

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Construction.

Ligne de Reims à Metz.

Projet de détail de la Gare de Verdun.

CARTON N°
LIASSE N°
DOSSIER N°
PIECE N°



Rapport.

Exposé.

L'emplacement affecté à la gare de Verdun a été arrêté après de nombreuses conférences avec le génie militaire et avec la municipalité de Verdun, de manière à satisfaire aux exigences de la défense de la place, et aux convenances de la ville.

Le projet de détail que nous présentons aujourd'hui, et dont l'étude n'a pas été sans difficultés, comprend les dispositions de voies, bâtiments et ouvrages accessoires qui, en tenant compte des sujétions de l'emplacement adopté, nous paraissent répondre le mieux possible aux besoins de l'exploitation.

La gare de Verdun desservira une population de 20439 habitants, distribuée dans un rayon de 10 Kilomètres, population dans laquelle l'agglomération de Verdun compte pour 12742.

Elle est appelée à recevoir un trafic assez considérable de produits principalement agricoles, et qui consisteront surtout en fourrages, grains, vins, bois &c.

Par sa position centrale, au croisement de la ligne de Reims à Metz et du chemin de fer de la vallée de la Meuse qui doit se faire dans un avenir plus ou moins prochain, la gare de Verdun est destinée à devenir une station importante dans laquelle il s'opérera de grands mouvements de trains.

Le projet que nous avons étudié tient compte non seulement des nécessités du présent, mais il fait une large part aux éventualités de l'avenir.

Les dispositions de notre plan s'expliquent d'elles-mêmes.

Nous nous bornerons à en donner une courte analyse.

Voies.

Le faisceau des voies comprend essentiellement :

1° une voie principale (rose) et une voie d'évitement (jaune) (longueur totale entre les aiguilles (1) et (2) 1050^m). Ces deux voies affectent à l'entrée de la gare une courbe de 300^m de rayon qui est coupée par de petits alignements droits pour la pose des changements (1)/(2) et (3). C'est cette sujétion qui a fait écarter les deux voies dont il s'agit de l'axe du tracé.

2° 1 voie (bleue) se détachant à droite par l'aiguille (3) pour le remisage des wagons de voyageurs.

3° 5 voies de garage (bleues) reliées du côté de Reims à la voie principale par une courbe d'un rayon de 250^m.

La plus courte de ces voies présente entre les taquets d'arrêt une longueur disponible de _____ 350^m

La plus grande fournit un garage de _____ 600^m

Les trois autres voies ont des longueurs intermédiaires :

Ces développements inégaux sont justifiés par les conditions très différentes de tracé des lignes qui doivent se réunir un jour à Verdun.

La première voie de garage se prolonge en ligne droite vers Metz pour servir à la manœuvre des trains.

4° 3 voies (bleues) à droite de l'axe pour le service des marchandises, reliées à la voie d'évitement dans les deux sens de Reims et de Metz, et 1 voie de ceinture pour les manutentions directes des voitures à wagons.

5° Enfin un faisceau de voies (vertes) pour le service des machines.

Bâtiments.

Les projets des bâtiments seront présentés ultérieurement.

Le plan actuel en indique seulement l'emplacement et les dispositions principales.

Bâtiment des Voyageurs, annexes et abord.

Le bâtiment des voyageurs se trouve sis-à-sis d'une voie en courbe. Il a été orienté parallèlement à la tangente qui correspond au milieu de la façade. Ce milieu se trouve d'ailleurs sur l'axe de l'avenue directe que la ville de Verdun s'est chargée de créer, et rien ne sera plus facile que de faire aboutir cette avenue normalement à la façade, comme notre dessin le représente.

L'avenue latérale qui met la gare en communication avec la porte de France, et dont l'exécution incombe à la Compagnie, débouche dans la cour des voyageurs dans une direction parallèle au bâtiment.

Le bâtiment des voyageurs est flanqué de deux annexes, destinées, l'une à la lampisterie, l'autre aux lieux d'aisances.

Les deux trottoirs des voyageurs sont courbes; ils ont une longueur de 116^m et une largeur de 4^m00.

Celui de gauche sera couvert sur 50^m par une marquise à colonnettes.

Halle des marchandises et quai.

La halle des marchandises a une largeur de 12^m et une longueur de 42^m70^c. Elle présente ainsi une surface couverte de 512^m40. On a réservé la place pour un allongement de 48^m qui serait plus que doubler cette surface.

Le quai découvert dont la largeur est de 17^m50 et la longueur de 60^m a un développement qui paraît largement suffisant.

Une grue de 10^T, une bascule, et un gabarit de chargement complètent les ouvrages accessoires que réclame le service des marchandises.

Réservoir d'eau et fosses à piquer.

Les recherches et analyses que nous avons faites nous ont démontré la nécessité de prendre dans la Meuse l'eau qui doit servir à alimenter les machines. Un réservoir de 250^m est projeté près de la Remise des Locomotives et sera mis en communication avec la rivière par une conduite en fonte.

Deux grues hydrauliques et deux fosses à piquer le feu sont ménagées sur la voie principale et sur la voie d'évitement pour le service des machines qui ne doivent pas se séparer de leurs trains.

Remise des machines
et accessoires.

En prévision des besoins auxquels la gare de Tardun devra pourvoir un jour, nous avons projeté une remise capable de servir de dépôt à 24 machines. La moitié seulement en serait construite immédiatement.

Cette remise comprend une annexe qui renfermera au premier étage un dortoir et un chauffoir pour les mécaniciens; au rez-de-chaussée le bureau du chef de dépôt, avec l'amplosterie et atelier.

On a projeté un quai d'accours de 70^m de longueur pour le côté et réservé un espace plus considérable pour le dépôt de la houille.

Nous avons dû prévoir enfin une maison d'habitation pour le chef de dépôt.

Elles sont les principales dispositions du projet que nous présentons, et qui ont été en grande partie concertées avec le service militaire.

Les courbes à faible rayon que l'on rencontre à l'entrée de la gare, l'orientation de certains bâtiments, l'emplacement assigné à la remise et aux voies des machines qui ne sont reliées que du côté de Metz avec la voie principale, résultent des sujétions particulières de la situation.

Et qu'il est, le projet consacre à la gare de Tardun une superficie d'environ 10^{hect} 50^a, et satisfait aussi bien que possible aux besoins de l'exploitation, en tenant largement compte des exigences de l'avenir.

Metz, le 21. Février 1868.

L'Ingénieur.

Adopté par l'Ingénieur en Chef
Reims, le 6 Mars 1868.

Vu et proposé:

Paris, le 11 Mars 1868.

L'Ingénieur en Chef de la Voie
Directeur des Travaux.

Le Directeur de la Compagnie

Paris le 7 Novembre 1868.

Dumery