-le-Franc. . . 30	266.631					
									34.4	Courcelles-sur-Blaise . . 30	268.707					
									37.1	Dommartin-le-Saint-PèreSS	271.447					
									39.4	DOULEVANT-LE-CHATEAU 30	273.743					

(\*) △ à Saint-Dizier-Clos-Saint-Jean.

### CANTONNEMENT SUR LES RACCORDEMENTS DIRECTS

DÉSIGNATION DU RACCORDEMENT	POSTES	P. K.	MODES DE CANTONNEMENT				
			Voies	Régime de protection	Voies	Régime de protection	
Gare de Reims (Voies I <sup>M</sup> et II <sup>M</sup> )	Poste 2 .....	54.610	1 M		2 M		
	Poste 3 .....	55.184					
Raccord <sup>ts</sup> de Reims	N <sup>os</sup> 1 et 2 (de Laon vers Mézières-Charleville)	Poste H (ligne 10) .....	2.815	Voie 1 R <sup>t</sup>		Voie 2 R <sup>t</sup>	
		Poste G (ligne 2) .....	57.053				
	N <sup>o</sup> 3 (de Mézières-Charleville vers Châlons)	Poste J (ligne 2) .....	58.405	Voie 2 R		Voie 1 R	
		Poste I (ligne 10) .....	299.975				

DÉSIGNATION DES RACCORDEMENTS	POSTES	P. K.	MODES DE CANTONNEMENT			
			Voies	Régime de Protection	Voies	Régime de Protection
Saint-Hilaire (de Reims vers Sainte-Menehould)	Poste C (ligne 10) (1) .....	187.143	Voie 1 <sup>ter</sup> 		Voie 2 <sup>ter</sup> 	
	Poste D (ligne 5) (1) .....	187.050				
Châlons-sur-Marne (d'Épernay vers Saint-Hilaire-au-Temple) par voies 1 B, 2 B	Poste 1 P .....		Voie 1 R		Voie 2 R	
	Poste X .....					
	Poste 2 P .....					
Coolus (de Vitry-le-François vers Sommesous)	Poste B (ligne 1) (1) .....	175.718	Voie 1 R 		Voie 2 R 	
	Poste A (ligne 26) (1) .....	0.991				
Chaumont (de Bologne vers Bricon)	Jonchery SS .....	301.100	Voie 2 <sup>bis</sup> 		Voie 1 <sup>bis</sup> 	
	Raccl direct { Poste C (1) Voie 2 ...	302.200				
	{ Poste D (1) Voie 1 ...	302.639				
	Villiers-le-Sec SS { Poste B (1) ..	257.001				
	{ BV .....	256.343				
	Bricon { Poste 5 (1) .....	249.928				
	{ Poste 4 (1) .....	249.530				

**CANTONNEMENT SUR VOIES 1<sup>ter</sup>-1<sup>bis</sup> ET 2<sup>bis</sup> DE CHALONS-SUR-MARNE**

Gare de Châlons-sur-Marne	Châlons Poste 4 bif. ....	173.040	Voie 1 <sup>ter</sup> - 1 <sup>bis</sup> 		Voie 2 <sup>bis</sup> 	
	Coolus Poste C .....	174.917				

**CANTONNEMENT SUR LES VOIES DE CIRCULATION DU TRIAGE DE CHALONS-SUR-MARNE**

POSTES	P K	MODE DE CANTONNEMENT				POSTES	P K	MODE DE CANTONNEMENT			
		Voie 1B	Régime de protection	Voie 2B	Régime de protection			Voie 1C	Régime de protection	Voie 2C	Régime de protection
I P .....	167.910					2 P .....	172.575				
S .....	0.956										
X .....	1.240										
D I .....	2.395										
Zone M. T. ..	2.825										
2 .....	—										
D .....	3.780										

**CANTONNEMENT SUR LES VOIES 1<sup>T</sup> ET 2<sup>T</sup> DE LA GARE DE CHAUMONT**

GARES ET POSTES	KILOMÉTRAGE SUR LE TERRAIN	MODE DE CANTONNEMENT				
		Voie 1 T	Régime de protection	Voie 2 T	Régime de protection	
Gare de Chaumont	Poste n° 2 .....	261.933				
	Poste D (Dépôt) .....	—				

(1) Poste ou signal de cantonnement normalement hors service

## 2. — Vitesses

### I. PAR CATEGORIE DE TRAIN

AUTORAILS	RAPIDES ET EXPRESS	VOYAGEURS ET MESSAGERIES	MARCHANDISES
1	2	3	4
130	120	100 (*)	70
120	120	100 (*)	70
120	120	100 (*)	60
130	120	100 (*)	70
120	120	100 (*)	70
120	120	100 (*)	70
40	40	40	40
40	—	40	40
60	60	60	60
30	30	30	30
60	60	60	60
30	30	30	30
30	30	30	30
30	30	30	30
50	50	50	50
60	60	60	60

### 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	SECTIONS		voies	TYPES DE LOCOMOTIVES															
				SNCF		241 P		EST		NORD		141 P		141 R					
				EST	NORD	241 A	231 B 231 G 231 K	230 K	230 B	230 F	231 C G.E.K.	230 D	230 B	230 A, C	141 P	141 R			
5	de 6	à 7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
10	Laon	Reims	1-2																
10	Reims	Saint-Hilaire	1-2																
10	Saint-Hilaire	Châlons	1-2																
10	Châlons	Blesme	1-2	110	120		—	120	120			110		100	105	100			
10	Blesme	Chaumont	1-2																
10	Vitry-le-François	Blesme	1 bis 2 bis																
10 <sup>6</sup>	Saint-Dizier	Eclaron	VU	—	—		—	—	—			40		40	—	—			
10 <sup>6</sup>	Eclaron	Doulevant-le-Château	VU	—	—		—	—	—			(e)		—	—	—			
10-10	Raccordement de Reims n° 1		1R-2R	60	60		—	60	60			60		60	60	60			
2-10-29	Raccordement de Reims n° 2		1R-2R	30	30		—	30	30			30		30	30	30			
2-10-29	Raccordement de Reims n° 3		1R-2R	60	60		—	60	60			60		60	60	60			
5-10	Raccordement de St.-Hilaire au Temple		1 ter 2 ter	—	—		—	30	30			30		30	—	—			
1-10-26	Raccordement de Coolus		1R-2R	30	30 (A)		—	30	30			30		30	30 (A)	30			
10-267	Raccordement de Saint-Dizier		1R-2R	—	—		—	30	—			30		30	—	—			
4-10	Raccordement de Chaumont	Jenichery à Villiers-le-Sec (poste B)	1 bis 2 bis	—	—		—	50	(b)			50		50	D 40	D 40 <sup>(c)</sup>			
4-10		Villiers-le-Sec (poste B) à Bricon BV	{ 1 bis 2 bis 1 ter 2 ter }	D 50	D 50		—	60	(b)			60		60	D 40 <sup>(B)</sup>	D 40 <sup>(c)</sup>			

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

- (A) Le poids maximum d'essieu de tender des locomotives SNCF 141 P, 150 P, NORD 231 C, G, E, K, 140 A, 150 B, C 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 040 D : Circulation autorisée à 40 kmh sur cette section.
- (b) Locomotives EST 230 K : Circulation autorisée à 50 kmh pour des mouvements ayant lieu accidentellement et dont le nombre est limité à deux dans chaque sens pour une période de 24 heures.
- (c) Locomotives SNCF 141 R : Circulation autorisée à 40 kmh pour des mouvements ayant lieu accidentellement et dont le nombre est limité à deux dans chaque sens pour une période de 24 heures.
- (d) Locomotives EST 150 C, E, Y. — Circulation autorisée à 60 kmh sur voies 1 bis et 2 bis.
- (e) Locomotives EST 230 B. : Leur circulation est autorisée normalement à 40 kmh. Leur vitesse est limitée à 15 kmh au franchissement du pont du km 256.227 (entre Louvemont et Wassy).

# 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										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		150 Y			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															
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		100	60	40				75	80	80	60	50		
40	—		40	—	—	—	—		(a)	40	—	40	40		40	40	40				—	40	—	—	40		
40	—		—	—	—	—	—		—	40	—	40	—		40	—	40				—	40	—	—	40		
60	60		60	60	60	60	60		60	60	60	60	60		60	60	40				—	60	60	—	50		
30	30		30	30	30	30	30		30	30	30	30	30		30	30	30				—	30	30	—	30		
60	60		60	60	60	60	60		60	60	60	60	60		60	60	40				—	60	60	—	50		
30	—		30	30	—	—	30		30	30	—	30	30		30	30	30				—	30	—	—	30		
30	30		30	30	30 (A)	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		
50	—		50	50	—	—	50		50	50	—	50	50		50	50	40				—	50	—	—	50		
60	—		60	40 (d)	—	—	40 (d)		60	60	—	60	60		60	60	40				—	60	—	—	50		

### III — LOCOMOTIVES DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES AUTORISÉES A CIRCULER SUR LES LIGNES DE LA RÉGION EST

Lignes	SECTIONS			TYPES DE LOCOMOTIVES				
				030	040	130	131 TA	220
	de	à	Voies	51 (Meuse)	81 (Meuse) 101 à 104 (Fives-Lille)	91 (Hohenzollern)	131 à 133 (Ex-Nord)	111 (Couillet)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10 <sup>6</sup>	Saint-Dizier	Éclaron	VU	40	40	40	40	40
	Éclaron	Doulevant-le Château	VU	40	40	40	40	40

# BARÈMES D'ÉQUIVALENCE DES CHARGES PAR SÉRIES DE LOCOMOTIVES

## LIGNE 10. — Trains Rapides et Express

### Section : LAON — REIMS

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES								Limite maximum	
	Série de référence : 241 A						Série de référence { 231			
	400	500	550	600	700	800	300	400		
241 A		500	550	600	700	800	330	440		1160
231 B, G, K		450	500	540	640	730	300	400		910
141 P		570	630	680	800	920	370 (1)	500 (1)		1280
141 R		570	630	680	800	920	370 (1)	500 (1)		1410
230 K		320	300	390	470	540	210	280		770
230 B (791 à 890), F		230	260	290	350	400	150	200		780
230 B (501 à 790)		190	220	240	290	340	120	160		780
140 A (Nord)		420	470	510	600	680	280 (1)	370 (1)		1250

### Section : REIMS — CHALONS-SUR-MARNE

241 A	400	500	550	600	700	800	330	440		970
231 B, G, K	360	450	500	540	640	730	300	400		750
141 P	450	570	620	680	800	920	370 (1)	490 (1)		1070
141 R	450	570	620	680	800	920	370 (1)	490 (1)		1180
230 K	260	320	350	390	470	540	210	280		640
230 B (791 à 890), F	180	230	250	290	350	400	150	190		650
230 B (501 à 790)	150	190	200	240	290	340	120	160		650

### Trains de Voyageurs omnibus

Section : LAON — REIMS						Section : REIMS — CHALONS-SUR-MARNE					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum
	200	300	400	500			200	300	400	500	
<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE						<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE					
241 A	270	440	570	705	1160	241 A	280	440	570	710	970
231 B, G, K	250	380	505	640	910	231 B, G, K	260	380	510	540	750
141 P	330	505	650	825	1280	141 P	340	505	650	800	1070
141 R	330	505	650	825	1410	141 R	340	505	650	825	1180
230 K	200	300	400	500	770	230 K	200	300	400	460	640
230 B (791 à 890), F	160	255	340	425	780	230 B (791 à 890), F	160	255	340	425	650
230 B (501 à 790)	140	240	320	405	780	230 B (501 à 790)	140	240	320	405	650
141 TA, TB	140	255	330	420	1090	141 TA, TB	130	255	330	420	970
140 C	180	305	405	540	1190	140 C	180	305	405	540	970

(1) L'utilisation de cette locomotive aux trains de voyageurs n'est à envisager qu'en cas de force majeure en raison de la difficulté de réaliser l'horaire.

**LIGNE 10. — Trains Rapides et Express**

**Section : CHALONS-SUR-MARNE — CHAUMONT**

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES								Limite maximum
	Série de référence : 241 A						Série de référence } 231		
	400	500	550	600	700	800	300	400	
241 A	400	500	550	600	700	800	330	440	1060
231 B, G, K	360	450	500	540	640	730	300	400	820
141 P	450	560	620	680	800	920	370 (1)	490 (1)	1170
141 R	450 (1)	560 (1)	620 (1)	680 (1)	800	920	370 (1)	490 (1)	1290
230 K	250	310	350	380	460	540	200	270	700
230 B (791 à 890), F	170	220	240	280	340	400	140	190	710
230 B (501 à 790)	140	180	200	220	280	340	110	150	710

**Section : CHAUMONT — CHALONS-SUR-MARNE**

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	500	550	600	700	800	330	440	Limite maximum
241 A	500	550	600	700	800	330	440	1160
231 B, G, K	450	500	540	640	730	300	400	910
141 P	560	620	670	780	900	370 (1)	490 (1)	1280
141 R	560 (1)	620 (1)	670 (1)	780 (1)	900 (1)	—	—	1410
230 K	310	340	370	430	490	190	260	770
230 B (791 à 890), F	210	240	260	300	340	130	170	780
230 B (501 à 790)	170	190	200	240	270	100	130	780

**Trains de Voyageurs omnibus**

Section : CHALONS-SUR-MARNE — CHAUMONT						Section : CHAUMONT — CHALONS-SUR-MARNE					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum
	200	300	400	500			200	300	400	500	
<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	300	400	500		<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	300	400	500	
241 A	270	440	570	705	1060	241 A	280	440	570	715	1160
231 B, G, K	250	330	505	640	820	231 B, G, K	260	330	505	630	910
141 P	330	520	670	825	1170	141 P	340	505	650	805	1280
141 R	330	520	670	825	1290	141 R	340	505	650	805	1410
230 K	200	300	400	500	700	230 K	200	300	400	500	770
230 B (791 à 890), F	160	255	340	425	710	230 B (791 à 890), F	160	255	335	420	780
230 B (501 à 790)	140	240	320	405	710	230 B (501 à 790)	140	240	320	400	780
141 TA, TB	140	255	330	420	1000	141 TA, TB	130	255	330	415	1150
140 C	180	315	440	570	1090	140 C	180	295	405	515	1150

(1) L'utilisation de cette locomotive aux trains de voyageurs n'est à envisager qu'en cas de force majeure en raison de la difficulté de réaliser l'horaire.



**Trains Rapides et Express**  
**LIGNE 10. — Section : CHALONS-SUR-MARNE — REIMS**

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES								Limite maximum
	Série de référence : 241 A					Série de référence } 231			
	500	550	600	700	800	300	400		
241 A	500	550	600	680	680	330	440		680
231 B, G, K	450	500	520	520	520	300	400		520
141 P	570	630	690	770	770	370 (1)	500 (1)		770
141 R	570	630	690	800	850	370 (1)	500 (1)		850
230 K	320	370	400	440	440	210	280		440
230 B (791 à 890), F	240	270	300	350	400	150	200		460
230 B (501 à 790)	200	230	250	290	340	120	160		460

**LIGNE 10. — Section : REIMS — LAON**

241 A	500	550	600	700	800		440			1160
231 B, G, K	450	500	540	640	730		400			910
141 P	570	630	680	800	920		500 (1)			1280
141 R	570	630	680	800	920		500 (1)			1410
230 K	320	360	390	470	540		280			770
230 B (791 à 890), F	240	250	290	350	400		200			780
230 B (501 à 790)	200	220	240	290	340		160			780
140 A (Nord)	420	470	510	600	680		370 (1)			1250

**Trains de Voyageurs omnibus**

Section : CHALONS-SUR-MARNE — REIMS						Section : REIMS — LAON							
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	200	300	400	500				200	300	400	500		
<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	300	400	500			<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	200	300	400	500		
241 A	280	440	570	680		680	241 A	280	440	570	715		1160
231 B, G, K	260	390	500	520		520	231 B, G, K	260	390	505	630		910
141 P	340	505	650	770		770	141 P	340	505	650	805		1280
141 R	340	505	650	805		850	141 R	340	505	650	805		1410
230 K	200	300	400	440		440	230 K	200	300	400	500		770
230 B (791 à 890), F	160	255	335	410		460	230 B (791 à 890), F	160	255	335	420		780
230 B (501 à 790)	140	240	320	400		460	230 B (501 à 790)	140	240	320	400		780
141 TA, TB	130	255	330	415		670	141 TA, TB	130	255	330	415		1090
140 C	180	295	405	515		730	140 C	180	295	405	515		1190

(1) L'utilisation de cette locomotive aux trains de voyageurs n'est à envisager qu'en cas de force majeure en raison de la difficulté de réaliser l'horaire.

# BARÈMES D'ÉQUIVALENCE DES CHARGES PAR SÉRIES DE LOCOMOTIVES

Ligne 10.

Trains Messageries directs

Section : LAON — REIMS				Section : REIMS — CHALONS				Section : CHALONS — CHAUMONT			
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES		Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES		Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES		Limite maximum
	VL 100				VL 100				VL 100		
<b>141 P</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	700	800		<b>141 P</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	700	800		<b>141 P</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	700	800	
241 A	700	800	1490	241 A	700	800	1190	241 A	700	800	1330
231 B, G, K	610	690	1170	231 B, G, K	610	690	930	231 B, G, K	610	690	1040
141 P	700	800	1670	141 P	700	800	1340	141 P	700	800	1500
141 R	660	750	1800	141 R	660	750	1440	141 R	660	750	1610
230 K	500	570	1000	230 K	490	570	790	230 K	490	570	890
230 B (791 à 890), F	390	450	990	230 B (791 à 890), F	380	450	790	230 B (791 à 890), F	380	450	890
Limite de résistance des attelages	<b>2500 †</b>			Limite de résistance des attelages	<b>2100 †</b>			Limite de résistance des attelages	<b>2100 †</b>		

Section : CHAUMONT — CHALONS						Section : CHALONS — REIMS							
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	VL 100							VL 100					
<b>141 P</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	700	800					<b>141 P</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	700	800				
241 A	700	800				1490	241 A	700	740				740
231 B, G, K	620	700				1170	231 B, G, K	600	600				600
141 P	700	800				1670	141 P	700	800				840
141 R	660	750				1800	141 R	660	750				920
230 K	480	550				990	230 K	480	480				480
230 B (791 à 890), F	330	390				990	230 B (791 à 890), F	390	450				500
Limite de résistance des attelages	<b>2300 †</b>						Limite de résistance des attelages	<b>1400 †</b>					

## Trains de Messageries directs

### Section : LAON -- REIMS

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	VL 90					
141 R SÉRIE DE RÉFÉRENCE	500	600	700	800	900	
241 A	530	640	740	850	960	1490
231 B, G, K	400	550	640	730	830	1170
141 P	530	640	740	850	960	1670
141 R	500	600	700	800	900	1800
230 K	370	460	530	610	680	1000
230 B (791 à 890), F	280	350	410	490	550	990

### Section : CHALONS -- CHAUMONT

241 A	530	630	740	850	960	1330
231 B, G, K	460	550	640	730	830	1040
141 P	530	630	740	850	960	1500
141 R	500	600	700	800	900	1610
230 K	370	450	530	610	680	890
230 B (791 à 890), F	280	340	410	470	550	890

### Section : CHALONS -- REIMS

241 A	530	640	740	740	740	740
231 B, G, K	460	550	600	600	600	600
141 P	530	640	750	840	840	840
141 R	500	600	700	800	900	920
230 K	380	460	480	480	480	480
230 B (791 à 890), F	290	360	430	490	500	500

### Section : REIMS -- CHALONS

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES					Limite maximum
	VL 90					
141 R SÉRIE DE RÉFÉRENCE	500	600	700	800	900	
241 A	530	640	740	780	780	780
231 B, G, K	460	550	630	630	630	630
141 P	530	640	740	850	880	880
141 R	500	600	700	800	900	960
230 K	380	460	510	510	510	510
230 B (791 à 890), F	290	350	410	490	520	520

### Section : CHAUMONT -- CHALONS

241 A	530	630	740	850	950	1060
231 B, G, K	460	560	650	740	830	830
141 P	530	630	740	850	950	1190
141 R	500	600	700	800	900	1290
230 K	370	440	520	590	670	700
230 B (791 à 890), F	280	330	380	440	510	710

### Section : REIMS -- LAON

241 A	530	640	740	850	960	1490
231 B, G, K	460	550	640	730	830	1170
141 P	530	640	740	850	960	1670
141 R	500	600	700	800	900	1800
230 K	380	460	530	610	630	1000
230 B (791 à 890), F	290	350	410	490	550	990

## Trains de Messageries omnibus

Section : LAON -- REIMS					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum
	300	400	500	800	
<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	300	400	500	800	
241 A	440	570	705	845	1490
231 B, G, K	380	505	640	770	1170
141 P	560	730	915	1085	1670
141 R	505	650	825	980	1800
230 K	300	400	500	600	1000
230 B (791 à 890), F	255	340	425	510	990
230 B (501 à 790)	240	320	405	485	990
141 TA, TB	255	330	420	495	1380
140 C	305	405	540	675	1510

Limite de résistance des attelages des directs et omnibus : 2.500 tonnes.

Section : REIMS -- CHALONS					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum
	300	400	500	600	
<b>230 K</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	300	400	500	600	
241 A	440	570	710	780	780
231 B, G, K	380	510	630	630	630
141 P	560	730	880	880	880
141 R	505	650	825	960	960
230 K	300	400	500	510	510
230 B (791 à 890), F	255	340	425	510	520
230 B (501 à 790)	240	320	405	480	520
141 TA, TB	255	330	420	495	690
140 C	305	405	540	675	820

Limite de résistance des attelages des directs et omnibus : 2.100 tonnes.

Section : CHALONS -- CHAUMONT					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	300	400	500	800	Limite maximum
241 A	440	570	705	830	1330
231 B, G, K	380	505	640	770	1040
141 P	560	730	915	1085	1500
141 R	520	670	825	980	1610
230 K	300	400	500	600	890
230 B (791 à 890), F	255	340	425	510	890
230 B (501 à 790)	240	320	405	485	890
141 TA, TB	255	330	420	495	1200
140 C	315	440	570	690	1350

Limite de résistance des attelages des directs et omnibus : 2.100 tonnes.

Section : CHAUMONT -- CHALONS					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	300	400	500	800	Limite maximum
241 A	440	570	715	845	1060
231 B, G, K	390	505	630	750	830
141 P	560	735	900	1030	1190
141 R	505	650	805	965	1290
230 K	300	400	500	600	700
230 B (791 à 890), F	255	335	420	505	710
230 B (501 à 790)	240	320	400	480	710
141 TA, TB	255	330	415	495	930
140 C	295	405	515	645	1090

Limite de résistance des attelages des directs et omnibus : 2.300 tonnes.

Section : CHALONS -- REIMS					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	300	400	500	800	Limite maximum
241 A	440	570	710		740
231 B, G, K	390	500	600		600
141 P	560	735	840		840
141 R	505	650	805		920
230 K	300	400	480		480
230 B (791 à 890), F	255	335	420		500
230 B (501 à 790)	240	320	400		500
141 TA, TB	255	330	415		660
140 C	295	405	515		780

Limite de résistance des attelages des directs et omnibus : 1.400 tonnes.

Section : REIMS -- LAON					
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	300	400	500	800	Limite maximum
241 A	440	570	715	845	1490
231 B, G, K	390	505	630	775	1170
141 P	560	735	900	1080	1670
141 R	505	650	805	980	1800
230 K	300	400	500	600	1000
230 B (791 à 890), F	255	335	420	505	990
230 B (501 à 790)	240	320	400	480	990
141 TA, TB	255	330	415	495	1380
140 C	295	405	515	645	1510

Limite de résistance des attelages des directs et omnibus : 2.500 tonnes.

## TRAINS DE MARCHANDISES

### Trains de Marchandises accélérés

#### Section : LAON-CHAUMONT

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum
	900	1000	1200		
<b>141 R</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	900	1000	1200		
241 A	810	910	1090		1190
231 B, G, K	630	720	860		930
141 P	960	1070	1280		1340
141 R	900	1000	1200		1440
230 K	580	670	790		790
230 B (791 à 890), F	580	670	790		790
230 B (501 à 790)	560	630	760		790
140 C	770	870	1040		1230

Limite de résistance des attelages : **1900 tonnes.**

#### Section : CHAUMONT-LAON

SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES				Limite maximum
	850				
<b>141 R</b> SÉRIE DE RÉFÉRENCE	850				
241 A	770				850
231 B, G, K	590				690
141 P	910				970
141 R	850				1050
230 K	550				690
230 B (791 à 890), F	550				690
230 B (501 à 790)	530				690
140 C	720				900

Limite de résistance des attelages : **1.400 tonnes.**

Trains de Marchandises directs et omnibus

LIGNE	10 - (sens impair)																			
SECTIONS de CHARGE	Laon Reims (Bétheny)				Reims (Bétheny) Châlons		Reims Sillery		Sillery Châlons		Châlons Joinville				Joinville Chaumont		Joinville Bologne			
	Directs		Omnibus		Directs		Omnibus		Omnibus		Directs		Omnibus		Directs		Omnibus			
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	141 R		140 C		141 R		140 C		140 C		141 R		140 C		141 R		140 C			
CHARGE	1600 t		Omnibus		1400 t		Omnibus		Omnibus		1600 t		Omnibus		1400 t		Omnibus			
NOMBRE D'UNITÉS VÉHICULES	60 et au-dessous		61 et au-dessus		60 et au-dessous		61 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	
	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES																		
150 X	2050	1900	1910	1840	1800	1700	1600	1550	1800	1800	2100	1900	2100	2000	1650	1550	1850	1800		
150 E, 151 TC	1900	1700	1910	1840	1700	1500	1600	1550	1800	1800	1950	1700	2100	2000	1550	1500	1850	1800		
141 R	1800	1600	1590	1540	1550 (1)	1400	1340	1290	1590	1540	1800 (2)	1600	1650	1600	1500	1400	1500	1450		
141 P, 150 Y	1700	1700	1590	1540	1350	1350	1340	1290	1590	1540	1850	1700	1650	1600	1400	1400	1500	1450		
140 C, 040 D	1500	1350	1450	1400	1250	1150	1220	1170	1450	1400	1550	1350	1500	1450	1200	1100	1350	1300		
241 A	1500	1400	1450	1400	1200	1200	1220	1170	1450	1400	1600	1400	1500	1450	1250	1250	1350	1300		
231 B, G, K	1150	1050	1080	1020	930	870	920	880	1080	1020	1200	1050	1170	1100	980	980	1040	980		
242 TA, 141 TA, TC	950	800	1080	1020	830	670	920	880	1080	1020	950	800	1170	1100	900	830	1040	980		
230 B, F, K	960	810	900	830	790	680	750	690	900	830	960	800	900	830	840	790	820	760		
232 TC, 141 TB, 131 TB	780	710	900	830	680	590	750	690	900	830	780	710	900	830	760	690	820	760		
130 B	650	630	860	810	550	530	690	650	860	810	650	630	880	820	630	600	760	700		
Limite de résistance des attelages	70 t		2500 t		2100 t		2100 t		2100 t		2800 t		2100 t		2300 t					
	85 t		3000 t		2550 t		2550 t		2550 t		3350 t		2550 t		2750 t					

LIGNE	10 - (sens-pair)																	
SECTIONS de CHARGE	Bologne Chaumont		Chaumont St-Dizier		St-Dizier Châlons		Chaumont Châlons		Châlons La Veuve				La Veuve Saint-Hilaire					
	Omnibus		Directs		Directs		Omnibus		Directs		Omnibus		Directs		Omnibus			
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	140 C		141 R		141 R		140 C		141 R		140 C		141 R		140 C			
CHARGE	Omnibus		1600 t		1800 t		Omnibus		1050 t		Omnibus		1150 t		Omnibus			
NOMBRE D'UNITÉS VÉHICULES	50 et au-dessous		61 et au-dessus		60 et au-dessous		61 et au-dessus		60 et au-dessous		61 et au-dessus		50 et au-dessous		61 et au-dessus			
	SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES																
150 X	1600	1550	2000	1900	2400	2150	2000	2000	1200	1150	1180	1180	1300	1250	1200			
150 E, 151 TC	1600	1550	2000	1650	2300	1900	2000	2000	1150	1100	1180	1180	1250	1200	1250	1200		
141 R	1340	1290	1800	1600	2050	1800	1700	1650	1050	1000	990	960	1150	1100	1040	1010		
141 P, 150 Y	1340	1290	1700	1700	1850	1850	1700	1650	970	970	990	960	1050	1050	1040	1010		
140 C, 040 D	1220	1170	1500	1250	1700	1550	1550	1500	900	840	850	820	960	910	920	890		
241 A	1220	1170	1500	1350	1700	1650	1550	1500	850	850	850	820	950	950	920	890		
231 B, G, K	920	880	980	745	1350	1100	1170	1100	690	690	740	700	750	750	750	710		
242 TA, 141 TA, TC	920	880	740	660	940	740	1170	1100	650	620	740	700	690	660	750	710		
230 B, F, K	750	690	880	720	1050	800	900	830	570	570	540	510	650	630	580	540		
232 TC, 141 TB, 131 TB	750	690	620	620	810	690	900	830	540	530	540	510	560	560	580	540		
130 BC	690	650	570	570	700	640	880	820	470	470	580	540	500	500	630	590		
Limite de résistance des attelages	70 t		2100 t		2300 t		2800 t		2300 t		1400 t		1400 t		1600 t		1600 t	
	85 t		2550 t		2750 t		3350 t		2750 t		1700 t		1700 t		1950 t		1950 t	

(1) La charge des TC chargés de 60 unités-véhicules au plus, remorqués par 141 R, peut atteindre 1600 tonnes en été, 1500 tonnes en hiver, pour les trains ne rentrant pas à Bétheny-Triage.  
 (2) En hiver, la charge admise sur la section Châlons-St-Dizier est de 1700 tonnes pour les trains en WP de 60 uv et au-dessous.

### Trains de Marchandises directs et omnibus

LIGNE	10 — (Sens pair)															
	Saint-Hilaire — Reims (Bétheny)				Reims (Bétheny) — Laon											
SECTIONES de CHARGE	Directs		Omnibus		Directs		Omnibus									
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	141 R		140 C		141 R		140 C									
CHARGE	1400 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	60 et au-dessous	61 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	et au-dessous	et au-dessus	et au-dessous	et au-dessus	et au-dessous	et au-dessus	et au-dessous	et au-dessus
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES															
150 X	1800	1650	1600	1550	2050	1900	1910	1840								
150 E, 151 TC	1650	1500	1600	1550	1850	1700	1910	1840								
141 R	1550 (1)	1400	1340	1290	1750	1600	1590	1540								
141 P, 150 Y	1350	1350	1340	1290	1700	1650	1590	1540								
140 C, 040 D	1200	1200	1220	1170	1500	1350	1450	1400								
241 A	1200	1200	1220	1170	1500	1400	1450	1400								
231 B, G, K	930	930	920	880	1150	1050	1080	1020								
242 TA, 141 TA, TC	840	700	920	880	950	820	1080	1020								
230 B, F, K	790	720	750	690	960	830	900	830								
232 TC, 141 TB, 131 TB	720	630	750	690	790	710	900	830								
130 B	600	560	690	650	670	640	860	810								
Limite de résistance des attelages	70 t		2100 t		2500 t											
	85 t		2550 t		3000 t											

LIGNE	10 <sup>e</sup> — sens impair				10 <sup>e</sup> — (sens pair)											
	St-Dizier — Eclaron		Eclaron — Doulevant		Doulevant — Brousseval		Brousseval — Wassy		Wassy — Eclaron		Eclaron — St-Dizier					
SECTIONES de CHARGE	Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus					
SÉRIE DE RÉFÉRENCE	140 C		130 B		130 B		130 B		130 B		140 C					
CHARGE	Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus		Omnibus					
NOMBRE D'UNITÉS VÉHICULES	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	50 et au-dessous	51 et au-dessus	50 et au-dessous	51 et au-dessus	et au-dessous	et au-dessus	et au-dessous	et au-dessus
SÉRIES DE LOCOMOTIVES	CHARGES ADMISES															
150 X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
150 E, 151 TC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
141 R	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
141 P, 150 Y	1200	1200	1340	1290	2000	1900	1100	1050	2000	1900	1200	1200				
140 C, 040 D	1000	950	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	950				
241 A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
231 B, G, K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
242 TA, 141 TA, TC	800	750	920	880	1370	1280	790	740	1370	1280	800	750				
230 B, F, K	710	710	750	690	1150	1070	670	620	1150	1070	710	710				
232 TC, 141 TB, 131 TB	690	650	750	690	1150	1070	670	620	1150	1070	690	650				
130 B	590	570	690	650	1050	980	640	600	1060	980	590	570				
Limite de résistance des attelages	70 t		1900 t		2800 t		1700 t		2800 t		1900 t					
	85 t		2350 t		3350 t		2100 t		3350 t		2350 t					

(1) La charge des TC chargés en WP remorqués par 141 R peut atteindre 1450 tonnes en hiver.

## 4. Prescriptions diverses

**LIGNE SUR LAQUELLE, 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.4).**

Ligne 10 de Laon à Reims et de Joinville à Chaumont (sauf sur voie 2 du km 295.500 au km 292.000 entre Marault et Vraincourt-Viéville).

Ligne 10<sup>e</sup> de Saint-Dizier à Doulevant-le-Château.

**LIGNE SUR LAQUELLE LES DISPOSITIONS DE L'AVIS GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ N° 2 SONT SUSCEPTIBLES D'ÊTRE APPLIQUÉES :** Entre Laon et Chaumont.

**DISPENSE DE PROTECTION, EN CAS D'ARRÊT EN PLEINE VOIE, DES TRAINS 'AUTRES QUE CEUX TRANSPORTANT DES VOYAGEURS. (Application de la 1<sup>re</sup> annexe à l'I. G. S. n° 1.)**

Ligne 10 de Laon à Reims et de Blesme-Haussemont à Chaumont.

**SECTION SUR LAQUELLE L'ACCOMPAGNEMENT DES TRAINS FAIT L'OBJET DE CONSIGNES LOCALES :** Entre Châlons GV et Châlons-Triage.

**LIGNE APTE A LA CIRCULATION DES WAGONS SUPERCHARGÉS (Application des I G : Ex 47 b n° 2 — MT 24 e n° 4 et VB 71 b n° 2).**

1° Sans restriction : de Laon à Chaumont et sur les Raccordements directs de Reims N°s 1 et 2.

2° Par wagons non isolés avec limitation de vitesse à 50 kmh et wagons superchargés isolés (1). Raccordement direct de Reims N° 3.

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

**SECTION DE LIGNE SUR LAQUELLE L'ACCOUPLÉMENT DES LOCOMOTIVES EST INTERDIT.**

Ligne 10<sup>e</sup> d'Eclaron à Doulevant-le-Château.

**GARE DE LAON. — Les règlements particuliers à la région NORD sont applicables :**

Sur Voie 1, ligne 10 : jusqu'à l'aiguille en talon (km 51.008) de la bif. de Vaux (Poste 9).

Sur Voie 2, ligne 10 : à partir du signal carré (5-6-7)<sup>9</sup> (km. 50.899) précédant l'aiguille en pointe de la bif. de Vaux (Poste 9).

**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 10. — Aguilcourt-Variscourt, Sept-Saulx, Coolus, Mairy-Saint-Germain, Songy, Pringy (Marne), Villiers-en-Lieu, Fronville-Saint-Urbain, Vraincourt-Viéville et Jonchery.

Ligne 10<sup>e</sup>. — Wassy.

**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
REIMS.....	Voyageurs Messageries Marchandises Hip	Charleville	1 bis (Carré km. 58.170 poste J) de Charleville à Châlons par voie 2 <sup>R</sup> (Carré km. 1.140 poste H)
		Laon	de Laon par voie 1 <sup>R</sup> (Carré km. 0.359 poste G)
	Voyageurs Messageries Marchandises Hip	Châlons	de Charleville par voie 2 <sup>R</sup> (Carré km. 0.161 poste I)
		Charleville	de Châlons par voie 1 <sup>R</sup> (Carré km. 0.945 poste J)

**GARE DISPENSÉE D'ARRÊTER AU SIGNAL D'ENTRÉE LES TRAINS REÇUS SUR VOIE OCCUPÉE ET QUI ONT UN ARRÊT NORMAL A LA GARE (Art. 46 de l'I.R.S. A):** Reims.



**COMMANDE DE SIGNAUX D'ARRÊT PAR UNE GARE OU POSTE EN AMONT CHARGÉ DE LA SURVEILLANCE DES TRAINS (Avis de Service MT 25 a n° 22).**

Voie	Panneau susceptible de présenter l'indication " C "		Gare ou Poste de commande
	N°	Km	
2	188	183.516	Vitry-la-Ville d°
1	187	190.290	

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

**Reims** pour les trains relayés aux postes G et H des raccordements n°s 1 et 2 et sur voie 1 bis (poste J).  
**Saint-Hilaire-au-Temple** pour les machines de renfort (dételage seulement). — Après dételage, le chauffeur met en place le signal de queue sur le dernier véhicule du train dans les conditions fixées par une consigne locale.  
**Châlons-sur-Marne** pour les trains faisant échange de machine sur la voie 1 ter de la ligne 26.

**PARTICULARITÉS CONCERNANT LES TRAINS CE et EC.**

Sur les sections où il n'existe pas de dispense de protection, en cas d'arrêt en pleine voie, le mécanicien doit attendre le retour de l'agent EX parti à la protection avant de reprendre sa marche.

**SERVICE DE POUSSE ENTRE CHALONS-SUR-MARNE ET SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE.**

**GARE DE CHALONS-SUR-MARNE**

Des sonneries électriques à gros timbre sont installées à la gare de Châlons-sur-Marne :

- l'une contre la guérite du chef de sécurité du faisceau de relais km. 171.450 ; cette sonnerie est mise en action au moyen d'un bouton-poussoir placé dans la guérite du poste E (km. 171.425) ;
- l'autre contre la guérite du poste E, est mise en action au moyen d'un bouton-poussoir placé dans la guérite du chef de sécurité du faisceau de relais km. 171.450.

Ces sonneries sont destinées à aviser le chef de sécurité du chantier de débranchement de la gare de Châlons-sur-Marne de la présence de la locomotive de pousse en queue d'un train de marchandises et à répéter les coups de sifflet que doivent échanger le mécanicien de la locomotive de tête et le mécanicien de la locomotive devant donner la pousse à certains trains se dirigeant vers Saint-Hilaire-au-Temple.

En cas de pousse attelée; le frein de la locomotive de pousse doit toujours être accouplé au dernier véhicule si la totalité du train est reliée à la locomotive de tête par la conduite générale du frein.

**PRESCRIPTIONS SPÉCIALES A OBSERVER POUR L'UTILISATION DES SONNERIES ÉLECTRIQUES A GROS TIMBRE  
ESSAI DU FREIN EN CAS DE POUSSE ATTELÉE**

Lorsque la locomotive de pousse est accouplée au train, l'aiguilleur du poste E ou l'agent qui l'a accompagnée confirme la demande de serrage des freins faite par le mécanicien de cette locomotive de pousse en appuyant pendant 5 ou 6 secondes, deux fois de suite, sur le bouton-poussoir placé dans la guérite du poste E.

Lorsque le mécanicien de la locomotive de queue a émis les 4 coups de sifflet réglementaires en vue de demander le déblocage, ce signal est confirmé au chef de sécurité par l'aiguilleur du poste E ou l'agent d'accompagnement précité en envoyant au moyen de la sonnerie à gros timbre, 4 coups régulièrement espacés.

Lorsque le chef de sécurité a donné, en tête du train, le signal de départ et que le mécanicien de tête a avisé au moyen du sifflet son collègue de la locomotive de pousse qu'il est prêt à démarrer, le chef de sécurité confirme au mécanicien de queue le signal donné par la locomotive de tête en appuyant pendant 5 ou 6 secondes sur le bouton-poussoir placé dans la guérite du faisceau de relais.

Lorsque, après avoir entendu les signaux provenant de la tête du train, le mécanicien de queue commence à appuyer sur le frein, l'aiguilleur du poste E ou l'agent de manœuvre qui a accompagné la locomotive de pousse confirme au chef de sécurité et au mécanicien de tête, au moyen de la sonnerie à gros timbre, le coup de sifflet de la locomotive de pousse.

---

# FASCICULE-HORAIRES

---

N°

# 1.25

10 - LAON A CHAUMONT

10<sup>6</sup> - SAINT-DIZIER A DOULEVANT-LE-CHATEAU

---

— 10 - LAON A CHAUMONT.

Double voie.

Ligne à circulation en avance.

Sections soumises à l'action  
des postes de régulation de

Reims : de Laon à Mourmelon.

Châlons-sur-Marne : de Mourmelon à Joinville.

Troyes : de Joinville à Chaumont.

Gares temporaires : Amifontaine, Sillery, Wez-Thuisy, Bouy, Saint-Hilaire-au-Temple,  
La Veuve, Saint-Eulien, Donjeux, Gudmont, Vignory.

— 10<sup>6</sup> - SAINT-DIZIER A DOULEVANT-LE-CHATEAU.

Application de la réglementation des C. F. S. entre Éclaron et Doulevant-le-Château.

Voie unique à signalisation simplifiée (I. G. S. n° 4) de Saint-Dizier à Éclaron.

Voie unique d'Éclaron à Doulevant-le-Château.

Gare de commande : Saint-Dizier.

Ligne à signalement obligatoire : de Saint-Dizier à Éclaron.

Ligne à périodes de non gardiennage des P. N. de Saint-Dizier à Éclaron.

Ligne fermée la nuit.

## 2. Vitesses limites

- I. — PAR CATÉGORIE DE TRAIN
  - II. — PAR TYPE DE LOCOMOTIVE
- } voir pages 6 et 7.

## 3. Freinage et charge

Pente caractéristique	Rampe caractéristique	SECTIONS DE LIGNES	Pente caractéristique	Rampe caractéristique
<b>10. — LAON — CHAUMONT</b> Freinage forfaitaire				
8	8	Laon .....		8
12	11	Saint-Hilaire-au-Temple .....	8	13
6	8	Châlons-sur-Marne .....		8
		Chaumont .....		
<b>10<sup>6</sup>. — ST-DIZIER-ECLARON</b> Freinage forfaitaire				
8	9	Saint-Dizier .....	8	9
		Eclaron .....		
<b>RAC. N° 1 ET 2 DE REIMS</b> (Laon vers Chaumont ou Charleville et vice versa) Freinage forfaitaire				
5	5	Poste H .....	5	5
		Poste G .....		
<b>RAC. N° 3 DE REIMS</b> (de Mézières-Charleville vers Châlons) Freinage forfaitaire				
5	5	Poste J (ligne 2) .....	5	8
		Poste I (ligne 10) .....		
<b>RAC. DIRECT DE ST-HILAIRE</b> (de Reims vers Sainte-Menehould) Freinage forfaitaire				
8	5	Poste C (ligne 10) .....	5	8
		Poste D (ligne 5) .....		
<b>RAC. DIRECT DE CHALONS-SUR-MARNE</b> (d'Épernay vers Saint-Hilaire-au-Temple) Freinage forfaitaire				
5	8	Poste 1 P (ligne 1) .....	5	5
		Poste 2 P (ligne 10) .....		
<b>RAC. DIRECT DE COOLUS</b> (de Vitry-le-François vers Sommesous) Freinage forfaitaire				
5	5	Poste B (ligne 1) .....	5	5
		Poste A (ligne 26) .....		
<b>RAC. DIRECT de CHAUMONT</b> (de Bricon vers Bologne) Freinage forfaitaire				
5	8	Bricon Poste 4 (ligne 4) .....	8	5
		Poste D (ligne 10) .....		

SECTIONS SUR LESQUELLES LES TRAINS PEUVENT RECEVOIR LA POUSSE.

Ligne 10 (sens pair) — de Châlons à la Veuve (non attelée), Châlons à St-Hilaire (attelée).