

505LH536/3

9133

(1938-39)

9133

Entretien des lignes télégraphiques
de l'Etat longeant les voies ferrées

Signalisation des lignes en mauvais état

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	22. 3.38
Lettre de la S.N.C.F. au M.T.P.	31. 8.38
Lettre de la S.N.C.F. au M.T.P.	13. 4.39

nope

Entretien des lignes télégraphiques de l'Etat longeant les voies ferrées

I - 91320 - 9 -

Stabilité des lignes
télégraphiques de l'Etat
longeant les voies ferrées

13 avril 1939

Monsieur le Ministre,

En réponse à votre dépêche C.F.4. 286/35 du 22 mars 1938, je vous ai adressé, par lettre D9 1320/9 du 31 août 1938, un état des lignes télégraphiques de l'Administration des P.T.T. longeant les voies ferrées et pour lesquelles une révision ou une consolidation des appuis paraissait s'imposer à bref délai.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, que, depuis lors et notamment au cours de l'hiver dernier, d'autres constatations ont été faites qui montrent la nécessité d'intervenir également sur d'autres sections.

L'état ci-joint indique par Région les lignes qu'il paraît nécessaire de signaler spécialement à l'attention de l'Administration des P.T.T. en vue de parer à des incidents susceptibles de répercussions sérieuses sur la sécurité et la régularité de la circulation ferroviaire.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
Direction Générale des Chemins de fer et des
Transports (4ème Bureau).-

Dieppe - Fécamp -- (km 3 + 600 à 18 + 000
(km 54 + 000 au 71 + 000

Malaunay @ Dieppe @ km 150 + 000 au 196 + 000

Elbeuf à Reuen - km 100 + 000 au 110 + 500

Chartres à Bordeaux - km 103 + 000 au 115 + 000

km 182 + 400 au 216 + 300

km 218 + 000 au 236 + 000

km 374 + 000 au 404 + 000

Voves à Toury - 0 + 529 au 25 + 000

Sargé-sur-Braye à Tours - 4 + 000 au 68 + 400

Saint-Benoit à La Rochelle 57 + 415 au 72 + 660

Saint-Jean-d'Angely à Taillebourg - 0 + 000 au 7 + 612

Fontenay à Benet - 0 + 900 à 30 + 900

Bressuire à Niort - 71 + 100 à 165 + 900

Région du Sud-Ouest

Brétigny à Tours - entre Amneau et Chateaudun

Tours à Nantes { km 300 à 315
{ km 358 à 390
{ km 397 à 430

Nantes à St-Nazaire km 430 à 440

Nantes à Chateaubriant - km ~~429~~ 429 à 433

Bourges @ Saincaize

Bourges - Cosne

Orléans - Montargis

Poitiers au Blanc

Eygurande à Bort

Capdenac - Toulouse entre Teissonnières et Saint-Sulpice

Toulouse - Pau entre Montrejeau et Lourdes
Dax à Pau - entre Dax et Peyoo
Narbonne à Port-Bou

Région du Sud-Est

Paris à Lyon (km 319 + 000 à km 338 + 000
(km 367 + 000 à km 440 + 000
Dijon - Saint-Amour - km 384 + 000 à km 402 + 000
Gray à Châlon - entre Châlon et Gergy
Montargis à Sens ^{Courtenay} entre ~~Châlon~~ et Savigny
Moneteau - Gurgy
à Saint-Florentin
Etang à Santenay-les-Bains (par Autun)
Nevers à Chagny
Tarascon à Sète entre Beaucaire et Montpellier
Arles à Lunel 28 + 300 à 42 + 000
Alès à Montpellier.

Paris, le 22 mars 1938

Ministère
des
Travaux Publics

Direction Générale des
Chemins de fer et des
Transports

4ème Bureau

Société Nationale des
Chemins de fer

Région du Sud-Est

C.F.4 - 286 (35)

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer
Français

Par lettre n° 14/419 du 25 juin 1937, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée m'a rappelé le danger que présente pour la sécurité du chemin de fer l'insuffisance de stabilité des lignes télégraphiques longeant les voies ferrées. Elle m'a signalé notamment que, les 11, 13 et 14 mars 1937, de nouvelles chutes de poteaux se sont produites sur divers points du Réseau, provoquant plusieurs interceptions de voies. A la suite des incidents, les Services techniques de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ayant calculé les taux de travail théorique des poteaux renversés, cette étude a révélé que les supports étaient soumis, en général, à des efforts trop élevés et même voisins, dans certains cas, de la limite de rupture du bois.

Cette constatation a amené la Compagnie à déclarer qu'elle déclinait toute responsabilité au sujet des accidents qui pourraient survenir du fait de la chute de lignes télégraphiques sur la voie ferrée et qu'elle laisserait à la charge de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones les conséquences financières qui pourraient en résulter, se réservant en outre de lui réclamer le remboursement de dépenses engagées pour le rétablissement des communications.

Après enquête par les Services du Contrôle de l'Exploitation Technique et de la Voie et des Bâtiments, j'ai l'honneur de vous faire connaître que :

1°) En ce qui concerne le remboursement des dépenses engagées pour le rétablissement des communications, il vous appartient de vous mettre en rapport avec le service compétent de l'Administration des P.T.T. pour procéder à une première discussion de cette question.

.....

2°) Les incidents dont il s'agit ont tous eu lieu au cours de violents orages, tout comme ceux qui, au cours des années précédentes, avaient motivé de semblables réclamations. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a attribué ces chutes au travail excessif auquel sont soumis certains supports. Or si, dans certains cas particuliers, l'insuffisance de résistance des lignes télégraphiques facilite les bris de poteaux, il semble que l'on se trouve dans les cas cités en présence de circonstances exceptionnelles. Quelles que soient les mesures que l'on pourrait prendre, il serait illusoire d'espérer supprimer, d'une façon radicale, les incidents de cette nature. Néanmoins, si, dans les lignes télégraphiques dont il s'agit, il existe des points faibles provenant d'un calcul trop juste de la résistance des poteaux, de la mauvaise qualité des supports, de l'insuffisance des moyens de renforcement, il vous appartient de formuler à ce sujet des propositions concrètes tendant à l'amélioration de la stabilité de ces lignes. Cette initiative vous revient d'ailleurs en vertu du 2ème alinéa de l'article 28 du Cahier des Charges des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer Français, ainsi libellé :

"Les installations de lignes faites par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones devront satisfaire aux conditions de sécurité qui seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de la Société Nationale des Chemins de fer, et après avis du Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones".

Je vous prie donc de vouloir bien me présenter un état des lignes télégraphiques susceptibles de provoquer des accidents, soit en raison de leur mauvais état, soit en raison de la faiblesse des supports. Vous voudrez bien y joindre l'exposé des mesures que vous préconisez pour remédier à cette situation. Dès que je serai en possession de vos propositions, je les soumettrai pour avis à M. le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Je crois devoir ajouter que cette procédure n'exclut pas la possibilité d'une collaboration permanente entre vos services et l'Administration des P.T.T. en vue de résoudre ce problème de la manière la plus favorable à la sécurité.

Par ailleurs, j'informe M. le Ministre des P.T.T. des conclusions de la présente décision en lui faisant connaître que je lui transmettrai ultérieurement pour avis les mesures que vous me proposerez en vue de renforcer la stabilité des lignes télégraphiques.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,

Signé : CLAUDON