

678 LN 9/8

1953-1954

ITINÉRAIRES ROUTIERS, DANS LE
CADRE DE LA RÉPARATION DES VOIES
FERRÉES EN TEMPS DE GUERRE

Réparation des Voies Ferrées en Temps de Guerre

Itinéraires routiers

- Itinéraires Routiers lourds

- ~~Ouvrages de longueur $> 25^m$.~~

~~sur les lignes susceptibles d'être utilisées par des courants de transports militaires.~~

Objet

PARIS, le 20 AOUT 1954

TRÈS SECRET

Avis préalables

M.M. les Chefs d'Arrondissement VB

Par lettre VB Sp 7.000/7.055 du 12 Mai 1953, je vous ai indiqué que je vous ferai parvenir ultérieurement des directives concernant la mesure prévue au 2ème Avis-préalable relative au "complément de gardiennage de certains PN utilisés pour la circulation des colonnes motorisées".

Cette mesure ne concerne pas le gardiennage des PN intéressés par les circulations ferroviaires du Service Spécial, visées par ailleurs aux Avis préalables, mais seulement ce qui résultera des circulations routières.

Seuls les PN situés sur les itinéraires routiers et qui resteront, en Service Spécial, au régime fermé avec gardiennage discontinu, sont intéressés. En effet, le cas des autres PN est réglé par deux consignes de la Commission Centrale des Chemins de Fer destinées: l'une aux gardes-barrières (mon envoi Sp 7.000/VBv1 PN du 13-5-1952), et l'autre aux Commandants de colonnes (ci-joint copie à titre de renseignement); cette dernière traitant, en particulier, le cas des PN non gardés.

Quant aux PN demeurant au régime fermé avec gardiennage discontinu, leur utilisation par des colonnes motorisées ne semble pas poser d'autres problèmes que ceux du "nombre d'ouvertures" qui peuvent être résolus, dans le cas le plus défavorable, par un gardiennage continu.

Le plan des transports routiers mis récemment au point par les services intéressés ne peut nous être communiqué dans son ensemble en raison de son caractère "Secret"

Vous voudrez donc bien:

- 1°)- prendre contact avec les Services départementaux des Ponts et Chaussées en vue de connaître les intersections de ces itinéraires avec le réseau ferroviaire et de localiser ainsi les PN intéressés. En cas de difficultés, vous ferez intervenir

.....

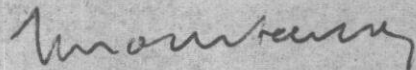
Colonnes motorisées
VB.5

les "Techniques VB" affectés aux Régions Militaires et me signalerez, le cas échéant, celles pour lesquelles les renseignements n'auront pu être obtenus.

2°)- examiner le cas de chaque PN intéressé et faire préparer, le cas échéant, les consignes utiles. Je vous donnerai ultérieurement les renseignements concernant la main d'oeuvre à prévoir pour assurer le complément de gardiennage de certains PN.

Vous m'indiquerez les PN de votre Arrondissement intéressés par les circulations des colonnes motorisées.

P^r le Chef de la Division du Service Général
L'Ingénieur Principal,



Commission Centrale des Chemins de Fer

Consigne spéciale pour la traversée
des passages à niveau par des colonnes
militaires (à l'usage des commandants de colonnes)

Article 1er - Dispositions générales applicables pour la traversée des PN gardés.

Pendant toute la durée de la traversée du chemin de fer par une colonne, un convoi ou un détachement isolé, un officier ou, à défaut, un gradé désigné au préalable à cet effet et dûment qualifié, doit se tenir auprès du garde-barrières pour l'aider dans l'accomplissement de sa tâche et faire les commandements utiles

Il interrompt la traversée dès que le garde se rend compte par un moyen quelconque de l'approche d'un train, et notamment lorsque l'appareil d'annonce fonctionne.

Il doit donner son appui moral au garde-barrières et peut se renseigner auprès de lui sur l'horaire des trains attendus, sur les causes éventuelles de retard et sur les moyens d'information dont il dispose auprès des gares ou postes voisins, de façon à éviter l'ouverture prématurée des barrières ou à faire couper en temps utile la colonne déjà engagée.

Article 2 - Dispositions spéciales à prendre pour la traversée des PN à visibilité insuffisante et non munis d'avertisseurs de l'arrivée des trains.

Quand une colonne militaire (troupe ou convoi de quelque importance qu'elle soit) se présente à un PN gardé à visibilité insuffisante (c'est à dire à un PN d'où on ne peut apercevoir un homme à 500 m sur la voie) et non muni d'avertisseurs de l'arrivée des trains, le garde prévient de cette situation le commandant de la colonne.

Ainsi averti du danger, le commandant prend sous sa responsabilité les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la colonne; à cet effet, il détache dans les deux directions du chemin de fer, s'il y a lieu, un guetteur placé de façon à voir nettement la voie à 500 m de distance du PN. Ce guetteur annonce au garde, à l'aide de guetteurs intermédiaires si besoin est, l'arrivée des trains.

Lorsque la traversée de la colonne est terminée, le commandant donne les ordres nécessaires pour le rappel des guetteurs.

Ceux-ci doivent se conformer aux recommandations du garde-barrières pour la circulation le long de la ligne.

Article 3 - Mesures à prendre pour la traversée des PN à visibilité suffisante ou munis d'avertisseurs, en cas d'intempéries ou de dérangement des avertisseurs.

Les dispositions prévues à l'article 2 sont à prendre pour la traversée des PN à visibilité suffisante, lorsque les intempéries (brouillard, pluie violente, chute de neige, etc....) empêchent de voir un homme à 500 m.

Le commandant de la colonne prend les mêmes précautions lorsque le garde lui signale que l'avertisseur ne fonctionne pas.

Article 4 - Traversée des PN non gardés non munis d'une signalisation automatique lumineuse.

Lorsqu'une colonne doit emprunter un PN non gardé et non muni d'une signalisation automatique lumineuse, pendant toute la durée de la traversée, le commandant supplée à l'absence de garde en plaçant à l'entrée du PN un officier ou, à défaut, un gradé pour signaler l'arrivée des trains et faire les commandements nécessaires.

Si la visibilité est inférieure à 500 mètres, il détache à cette distance, et dans les deux directions du chemin de fer, s'il y a lieu, un guetteur, aidé par des guetteurs intermédiaires si besoin est, pour annoncer suffisamment à temps l'approche des trains.

Le commandant recommande aux guetteurs de suivre l'accotement de droite, pendant qu'ils circulent le long de la ligne, en se tenant à 1,50 m au moins du rail extérieur.

Article 5 - Traversée des PN non gardés munis d'une signalisation automatique lumineuse

Certains PN non gardés sont munis d'une signalisation automatique, annonçant l'approche des trains par l'allumage d'un feu rouge clignotant, la présentation de l'inscription "ATTENTION AU TRAIN - DANGER" et, éventuellement; le tintement d'une sonnerie.

Lorsqu'une colonne est appelée à franchir un de ces PN le commandant place un officier ou, à défaut, un gradé à proximité du PN, de façon qu'il puisse observer le signal et interrompre la traversée dès que le feu rouge s'allume.

PONTS ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT
DU PUY-DE-DOME

Services Ordinaire et Vicinal

Service Hydraulique

RIVIÈRES d'ALLIER et de DORE

Transports Routiers

CONTROLE

des Chemins de Fer d'Intérêt local

Tramways et Autobus

des Distributions d'Energie électrique

des Travaux d'Equipe ment Sportif

Aérodromes

M. DUMAS

Ingénieur en Chef

Clermont-Ferrand, le 16 septembre 1954

Boulevard Gergovia, 77

Téléphone 59-93

59-94

59-95

SECRET

L'INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSEES

à Monsieur l'Ingénieur-Chef du 5^e Arrondissement,
Service de la Voie et des Bâtiments,

31, avenue Albert-Elisabeth,
Clermont-Ferrand

Objet. - Renseignements sur les itinéraires routiers.

Comme suite à votre demande,

j'ai l'honneur de vous faire connaître que d'après les instructions
reçues du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,
le Département du Puy-de-Dôme au point de vue itinéraires militaires,
est intéressé par :

1^o - l'itinéraire catégorie D - classe 120 "moyen débit", pour :
la R.N. 89 (Lyon-Bordeaux) entre la limite du département de la
Loire et la limite du département de la Corrèze, par Thiers,
Clermont-Ferrand, Rochefort-Montagne, Bourg-Lastic.

2^o - l'itinéraire catégorie E - classe 80 "moyen débit" pour :
a) la R.N. 9 (Paris-Perpignan) entre la limite du département de
l'Allier et la limite du département de la Haute-Loire,
Par Riom, Clermont-Fd, Issoire;
b) la R.N. 143 (Clermont-Tours) entre la R.N. 9 au Nord de Riom
et la limite du département de l'Allier.

A la suite d'une étude pour l'aménagement rationnel de ce
réseau faite en juin dernier, nous avons proposé quelques déviations
aux itinéraires normaux pour éviter certaines difficultés de circula-
tion.

Ces déviations sont les suivantes :

a) R.N. 89.- Itinéraire dévié dans la traverse de Clermont-Fd
à partir du carrefour d'Herbet : voies empruntées : avenue A. France,
avenue des Paulines, Bd Gergovia, Bd Pasteur, Bd Duclaux, puis :
R.N. 141 jusqu'à Pontgibaud et ensuite : R.N. 686 jusqu'à sa rencontre
avec la R.N. 89 à Massagettes;

b) RN. 143.- Traverse de St-Eloy-les-Mines; itinéraire dévié par la rue Jules-Guesde et la rue A. Varenne.

En ce qui concerne votre Arrondissement, il semble que les inter-sections des itinéraires prévus avec le réseau ferroviaire intéresseraient les passages à niveau situés sur la RN. 89 entre Clermont-Fd et la limite du département de la Loire, c'est-à-dire :

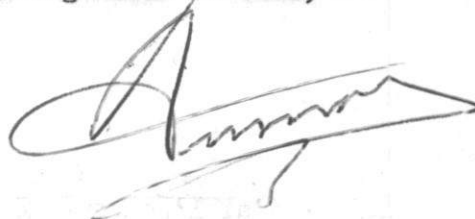
P.N. n°6 avant Pont-du-Château,

P.N. n°24 de Pont-de-Dore,

P.N. n°32 dit du "Grand Tournant" au-delà de Thiers.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur chef d'arrondissement, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Ingénieur en chef,



Copie

Clermont-F., le 26 Août 1953. 71

SM.

VB. Sp. 2086-

SECRET

Itinéraires routiers
Ponds

B. Sp.

Comme suite à votre note du
25 Août 1953, je vous informe que j'ai été
uniquement verballement sans difficulté par
l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du
Pays de Dôme.

Ces circonstances ne m'ont pas permis
jusqu'à présent de prendre contact avec les
Ponts et Chaussées de l'Ailier, du Cantal, de
la Haute Loire et de la Loire. Je compte faire
prochainement des démarches et en cas de difficultés
je vous aviserais.

PARIS, le 25 AOUT 1953

SECRET

Messieurs les Chefs d'Arrondissement

Itinéraires routiers
lourds

Par lettre Sp. 7.086 du 22 Juin 1953 (dernier alinéa), je vous ai invité à vous rapprocher des Ingénieurs des Ponts et Chaussées afin de connaître le tracé des itinéraires routiers retenus, en vue d'examiner le complément de gardiennage de PN qui pourrait s'avérer nécessaire (3° de ma lettre Sp 7000/7055 du 12-5-1953 sur les "Avis préalables").

Un de vos Collègues me signale que le Service des Ponts et Chaussées d'un département lui a fait connaître que les renseignements en question ne pouvaient lui être donnés que par le Ministère des Travaux Publics.

Pour me permettre de saisir M. le Directeur des IF je vous prie de m'indiquer, dès que possible, si vous avez reçu satisfaction en ce qui concerne votre Arrondissement ou si une réponse analogue à celle ci-dessus vous a été faite.

P^r le Chef de la Division du Service Général
L'Ingénieur Principal,

VB S à Chumant F.

PARIS, le

22 JUIN 1953

1104 (Maurice)

11588 (René)

SECRET

M.M. les Chefs d'Arrondissement VB

Itinéraires routiers
lourds

(Suite à mon envoi Sp. 7086 du 20-5-1953).

La Direction des Routes (Ministère des TP) a été chargée de déterminer "les itinéraires routiers lourds de circonstance" susceptibles d'être utilisés par des convois militaires.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés de cette étude seront amenés à demander des renseignements sur les caractéristiques des ouvrages de la S.N.C.F. Vous voudrez bien les fournir le plus rapidement possible.

En ce qui concerne la vérification de la résistance des ouvrages, vous vous bornerez, en principe, à fournir aux Ponts et Chaussées la documentation en votre possession (constitution des ouvrages, note de calcul sur la force portante, etc...). Cependant s'il vous est demandé soit de participer à l'élaboration des calculs de contrainte au passage des véhicules-types ou de convois types, soit de définir la "classe" des ouvrages, vous pourrez, si besoin est, saisir la Subdivision VBo. Dans ce cas, vous aurez à fournir tous renseignements utiles sur les ouvrages en cause.

Par ailleurs, vous devez vous rapprocher des Ingénieurs des Ponts et Chaussées afin de connaître le tracé des itinéraires retenus en définitive, en vue d'examiner le complément de gardiennage de PN qui pourrait s'avérer nécessaire (4° de ma lettre Sp 7.000/7.055 du 12-5-1953 sur les "Avis préalables").

ci-joint la liste des PN - 31/10/53

P^r le Chef de la Division du Service Général
L'Ingénieur Principal,

Mourrain

Moivre - Clermont - Rivecourt - Bifur

Clermont - Thiers - Lys (89)
Thiers - Vitzy

1109
Gannat
Maye
S.O.

25 JUN 1953

SECRET

100-7-2-1

102

Simple - Bionde - Day -

g^A - Jamal
Key
et c
a la suite
Digi

4 Ann

7° 106

(The na
d'ajout)

Simple - Bionde - Day -

100-7-2-1

100-7-2-1

100-7-2-1

100-7-2-1

100-7-2-1

102

PN Traverses: Complément de gares
+ qui s'arrêterait nécessaire.

(Ponte 7 sur toute la
traverse du 1^{er} MB

(Moulins - 1^{er} Grand
Lafontaine - Rouanne
naut

(Ponte 29. ————— (Clermont
Proly)
(Eyor - Borden)
PN 6 - 24 - 32

(Clermont - Riom et la Bifur {
N° 9
Rive gauche
& Polier
N° 143
Rive droite

~~(Thiers - Richey (N° 106) - de Clermont
PN 30 - 25 (Vichy - Dairac)
(Clermont)~~

(Ponte 9 A (gannat - Richey) want

(et 7^e à la suite (→ digoin)
Vichy, Lafontaine: PN 168

(Clermont - Dore - N° 9 - Lemps -
PN 229 - 225 - 223 - 222
(Remoy) Massiac

N° 102 - Lemps - Boironde - Le Pou
PN 67 - 77 - 89 264 - 8 86547 (N° 86547)
(VBC6)

Raccourci Blois - Boironde
(n'intéresse que la ligne
de Boironde - St Florent.)

x Douteux pour
"Champs
mélancoliques"