

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
RÉGION DE L'EST
VOIE & BATIMENTS
BUREAU
DU
CLASSEMENT

N° 450

BUREAU
DU
CLASSEMENT

6.7535

Etudes et projets
DU SERVICE CENTRAL
N° 34796

ARCHIVES

Lith. de la C^e P. Pl 202

NUMÉROS d'ORDRE	DATES	NOMBRE de PIÈCES	DÉSIGNATION DES DOSSIERS
			<i>Correspondance Générale</i>
1	1919 1921		<u>Mesures à prendre en vue de la continuation</u> <u>des travaux interrompus par la guerre et de l'exécution des nouveaux travaux</u> <u>Modalités applicables aux marchés des travaux publics</u>
2	1930 1935		<u>Fixation des frais généraux afférents aux travaux exécutés par les Réseaux pour le compte de la Ville de Paris et du Département de la Seine et inversement</u> (Conférence des I.C.V. du 27/12/29) Lettre du Ministre des T.P. du 21 mars 1931 Décision ministérielle du 15 février 1930 dès 8 mars 1935
3	1934		<u>Suggestion de M. FARALIE, de MEZIERES, d'un programme de travaux destiné à améliorer la circulation des trains dans la région des Ardennes</u>
4	1936		<u>Décrets du 7 septembre 1936 relatifs:</u> 1 ^{re} aux Subventions pour travaux effectués par les collectivités, établissements publics et organismes agréés 2 ^{me} aux travaux contre le chômage intéressant plusieurs collectivités Conférence des I.C.V.
5	1938		<u>Programme optimal des travaux de la Région E</u>
6	1939		<u>Visite du 30 mars 1939 des fonctionnaires du Service Régional à ceux de la Sous-Direction</u>

NUMÉROS D'ORDRE	DATES	NOMBRE de PIÈCES	DÉSIGNATION DES DOSSIERS
7	1939		<u>Programme de travaux d'hiver (exercice 1939)</u> <u>Lettre au 1er Arrondissement</u>
8	1939		<u>Dispositions des décrets de 1863-1868 prescrivant aux Réseaux de Chemins de fer la classification des dépenses de 1er Etablissement par ligne</u> <u>D.M. du 16 juin 1939</u>
9	1940		<u>Méthode du levé de plans par l'axe</u>
10	1941		<u>Renseignements demandés par la Préfecture de l'Aube sur les travaux et les projets de travaux supérieurs à 50.000 francs intéressant son Département</u>
II	1941		<u>Utilisation d'auxiliaires chômeurs</u>
12	1941		<u>Travaux des collectivités pour la lutte contre le chômage</u>

ARCHIVES
DIE SERVICE CENTRAL
34796.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

N⁰ 450.

Région de l'EST

VOIE ET BATIMENTS

Bureau du Classement

ARRONDISSEMENT

Slides et proj

Correspondance générale

Measures à prendre en vue de la
continuation des travaux interrompus
par la guerre et de l'achèvement des
nouveaux travaux

Méthodologies applicables aux marchés des biens publics

1919 / 194

EST - № 2490 (3*) — 10/E 36708 MAULDE et RENOU, Paris. 2797 (4-42)

MINISTERE
DES
TRAVAUX PUBLICS

REPUBLIQUE FRANCAISE
CHEMINS de FER de L'EST
VOIE

CHEMINS DE FER
de l'Est
500
27 AVRIL 1921
Secretariat
general

No

CONSEIL SUPERIEUR DES TRAVAUX PUBLICS

ASSEMBLEE PLENIERE

Séance du 28 Avril 1921



Henry

Modalités applicables aux marchés des Travaux Publics

M. 1

Demande de M. le Ministre des Finances

PROJET D'AVIS

A
Le Conseil Supérieur des Travaux Publics

Vu la lettre du 15 Avril 1921 par laquelle M. le Ministre des Finances demande :

C
af.
y
que les règles d'avant-guerre soient reprises le plus tôt possible pour la passation des marchés de travaux publics par la suppression des clauses de révision des prix de base d'après leur variation au cours d'exécution des marchés;

que tout au moins transitoirement, ces clauses, au lieu de prévoir seulement les augmentations des prix de base, soient également étendues aux cas de diminution de ces prix;

y
vu l'avis du Conseil Supérieur des Travaux Publics du 30 Décembre 1919,

vu la circulaire ministérielle du 15 Janvier 1920 relative aux modalités applicables aux marchés de travaux publics;

N
v
Considerant

Considérant que les prix des matériaux et main-d'œuvre, tout en étant déjà sensiblement inférieurs à ceux qu'ils avaient atteint progressivement pendant la guerre, et surtout depuis la cessation des hostilités, sont cependant loin d'être définitivement stabilisés, et paraissent susceptibles de subir encore à bref délai, d'importantes diminutions;

Considérant que la circulaire du 15 Mars 1920 avait déjà prévu la révision des prix de base des marchés en cas de réduction de ces prix, et qu'ainsi la demande formulée subsidiairement à ce sujet par M. le Ministre des Finances a reçu depuis satisfaction pour tous les marchés de travaux publics;

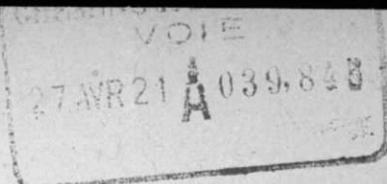
Considérant que dans l'ensemble l'application de cette circulaire paraît avoir réalisé jusqu'ici une adaptation équitable des divers intérêts en cause aux variations continues des conditions générales de notre vie économique qui se sont produites depuis qu'elle est en vigueur;

Emet l'avis :

Que la situation du marché de la main-d'œuvre et des matériaux ne paraît pas encore suffisamment stabilisée pour permettre de revenir dès maintenant à l'application des arrangements d'avant-guerre, et que les modalités prévues par la circulaire du 15 Janvier 1920 paraissent devoir être provisoirement maintenues.

Ministère
des Travaux Publics.

CONSEIL SUPERIEUR DES TRAVAUX PUBLICS.



SUPPLEMENT A L'ORDRE
DU JOUR
N° 3

Assemblée plénière.



SEANCE DU JEUDI 28 AVRIL 1921 à 14^h1/2

AFFAIRES A DELIBERER.

N° de l'affaire	Objet de l'affaire.	Nom du Rapporteur	Observations.
767 I2	Modalités applicables aux marchés des Travaux Publics. Demande de M. le Ministre des Finances.	M. ADER, Secrétaire Général	

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

ET DES
TRANSPORTS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



7 Janvier 20

Circulaire sur les
marchés
l'an deux mille.

D^r.
Le projet de circulaire a été adopté
par le Conseil supérieur dans la Salle
du 30. XII. avec quelques modifications de détail.

Dès que la rédaction en aura été arrêtée
par le Chancier, l'affiche sera transmis
aux ministres, qui décideront ce qu'il vaut faire.
Ce sera dans peu de jours.

Le Conseil supérieur joue un rôle
très exactement consultatif, et il arrive que
les bureaux apportent des modifications
à ses projets émis.

Votre très dévoué
secrétaire

Je l'ai pourvu de ce texte d'après le

Cousin Lierck fait le transmettre
instantanément au président Charron -

Marchés de
Travaux publics.

N° 73699.

A 24 H 28



Paris, le 6 Janvier 1920

M. Courtauld
Empêcheur général.
Ministère des P.T.T et de
la marine marchande
58 Rue Claude Bernard (5^e)
mon cher ami

Je vous avais alors obligé de
bien vouloir me faire savoir si
le projet de circulaire ministé
rielle au sujet des marchés de
Travaux Publics qui a été présenté
au Comité supérieur le 30 Dec 1919
et sous le N° 1703/105 est approuvé
et que si nous pouvons en aspirer
la notification prochaine.

Cette affaire a pour nous
un caractère d'ingénierie tout à
fait particulier, étant au cas
de la construction des lignes de
S. Die à Saales et de S. Maurice à
Wesseling.

Pourriez-vous me procurer les 3
exemplaires du projet de circulaire ?

Bien cordialement à vous

Lly.

Eug. Coller
Col. Fontenay.

Assemblée plénière 24 DEC. 19 A 024.438

N° 16



Séance du Mardi 30 Décembre 1919, à 14^h/₂

CHEMINS DE FER
de l'Est
24 DEC 1919
Secrétariat
général

Affaires à délibérer.

N° de l'affaire	Objet de l'affaire	Nom du Rapporteur	Observation
1191 87 1703 105	<p>Measures à prendre en vue de la continuation des travaux interrompus par la guerre et à l'exécution de nouveaux travaux.</p> <p><i>M. Drucker</i> <i>Rapport 24/12/19</i></p> <p><i>Chapuis</i></p> <p><i>Peltier</i></p>	<p>Commission: M. Courtaud, Président. M. Monet, Rapporteur.</p>	

La Séance aura lieu au Ministère des Travaux Publics. — Salle N° 37 du
Conseil Général des Ponts et Chaussées. — Escalier I, 1^{er} étage au dessus de l'entresol, à 14^h/₂.



Note au sujet des conditions suivant lesquelles doivent être passés les marchés de travaux publics durant la période transitoire.

A.

En rédigeant les clauses d'un marché de travaux public on doit avoir pour but :

De réservier autant que possible l'initiative de l'entrepreneur, afin de lui permettre de réaliser toutes mesures avantageuses, et de permettre ainsi le libre exercice de la concurrence.

De limiter les aléas et d'éviter qu'ils ne soient hors de proportion avec les bénéfices à envisager.

De rendre le règlement de comptes aussi facile que possible et surtout d'éviter que les agents de l'Administration aient à s'immiscer dans la gestion de l'entreprise.

B.

Le système proposé qui consiste à établir le décompte, en prenant pour base les prix d'avant-guerre (majores d'un pourcentage qui doit tenir compte de l'augmentation des frais de location du matériel, de celle des frais généraux, ainsi que du moindre rendement de la main-d'œuvre), et à ajouter, en ce qui concerne les mains-d'œuvre, matières et matériaux les suppléments de dépenses constatés sur les prix d'avant-guerre, réalise un très grand progrès sur les marchés de régie.

En effet, il intéresse l'entrepreneur au rendement; il le met à l'abri des fluctuations de prix, il peut même permettre à l'Administration de profiter des diminutions qui viendraient à se produire à la suite d'une amélioration.

Mais en pratique ce système donnera encore lieu à de très sérieuses difficultés.

- C -

L'Administration, qui devra payer tous les suppléments de feuilles de paie et tous les suppléments de factures sera obligée de vérifier si toutes les journées et toutes les matières ont bien été employées exclusivement aux travaux auxquels elles sont imputées. Elle sera ainsi conduite inévitablement à s'immiscer dans la gestion de l'entreprise, mais elle n'aura sûrement pas le personnel suffisant et compétent pour toutes les vérifications nécessaires qui seraient les mêmes que celles d'une régie.

Et notre avis, ce système peut et doit être amélioré par la fixation des proportions de main-d'œuvre et de matières principales qui entrent dans les prix, de manière qu'il n'y ait plus qu'à appliquer à des proportions fixes les fluctuations de prix, dont il doit être tenu

compte à l'entrepreneur, ou dont doit bénéficier l'Administration.

- D -

On peut concevoir de différentes manières les détails d'application de ce perfectionnement; par exemple lorsqu'une matière entre pour la partie la plus importante dans l'élément de prix soumis à variation, on peut préparer l'adjudication sur un prix de base admettant une unique variation, celle de la matière en question.

Ainsi les cylindrages à traction mécanique peuvent très bien être adjugés, en admettant que les prix seront majorés uniquement suivant la valeur du combustible rendu à pied d'œuvre; on sait très bien en effet quelle est, en moyenne, la consommation par tonne kilométrique de parcours.

S'il s'agit d'un marché d'entretien, le prix des matériaux peut être dédoublé en :

1^o Prise des salaires majorés pour bénéfice et accessoires de salaires;

2^o Transports.

Le premier prix, celui des salaires, sera basé sur le bordereau A, du type préconisé par la Commission, et on pourra admettre que l'entrepreneur recevra un supplément calculé d'après les fluctuations de la main-d'œuvre.

Il y a intérêt à déterminer ce supplément de manière que l'entrepreneur soit effectivement intéressé à ne pas surpayer les ouvriers, et à faire profiter l'administration d'économies dans les salaires de main-d'œuvre lorsqu'elles sont possibles. A cet effet, il y aurait lieu de ne lui payer, comme de ne lui retenir, qu'une fraction, par exemple la moitié ou les $\frac{3}{4}$ de la fluctuation totale.

Soit fin de réduire le nombre des révisions, et d'augmenter encore l'intérêt de l'entreprise à éviter ces révisions, il devrait être entendu que ce n'est que lorsque les prix de salaire moyen comparatif dépasseront de 10% ou de 20% les prix du moment du marché que l'entrepreneur aura droit à révision.

Cette révision ne pourra pas avoir d'effets rétroactifs; il devra être entendu d'ailleurs qu'un pourcentage d'aléas d'augmentation est compris dans l'évaluation primitive de la main-d'œuvre.

Pour les marchés de grosse importance s'étendant sur plusieurs années, on pourrait de même diviser les prix par nature d'ouvrage, en trois:

- 1: Un prix comprenant toute la main-d'œuvre;
- 2: Un prix s'appliquant aux matières fournies, et basé sur la valeur des matières principales;

3: - Un prix invariable relatif à l'amortissement aux recharges et à l'entretien du matériel (main-d'œuvre non comprises.)

Il n'y a de nouvelles explications à donner que pour les matières. On ne peut les envisager toutes; on ne peut faire entrer en compte que les principales; il faut déterminer les prix des matières dont l'emploi est le plus important et majorer ces prix étais, d'un certain pourcentage correspondant aux fournitures secondaires. Deinsi pour les liants on ajoutera un pourcentage pour la sacherie; pour le charbon; un pourcentage pour les matières consommables. En tous cas, il n'y a aucune difficulté à fixer au moment de la passation du marché le prix de la matière et la quantité entrant dans la composition de l'unité de chaque ouvrage; ce prix doit d'ailleurs être majoré, ainsi que ses fluctuations, d'un certain pourcentage correspondant aux pertes, déchets, taxes, etc. Quant aux combustibles principaux on peut, au moins approximativement, déterminer la quantité entrant dans les unités de transport ou de fabrication et prendre pour toutes les matières accessoires d'entretien un prix proportionnel à celui de l'étais. C'est un système qui a déjà été accepté dans certaines entreprises.

Il reste à dire à quel prix doivent être comptés, pour une période déterminée, les matériaux ou matières employés.

On peut prendre à titre d'exemple, le système suivant : Dans les ouvrages d'un semestre on considère que le prix à appliquer pour les matières est le prix moyen d'acquisition des matières arrivées dans le semestre précédent.

. I .

En résumé, on voit la possibilité de pouvoir passer des adjudications dont les marchés s'adaptent aux variations des prix, et sans qu'il soit besoin de vérifier autre chose que les quantités d'ouvrages réellement exécutés.

Surtout on n'aura pas à s'immiscer dans la gestion de l'entreprise, autrement que pour contrôler les prix unitaires des commandes qu'il a faites et les augmentations générales de salaires imposées par les circonstances.

Il va sans dire que comme pour la main-d'œuvre l'Administration se réserveraient pour les matériaux principalement le droit d'homologuer les prix des commandes importantes. D'ailleurs afin d'intéresser l'entrepreneur à l'économie on pourrait lui abandonner une part des réductions obtenues, le cas échéant, sur les prix de base, sauf, en compensation, à lui imputer une part des dépassements.

Ministère
des
Travaux Publics,
des Transports
et de la
Marine Marchande.

REPUBLIC FRANCAISE.

-:-:-:-:-

Conseil
Supérieur des
Travaux Publics.

... nos réunions régulières nous étudions et arrêtons une
CONSEIL SUPERIEUR DES TRAVAUX PUBLICS.

Conseil
Supérieur des
Travaux Publics.

... notre réunion régulière à l'Assemblée
Assemblée plénière.

n° 1703

TOB

Séance du 30 Décembre 1919.



... nous avons été en mesure de faire un rapport au sujet des Marchés de Travaux Publics.

... nous devons faire une analyse de la situation actuelle et proposer des mesures pour améliorer la situation. Nous devons également prendre en compte les besoins de la défense et de l'économie nationale.

1) Jusqu'à la fin de la période des hostilités, des raisons impérieuses ont obligé à pourvoir à l'exécution de la plupart des travaux intéressant la défense ou la vie économique du pays, par la voie de régie simple ou intéressée ou de marché de gré à gré, laissant à la charge de l'Etat tous les suppléments (par rapport aux prix d'avant-guerre) des dépenses accusées par les feuilles de paie et les factures.

Alors que la consistance des travaux ne pouvait souvent être entièrement définie, et que les entrepreneurs ne pouvaient librement, ni recruter leur personnel, ni acquérir leur outillage, ni s'approvisionner aux usines, il était impossible de leur demander des engagements à des prix fermes, même pour de courtes périodes; les révisions incessantes, dont le droit aurait dû leur être réservé, auraient abouti, en fin de compte, à une véritable régie, et auraient pu en cas de désaccord, retarder l'achèvement de travaux d'une urgence absolue.

2) Mais aujourd'hui en doit le plus tôt possible revenir au système normal de l'adjudication donnant à l'Etat le bénéfice de la concurrence et laissant aux entrepreneurs celui de leur libre initiative dans les moyens d'exécution, assurant en fin de compte la réalisation des travaux par les moyens les plus économiques. Il est d'ailleurs tout à fait indispensable que les entrepreneurs soient, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances, incités à réduire les dépenses. Ainsi, dorénavant et sauf dans des cas tout à fait spéciaux, pour lesquels toutes justifications nécessaires seront produites, les travaux nouveaux devront s'exécuter par adjudication sur les bases du Cahier des Clauses et Conditions générales. Je renouvelle d'ailleurs la recommandation de recourir de préférence, surtout pour les travaux importants, aux adjudications restreintes

sur offres de prix, ou aux marchés après concours.

Marchés à passer durant la période transitoire.

3) Mais, transitoirement, et pour les marchés à long terme, des modalités spéciales doivent être envisagées pour éviter les difficultés provenant des variations importantes auxquelles les prix restent encore soumis: car les entrepreneurs hésiteraient à courir les risques des augmentations de prix, si celles-ci étaient entièrement laissées à leur charge l'article 33 du cahier des clauses et conditions générales limiterait, il est vrai, l'importance de ces risques; mais cet article pourrait être trop fréquemment mis en jeu, avec menace de résiliation ou de suspension des travaux, si l'Administration et l'Entrepreneur ne pouvaient se mettre immédiatement d'accord.

En attendant la stabilisation des prix, les devis de marchés à long terme doivent répartir les fluctuations entre l'Etat et l'Entrepreneur, en laissant à ce dernier une part suffisante des augmentations de charges et des économies pour qu'il soit efficacement intéressé à réduire les dépenses.

Il est essentiel que le mode de règlement des fluctuations soit d'une application facile, et qu'il n'oblige pas l'Administration à s'immiscer dans la gestion de l'Entrepreneur, lequel doit conserver la libre initiative des moyens de réalisation des ouvrages, pourvu qu'il observe les prescriptions du devis.

4) Il n'est pas nécessaire, en général, de suivre les fluctuations de tous les éléments entrant dans la composition des prix; il suffira de considérer les éléments fondamentaux savoir: d'une part les diverses mains-d'œuvre, d'autre part quelques fournitures principales (chaux, aciers, charbons, etc.) qui entrent pour une part importante dans les prix. Pour certaines natures d'ouvrages, une seule matière pourra être considérée comme prépondérante: la variation des autres sera supposée suivre la même loi. Ainsi, pour les maçonneries, cette fourniture prépondérante sera la chaux ou le ciment; pour les dragages, le charbon; pour les cylindrages à traction mécanique, le charbon ou le pétrole; pour la partie la plus importante des ouvrages métalliques, l'acier laminé; pour le béton armé, il y en aura deux, le ciment et l'acier en barres, si ce dernier n'est pas payé à part.

cas même, selon moi ne Pour un certain nombre de prix, la main-d'œuvre est prépondérante: terrassements à la main, taille et parements, et il n'est pas nécessaire d'avoir besoin de prévoir la révision des prix de matière.

Le plus d'intérêt a Pour d'autres enfin, ne correspondant qu'à une dépense peu importante, on peut, dans certains cas, décider qu'ils sont fermes et non sujets à révision.

5) Modalités d'application.

Il convient de faire observer que les modalités d'application du présent arrêté sont strictement limitées à l'application des principes généraux énoncés dans l'ordre réglementaire. Pourvu que les principes précédents restent observés, les modalités d'application ne seront pas nécessairement uniformes et pourront varier suivant les conditions spéciales des diverses entreprises.

Les modalités suivantes, sans être strictement obligatoire, pourront dans bien des cas être suivies lors de la préparation des documents d'appel d'offres: il convient de faire observer que les modalités d'application de l'ordre réglementaire sont strictement limitées à l'application des principes généraux énoncés dans l'ordre réglementaire.

6) Bordereau des prix définitifs et bordereaux A et B de prix élémentaires de main-d'œuvre et de matières.

Pièces du marché - Au bordereau des prix définitifs, établi comme il sera dit ci-dessous, il y aura lieu d'annexer, à titre de pièces du marché, deux bordereaux A, B, de prix élémentaires, savoir:

- soit un bordereau à des salaires, servant de base au marché;
- soit un bordereau B des prix des fournitures principales entrant pour une part importante dans le prix de certains ouvrages.

Les bordereaux A et B, qu'il s'agisse d'une adjudication ordinaire, ou d'une adjudication restreinte sur offre de prix, devront être établis par l'Administration. Dans le bordereau des prix définitifs, qui contiendra les prix d'application du marché pour les diverses natures d'ouvrages, chaque prix sera décomposé ainsi qu'il suit:

- 1^e) un ou plusieurs prix a, sans bénéfice, comprenant les diverses mains-d'œuvre avec les majorations pour assurances, frais médiocres, etc. et en outre, un aléa (généralement 5%) pour augmentation éventuelle des salaires;
- 2^e) un ou plusieurs prix b relatifs aux fournitures à faire venir pour l'exécution de l'ouvrage: ce ou ces prix comprenant, avec le prix de revient de la fourniture principale, des majorations pour les matières

et opérations secondaires, et en outre une majoration pour aléa, comme aux prix a de main-d'œuvre.

Quand un prix b ne procédera pas directement d'un des prix principaux figurant au bordereau B, on désignera le prix du bordereau B auquel il sera assimilé pour le calcul des fluctuations;

3° un prix c non sujet à révision, relatif à l'amortissement des installations, du matériel et de l'outillage;

4° un pourcentage d sur les prix a, b, c et sur les augmentations résultant des révisions, pour frais généraux et faux-frais, y compris l'entretien des installations du matériel et de l'outillage;

5° un bénéfice e invariable.

Dans le cas où l'on aura recours au système de l'adjudication sur offre de prix, il sera généralement nécessaire que le cadre, pour chaque nature d'ouvrage des prix a,b,c,d,e, soit préparé par l'Administration, sans quoi la comparaison des diverses soumissions serait difficile.

D E A V I O S. u n e s é t i

Le devis devra prévoir le mode de règlement des fluctuations.

7) Règlement des augmentations.

1° Main-d'œuvre. Les prix a de main-d'œuvre étant supposés majorés de 5% resteront invariables tant qu'il n'aura pas été constaté, par une révision du bordereau A opérée par l'administration sur la proposition de Commissions composées de patrons, d'ouvriers et de représentants de l'Administration - que certains salaires doivent être augmentés de plus de 10%.

Quand la majoration sur un des prix du bordereau A dépassera 10%, ce prix sera revisé. Mais, resteront à la charge de l'entrepreneur:

20% de la majoration au-delà de 10% et jusqu'à 20%.

10% de la majoration au-delà de 20%.

Les prix seront révisés en conséquence de cette majoration conventionnelle.

Si une nouvelle augmentation de certains salaires est constatée dans les mêmes formes, une nouvelle révision pourra avoir lieu, l'Entrepreneur conservant toujours à sa charge la part proportionnelle ci-dessus

RESUME.

En résumé, sauf exceptions expressément justifiées, les travaux nouveaux seront donnés dorénavant à l'adjudication.

Celle-ci pourra être passée sur prix ferme, si elle est peu importante et que le délai d'exécution soit assez court pour qu'il n'y ait pas à espérer que les prix viennent à baisser notablement et pour qu'il n'y ait pas à craindre que l'article 33 des clauses puisse trop fréquemment être invoqué par l'Entrepreneur.

Si les travaux sont importants ou doivent nécessairement exiger un long délai d'exécution, il convient de recourir à un marché comportant la révision des prix, dans des conditions analogues à celles indiquées ci-dessus. Les modalités sus-exposées ne sont d'ailleurs pas prescrites à titre impératif et obligatoire et je suis disposé à examiner toutes propositions conçues dans le même ordre d'idées, soit pour la passation de nouveaux marchés, soit pour la transformation des marchés actuels.

Pour des travaux de moyenne importance et de durée assez courte, on pourra proposer des systèmes de marchés simplifiés mais toujours avec prix unitaires, en prévoyant seulement le remboursement à l'Entrepreneur d'une fraction des augmentations de dépenses de main-d'œuvre et de matériaux.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire.

Paris, le

Un entrepreneur peut substituer un rouleau à pétrole à un cylindre à vapeur prévu au marché; il doit continuer à être payé suivant les fluctuations du prix du charbon, à moins que de nouvelles stipulations interviennent entre lui et l'Administration.

Par contre, s'il y a diminution sur les prix prévus, l'Administration bénéficiera d'une part de ces diminutions comme il est spécifié ci-dessus.

Il pourra être, en outre stipulé que, si l'Entrepreneur fait emploi d'un outillage mécanique nécessitant d'importantes avances de fonds des acomptes au titre des approvisionnements, pourront lui être alloués sur la valeur de cet outillage.

Révision des marchés en cours.

Un certain nombre de marchés à long terme passés avec un entrepreneur régisseur, rémunéré par un pourcentage sur les dépenses, sont actuellement en cours; ils comportent généralement une clause permettant à l'Administration de dénoncer la règle moyennant un préavis.

Ils devront être progressivement remplacés par des marchés passés sur prix fermes qui, s'il est nécessaire de ne pas interrompre les travaux, pourront être passés avec l'Entrepreneur régisseur, si l'accord se fait sur les prix.

En cas de désaccord, on devra dénoncer la règle avec un préavis qui, en général, sera de deux mois au moins et préparer une adjudication sur les bases indiquées ci-dessus.

Le devis du nouveau marché pourra stipuler que le matériel existant est prêté au nouvel Entrepreneur, sans aucune garantie, et que celui-ci devra l'entretenir et le réparer à ses frais et le petit outillage consommable excepté) le rendre, en fin de travaux, en bon état d'entretien, l'Entrepreneur étant responsable des réparations, sauf celles dues à une usure normale du matériel convenablement entretenu.

En ce qui concerne les marchés d'avant-guerre qu'ils aient reçu ou non un commencement d'exécution, l'Entrepreneur aura généralement droit à la résiliation en vertu de l'article 33 des Clauses et Conditions générales. On pourra passer avec lui un nouveau marché, établi en conformité des instructions ci-dessus. On prendra bien entendu pour base de ce nouveau marché les prix réels de la main-d'œuvre et des matériaux tels qu'ils existent actuellement.

définie du total des majorations par rapport aux prix initiaux.

Les demandes de révision des prix de main-d'œuvre ne pourront être présentées par l'Entrepreneur qu'à des intervalles minimum déterminés qui ne seront pas inférieurs à un mois. Dans l'intervalle des révisions, les prix resteront invariables.

2° Matières.

Les prix des matières étant supposés majorés de 5% resteront invariables tant qu'il n'aura pas été constaté, par une révision faite contradictoirement des prix du bordereau B, que le prix de la matière étalon a augmenté de plus de 10%.

Quand la majoration d'un prix du bordereau B dépassera 10%, ce prix sera révisé. Mais: resteront à la charge de l'Entrepreneur:

20% de la majoration au-delà de 10% et jusqu'à 20% 10% de la majoration au-delà de 20%.

Les prix b seront révisés en conséquence de cette majoration conventionnelle, tant pour ceux qui procèdent directement du prix étalon B que pour ceux qui lui sont rattachés comme il a été dit plus haut.

Si une nouvelle augmentation des prix B est constatée lors d'une révision, une nouvelle révision pourra avoir lieu, l'Entrepreneur conservant toujours à sa charge la part proportionnelle ci-dessus définie du total des majorations par rapport aux prix initiaux.

Afin d'éviter des révisions trop fréquentes, il sera stipulé que les prix B ne pourront être révisés qu'à des intervalles minimum de trois mois.

On aura soin d'ailleurs, pour faciliter les révisions de tenir des attachements contradictoires des travaux non terminés et des approvisionnements de matériaux, de manière à pouvoir établir aussi exactement que possible quelles sont les parties d'ouvrages auxquelles doivent s'appliquer les majorations.

3) Règlement des diminutions.

1° Main-d'œuvre.

S'il est constaté, dans la même forme que pour les augmentations, que certains prix du bordereau A ont subi une diminution excédant 10%, l'Administration pourra exiger une révision de ces prix. Dans ce cas, l'Entrepreneur conservera le bénéfice de la diminution de 10% plus:

6
20% de la diminution au-delà de 10% et jusqu'à 20%,
10% de la diminution au-delà de 20%.

2° Matières.

De même, s'il est constaté une diminution de prix de certaines matières excédant 10%, l'Administration pourra requérir la révision des prix correspondants du bordereau B, et l'Entrepreneur conservera le bénéfice de la diminution de 10% plus:

20% de la diminution au-delà de 10% et jusqu'à 20%,
et 10% de la diminution au-delà de 20%.

Les révisions pour diminution du prix, soit de la main-d'œuvre, soit des matières seront soumises aux mêmes conditions de délais que celles relatives aux augmentations.

9) Application de l'article 33 des Clauses et Conditions générales,

Le marché réglant d'une manière précise le mode de révision des prix, l'article 33 ne pourra évidemment plus être invoqué par l'Entrepreneur que dans le cas où les charges nouvelles résultant des parties d'augmentation laissées à son compte, et compensées s'il y a lieu avec sa part économies, représenteraient plus du sixième du montant des travaux à exécuter.

Le devis devra par suite comprendre un article ainsi rédigé:

"L'article 33 du cahier des Clauses et Conditions Générales, est remplacé par le suivant:

"Lorsque, par suite de la part des majorations laissées à la charge de l'Entrepreneur, compensées, s'il y a lieu, avec sa part d'économies, le montant des travaux à exécuter dépassera de plus d'un sixième l'évaluation résultant des prix du bordereau, l'Entrepreneur aura droit à la résiliation de son marché, sous réserve de l'indemnité qui lui sera allouée en compensation de ses dépenses non entièrement amorties différences, etc.

(Le reste comme à l'article 33 actuel).

10) Contestations.

Le devis devra stipuler qu'en cas de contestation sur le mode de règlement des fluctuations, celui-ci sera provisoirement fixé par l'Ingénieur en Chef.

7
Observations particulières sur la préparation des pièces du marché.

Bordereaux des prix: les prix des bordereaux A et B sont ceux en cours à la date de la passation du marché.

Par suite si, au moment de l'adjudication, les prix des bordereaux ne correspondent plus à ceux qui ont été envisagés au moment de la préparation du projet, les bordereaux A et B et le bordereau de prix définitif doivent être rectifiés; la nouvelle fixation du détail estimatif doit, avec ses justifications, m'être soumise, si l'augmentation dépasse 20%. En deçà de cette limite, la modification pourra être faite directement par l'Ingénieur en Chef qui m'en rendra compte.

Les prix a et b devront être justifiés d'une manière très précise, afin qu'il n'y ait aucune indécision sur le calcul des fluctuations qu'ils peuvent comporter. On devra s'attacher à porter au bordereau des prix provisoires, s'il est utile.

Par exemple, si le marché comporte l'exécution de maçonneries à l'air comprimé, on ne se bornera pas à porter au bordereau un seul prix de maçonnerie à l'air comprimé: on y portera en outre les prix provisoires nécessaires pour payer des acomptes à l'Entrepreneur sur la fourniture et le montage des caissons, prix qui suivront les fluctuations des prix des matériaux une fois que les travaux auront commencé.

Modifications introduites par l'Entrepreneur dans le mode de réalisation des travaux.

Il pourra arriver qu'un Entrepreneur trouve avantage à exécuter le travail par d'autres moyens que ceux envisagés dans la décomposition du prix (en prix a, b, c, d, e).

Dans ce cas les prix doivent continuer à être appliqués comme si les conditions prévues étaient réalisées et l'Entrepreneur a droit aux augmentations qui lui auraient été acquises dans cette hypothèse. Le plus souvent c'est un engin mécanique qui remplace la main-d'œuvre; il est équitable que l'Entrepreneur conserve le bénéfice de son initiative qui aura généralement un effet favorable sur le marché du chantier.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS

DES TRANSPORTS
& de la Marine Marchande

Secrétariat Général
du Conseil Supérieur des
Travaux Publics

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le

4 NOV 1919



LE SECRETAIRE GÉNÉRAL DU CONSEIL SUPÉRIEUR
DES TRAVAUX PUBLICS,

Monsieur Descubes, Ingénieur en Chef de la Voie
et des travaux de la Cie des chemins de fer
de l'Est.

Mon cher Camarade,

Une Commission du Conseil Supérieur des Travaux Publics, présidée par M. l'Inspecteur Général Tourtay, se réunira, au Ministère des Travaux Publics (Salle 37), jeudi prochain 20 courant à 14^h1/2, pour examiner les modalités suivant lesquelles pourraient être passés, dans les circonstances actuelles, les marchés de travaux publics.

Cette Commission serait très heureuse d'avoir, pour l'examen de cette difficile question, le concours de votre expérience et son Président me charge de vous prier de vouloir bien assister à sa réunion.

J'espère qu'il vous sera possible d'accéder à son désir et, dans cet espoir je vous prie, mon cher Camarade, d'agréer l'assurance de mes sentiments dévoués.

W. Guérin

TYPES DE MARCHE POUVANT S'APPLIQUER DANS DIFFERENTS CAS.



1 - Marchés peu importants à court terme

Ils seront ~~appelés~~ ^{fixés} sur prix fermes.

L'adjudication pouvant d'ailleurs se faire sur prix en blanc, sur appel d'offres, etc...

1er Exemple: Tablier métallique de peu d'importance

On doit admettre que le prix de l'acier est l'élément prépondérant et que l'Entrepreneur se sera renseigné de manière à pouvoir prendre des options dès l'approbation de l'adjudication par le Préfet.

2eme Exemple: Terrassements ou fournitures des matériaux de peu d'importance exécutables en quelques mois.

Même système:

marché sur prix fermes, le cahier des clauses et conditions générales s'appliquant en entier - sauf peut-être l'art 33, qui pourrait, suivant les espèces être modifié -

Marché à long terme

Fournitures d'entretien en matériaux du pays.

Les prix A, B sont à échelons et sont établis en partant du bordereau A pour prix élémentaires de journées et B prix des locations, fournitures des matières étalons etc...

Les prix F sont invariables.

Fourniture de pierre cassée, en carrière

Prix N° 1 A

Toute main d'œuvre y compris accessoires --- 8^f,00

Prix N° 1 F

Prix N° 2 fixé et négocié

Outilage, faux-frais et bénéfice

1^f,20

Transport et emmètrage à pied d'œuvre à une distance

moyenne de 2 km

N° 3 A	Main d'oeuvre -----	1,00
N° 3 B	Equipage - -----	3,00
N° 3 F	Outilage faux frais et bénéfice -----	0,60

DEFINITION & VARIATION DES PRIX A

Les prix de main d'oeuvre A comprennent toutes mains d'oeuvre entrant dans le prix total, y compris une aide de 10 %

Tant que la main d'oeuvre (assurance comprise) n'aura pas varié de 20 % en plus ou en moins, ils resteront fixés, et ne seront révisables que par échelons de 20 % au maximum.

Le prix sera révisé lorsque l'Entrepreneur aura fait constater à une fin de mois que par la suite de l'augmentation des salaires et assurances payés en vertu d'augmentations collectives homologuées par l'Ingénieur en Chef, le salaire moyen de main d'oeuvre, (compris assurances) pour l'ensemble des travaux du dernier mois dépasse de 20 % au moins celui qu'aurait donné l'application du bordereau A annexé au marché, majoré de la révision précédente.

Dans ce cas les prix seront augmentés dans la proportion deux tiers du dépassement constaté.

De même l'Administration pourra requérir à toute fin de mois la vérification du salaire moyen (assurance comprise) et si celui-ci est inférieur de 20 % à celui du bordereau A, le prix des mains d'oeuvre sera diminué d'une fraction égale aux deux tiers de la diminution proportionnelle du prix moyen constaté.

DEFINITION & VARIATION DU PRIX B

Le prix B comprend donc les prix de location ou fourniture de moyen de transport.

La révision se fera dans les mêmes conditions que celles du prix A.

Marché de cylindrage à traction mécanique

(hypothèse de l'emploi de la vapeur)

Tonne kilométrique de parcours du rouleau sur empiement.

Prix N° I B

Charbon et matières consommables,

Par tonne kilométrique ----- 0^f55Prix N° I F

Location et fonctionnement du rouleau

(sauf les matières comprises dans le prix N° I B),

y compris tous faux frais et accessoires autres

que ceux compris dans le N° I B et bénéfices ----- 0^f30

DEFINITION & VARIATION DU PRIX B

Le ^{ré}prix B comprend la fourniture de charbon et toutes les matières ~~consommables~~ rendues en gare.

Ce prix sera augmenté ou diminué périodiquement suivant la valeur du charbon.

Chaque fraction de variation proportionnelle du prix de la tonne en gare, représentant 1/100 du prix I B, il sera alloué ou retenu à l'Entrepreneur :

$$\frac{2 \times B}{3 \times 100} = \text{soit}$$

dans l'espèce

$$\frac{2 \times 0,55}{3 \times 100} = 0,0033 \text{ par tonne kilométrique.}$$

On admettra que le charbon
consommé dans une période de 3 mois (soit 90 jours)
aura été approximativement dans le
trimestre précédent.

MARCHES IMPORTANTS A LONG TERME.

On établira d'abord :

Le bordereau A des salaires au moment de la passation du marché.

Le bordereau B des prix des matières principales entrant dans les ouvrages, chaux, ciment, aciers, bois d'œuvre, charbon) et des locations d'équipage, ou des matériaux qui devraient provenir d'autres carrières que celles de l'Entrepreneur.

Ensuite :

Le bordereau des prix applicable au règlement des ouvrages exécutés.

Pour chaque nature d'ouvrage on fera des prix ou série de prix partiels :

- a) pour la main d'œuvre,
- b) pour les matières,
- c) pour le matériel et le bénéfice.

Les prix a et b sont révisables. Le prix c est invariable.

COMPOSITION DES PRIX

- Prix a -

Ils comprennent toutes les mains d'œuvre y compris celles des ateliers, locaux, entrant dans la composition de la nature d'ouvrage.

- Prix b -

Ils forment une série b_1-b_2- pour chacune des matières du bordereau B qui peut entrer pour une part importante dans la nature d'ouvrage. En établissant ces prix b, on tiendra compte des matières secondaires et des pertes, déchets, droits, par un pourcentage incorporé aux prix composés b_1-b_2 .

Ainsi pour les maçonneries on peut ne tenir compte que du ~~mat~~ et ajouter un pourcentage pour les déchets, frais de sacherie, droits.

Le prix du ciment entrant dans un mètre de maçonnerie sera ainsi majoré par exemple de 3 % ^{ou} pour déchets, 5 % pour frais de sacherie, 1 % pour droits, 2 % pour transport de la gare au lieu d'emploi.

Pour des terrassements très importants, exigeant des transports à longue distance, à la machine et pour lesquels le charbon est une partie très importante de la dépense le prix b du charbon en gare sera majoré :

de (50 %) pour matière consommable,
de (3 %) pour transport de ce charbon depuis la gare la plus proche
de (5 %) pour déchets.

c) pour les frais généraux, comprenant l'outillage, l'amortissement et l'entretien du matériel, les impôts, tous frais accessoires non compris dans les prix des séries a et b et le bénéfice.

Le prix c est invariable.



Paris

Octobre

1919

Le Directeur du Contrôle des P.T.

à M. le Vice Président du Conseil Supérieur
des Travaux Publics,

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me faire connaître

que M. le Ministre des Travaux Publics avait demandé

que le Service Constructeur des Chemins de fer soit
entendu, au sujet du mode de préparation des marchés
de travaux publics, durant la période transitoire
qui s'écoulera jusqu'à la stabilisation des prix.

J'adresse ci-inclus une note dans laquelle

j'ai résumé les principes, qu'à mon avis, il convient d'observer et les modalités d'application
susceptibles d'être envisagées.

A moins de circonstances extraordinaires,

légitimating l'exécution en régie, tout marché de
travaux publics doit mettre en jeu la concurrence,
et il doit, par suite:

1° Intéresser efficacement l'entrepreneur à construire avec économie et à lutter contre l'augmentation des dépenses de main d'œuvre et de matière;

2° Laisser à l'entrepreneur l'entièrre et libre initiative des moyens d'exécution les plus avantageux;

3° Faciliter les règlements de comptes: par suite, baser le règlement sur la constatation des quantités d'ouvrages exécutés sans qu'il soit besoin de rechercher le nombre de journées ou les quantités de matières employées et éviter toute immixtion de l'Administration dans la gestion de l'entreprise.

de la délibération

Le premier projet de marché envisagé à la suite de la Commission du Conseil Supérieur des Travaux Publics réalise déjà un progrès très marqué sur les marchés de régie; mais il ne paraît pas intéresser suffisamment l'entrepreneur à réduire les dépenses de salaires et de matières , dont tous les suppléments lui sont intégralement payés par l'Administration.

La vérification des feuilles de paie et des factures exigerait du reste un personnel nombreux et expérimenté qui fera généralement défaut , et elle ne peut manquer de donner lieu à des conflits entre les agents locaux de l'Entreprise et de l'Administration, parce qu'il sera très souvent difficile, surtout dans les entreprises n'ayant pas une comptabilité tenue dans tous

ses détails, de savoir si toutes les journées et toutes les matières ont bien été employées exclusivement aux travaux auxquels elles sont imputées.

Les renseignements que j'ai pris auprès des services constructeurs montrent que l'on se préoccupait divers côtés d'arriver à des marchés sur prix fermes de base majorés, s'il y a lieu, suivant les fluctuations de main d'œuvre et des matières principales, mais en laissant à l'entrepreneur une portion de ces fluctuations, de manière à l'intéresser efficacement à la réduction des dépenses, en lui attribuant en compensation une partie des économies.

Dans cet ordre d'idées, le prix d'une nature d'ouvrage serait décomposé en trois:

- 1° un prix (a) comprenant toutes les mains d'œuvre et basé sur un bordereau de salaires (A) établi au moment de l'adjudication et annexé au marché.
- 2° les prix (b) de quelques matières principales (liants, charbon, aciers, etc...) qui peuvent jouer un rôle prépondérant dans le prix de la nature d'ouvrage, basés également sur un autre bordereau (B) des prix de ces matières au moment de l'adjudication.
- 3° Un prix fixe (f) comprenant l'outillage et son amortissement et toutes les charges générales de l'entreprise et le bénéfice.

debut de la révision qui devra être portée à l'entrepreneur.
En ce qui concerne la main d'œuvre, on pourraient suivre la règle suivante:

Tant que le prix moyen de la main d'œuvre pour l'ensemble des chantiers n'a pas augmenté de 20 %, l'entrepreneur n'a rien à réclamer (on suppose qu'en établissant le prix (a) on a ajouté 10 % d'aléa pour couvrir l'entrepreneur).

Au delà de 20 % et par échelons successifs de 20 % l'entrepreneur est admis à demander la révision qui se fait en comparant le prix moyen des salaires pour l'ensemble du chantier avec celui du bordereau (A) aux feuilles de paie.

S'il y a par rapport à ce dernier une augmentation proportionnelle de $\frac{x}{100}$ pour 100, le prix (a) est augmenté de deux tiers de $\frac{x}{100}$, un tiers est donc laissé à la charge de l'entrepreneur.

La révision peut être réclamée aussi par l'Administration qui laissera alors à l'entrepreneur au moins $\frac{1}{3}$ de l'économie s'il y a eu abaissement des salaires.

Le jeu de la fluctuation pour les matières, ou pour les fournitures, se fera dans des conditions analogues: $\frac{1}{3}$ des suppléments laissés à la charge de l'Entrepreneur, $\frac{1}{3}$ des diminutions à son profit.

Pour simplifier toutes les dépenses de matières seront supposées rapportées généralement à celles d'une ou deux matières prépondérantes (chaux ou charbon) et quand

le prix de l'étaillon aura augmenté proportionnellement de x pour 100, le ou les prix (b) sont augmentés de deux tiers de x pour 100.

Pour les matières, les prix de révision pourraient s'établir par semestre ou par trimestre en appliquant aux ouvrages exécutés pendant une période les prix moyens des matériaux approvisionnés pendant la période antérieure.

Si les adjudications sont faites au rabais, celui-ci ne portera que sur les prix de base et non sur les fluctuations.

D'après les entretiens que j'ai eus avec un certain nombre d'entre eux, les entrepreneurs de grands travaux sont favorables aux principes exposés ci-dessus.

Le mode de passation de marchés ainsi conçu me paraît parfaitement d'adapter aux clauses et conditions générales. Il ne me semble pas nécessaire d'abroger les articles 30 à 32. On est bien obligé de les conserver, si l'on veut pas que le marché soit un véritable forfait ne pouvant plus subsister si des modifications sont apportées au devis en cours de travaux.

Quant à l'article 33, il serait équitable de le

maintenir, afin que les charges de l'Entrepreneur ne puissent croître autre mesure: on pourrait dire que celui-ci a droit à révision des prix de base lorsque le maintien des parts de fluctuation laissées au compte de l'Entrepreneur, dépasse pour les travaux restant à exécuter un sixième de leur valeur aux prix de base.

Le Directeur du Contrôle des
Lignes Nouvelles,

CHEMINS DE FER DE L'EST

N° de Classement

450.

2

Ligne d

ARCHIVES
DIE SERVICE CENTRAL
01 34796

Fiction des frais généraux afférents aux
travaux exécutés par les Réseaux pour le compte
de la Ville de Paris et inversement.

(Conférence S.C.V. du 27.12.1929)

Lettre du Ministre des E.-G.^{es}, du 21 Mars 1931

Décision ministérielle du 1^{er} Février 1920.

d: 8 Mars 1935

1930 | 1935

Paris, le 29 Mars 1935.

CLASSEMENT

Mo
Lasse Dossier

1^{ère} Pièce Division

A. 15.651
A 53.864

Monsieur l'Ingénieur Principal de la

79574

Ac.

Travaux exécutés
pour le compte du
Département de la
Seine.

Majoration pour
frais généraux.

1 P.

M. le Préfet de la Seine a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics une demande tendant à étendre au Département de la Seine le bénéfice des dispositions prévues par la Décision Ministérielle du 15 Février 1930, en ce qui concerne le calcul des frais généraux pour le règlement des travaux intéressant à la fois la Ville de Paris et les Réseaux.

Les Réseaux consultés ont proposé de donner suite à cette demande sous réserve de réciprocité et ont admis d'appliquer, pour le Département de la Seine, le taux de 15% déjà admis pour la Ville de Paris.

Je vous adresse ci-joint copie d'une Décision du 8 Mars 1933 de M. le Ministre des Travaux Publics approuvant les propositions des Réseaux.

Ce nouveau mode de calcul des frais généraux sera appliqué dorénavant à tous les projets de travaux au compte du Département de la Seine.

1 Copie à K, MF, SX, S^XM, C.M.

2 Copies C^{té}

1 Copie Inspection C^{té}.

Signé : Bouché-Leclercq.

8.
9

10 MARS 35 à 15.651

CLASSEMENT	
Y	
1. classe	Dossier
2. classe	Pièce

-mld-

Ministère
des
TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des

Chemins de fer
et des Routes

2^e Bureau

Paris, le 8 mars 1935
-reçu le 16-3-1935-

Le Ministre

à Monsieur le Président du Comité de Direction
des Grands Réseaux de Chemins de fer français.

Travaux exécutés par les Réseaux
pour le département de la Seine.

Majoration pour frais généraux

Fixation d'un taux forfaitaire

Par lettre n° 772/1^a du 22 février dernier, répondant à ma communication du 13 novembre 1934, vous m'avez fait connaître que, pour donner satisfaction à une demande exprimée par M. le Préfet de la Seine, le 27 septembre dernier, les Grands Réseaux acceptent - sous réserve de réciprocité - d'étendre au département de la Seine, pour les projets nouveaux, le principe du taux forfaitaire déjà appliqué aux travaux effectués pour le compte de la Ville de Paris; ce taux serait fixé à 15 %, conformément au régime adopté pour cette collectivité.

Je prends acte de l'accord ainsi réalisé entre les Grands Réseaux et le département de la Seine. J'en informe M. le Préfet de la Seine.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins de fer et des Routes,

Signé : BOUTET.

Copie conforme transmise
à tous les Réseaux,
ainsi qu'à M. le Président de la Conférence
des Ingénieurs en Chef de la Voie.

Paris, le 18 mars 1935.
Le Chef du Secrétariat
du Comité de Direction,

Ch. Autmo

VOIE
26 FEV 35 A - 15.077

CLASSEMENT	
140	
Liaison	Direction
Sous Bureau	Bureau

-jd-

GRANDS RESEAUX DE CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

772/1^a

A 11824

Paris, le 22 février 1935.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F 2 n° 22⁸ - 291 du 13 novembre dernier, vous avez bien voulu m'adresser copie de la lettre du 27 septembre 1934, par laquelle M. le Préfet de la Seine vous suggère d'étendre au département de la Seine le bénéfice des dispositions prévues par la décision ministérielle du 15 février 1930, en ce qui concerne le calcul des frais généraux pour le règlement des travaux intéressant à la fois la Ville de Paris et les Réseaux. Vous me demandez de vous faire connaître si cette proposition ne donne lieu à aucune objection de la part de ces derniers.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les Réseaux acceptent - sous réserve de réciprocité - d'étendre au département de la Seine, pour les projets nouveaux, le principe du taux forfaitaire déjà appliqué aux travaux effectués pour le compte de la Ville de Paris. En ce qui concerne la fixation du taux, ils acceptent également pour le département de la Seine le taux de 15 % déjà admis pour la Ville de Paris.

Ce taux, qui a été fixé à un chiffre assez faible eu égard aux nombreux concours réciproques que se prêtent la Ville de Paris et les Réseaux, ne doit d'ailleurs pas être considéré comme applicable systématiquement à toutes les collectivités qui pourraient obtenir ultérieurement le bénéfice d'un taux forfaitaire.

Veuillez agréer,....

Pour le Président du Comité de Direction
et par délégation,

Signé : RIBOUD.

Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Copie conforme transmise
à tous les Réseaux,
ainsi qu'à M. le Président de la Conférence
des Ingénieurs en Chef de la Voie (P.V. de
cette Conférence n° 1165).

Paris, le 23 février 1935.
Le Chef du Secrétariat
du Comité de Direction,

Ch. Autin

VAN7474

CHAMPS-ÉTALLEST
VOIE
20 Novembre 1934 / 011.874

: Affaire renvoyée à la Conférence des :
: Ingénieurs en Chef de la Voie :
: chargée de préparer une réponse. :

CLASSEMENT	
Liaison	Bureau
Sous-Directeur	Prés.

Ministère
des
Travaux publics

Direction générale
des Chemins de fer
et des Routes

2^e Bureau

Paris, le 13 novembre 1934.
(reçu le 14-11-34)

Le Ministre

Règlement des travaux
exécutés par les
Grands Réseaux pour le
compte du Département
de la Seine.

Majoration pour
frais généraux.

à Monsieur le Président du Comité
de Direction des Grands Réseaux
de Chemins de fer français.

C.F.2 - 22⁸ 291

J'ai l'honneur de vous adresser copie d'une lettre
du 27 septembre 1934, par laquelle M. le Préfet de la Seine
demande s'il ne serait pas possible d'étendre au Département
de la Seine le bénéfice des dispositions prévues par la déci-
sion ministérielle du 15 février 1930, en ce qui concerne
notamment le calcul des frais généraux pour le règlement des
travaux intéressant à la fois la Ville de Paris et les Réseaux.

Je vous prie de me faire connaître si cette demande
ne donne lieu à aucune objection de la part des Grands Réseaux.

Pour le Ministre et par autorisation :
P. Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins de fer
et des Routes,
Le Sous-Lirecteur,
signé : R. THÉVENEZ

Copie conforme transmise
à tous les Réseaux.
Paris, le 19 novembre 1934.
Le Chef du Secrétariat
du Comité de Direction,

A. Autmo

T.S.V.P.

Direction
des
travaux de Paris

République française

Département de la Seine

C O P I E

Paris, le 27 septembre 1934.

Le Préfet de la Seine

à Monsieur le Ministre des Travaux publics
(Direction Générale des Chemins de fer)

Par dépêche en date du 15 février 1930, vous avez bien voulu faire connaître à mon prédécesseur que vous aviez décidé d'adopter un certain nombre de règles destinées à faciliter le règlement des comptes afférents aux travaux exécutés par les Grands Réseaux de Chemins de fer pour le compte de la Ville de Paris.

Vous avez décidé, notamment, que le taux des frais généraux serait fixé à forfait à 15 % (ramené à 12 % dans le cas de versement préalable d'une provision), étant entendu que ce taux s'appliquerait aussi bien aux travaux entrepris par les Réseaux pour le compte de la Ville de Paris qu'à ceux exécutés par cette dernière pour le compte des Réseaux.

Cette façon de procéder a donné d'excellents résultats en ce qu'elle a permis de simplifier considérablement le travail de comptabilité de vos Services. Malheureusement, elle ne s'applique qu'en ce qui concerne les travaux effectués pour le compte de la Ville de Paris, ceux effectués par le Département de la Seine étant soumis aux dispositions de la décision du 21 mars 1931 qui prévoit des majorations variables pour les frais généraux.

Il y a là une situation peu logique qui entraîne des complications et, par suite, de nombreuses erreurs. Il arrive, en effet, que des travaux se rattachant à une même opération, par exemple l'assainissement général, soient réglés aux Réseaux suivant des modalités différentes, pour la seule raison qu'ils ont été effectués, les uns, pour le compte de la Ville de Paris, les autres, pour celui du Département de la Seine.

Des difficultés de cet ordre s'étant élevées récemment entre mes Services et les Réseaux, je vous serais obligé de vouloir bien examiner s'il ne serait pas possible d'étendre au Département de la Seine, dans des conditions identiques, le bénéfice des dispositions de la décision du 15 février 1930, concernant le règlement des travaux intéressant la Ville de Paris et les Réseaux.

Ministère des
Travaux publics

Direction Générale
des Chemins de fer

1er Bureau

Travaux remboursables
en capital

Majoration pour frais
généraux et intérêts

Décision.



Paris, le 21 Mars 1931
(reçu le 28/3/31)

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Comité de Direction
des Grands Réseaux aux chemins de fer français

Sous-Président

Liaison

H.50

À la date du 29 Novembre 1930, je vous ai prié d'informer les réseaux à examiner les propositions faites par les Contrôles techniques et financier pour la modification des accords anciens (notamment des décisions des 19 Janvier et 6 Mars 1934 pour l'Orléans et du 28 Avril 1934 pour le Midi) fixant le mode de calcul des frais généraux applicables au principal du coût des travaux exécutés par les grands réseaux et remboursables par l'Etat en capital.

Par lettre N° 473/1d du 2 Mars 1931, vous m'avez fait connaître que les réseaux n'ont aucune objection à opposer à ces propositions et qu'ils sont disposés à les accepter.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous informer que désormais le règlement définitif de la majoration pour frais généraux et intérêts s'effectuera sur les bases suivantes :

Le taux des frais généraux des services centraux proprement dits (Direction, Service Central de la Voie ou de la Construction, Bureaux des Ingénieurs d'arrondissement) sera obtenu annuellement en recherchant d'après les principes adoptés par la commission de Vérification des Comptes le rapport entre les dépenses propres à ces Services et les autres dépenses d'exploitation et de premier établissement de celles qui résultent du dernier compte annuel présenté aux Assemblées générales - (ou au Ministre par les réseaux d'Etat), et sans attendre le règlement de ce compte par le Ministre, après avis de la Commission de Vérification.

Ce taux sera fixé ne varier, après examen sommaire par le Contrôle financier; il sera appliqué aux mémoires des travaux, réglés du 1^{er} Janvier au 31 Décembre de l'année qui suivra.

Le taux applicable chaque année aux avances de fonds, correspondra à la moitié de la charge annuelle en intérêts, amortissement et frais accessoires des obligations du réseau, dont le produit aura été rattaché à l'exercice précédent.

Je vous prie de vouloir bien porter la présente décision à la connaissance des réseaux en les invitant à m'en accuser réception.

COPIE conforme
transmise à tous les Réseaux
Paris, le 28 Mars 1931
Le Secrétaire Général du
Comité de Direction
Le Chef du Secrétariat
Signé : Mudeoud.

Le ministre et par autorisation
Le Conseiller d'Etat
Directeur Général des Chemins de fer

Signé : Grimpret

CHEMINS de FER de l'EST
VOIE
COPIE
26 MAI 30 A 057,970

24 MAI

50

CLASSEMENT	
450	
Liaison	Dossier

S/V.40.335

Monsieur le Président,

C.I.C.V. Comme suite à la correspondance échangée au sujet
Frais généraux de l'Accord entre les Réseaux et la Ville de Paris pour
A53864 la fixation du taux des frais généraux afférents aux tra-
vau A x exécutés par les Réseaux pour le compte de la Ville
de Paris, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli,
à titre de renseignement, copie d'une lettre adressée le
Pièce 20 Mai 1930 sur notre réclamation par notre Service du
Jointe : 1 Contrôle à M. le Président du Conseil de Préfecture de
la Seine, concernant le remboursement des frais généraux
de remise en état des barrières endommagées par les con-
trevenants, frais que nous calculions sur le taux minimum
de 15 % des dépenses en principal, et que les arrêts du
Conseil de Préfecture intéressé réduisaient à 7,50 %.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance
de mon respectueux dévouement.

L'Ingénieur
Chef du Service
de la Voie et des Travaux,

Signé : THELLIER

Thellier
Monsieur TETTELIN, Président de la Conférence des Ingénieurs en
Chef de la Voie - Compagnie du NORD, 18, rue de Dunkerque, PARIS.-

S/V. 40.336 - Copie conforme transmise à Monsieur HENRY, Ingénieur en
Chef du Service de la Voie et des Travaux de la
Compagnie des Chemins de fer de l'EST, à titre de
renseignement.

PARIS, le 24 MAI 1930.

L'Ingénieur
Chef du Service de la Voie et des Travaux,
Henry

P.J. 1

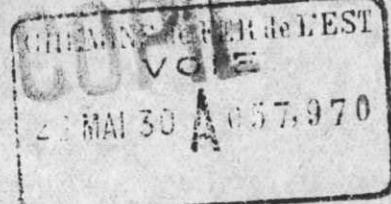
Réseau
des Ceintures

A 17.123

Contraventions

Remboursement
des frais gé-
néraux de re-
mise en état des
barrières endom-
magées par les
contrevenants

Réclamation du
Syndicat des Che-
mins de fer de
Ceinture



PARIS, le 20 MAI 1930.

CLASSEMENT
450

Liaison Dossier

L'Ingénieur en Chef du Contrôle,

à Monsieur le Président du Conseil de Préfecture
de la Seine.

Par un arrêté du 14 Mars 1930, statuant sur un procès-verbal de contravention dressé contre les sieurs MOLLET et GREILLER pour avaries causées par une automobile à une barrière du Passage à Niveau n°34 du Chemin de fer de Grande Ceinture, le Conseil de Préfecture de la Seine a condamné le sieur MOLLET au paiement de la somme de 539,65, montant de la réparation du dommage causé et en outre aux dépens et il a déclaré le sieur GREILLER civilement responsable des condamnations prononcées par le sieur MOLLET.

Mais le Conseil de Préfecture n'a pas alloué entièrement la majoration de 15 % qui frappait les dépenses en principal, à titre de frais généraux; cette majoration a été réduite de moitié et ramenée à 7,50 %.

Le Syndicat des Chemins de fer de Ceinture proteste contre cette réduction en invoquant qu'une décision de M. le Ministre des Travaux Publics en date du 15 Février 1930 - dont copie ci-jointe - a autorisé les Réseaux, conformément à un accord intervenu entre ceux-ci et la Ville de Paris, à majorer de 15 % pour frais généraux, le montant des travaux qu'ils ont à exécuter pour le compte de la dite Ville.

J'ai l'honneur de vous signaler qu'une décision ministérielle du 1er Avril 1914 avait déjà autorisé le Réseau de l'Etat à appliquer une majoration de 15 % (13 % pour frais généraux proprement dits et 2 % pour avance de fonds) au montant des travaux et fournitures qu'il exécute pour le compte des Administrations publiques et des particuliers.

Mais ce Réseau ayant fait ressortir que ce taux forfaitaire de 15 % ne correspondait plus à ses frais généraux réels, une décision ministérielle du 14 Octobre 1926 l'a autorisé à appliquer à l'avenir au montant des travaux dont il s'agit, un pourcentage pour frais généraux basé sur le rapport des frais généraux de l'année précédente avec les autres dépenses d'exploitation et de premier établissement, rapport qui a toujours été depuis sensiblement supérieur à 15 %. La décision ministérielle du 15 Février 1930 susvisée a pour effet de ramener pour les travaux au compte de la Ville de Paris, ce pourcentage au taux forfaitaire de 15 % précédemment admis.

Le taux forfaitaire de 15 % pour frais généraux appliqué par le Syndicat des Chemins de fer de Ceinture au montant des travaux qu'il exécute pour le compte des tiers, n'a rien d'exigé et je vous serais très obligé de vouloir bien l'accepter à l'avenir pour les mémoires de travaux dont il demande le remboursement par les contrevenants.

L'INGENIEUR EN CHEF DU CONTRÔLE
DE LA VOIE ET DES BATIMENTS,
signé : VINCENT.

Ampliation transmise à Monsieur ROBAGLIA, Ingénieur en Che
du Syndicat des Ceintures, à titre de renseignement et
suite à sa lettre S/V.39.793/67.197 du 8 Mai.
PARIS, le 20 MAI 1930.

X.-

EST — MOD. 1107

Sar-le-Duc. — Imp. Comte-Jacquet et Chauquet réunies. — A. 123.110.16.

217
28 Janv. 30
2653

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

S.G.

xxxi Division

Ligne d

CONFÉRENCE DES DIRECTEURS

Conférence des Directeurs. —

Taux forfaitaire des frais généraux. —

13 MARS 30

97,671

CLASSE

450

Liaison

BULLETIN des Pièces communiquées

N° d'entrée : **A 51.918** Nombre de pièces communiquées : **1 p.** NOTA. — Ce bulletin doit être retourné avec les pièces communiquées.

Communiqué le **27 Janvier 1930** à Monsieur l'^{1^e} Ingénieur Principal de la 8ème DIVISION.

Il y a intérêt à activer les règlements définitifs des travaux de la Ville de Paris (Eaux - Voie Publique, etc....) intéressant les Ponts La Fayette et de l'^{1^e} Aqueduc.

Si ces règlements "définitifs" interviennent avant la Décision Ministérielle projetée, laquelle paraîtra peut-être dans quelques mois, la Compagnie ne paierait que 10 % au lieu de 15 % de frais généraux.

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux
L'Ingénieur en Chef attaché au Secr. Cal

A 13864
A

J. Frays

Retourné à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux avec le relevé, des travaux non encore réglés, demandé par votre copie du 4 Mars 1930 de la Décision Ministérielle C.F.2 N° 12.II6 du 15 Février 1930.

Paris, le 14 Mars 1930.

Pr. l'Ingénieur Principal,
l'Ingénieur Adjoint,

Auguet

CHAMPS DE L'EST
ROUTE
20.1750 A. 53.864

CLASSEMENT	
450	
Liaison	Dose
Sous-Bureau	Pièce

Ministère
des
TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des Chemins de fer

2ème Bureau

Majorations
pour frais généraux

Accord
entre les Réseaux et
la Ville de Paris.

Décision

G.F.2 n° 12.116 Par lettre du 27 décembre 1929 (n° 223/1^a), relative à la fixation du taux des frais généraux afférents aux travaux exécutés par les Réseaux pour le compte de la Ville de Paris, vous avez indiqué que les Réseaux étaient disposés à adopter les règles suivantes :

1°)- Le taux forfaitaire des frais généraux serait fixé à 15 % (ramené à 12 % dans le cas de versement préalable d'une provision);

2°)- Ce taux s'appliquerait aussi bien aux travaux entrepris par les Réseaux pour le compte de la Ville de Paris qu'à ceux exécutés par cette dernière pour le compte des Réseaux;

3°)- Il serait fait état, dès maintenant, de cette majoration pour les travaux en cours ou non encore réglés pour lesquels un accord explicite n'est pas déjà intervenu au sujet du taux des frais généraux.

4°)- Les décomptes seraient payés dans les trois premiers mois de leur présentation. A défaut de ce paiement, ils seraient majorés d'intérêts moratoires au taux légal.

Je prends acte de l'accord ainsi réalisé entre les Grands Réseaux et la Ville de Paris. J'en informe M. le Préfet de la Seine.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Conseiller d'Etat
Directeur Général des Chemins de fer,
Signé : GRIMPRET.

Copie conforme transmise
à tous les Réseaux
ainsi qu'à M. le Président de la Conférence des
Ingénieurs en Chef de la Voie.

Paris, le 18 février 1930,
P. L'Ingénieur Principal
attaché au Comité de Direction,
Le Chef du Secrétariat,

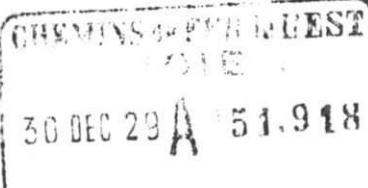
+ Audoux

et

CLASSE
450

Liaison

GRANDS RESEAUX DE CHEMINS DE FER FRANCAIS



n° 223/1^a

Comité de Direction

28 JANV 30



Paris, le 27 décembre 1929
90, rue St-Lazare.

Le Président de la Conférence des Directeurs,
à Monsieur le Directeur du Contrôle des Lignes nouvelles
et de la Voie et des Bâtiments.

Par lettre du 31 octobre dernier, vous avez bien voulu nous faire connaître les observations présentées par M. le Préfet de la Seine sur nos propositions du 6 mai 1929, relatives à la fixation du taux des frais généraux à appliquer au coût des travaux exécutés par les Réseaux pour le compte de la Ville de Paris, et vous nous avez demandé si, dans le but de réaliser un accord souhaitable sur cette question, nous donnions notre adhésion aux observations de M. le Préfet de la Seine.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les Réseaux sont disposés à adopter les règles suivantes qui tiennent compte des vues de M. le Préfet de la Seine, savoir :

1°- Le taux forfaitaire des frais généraux sera fixé à 15 % (ramené à 12 % dans le cas de versement préalable d'une provision); il est entendu qu'il s'appliquera aussi bien aux travaux entrepris par les Réseaux pour le compte de la Ville qu'à ceux exécutés par cette dernière pour le compte des Réseaux et qu'il sera fait état de cette majoration dès à présent, dans les deux cas, pour les travaux en cours ou non encore réglés, pour lesquels un accord explicite n'est pas déjà intervenu au sujet du taux des frais généraux à appliquer.

2°- Les décomptes seront payés dans les trois mois de leur présentation. À défaut de ce paiement, ils seront majorés d'intérêts moratoires au taux légal.

signé : JAVARY

Copie conforme transmise
à tous les Réseaux
ainsi qu'à M. le Président de la Conférence
des Ingénieurs en Chef de la Voie (P.V. de
cette Conférence du 12 décembre 1929 -
Question 2).

Paris, le 28 décembre 1929.

Le Chef du Secrétariat
du Comité de Direction,

Levraud

B) - RELEVE DES TRAVAUX EXECUTES PAR LA COMPAGNIE ET A FACTURER
A LA VILLE DE PARIS OU A SES CONCESSIONNAIRES

PONT LA FAYETTE

a) Dépenses pour renforcement du pont par suite de pose de nouvelles canalisations :

facture de 115.352^f61 adressée au Service Technique des Eaux et de l'Assainissement par lettre N° 8.421 du 22 Juillet 1929.

Paiement réclamé mais non encore effectué à notre connaissance.

b) Pour mémoire - facture de 145.793^f44 envoyée à l'Administration des P.T.T. le 25 Novembre 1929 pour remboursement des frais de construction de galeries et caniveaux pour réseau téléphonique.

PONT de l'AQUEDUC

a) 14.000 frs. pour supports des conduites d'eau de 1^m250 et 0^m500 (lettre N° 7.039 CM du 19 Octobre 1929 à M. VANNEUVILLE).

b) pour mémoire - 48.000^f00 à facturer au Dépot de la Seine pour herse support des câbles de la S.T.C.R.P. dans nouveau tablier (Commande N° 3.390 CM du 26-II-1929 à l'Entreprise MOISANT).

Paris, le 14 Mars 1930.

Pr. l'Ingénieur Principal,
l'Ingénieur Adjoint,

VOIE

Ligne

8 • DIVISION

• Section

CHEMINS DE FER DE L'EST
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

13 MARS 30 B 97,67 !

CLASSEMENT	
150	
Sous-Bossier	Pièce

35.000,00

30.000,00

30.000,00

30.000,00

Joint à retourné du Cqué N° A. 51.918 du 27 Janvier 1930

Suite à copie du 4 Mars 1930 de la Décision Ministérielle C.F.2 N° 12.II6 du 15 Février 1930.

30.000,00

30.000,00

A) - RELEVE DES TRAVAUX EXECUTES PAR LA VILLE DE PARIS ET NON ENCORE REMBOURSES A CELLE-CI

PONT LAFAYETTE

L'estimation des travaux de voie publique occasionnés par la démolition et la reconstruction du Pont La Fayette était de 379.500 frs. non compris les frais supplémentaires de nettoyement.

(Lettre du 14 Décembre 1928 de M. Le Port, Ingénieur en Chef Section Est à M. le Directeur des Travaux Cie. de l'EST)

Il a versé le 28 Janvier 1930, pour ces travaux, une provision de 300.000 frs.

(Lettre N° 12.668 AC du 27 Janvier 1930).

EST — MOD. 1044 — Paris, — Imp. Prissette, R. 631. — 3-09.

Au cours d'une démarche récemment faite à la Section Est du Service de la Voie Publique, il nous a été indiqué qu'après révision, le montant total des travaux s'élèverait à environ 980.000 frs. suivant détail ci-dessous :

	TX de démolition des ouvrages de la voie publique	TX de reconstruc- tion des ouvrages de la Voie publique	TOTAL
TX de pavage pierre....	8.329,27	22.392,60	
-d°- pav. bois.....		240.635,95	
-d°- de granit.....	1.245,26	20.875,53	
-d°- bitume.....		37.009,54	
-d°- gaz.....	3.600,00	61.000,00	
Fourniture de Brai.....		1.282,92	
" éclairage....	5.500,00	29.700,00	
C.P.D.E.	57.382,05	55.000,00	
" pavés de bois...		223.600,00	
Divers et imprévus....	7.577,15	98.303,48	
Frais généraux.....	8.130,00	90.200,00	
	91.763,73	880.000,00	971.763,73
Frais supplémentaires de nettoiement.....	"	"	10.240,00
A déduire : reprise de bitume.....	2.263,73		982.003,73
	89.500,00		2.263,73
			979.740,00

Ce détail comporte :

1°) les frais supplémentaires de nettoiement

2°) des frais généraux calculés au taux de 10 %, avant la Décision Ministérielle du 15 Février 1930.

La Ville de Paris se propose, paraît-il, de nous soumettre une nouvelle estimation revisée en appliquant les nouveaux pourcentages de frais généraux fixés par la Décision rappelée ci-dessus.

Or, la Décision Ministérielle du 9 Juin 1927 approuvant le projet du Pont La Fayette précise (§ 4°) que la majoration pour frais généraux des dépenses exécutées par la Ville ou ses concessionnaires sera de 10 %.

En outre, cette majoration est rappelée dans les lettres du 14 Décembre 1928 et du 14 Décembre 1929 de M. LE PORT.

Dans ces conditions j'estime qu'il y a accord explicite sur le taux des frais généraux et que le taux primitif de 10 % ne peut être modifié.

PONT de l'AQUEDUC

L'estimation totale des travaux, qui ne nous a pas encore été soumise par la Ville, est d'environ 560.000 frs., y compris les frais généraux calculés à 10 %.

Nous avons versé en Juin 1928 un acompte de 265.000 frs. (Avis de comptabilité N° 197).

La Ville se propose également de réviser l'estimation en appliquant les nouveaux pourcentages de frais généraux.

La Décision Ministérielle du 22 Avril 1929 relative au projet du Pont de l'Aqueduc précise (§ 7°) que "le remboursement des dépenses entraînées par les travaux de suppression, modification, réfection, remise en état des ouvrages municipaux sera effectué par la Compagnie de l'EST à la Ville de PARIS, avec une majoration unique de 10 % pour frais généraux du montant des travaux."

Cet article doit pouvoir être considéré comme un accord explicite.

PONT PHILIPPE DE GIRARD

En raison du versement de 1.031.000 frs. effectué en 1929 et d'après les renseignements officieux de la Section Est, la Ville de PARIS considère que la question de révision du pourcentage des frais généraux ne se pose pas pour le règlement des travaux qui concernent cet ouvrage.

FAUBOURG St-MARTIN

Pour mémoire - Il restera à régler ultérieurement le pavage définitif près de la cour d'honneur et au carrefour de la Rue de Chateau-Landon. Nous n'avons pas d'estimation se rapportant à ces travaux.

CHEMINS DE FER DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

Bureau du Classement

6^e DIVISION

N° de Classement

150

31

Lignes diverses

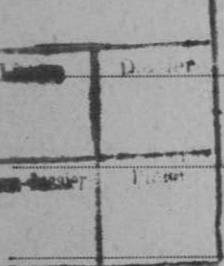
ARCHIVES

VOIE SERVICE CENTRAL

N° 34796

Région des Ardennes

CLASSEMENT



Suggestion, par M. Faralle, de Mézières, d'un programme de travaux destiné à améliorer la circulation des trains

1^o sur le parcours Charleroi - Liège.

2^o dans la région des Ardennes en général

1934

Paris, le 25 AOUT 1934

CLASSEMENT

N50

Brosse Dossier

Sous-Dossier Place

Compagnie
des Chemins de Fer
DE L'EST

Note

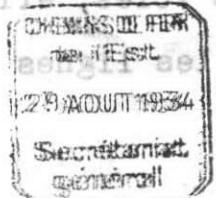
Service
de la Voie et des Travaux.

pour Monsieur le Directeur de la Compagnie

- N° 3211 S. Lettre du 24 Juillet 1934 de M. Paralle
à Mézières

Suggestions diverses

Malgré les démarches effectuées par M. Lux, il
n'a pas été possible d'identifier le signataire de
la lettre du 24 Juillet 1934 dont les suggestions
appellent les observations suivantes :



A - Abords de Charleville :

1) Amélioration de l'accès éloigné de la gare de Charleville.

Entre La Francheville et Charleville, la vitesse est limitée à 60 Km/h à partir du Km. 138.670. Le tracé et l'état de la voie permettent de reporter l'origine de la limitation de vitesse à la bifurcation du poste A, c'est-à-dire au Km. 139.674. A partir de ce point, le tracé des voies ne permet pas une vitesse supérieure. Une amélioration du tracé nécessiterait une dépense trop importante et présenterait d'ailleurs peu d'intérêt, la gare de Charleville étant proche (Km. 142.488) et étant d'arrêt général. La suppression du P.M. de Mohon est à l'étude.

...
Copy

Al n'importe
en tout cas
difficile de
réaliser plus
dépenses
utiles

2^e) Entre Lumes et Mohon - La vitesse est limitée à 90 Km/h. sur les voies I et II entre le poste C de Mohon, Km. 140.675, et le poste N° 1 de Lumes, Km. 144.610.

La présence des 4 voies permettrait de supprimer cette limitation, mais il faudrait modifier la signalisation qui a été établie pour : $V \leq 90$ Km.

essentiellement
3^e) Gare de Charleville - La limitation de vitesse actuelle à 30 Km/h. à l'entrée de la gare n'est pas gênante en raison de l'arrêt général.

Il n'y a pas de limitation de vitesse à la sortie de la gare côté Hirson.

Quant à la disposition des voies, elle convient à la répartition des trains entre les lignes 2 et 5.

B - Travaux à exécuter :

1^e) Tournes - La modification de la bifurcation qui a été entreprise en 1933 va être continuée de façon à être terminée avant la mise en service de la signalisation lumineuse.

2^e) Liart - L'amélioration des passages à la bifurcation de la ligne de Lison a été étudiée pour permettre la vitesse de 60 Km/h. au lieu de 30 qui existe côté Hirson et 40 côté Charleville. La réalisation est subordonnée aux disponibilités budgétaires.

3^e) Sedan - En attendant le quadruplement Donchery-Pont-Maugis, un projet vient d'être présenté pour l'amélioration du tracé de la voie II, ce qui permettra de passer à 60 Km/h. au lieu de 30/15.

La vitesse restant limitée à 70 Km/h. sur la voie

avec intérêt

4^e) Methel - La suppression de la limitation à 90 Km/h nécessiterait une modification profonde du tracé des voies.

Demande

5^e) Audun-le-Roman - Les trains directs de la ligne de Longuyon-Thionville doivent emprunter des jonctions qui nécessitent des limitations de vitesse à 30 Km/h ou des dispositifs de Gagny. Il eut été préférable, en effet, que cette ligne fût en alignement, mais il ne peut être question de reprendre les travaux importants qui viennent d'être terminés.

Sans

6^e) Longuyon - La gare étant d'arrêt général, il n'y a pas d'intérêt à modifier la situation existante.

C - Grands travaux :

1^e) Quadruplement Donchery - Pont-Maugis - Il faudrait, contrairement aux dernières prévisions, l'ouverture de la ligne de Baroncourt à Saulmory et l'utilisation de la ligne 19 pour rendre intéressante la mise à 4 voies entre Pont-Maugis et Donchery. Le quadruplement permettrait, en outre, d'établir la situation définitive de la gare de Sedan où le passage sans arrêt pourrait être effectué à 100 Km/h.

pas urgent
nous avons suffisamment
de nouvelles
possibilités
pour développer nos
travaux commun
et

2^e) Quadruplement Mohon - Charleville - Ce travail permettrait d'affecter 2 voies au trafic important Lumes - Hirson dégageant ainsi les voies de la ligne 2. Il s'agit de travaux très importants qui paraissent moins urgents que les précédents.

Pour L'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux
L'Ingénieur en Chef adjoint

R. Wernau

CLASSEMENT
N°50
Paris, J. Beleys. — F. 238

PARIS-EN-VOIE
EST. — MOD 1107

9 AOUT 1934 B 87.692

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

Ligne de M. Faralle de Mézières
Suggestions diverses

6 Division

A SG

N° d'entrée : A-8572

Nombre de pièces communiquées : 1

NOTA. — Ce bulletin doit être retourné avec les pièces communiquées.

BULLETIN des Pièces communiquées

Communiqué le 28 juillet 1934 à 6^eme Division
pour renseignements

Pour l'Ingénieur en Chef de la Voie
et des Travaux

Le Chef de Bureau Ppal ,

A/LB

Retourné à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des
Travaux.

Je ne connais pas le signataire de la lettre ci-jointe, et des
démarches faites auprès des Services et Administrations de la Ville
n'ont permis d'obtenir aucun renseignement sur lui.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous mes observa-
tions sur les différentes suggestions présentées par M. FARALLE :

A - ABORDS DE CHARLEVILLE.

1^a) Amélioration de l'accès éloigné de la gare de Mézières-Charleville.

a) Entre Lafrancheville et Mohon.- Une limitation à 60 Km/h. existe
sur voie I à partir du Km. 138.670, le tracé et l'état de la voie
permettraient d'en reporter le point d'application à la bifur du
poste N° de Mohon, Km. 139.674.

La suppression du P.N. de Mohon est à l'étude.

b) Entre Lumes et Charleville.- De même la limitation à 90 Km/h.
prescrite sur les deux voies entre le poste C de Mohon, Km. 140.675
et le poste N° 1 de Lumes, Km. 144.610 semble n'avoir été nécessitée
que par l'intensité de la circulation sur ce parcours. Comme celui-ci
est maintenant pourvu de 4 voies, il serait possible de la supprimer.

c) Entre Mohon et Charleville.- Le tracé des voies ne permet pas
une vitesse supérieure à 60 km/h. et ne pourrait être amélioré qu'à
grands frais. Cela ne présenterait d'ailleurs que peu d'intérêt en

raison de la proximité de la gare d'arrêt général de Charleville.

2°) Gare de Charleville - Les dispositions de cette gare conviennent pour les trains de ligne 7 à répartir entre lignes 2 et 5 ou réciproquement, et il ne peut être question d'aborder à 50 ou 60 Km/h. une gare d'arrêt général.

3°) Sortie de la gare de Charleville - Sur Hirson, aucune limitation spéciale n'est imposée aux trains. En ce qui concerne les directions Reims et Sedan, voir les renseignements ci-dessus.

B - TRAVAUX A EXECUTER EN DIVERS POINTS.

1°) Tournes.- La modification de la bifurcation a été entreprise en 1933; nous avons demandé d'en hâter l'achèvement pour la terminer avant la mise en service de la signalisation lumineuse.

2°) Liart.- La suppression des ralentissements à la bifurcation du poste N° 1 de Liart a fait l'objet de différentes études. La dernière remonte à 1930 (suite au bulletin N° 549 E/2-407 du 12 Mars 1930 du Service de l'Exploitation); aucune suite n'a été donnée jusqu'à présent à ces études.

3°) Sedan.- La réalisation des dispositions prévues au projet de quadruplement permettrait de franchir la gare à la vitesse de 100 Km/h. En attendant que ces travaux puissent être exécutés, nous avons proposé des améliorations qui ont fait l'objet en dernier lieu de notre lettre N° 20.503 E. du 23 Juillet 1934 et qui permettraient de porter à 60 Km/h. au lieu de 30/15 la vitesse des trains de voie II, celle des trains de voie I étant maintenue à 70 Km/h. La situation actuelle étant très déficiente, il conviendrait que l'amélioration proposée soit réalisée le plus tôt possible.

4°) Rethel.- Cette gare ne se trouve pas sur le parcours de la 6^e Division. La limitation à 90 Km/h. motivée vraisemblablement par la disposition des voies est peu gênante.

5°) Audun-le-Roman.- Les trains de ligne 7^e franchissant la gare d'Audun doivent emprunter des jonctions qui nécessitent des limitations de vitesse soit par signaux de l'art. 16^{IV} à 30 km., soit par dispositif de Gagny. Cette ligne étant la seule parmi celles qui aboutissent à Audun qui comporte des trains directs, il eut été préférable que son tracé dans cette gare soit aussi rectiligne que possible, mais il ne peut être question pour le moment de reprendre les travaux exécutés récemment.

6°) Lenguyon.- Cette gare est d'arrêt général et une modification des dispositions existantes n'est pas à envisager.

C - GRANDS TRAVAUX.

1°) Quadruplement Donchery-Pont-Maugis.-

Le quadruplement de la ligne 7 est exécuté entre Mohon et Donchery;

d'autre part, la ligne 19 et la ligne de Saulmory à Baroncourt doubleront les lignes 7 et 12 sur le parcours Pont-Maugis-Baroncourt. Il y aurait évidemment intérêt à combler le plus tôt possible la lacune qui subsiste entre Donchery et Pont-Maugis et par la même occasion à améliorer les dispositions de la gare de Sedan.

2°) Quadruplement Charleville-Mohen.-

-1- Ce travail présente de l'intérêt; il permettrait de dégager les voies actuelles du trafic important Lumes-Hirson. Il est cependant moins urgent que le précédent.

Charleville, le 8 Août 1934,
l'Ingénieur Principal,

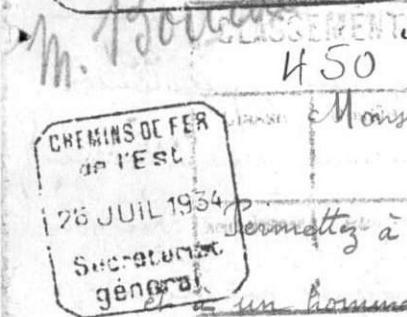
M. Le

1. Il y a à améliorer notablement l'accès éloigné de la gare de Mozieres - Charleville

a) entre La Francheville et la station de Mahon
on peut facilement permettre par de légères rectifications et une signalisation adaptée une allure de 90 ou 100. En toute hypothèse si un ralentissement quelconque devrait imposé en raison du raccordement avec Sedan, qu'il ne soit prescrit qu'au moment même de l'aborder. - Prévoir à ce point précis la suppression du P.N.

Le 60 me sera imposé qu'au moment même d'aborder la jonction de la ligne Charleville-Sedan

b) entre Lumes et Charleville, on peut dans des conditions analogues supprimer le ralentissement à 90 près 1 km avant la halte de Lumes (soit 7 km avant Charleville !); permettre le 90 : on même davantage pour le franchissement



Permettez à un admirateur de votre compagnie

et à un homme qui pour avoir été appelé à étudier

de près un certain nombre de questions techniques rela-

ties aux chemins de fer n'est pas un vulgaire profane,

pour vous exprimer son étonnement - et en même temps

celui de beaucoup d'autres - de voir subsister depuis

tant d'années bien des défections qui semblent incompré-

hensibles, particulièrement dans le tracé des voies ferrées

et l'agencement des bifurcations dans notre région

des Ardennes

Il me semble indispensable d'y remédier.

Premièrement si le chemin de fer veut lutter contre

la concurrence de l'automobile, il doit assurer des

Mozieres, le 26 juillet 1934

Qui connaît-il ?

Le signataire je lui répondrai sur quelques points.

26/7/34

Monsieur le Directeur,

B. Bourdelle

transports rapides - D'ailleurs le plan actuellement en préparation destiné à coordonner le rail et la route appelle d'urgence les travaux auxquels je fais allusion, ceux-ci permettront un gain appréciable dans l'horaire des trains entre les grandes gares ; supposons donc tous ces ralentissements prononcés et répétés qui ne se justifient plus aujourd'hui et aboutissent en pure perte la moyenne horaire.

Je crois en second lieu que l'importance croissante du port de Dunkerque et sans doute la mise en service d'un ferry-boat avec l'Angleterre, appellent sur tout le parcours une mise au point de la ligne Dunkerque-Bâle pour lui donner des possibilités comparables à celles de la ligne Calais-Bâle ; le trajet Est de cette ligne Dunkerque-Bâle est d'ailleurs le moins bon [Traversées de Liart, Tournes, Sedan, Audun-le-R.]

Je sais que les difficultés financières de ces dernières années n'ont guère permis aux C.I.C. d'entreprendre des travaux ; et pourtant, il en est d'insignifiants qui auraient eu un rendement immédiat très appréciable - Mais aujourd'hui, ce motif n'existe plus. Le plan des grands travaux prévoit un apport financier assez important destiné à donner du travail à tout le pays. J'aime à croire que nos Ardennais qui comptent parmi les départs, les plus éprouvés par le chômage, bénéficieront sur la plupart de leurs points de cette mesure bienfaisante, et ne verront pas d'autres régions ou d'autres villes, peut-être plus importantes, jouir des avantages.

Passons dans le domaine des concrèts, et voyons si vous le permettez, combien il y a à faire par ici.

d'un heureux ensemble ; il s'agit d'Audun le Roman où des travaux urgents s'imposent pour permettre le franchissement de cette gare sans aucun ralentissement aux trains Longuyon - Châlons et vice versa.

c) Améliorer dans les mêmes conditions l'accès de la gare de Longuyon, en particulier pour la ligne Vendenheim - Charleville.

A ces travaux, relativement peu importants et dont la réalisation se soldera en fin de compte par un bénéfice net de temps gagné, il faut en ajouter d'autres d'une tout autre ampleur, propres à faire partie des grands travaux. Pour me limiter à cette région des Ardennes, j'entrevois particulière-

ment son record avec Reims (ralentissement à négliger que au moment même de l'abordée) - Cette allure pourra être maintenue jusqu'à la sortie de la station de Mohon

c) Entre Mohon et Charleville, il serait désirable de reporter de 60 à 80 ou 90 km/h l'allure actuellement tolérée. Il est vrai que le tracé de la voie imposé par le terrain exigerait pour cela un certain nombre de travaux.

c) Il y a à améliorer l'accès immédiat de la gare de Charleville - aménager dans cette gare une voie pour la ligne de Mohon et une voie pour la ligne d'Hirson permettant l'arrivée de ces directions à une allure de 50 ou 60. (Cette remarque vaudrait pour toute grande gare où aujourd'hui on devrait étudier la possibilité de faire arriver en pleine vitesse certains trains de chaque grande ligne)

- 3) Il y a enfin à améliorer la sortie de la gare de Charleville - sur Hirson , permettre toute vitesse dès le raccordement avec Molon .
- Sur Molon , permettre immédiatement le 70 ou le 80 et permettre toute vitesse dès la bifurcation des 2 lignes de Reims et de Sedan , pour chacune des deux ou au minimum le 90 qui sera définitivement aboli dès la jonction avec le raccordement Reims-Sedan de l'autre.

Voici pour les travaux à entreprendre au centre des Ardennes .

Il en est d'autres plus conséquents , mais plus urgents encore à entreprendre en divers points des Ardennes :

- 1) A Tournes = modifier complètement l'agencement de la bifurcation des lignes de Liart et d'Auvillers

- pour donner la primauté à la ligne de Liart et permettre aux trains Charleville-Liart de circuler de franchir cette bifurcation en pleine vitesse
- 2) à Liart = travaux analogues pour permettre aux trains Charleville-Hirson par Liart d'y passer sans aucun ralentissement
- 3) à Sedan : amélioration du tracé de la voie 1 pour permettre le passage au moins à 90 des trains ne marquant pas d'arrêt ; modification complète du tracé de la voie 2 et rectification des aiguilles devant le poste 2 pour permettre également le passage à 90 .
- 4) à Pithel = il serait intéressant de supprimer le ralentissement à 90 actuellement prévu .
- 5) Bien que ce point soit hors de notre région , il me semble utile de le signaler pour la réalisation

Je ne me fais pas d'ailleurs l'illusion de penser que toutes mes observations sont également fondées et méritent la retenue & attention des dirigeants de la compagnie ; j'espére néanmoins qu'elles ne seront pas toutes inutiles et que dans un avenir prochain nous aurons le bonheur de voir employer de nombreux chômeurs dans les Ateliers pour la cause des chemins de fer ; nous regretterions en tous cas de voir notre région exclue de ces mesures de salut, alors qu'elle en a tant besoin, quoique elle ne gagne pas les lignes privilégiées pour lesquelles on travaille toujours, laissant les autres dans l'oubli.

Veuillez croire, Monsieur le Directeur, à mes sentiments respectueux et dévoués,

M. Faralle
Mépr. 2^e Div.
C.S.R.

ment le quadruplement des voies sur deux ou trois points, travail assez conséquent, mais que justifient plusieurs facteurs : amélioration très nette du rendement du trafic sur des lignes en question en même temps que de la sécurité, rôle stratégique de 1^{re} importance

1) Quadruplement des voies entre Dourchery et Pont Maugis avec reprise complète de la gare de Sedan permettant le passage en pleine vitesse des convois Charleville-Lon Guyon et vice versa, et avec aménagement de la bifurcation de Dourchery permettant les mêmes possibilités respectivement sur Lon Guyon et Vézelay. Je sais que ce travail

est finie (piles de pont déjà établies pour le passage de la Meuse - possibilités sauvegardées par le récent pont du P.N. de Torcy - état provisoire du tracé des voies de la gare de Sedan - non construction des bâtiments de la station de Paul Mangis) ; il me semble que l'heure serait venue de passer aux actes.

2) Quadruplement des voies entre Mohon et Charleville ; 2 km seulement, mais exigeant des travaux très importants (construction de 2 ponts). Pourtant ce travail me semble pleinement justifié par l'important trafic entre Mohon et Charleville ; c'est d'ailleurs l'aboutissement logique de la section quadruplée Paul-Mangis-Mohon à laquelle viendrait

s'ajouter la ligne de Reims précisément à Mohon. Ce travail entraînera la reorganisation complète de la gare de Mohon permettant le plein rendement des 2 lignes de Sedan et Reims, ainsi que ^{des} l'accès à Charleville, et l'aménagement du raccordement sur Hirson.

Monsieur le Directeur, ces lignes ne viennent pas d'un mauvais plaisir, mais d'un homme passionné pour la cause des chemins de fer au point d'être dans une incompréhension exacerbée des retards apportés à améliorer leur rendement ; ne serait-ce que par la suppression de tout de causes de ralentissement parfaitement inutiles et facilement évitables.

CHEMINS DE FER DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

Bureau du Classement

—^e DIVISION

N° de Classement

450

ARCHIVES

VOIE SERVICE CENTRAL

N° 34796

4
Ligne d

Décrets du 7 Septembre 1936 relatifs:

- 1^o aux subventions pour travaux effectués par les collectivités, établissements publics et organismes agréés;
- 2^o aux travaux contre le chômage intéressant plusieurs collectivités

Conférence des I.C.V

1936/

CONFÉRENCE
des I.C.V.

Question N°9

P. V. No 1367 du 17 Septembre
1936S.O.
Mme Leclerc⁽²⁾date⁽³⁾ : 22 Septembre 1936

Décision du Directeur

Demander

Ne pas demander

la mise à l'ordre du jour de la Conférence des
Directeurs.Objet : Décret du 7 Septembre 1936 déterminant
les conditions d'allocation des subventions
pour travaux effectués par les collectivités,
établissements publics et organismes agréés.Décret du 7 Septembre 1936 relatif aux
travaux contre le chômage intéressant plu-
sieurs collectivités.Lettre N°1017/2a du 11 Septembre 1936 de M.
Le Besnerais - Avis de la Conférence I.C.V.Extrait
de l'ordre du jour }
de la Conférence }
des Directeurs }

No

No

No

CLASSEMENT
450Liaison...
Date...
Place...

OBSERVATIONS

Transmis à M

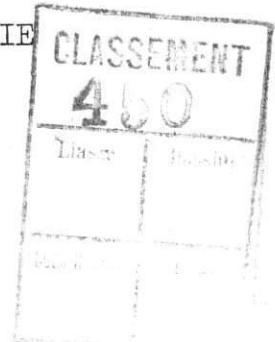
(1) Mettre la mention "sans observations" ou "voir observations" ou "la mise à l'ordre du jour a été demandée".

(2) Visa.

(3) Date à partir de laquelle court le délai d'approbation.

CONFERENCE DES INGENIEURS EN CHEF DE LA VOIE

Réunion du Jeudi 17 Septembre 1936



QUESTION N° 9

PROCES-VERBAL N° 1367

DECRET DU 7 SEPTEMBRE 1936 DETERMINANT LES CONDITIONS D'ALLOCATION DES SUBVENTIONS POUR TRAVAUX EFFECTUÉS PAR LES COLLECTIVITÉS ETABLISSEMENTS PUBLICS ET ORGANISMES AGREEES.

DECRET DU 7 SEPTEMBRE 1936 RELATIF AUX TRAVAUX CONTRE LE CHOMAGE INTERESSANT PLUSIEURS COLLECTIVITES.

(Lettre n° 1017/2^a du 11 Septembre 1936 de M. LE BESNERAIS, Président de la Conférence de M.M. les Directeurs).

Par lettre n° 1017/2^a du 11 Septembre 1936, M. LE BESNERAIS, Président de la Conférence de M.M. les Directeurs, a demandé à la Conférence d'examiner les répercussions éventuelles que pourrait avoir pour les Services de la Voie des Réseaux l'application des 2 décrets suivants du 7 Septembre 1936, parus au Journal Officiel du 8 Septembre 1936:

1°)- Décret déterminant les conditions d'allocations des subventions pour travaux effectués par les collectivités, établissements publics et organismes agréés (p. 9587).

2°)- Décret relatif aux travaux contre le chômage intéressant plusieurs collectivités (p. 9591).

La Conférence observe que le premier décret, déterminant les conditions d'allocations des subventions, présente un certain intérêt pour les Réseaux, en ce sens qu'il peut permettre

.....

d'obtenir de certaines municipalités qui s'y étaient refusées jusqu'ici, une participation aux dépenses concernant des suppressions de P.N. et, éventuellement, des travaux de gare, sans faire jouer les surtaxes locales.

Le 2^e décret, relatif aux travaux intéressant plusieurs collectivités, présente un intérêt plus restreint, bien que, dans certains cas, il puisse permettre d'imputer, d'office, à la charge d'une collectivité, la part de dépenses qui lui revient et qu'elle pourrait contester.

Arrêté à la date du 22 Septembre 1936
pour point de départ
du délai d'approbation de cinq jours.

CLASSEMENT
450

Conditions d'allocation des subventions pour travaux effectués par les collectivités, établissements publics et organismes agréés.

RAPPORT

au Président de la République française.

Paris, le 7 Septembre 1936.

Monsieur le Président,

Le plan de travaux que le Gouvernement a été chargé par la loi du 18 Août 1936 de préparer et d'exécuter, en vue de combattre le chômage, doit faire une large place aux travaux des collectivités locales, ainsi qu'à ceux des établissements publics ou organismes divers qui en dépendent ou peuvent être agréés par elles, tels qu'associations syndicales, sociétés sportives ou offices d'habitations à bon marché. L'Etat doit non seulement admettre, mais stimuler leur collaboration à la tâche qu'il entreprend pour améliorer l'outillage national et lutter contre la dépression économique. Il devra notamment subventionner leurs travaux, chaque fois que leur situation financière ne leur permettra pas de les engager sans son aide, et que l'utilité en aura été vérifiée.

Le décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature a pour objet de réorganiser et de simplifier le régime des subventions pour travaux, conformément à l'autorisation donnée au Gouvernement par les articles 3 et 6 de la loi du 18 Août 1936.

Le régime actuellement en vigueur présente, en effet, de graves inconvénients, dont le plus sensible est sans doute une excessive complexité. Celle-ci découle essentiellement de la distinction faite par la loi du 28 Décembre 1931 entre les subventions et les bonifications d'intérêt ou d'annuités. Alors que les subventions sont accordées par les ministres intéressés, les bonifications le sont par la caisse de crédit aux départements et aux communes et suivant des règles d'attribution différentes. Il en résulte pour les bénéficiaires une grande incertitude sur l'instance compétente pour accueillir leur demande, qui ne cesse que dans les cas où la loi autorise le recours simultané à l'un et à l'autre, ce qui conduit alors à des abus auxquels l'intérêt public commande de mettre un terme.

Nous avons estimé que les bonifications doivent être considérées comme des subventions d'un genre spécial. C'est pourquoi l'article 1er du décret pose la règle que les subventions sont allouées soit en capital, soit en annuités. Cette définition nouvelle aura pour résultat d'unifier les deux régimes autrefois distincts. Quelle que soit leur forme, les subventions seront désormais, si vous acceptez le texte que nous vous proposons, allouées par les ministres intéressés et suivant les barèmes ou les règles en vigueur dans chaque département ministériel. La caisse

de crédit perdra le droit qu'elle possède en vertu de la loi du 28 Décembre 1931 d'allouer des bonifications d'annuités, et la compétence des ministres s'en trouvera augmentée d'autant. Les travaux actuellement dits bonifiables seront, à l'avenir, des travaux subventionnables, au même titre que ceux qui méritent dès maintenant ce nom.

La caisse de crédit conserve néanmoins, en cette matière, un rôle d'exécution : c'est elle qui est chargée d'assurer le service des annuités, au cas où une subvention est accordée sous cette forme par un ministre. Ce rôle, d'ordre purement comptable, et qu'elle est assurément mieux préparée à remplir que les ministères intéressés, peut lui être laissé sans compromettre en rien la réforme précédente.

Nous n'avons pas cru devoir insérer dans le présent décret les barèmes d'après lesquels seront allouées les subventions, suivant les différentes catégories de travaux. Nous avons préféré nous en tenir, sur ce point, à la procédure plus souple consistant à laisser à chacun des ministres intéressés le soin de les modifier ou de les créer, là où il n'en existe pas encore, soit par arrêtés ministériels, soit par décrets spéciaux qu'il leur appartiendrait de soumettre à votre approbation. Mais le présent décret détermine du moins, comme nous invitait à le faire l'article 3 de la loi du 18 Août 1936, les pourcentages maxima que ne pourront dépasser ces barèmes. Les chiffres indiqués reproduisent en général, en les majorant, conformément au voeu du Parlement, ceux du décret du 30 Juin 1934, abrogé par la loi du 18 Août 1936. Néanmoins, la dénomination de certains travaux a été modifiée, une rubrique nouvelle a été ajoutée pour tenir compte des travaux antérieurement bonifiables mais non subventionnables, et, dans un souci de codification, le maximum fixé par la loi du 16 Avril 1930 pour les constructions scolaires de l'enseignement primaire a été inséré dans le tableau.

Le texte qui vous est soumis impose aux ministres la constitution d'un comité chargé de donner son avis sur les demandes de subventions et de fixer dans chaque cas le chiffre de la dépense subventionnable.

Les nouveaux maxima, bien que supérieurs à ceux de 1934, laissent aux collectivités bénéficiaires une marge de participation suffisante pour garantir l'utilité des travaux qui seront subventionnés. Ils nous ont par là même permis de prévoir dans le présent décret l'attribution d'une prime supplémentaire de 10 p. 100 en faveur des collectivités qui financeront leurs travaux au moyen d'emprunts contractés sur le marché local auprès de particuliers.

Le Gouvernement a, à maintes reprises, exprimé l'intention de favoriser le financement local des travaux contre le chômage, dans la conviction que ce mode de financement est le plus propre à provoquer l'afflux des capitaux théâtralisés, spécialement dans les campagnes. La prime prévue par l'article 6 du décret doit inciter les collectivités locales à s'employer dans ce sens. Elle porte non sur la valeur des travaux, mais sur le montant de l'emprunt réalisé, afin d'avantagez les collectivités qui emprunteront sur le marché local, outre leur part propre dans les travaux, la part subventionnée par l'Etat, ce qui sera notamment possible chaque fois que la subvention leur aura été allouée en annuités. Cette prime, indépendante de la subvention, peut s'ajouter à elle, comme elle peut jouer en l'absence de subvention. Mais le décret décide que la participation de l'Etat ne pourra jamais dépasser le pourcentage maximum de 92 p. 100, même dans

les cas exceptionnelles où la subvention atteint elle-même le taux de 90 p. 100.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre respectueux dévouement.

Le Président du Conseil,
Léon Blum.

Le ministre des finances
Vincent Auriol

Le ministre de l'intérieur,
Roger Salengro

Le ministre de l'éducation nationale,
Jean Zay

Le ministre de l'économie nationale,
Charles Spinasse

Le ministre de l'agriculture,
Georges Monnet

Le ministre des travaux publics,
Albert Bedouce

Le ministre de l'air,
Pierre Cot

Le ministre du travail,
Jean Lebas

Le ministre de la santé publique,
Henri Sellier.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil et des ministres des finances, de l'intérieur, de l'éducation nationale, de l'économie nationale, de l'agriculture, des travaux publics, de l'air, du travail, de la santé publique.

Vu la loi du 18 Août 1936 relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage.

Et notamment son article 6 autorisant le Gouvernement "à réviser par décret la loi du 28 Décembre 1931, modifiée par le décret du 8 Août 1935, facilitant la réalisation d'emprunts par les collectivités locales, et le décret du 28 Août 1935, portant réorganisation de la caisse de crédit aux départements et aux communes";

Ainsi que son article 3, chargeant le Gouvernement de "fixer par décret le taux maximum des subventions pouvant être allouées aux collectivités locales pour l'exécution de leurs travaux";

Vu l'article 159 de la loi du 16 Avril 1936 fixant le maximum du pourcentage des subventions pour constructions scolaires de l'enseignement primaire;

Le conseil des ministres entendu,

DÉCRETE :

Article 1er - Les diverses collectivités, établissements et

organismes habilités à recevoir des subventions de l'Etat pour l'exécution de travaux peuvent obtenir le règlement de ces subventions soit en capital, soit en annuités.

Article 2 - Les dispositions de l'article 1er sont applicables à tous les travaux qui pouvaient bénéficier des bonifications prévues par la loi du 28 Décembre 1931 et le décret-loi du 8 Août 1935.

Article 3 - Les subventions visées aux articles précédents sont allouées par le ministre compétent, après avis d'un comité constitué par décret ou arrêté ministériel.

Article 4 - Elles sont allouées suivant des barèmes établis, pour chaque catégorie de travaux, par décret ou arrêté ministériel.

Article 5 - Les pourcentages de ces subventions ne pourront, à dater de la promulgation du présent décret, dépasser les maxima suivants :

Constructions scolaires de l'enseignement secondaire, de l'enseignement technique et de l'enseignement primaire supérieur, 50 p. 100.

Constructions scolaires de l'enseignement primaire élémentaire, 90 p. 100.

Travaux d'hydraulique, de génie rural et d'électrification, 50 p. 100.

Chemins vicinaux :

Achèvement du programme fixé par la loi du 12 Mars 1880 :

Chemins de grande communication et d'intérêt commun, 70 p. 100.

Chemins vicinaux ordinaires, 60 p. 100.

Désenclavement des communes, 90 p. 100.

Constructions ou aménagements intéressant l'éducation physique, le sport et la vie de plein air, 50 p. 100.

Autre travaux d'utilité départementale et communale, 50 p. 100.

Article 6 - Toute demande de subvention visée par les articles 1er et 2 est adressée au préfet, qui la transmet pour décision au ministre compétent.

Article 7 - Les subventions en capital sont versées directement par l'Etat. Le service des subventions en annuités est assuré par la caisse de crédit aux départements et aux communes, à laquelle les ministres intéressés transmettent les dossiers, accompagnés de la décision allouant la subvention en annuités.

Article 8 - Sans préjudice de l'allocation d'une subvention, une prime peut être accordée aux collectivités, établissements et organismes qui financent leurs travaux au moyen d'emprunts contractés sur le marché local auprès de particuliers. Cette prime est égale à 10 p. 100 du montant du produit net desdits emprunts. Elle est payable soit en capital, soit en annuités.

Toutefois, seuls donnent droit à la prime les emprunts réalisés à un taux réel inférieur ou égal au taux qui sera fixé par arrêté du ministre des finances.

Dans les cas exceptionnels où la prime aurait pour effet de porter à plus de 90 % la participation de l'Etat, celle-ci ne pourra dépasser le taux de 92 %.

Article 9 - Toutes dispositions contraires au présent décret sont abrogées.

Article 10 - Le président du conseil, le ministre des finances, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'éducation nationale, le ministre de l'économie nationale, le ministre de l'agriculture, le ministre des travaux publics, le ministre de l'air, le ministre du travail, le ministre de la santé publique, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française et soumis à la ratification des Chambres, conformément à l'article 8 de la loi du 18 Août 1936.

Fait à Paris, le 7 Septembre 1936.
Albert Lebrun

Par le Président de la République:

Le Président du Conseil,
Léon Blum

Le Ministre des finances,
Vincent Auriol

Le Ministre de l'Intérieur,
Roger Salengro

Le Ministre de l'éducation nationale,
Jean Zay

Le Ministre de l'économie nationale,
Charles Spinasse

Le Ministre de l'Agriculture,
Georges Monnet

Le Ministre des Travaux Publics
Albert Bedouce

Le Ministre de l'Air,
Pierre Cot

Le Ministre du Travail,
Jean Lebas.

Le ministre de la santé publique
Henri Sellier

.....

Extrait du Journal Officiel des 7 et 8 Septembre 1936.

Travaux contre le chômage intéressant plusieurs collectivités.

RAPPORT

au Président de la République française.

Paris, le 7 Septembre 1936.

Monsieur le Président,

La loi du 18 Août 1936, relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage, a autorisé le Gouvernement à étendre à ces travaux les dispositions applicables en vertu des textes sur la région parisienne.

Parmi ces derniers, les articles 2 et 4 du décret-loi du 25 Juillet 1935, relatif à l'aménagement de la région parisienne (décret sur la coordination des mesures d'exécution) paraissent particulièrement utiles à une exécution rapide et coordonnée du nouveau plan. Elles prévoient que, pour les opérations intéressant plusieurs collectivités, un décret en conseil d'Etat peut, à défaut d'accord amiable entre ces collectivités, déterminer le pourcentage de la participation financière de chacune d'elles. Le présent décret les rend applicables aux travaux contre le chômage. Ainsi une cause importante de retard est écartée. Des opérations depuis longtemps différées pourront être entreprises sans délai.

Tout en usant de l'autorisation qui nous a été donnée par la loi, nous avons entendu réservé aux collectivités locales toutes les garanties compatibles avec les nécessités d'une mise en train rapide des travaux. Aussi, l'article 1er du décret stipule-t-il que la nouvelle procédure ne sera applicable qu'aux travaux présentant un caractère de nécessité et d'urgence. Au surplus, l'intervention du conseil d'Etat, déjà prévue par le décret du 23 Juillet 1935, garantit aux collectivités que la répartition de la dépense se fera toujours suivant les règles les plus équitables.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre respectueux dévouement.

Le Président du Conseil,
Léon Blum

Le Ministre des finances,
Vincent Auriol

Le Ministre de l'économie nationale,
Charles Spinasse

Le Ministre de l'éducation nationale,
Jean Zay

Le Ministre des travaux publics,
Albert Bedouce

Le Ministre du commerce,
Paul Bastid

Le Ministre de l'agriculture
Georges Monnet

Le Ministre du Travail
Jean Lebas

2

Le Ministre de l'air,
Pierre Cot

Le Ministre de la santé publique,
Henri Sellier

Le Ministre de l'Intérieur,
Roger Salengro

Le Ministre de la défense nationale,
et de la Guerre,
Edouard Daladier

Le Ministre des postes, télégraphes
et téléphones,
Robert Jardillier

Le Ministre de la Marine,
Gasnier-Duparc

Le Ministre des colonies,
Marius Moutet

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Marc Rucart.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, du ministre des finances, du ministre de l'économie nationale, du ministre de l'éducation nationale, du ministre des travaux publics, du ministre du commerce, du ministre de l'agriculture, du ministre du travail, du ministre de l'air, du ministre de la santé publique, du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense nationale et de la guerre, du ministre des postes, télégraphes et téléphones, du ministre de la marine, du ministre des colonies, du garde des sceaux, ministre de la justice.

Vu la loi du 18 Août 1936, relative à l'exécution du plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage, et, notamment l'article 2, invitant le Gouvernement à procéder, dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la loi "en modifiant et complétant, s'il y a lieu, la législation existante, à la réduction des délais des procédures d'expropriation, à toutes simplifications résultant de l'application aux travaux envisagés, de dispositions législatives.... déjà applicables aux travaux de la région parisienne."

Vu le décret du 25 Juillet 1935 relatif à l'aménagement de la région parisienne et réglant certaines conditions d'exécution des travaux nécessaires à cet aménagement;

Le conseil des ministres entendu,

DÉCRETE :

Article premier - Lorsque les opérations comprises dans le plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage intéressant plusieurs collectivités publiques et présentant un caractère de nécessité et d'urgence, des décrets rendus en conseil d'Etat peuvent, à défaut d'accords amiables entre ces collectivités, déterminer le pourcentage de la participation de chacune d'elles, compte tenu de son degré d'intérêt dans l'opération et de sa situation financière.

.....

Article 2 - Les dépenses mises à la charge des collectivités autres que l'Etat en vertu des décrets visés à l'article précédent, constituent pour elles des dépenses obligatoires.

Article 3 - Le président du conseil, le ministre des finances, le ministre de l'économie nationale, le ministre de l'éducation nationale, le ministre des travaux publics, le ministre du commerce, le ministre de l'agriculture, le ministre du travail, le ministre de l'air, le ministre de la santé publique, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense nationale et de la guerre, le ministre des postes, télégraphes et téléphones, le ministre de la marine, le ministre des colonies, le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française, et soumis à la ratification des Chambres avant le 31 Décembre 1936, conformément à l'article 8 de la loi du 18 Août 1936.

Fait à Paris, le 7 Septembre 1936
Albert Lebrun.

Par le Président de la République :
Le Président du Conseil,
Léon Blum

Le ministre des finances,
Vincent Auriol

Le ministre de l'économie nationale,
Charles Spinasse

Le ministre de l'éducation nationale
Jean Zay

Le ministre des travaux publics,
Albert Bedouce

Le ministre du commerce,
Paul Bastid

Le Ministre de l'agriculture,
Georges Monnet

Le ministre du travail,
Jean Lebas

Le ministre de l'air,
Pierre Cot

Le ministre de la santé publique,
Henri Sellier

Le ministre de l'intérieur
Roger Salengro

Le ministre de la défense nationale et
de la guerre
Edouard Daladier

Le ministre des postes,
télégraphes et téléphones,
Robert Jardillier

Le ministre de la marine,
Gasnier-Duparc

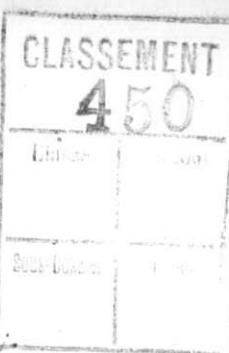
Le ministre des colonies,
Marius Moutet

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Marc Rucart

14 SEP 1936 30.296

11-1d-11

GRANDS RESEAUX DE CHEMINS DE FER FRANCAIS



Comité de Direction

n° 1017 / 2^a

Leveret

Ballin

Paris, le 11 septembre 1936

14 SEP 1936

SÉCRÉTARIAT
GÉNÉRAL

LE PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE DES DIRECTEURS

à Monsieur BALLIN,
Président de la Conférence des Ingénieurs
en Chef de la Voie.

Le Journal officiel du 8 septembre 1936 publie:

- un décret déterminant les conditions d'allocations des subventions pour travaux effectués par les collectivités, établissements publics et organismes agréés (p. 9587);
- un décret relatif aux travaux contre le chômage intéressant plusieurs collectivités (p. 9591).

Je vous prie de bien vouloir faire examiner par

C - la Conférence que vous présidez les répercussions éventuelles de ces décrets pour les Grands Réseaux.

Signé: LE BESNERAIS

Copie conforme transmise
à tous les Réseaux,
Paris, le 12 septembre 1936
P. Le Chef du Secrétariat
du Comité de Direction,

Gauheley

L

D

CHEMINS DE FER DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

Bureau du Classement

e DIVISION

N° de Classement 450

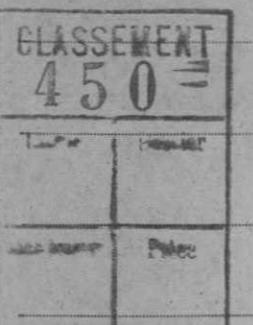
ARCHIVES

VOIE SERVICE CENTRAL

Nº 34796

Lignes diverses

Région



Programme optima des travaux de la Région EST.

1988

A 100Y

→ Aug 4

A 1896

Note 54

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS de FER FRANÇAIS

RÉGION EST

COPIE TRANSMISE

Etudes de l'Exploitation,

à Monsieur le CHEF du SERVICE
de la VOIE & des BATIMENTS,

VOIE
- 3 AOUT 1938. 06.103

CLASSEMENT

X50

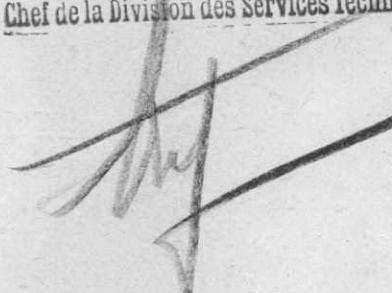
Liaison	11.000
Sous-Dossier	Pour

1 pièce

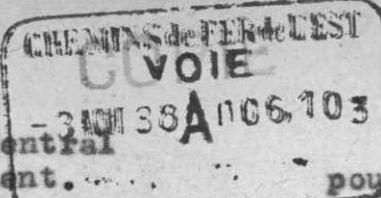
comme suite à la copie de la lettre n°4223
du 22 Juillet 1938.

PARIS, le 2 AOUT 1938

Le Chef de la Division des Services Techniques.



S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.MEMENTO
pour MM. les Chefs d'Exploitation

5e Division

CLASSEMENT	
H50	
Sous-Dossier	Fase

On envisage l'éventualité d'un programme de grands travaux (3 milliards en 3 ou 4 ans) qui comprendront, entre autres rubriques de dépenses, les suivantes :

- a) block automatique ou commande centralisée..... 350 M.
- b) amélioration des liaisons téléphoniques..... 100 M.
- c) achat de 8.000 wagons..... 400 M.
- d) achat de 500 voitures métalliques..... 500 M.
- e) achat de locomotives à vapeur, d'autorails et de locomotives Diesel..... 300 M.
- f) transformation et modernisation de certaines gares-voyageurs..... 100 M.
- g) reconstruction ou amélioration des gares-marchandises et de triage, notamment à des noeuds ferroviaires importants..... 100 M.

D'une manière générale, il s'agit de travaux à exécuter en dehors des programmes ordinaires de T.C. travaux importants que l'on n'aurait vraisemblablement pas pu étreprendre sur les crédits normaux T.C.

En ce qui concerne b), il serait utile que les Régions qui n'ont pas envoyé leurs programmes généraux (Nord) nous l'adressent incessamment et qu'elles désignent un fonctionnaire qui se rapprocherait de M. NAMPS pour établir un ordre d'urgence, d'une part, en ce qui concerne les réseaux de permanence et de dispatching, d'autre part, les autres relations téléphoniques et enfin les programmes de téléphone automatique dans les grandes gares ou groupes de grandes gares.

En ce qui concerne c), il faudrait indiquer les wagons spéciaux (Fa, wagons à gabarit anglais dont les Régions ont besoin).

Pour d), il faudrait que les commandes se groupent de manière à ce pas avoir de commande inférieure à 50 voitures de la même catégorie.

Pour e), il faudrait indiquer les types de locomo

...

les plus utiles notamment pour trains de messageries rapides et trains de marchandises lourdes.

Pour f) et g), il faudrait qu'un fonctionnaire de chaque Région se rapproche respectivement de MM. LEMONNIER et MERMONT pour extraire du programme général des travaux les parties les plus intéressantes.

CHEMINS DE FER DE L'EST
VOIE
27 JUIL 38 A 05.847
COPIE

22 JUIL 1938

CLASSEMENT
N 50

Liasse	1
Sous-Dossier	1

REGION.

Programme des travaux.

Monsieur le Directeur
du Service Central du MOUVEMENT.

N° 4223

Comme suite à l'entrevue que M.VINOT a eue avec
M.LEMONNIER, j'ai l'honneur de vous indiquer ci-après
les prévisions qui, pour la Région EST, pourraient figurer
sous les rubriques a), f) et g) du Mémento concernant le
Programme éventuel de Grands Travaux.

Je répondrai séparément pour les autres rubriques du

COPIE transmise Mémento.

*à Monsieur le Chef du Service
de la Vie et des Bâtiments.*

a) Cantonnement automatique.

PARIS, le 26 JUIL 1938

Pour rester dans le cadre de la dépense indiquée par

M.LEMONNIER, on pourrait prévoir l'équipement en cantonne-
ment automatique par panneaux-signaux lumineux des sections
de lignes ci-après, par ordre d'urgence décroissante :

Romilly - Troyes 38 Km.
Jussey - Belfort 36 Km.
St Dizier - Chaumont 72 Km.
Total 206 Km.

Dépense approximative totale : 40 M.

K-S
m
n

J

La carte ci-jointe indique l'état actuel de l'équipement de la Région AST en cantonnement automatique, ainsi que nos prévisions en travaux de ce genre pour le budget de 1939; les propositions qui précèdent supposant que nos prévisions pour 1939 seront réalisées.

f) Amélioration de gares à voyageurs.

M. LEMOINIER ayant indiqué un ordre de grandeur de 8 à 10 M. pour cette rubrique, je serais d'avis d'appliquer cette somme à l'amélioration de notre terminus-banlieue de Lagny-Therigny. Le bâtiment des voyageurs de cette gare, où le trafic est important et qui dessert de coquettes localités, est ancien, mal commode et d'un aspect peu satisfaisant. Sa reconstruction a déjà été étudiée.

En même temps, un remaniement des voies, avec saut de mouton, éviterait le cisaillage systématique des voies principales par les nombreuses rames de banlieue qui rebroussent vers Paris.

g) Amélioration de triages.

1^e- Triage de Vaires.

Nous avons étudié l'équipement des deux faisceaux de débranchement de ce triage en appareils R. Ces appareils, qui freinent les wagons débranchés d'une manière entièrement automatique, leur action retardatrice se dosant d'elle-même d'après la marche du wagon et le degré de remplissage de la voie, sont très intéressants pour la sécurité du

.....

personnel, puisqu'ils permettent la suppression totale du calage manuel. Indépendamment des économies provenant de cette suppression, ils réduisent dans une forte proportion les avaries aux marchandises et au matériel. En outre, ils permettent de travailler sans visibilité (*des brouillard - alete d'avions*). Les difficultés financières ne nous ont pas permis jusqu'ici de pousser autant qu'il aurait été souhaitable l'équipement de nos triages à ce point de vue. Toutefois, un pinceau de 9 voies a été équipé en 1934 au faisceau pair (D2) de Vaires; le fonctionnement a été tout-à-fait satisfaisant. Il reste à équiper, dans le même faisceau, 3 autres pinceaux de 5 voies.

En même temps, à la tête du même faisceau, on remplacerait les appareils Deloison actuels par des "appareils Ra" à fonctionnement entièrement automatique basés sur le même principe que l'appareil R.

La dépense, pour le faisceau D2, serait d'environ 5 M.

Le même équipement est prévu également pour le faisceau de débranchement impair (D1), mais, si la dépense correspondante (7 pinceaux de 5 voies représentant 11 M.) était jugée trop élevée, on pourrait se borner, comme début d'équipement, à remplacer dans ce faisceau les appareils Deloison de la zone d'aiguillages par des appareils Ra (dépense : environ 3 M.), ce qui procurerait des économies immédiates de personnel et ferait disparaître une cause de déraillements assez fréquents, lorsqu'une rame en manœuvre prend à revers un sabot Deloison non gardé, alors que, dans les appareils R, et Ra, le garde des sabots est commandé.

.....

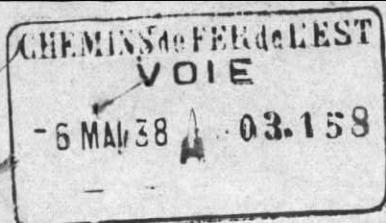
La dépense totale à prévoir serait, dans ces conditions,
de 5 M. + 3 M.= 8 M.

2°- Florange (A.L.)

Du fait du report sur le triage de Florange des opérations effectuées antérieurement à Basses-Yutz, Thionville et Uckange, ce triage travaille actuellement à plein rendement et il y aurait intérêt à augmenter ses moyens d'action par une amélioration de sa tête, côté Thionville, avec création d'un tiroir. La dépense correspondante serait d'environ 1 M.

LA DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,

Signé: Renard



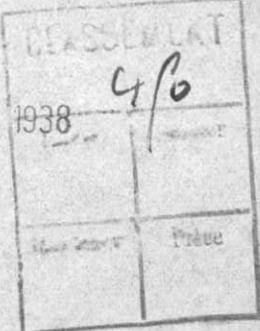
A 1007

E.S. 1

17

Programme d'avenir
de grands travaux.

- 5 MAI



Mon cher Camarade,

Je vous serais obligé de bien vouloir m'adresser,
dès que possible, le programme de grands travaux à envisager
sur votre Région, qui nous a été demandé par M. le Directeur Général, à la réunion des Directeurs de l'Exploitation du 28 mars 1938 (10^e du memento).

Votre tout dévoué,

G
Réponse à
minutie
pey

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtiments de la Région de l'EST

- 5 MAI 1938

Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région de l'EST.

~~CONFIDENTIELLE~~

REUNION de M.M. les DIRECTEURS
de l'EXPLOITATION du 28 MARS 1938.

REUNION	450
1	2
3	4
5	6
7	8

Memento des décisions prises
par Monsieur le Directeur Général.

Monsieur BOUCHE-LECLERCQ.
31 Mars 1938.

: Noms des Fonctionnai-
: res chargés d'assurer
: la suite des décisions
: ci-contre.

1°- Les chiffres statistiques concou- : M.M. les Directeurs
rant à l'établissement des graphiques de : de l'Exploitation
la Direction Générale seront publiés dans : M.M. les Chefs des
le bulletin intérieur d'informations afin : Services Centraux
de permettre à M.M. les Directeurs de l'Ex- : M. DUMAS
ploitation et Chefs des Services Centraux : (extrait à M.RENOUARD)
de faire tenir ceux de ces graphiques qu'ils
jugeront de nature à intéresser leurs Ré- :
gions ou Services.

.....

3°- L'attention de M.M. les Direc- :
teurs des Régions est appelée sur la publi- :
cation des deux premiers chapitres de la : M.M. les Directeurs
Convention collective (représentation syn- : de l'Exploitation
dicale et délégation aux différents éche- : M. BARTH.
lons) qui entrent en vigueur dès le 1^{er} :
Avril 1938.

.....

10°- Les Régions remettront pour le : M.M. les Directeurs
1^{er} Mai au plus tard à M. PORCHEZ les : de l'Exploitation
renseignements qu'il leur a demandés con- : M. PORCHEZ.
cernant le programme des grands travaux.

.....

13°- Les Régions adresseront, dans le :
courant du mois de Mai, au Service du Mou- : M.M. les Directeurs
vement, en se basant sur les résultats des : de l'Exploitation
premiers mois de l'exercice, des proposi- : M. GOURSAT.
tions rectifiées concernant le chapitre 2 :
du Budget.

J
PARIS, le 3 Mars 1938.

CLASSEMENT	
450-	
1er	2ème
3ème	4ème

N O T E

pour Monsieur le Directeur
de l'Exploitation.

54 K Programme de travaux.

A 1007
1 dossier.

J'ai eu l'honneur de remettre à Monsieur le Directeur un tableau concernant les travaux envisagés dans le programme optima demandé par M. le Directeur Général (travaux relatifs aux besoins de l'Exploitation et de la Voie et des Bâtiments, ancien Réseau EST). Je remets en même temps un tableau dressé par M. BARTH, Ingénieur en Chef à Strasbourg pour les travaux se rapportant à l'ancien Réseau A.L.

J'ai l'honneur de vous communiquer les tableaux complémentaires concernant :

- 1°) le Service du Matériel et Traction, ancien Réseau EST;
- 2°) le Service du Matériel et Traction, ancien Réseau A.L.;
- 3°) le Service de l'Exploitation, ancien Réseau A.L.

En ce qui concerne le § 1°) certains travaux contenus dans la rubrique "projets non encore étudiés" pages 21 et suivantes, n'ont pu être chiffrés, car je ne connais pas la consistance exacte des installations envisagées.

SOCIETE NATIONALE

des

CHEMINS de FER FRANÇAIS

CHEMINS DE FER DE L'EST

CHIFFRETTES de l'EST

mis, le

21 FEVRIER 1938

Recu au R. de l'Est

EXPLOITATION

28 FEV 38

SERVICE DES ÉTUDES

001.396

Bulletin N° 1173 e/3080. LE CHEF DU SERVICE
KINZERWEUXENBERG DE L'EXPLOITATION

Rappeler dans la réponse le numéro
de la présente lettre.

OBJET :

à Monsieur XXXXXXXXX

LE CHEF DU SERVICE DE LA
VOIE & DES BATIMENTS

Comme suite à mon bulletin
n° 1146 e/3080 du 11 courant, j'ai
l'honneur de vous adresser les
3 tableaux ci-joints indiquant, en ce
qui concerne le Service de l'Exploita-
tion, le programme des travaux in-
téressant les lignes et les gares de
l'ancien réseau d'Alsace et de
Lorraine.

M.D.

3
PIÈCES
JOINTES

R. S.
D.

Le Sous-Chef de l'Exploitation

*Y
Jaur*

CLASSEMENT	EXT
45	0

Exploitation at V.B.

Désignation des travaux à prévoir	DEPENSES			OBSERVATIONS
	Projets approuvés	Projets présentés	établis à étudier	
I. INSTALATIONS DESTINÉES A AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION.				
Remplacement de câbles sous plomb par des câbles armés dans les installations de signalisation	1 ^M	2 ^M	22 ^M	
mise en câble armé des lignes de signalisation			108 ^M	
isolation des circuits de sécurité--	0 ^M	8 ^M		
Avertisseurs aux passages à niveau--	3 ^M		36 ^M	
Installation de téléphones aux passages à niveau et en pleine voie--	3 ^M		8 ^M	
Equipement en block lumineux de lignes importantes où le block automatique n'existe pas	3 ^M	19 ^M	2 ^M	La Région de l'EST est très en retard sur les autres Régions pour cet équipement.
Transformation en block lumineux des installations de block automatique mécanique			139 ^M	
Remplacement de postes importants type Vignier (ou divers) par des postes Saxby	0 ^M	6 ^M		2me urgence.
Remplacement de postes Saxby anciens	0 ^M 650	1 ^M 6	7 ^M 75	
Manœuvre et calage d'agencilles de biseaux uniques			1 ^M	
Application d'un crocodile magnétique à tous les signaux avancés		80 ^M		Ne comprend pas l'équipement des locomotives.

Désignation des travaux à prévoir	DEPENSES			OBSERVATIONS
	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés à étudier	
Généralisation de l'enclenchement d'approche -----	0 ^M 114	0 ^M 360	8 ^M	
Déconjugaison d'aiguilles de jonctions -----			0 ^M 5	Les travaux de ce genre seront exécutés à l'occasion des reconstructions de postes.
Remplacement de relais -----	4 ^M	6 ^M		
Calage de certaines aiguilles sur voies principales ou y donnant accès -----	0 ^M 855		15 ^M	
Contrôle des aiguilles manœuvrées à distance -----	0 ^M 100	0 ^M 250	0 ^M 5	
Carrés de refoulement -----			3 ^M	
Consolidation de remblais, talus et tranchées pour prévenir des éboulements -----			80 ^M	
Dispositifs pour le verrouillage et le talonnement des aiguilles dans les triages -----			60 ^M	

DEPENSES

Désignation des travaux à prévoir

Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	à étudier
-------------------	-------------------	---------	-----------

II.- INSTALLATIONS DESTINÉES A AMELIORER LA CIRCULATION.

Block lumineux -----

pour mémoire

OBSERVATIONS

Question traitée au Chapitre précédent.

1^e) Sauts de mouton :

Bobigny et regroupement des voies --

25M

Bifurcation d'Epernay -----

3M

Frouard (P.A.-12 et Racc^t avec 12) --

9M

Blainville -----

15M

Reims -----

35M

Lunéville -----

20M

Mohon -----

25M

St-Laurent -----

14M

Saut de mouton et inverse^t du sens de la circulation sur 2 voies pples entre Paris et Bobigny.

Partie du complexe comportant toutes les liaisons entre les lignes 2-3 et 9.

Connexe au racc^t direct 5-7 qui est indispensable à la suppression de la cississe (poste A) par les trains rapides et marchandises.
Raccordement impair.2^e) Bifurcations :

Noisy-le-Sec (poste 7 N) -----

3M

Projet en cours de réalisation; à terminer en 1938.

Vitry-le-François -----

1M

Amélioration et limitation à 80km au lieu de 30km ~~sur voies~~ sur voies I bis et II bis.

Appareils pris en pointe avec un angle de déviation supérieur à tg. 8.5 -----

200M

Suppression des ralentissements dans certains points particuliers sur les grandes lignes -----

30M

Lignes P.A. = 40 - 6 etc...

3^e) Quadruplements :

Lagny-Cermigny -----

125M

Nogent-le-Perreux - Gretz -----

90M

Charleville-Lumes -----

30M

Raccordement direct 5-7 (amélior^tion du débit du tronc commun 2-7 à Mohon).

Nancy-Champigneulles -----

20M

Chaumont-garage à Chaumont-Ville ---

35M

Châlons-Vitry -----

90M

Frouard - Pagny-s/Moselle -----

75M

Rallonge entre Marbache et Dieulouard 7M

Désignation des travaux à prévoir	DEGRÉES			OBSERVATIONS
	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés à étudier	
Longuyon			1 ^M	2 voies supplémentaires.
Reims entre le B.V. et le poste G			8 ^M	
Domèchezy - Pont-Maugis			40 ^M	
Pagny-Frouard		200 ^M		
 4°) Doublements :				
Ligne 18 St-Clement - St-Dié			30 ^M	
Ligne 50 Dancyutin-Morvillars			30 ^M	
Ligne 17 Remiremont - St-Maurice		65 ^M		
 5°) Voies de circulation :				
2 ^e de La Villette à Pantin		20 ^M		
Doublement 1 ^{er} - 1 ^{er} au pont de l'Evangile		2 ^M		
Amélioration des sorties de La Villette-Hébert		6 ^M		
Circulation des machines entre le Dépôt de Noisy et Paris			10 ^M	
Voies de circulation entre le nouveau Dépôt de La Villette et Paris			10 ^M	
Voies de circulation de Troyes et de La Chapelle-St-Dié			2 ^M	
 6°) Aménagements nouveaux (lignes 3 - 10 - 40 et 46)				
			20 ^M	
 7°) Amélioration des gares (voies)				
Nancy		60 ^M		
Châlons		10 ^M		
Chaumont			5 ^M	
Longuyon			20 ^M	
Troyes			12 ^M	

DEPENSES

Désignation des travaux à prévoir	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	à étudier	OBSERVATIONS
-----------------------------------	-------------------	-------------------	---------	-----------	--------------

8°) Traction électrique -----

pour mémoire

9°) Liaisons téléphoniques ;

Liaisons par câbles pupinisés, téléscripteurs et améliorations diverses de lignes télégraphiques -----

1^M7

159^M6

III.- INSTALLATIONS DESTINÉES A
PROCURER DES ÉCONOMIES D'EXPLOITATION.

Remplacement de certains postes mécaniques par des postes électriques -----

8^M6 180^M

Postes semi-autonomes -----

1^M65 1^M544 0^M5 17^M

Amélioration des triages :

St-Dizier -----

5^M

Châlons -----

5^M

Reims -----

25^M

Troyes -----

3^M

Is-sur-Tille -----

3^M

DÉPENSES

Désignation des travaux à prévoir	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	à étudier
-----------------------------------	-------------------	-------------------	---------	-----------

Freinage des wagons dans les triages -----

70^M

Téléphone automatique dans les grandes gares et bureaux voisins -----

1^M 2^M

Installation de groupes convertisseurs à Pantin pour recharge des accumulateurs des rames en stationnement -----

0^M 35

Amélioration par forages à grande profondeur des installations de l'Oureq et Noisy -----

0^M 5 6^M

Forage d'un puits à grande profondeur à Gratz -----

0^M 6

Amélioration de l'alimentation hydraulique des machines -----

0^M 7 26^M 5

Amélioration d'installations électriques diverses -----

4^M

Cabestan, substitution du courant alternatif au continu, amélioration du cos φ etc....

Equipement de triages avec pistes en terrasseau pour la circulation des tracteurs -----

15^M

Remplacement de ponts tournants trop courts ou trop faibles, modernisation des autres ponts, installation de ponts de secours et de triangles de virage -----

0^M 4 0^M 8 0^M 6 37^M

Remplacement des chariots de l'ancien modèle -----

10^M

OBSERVATIONS

dont 43^M 5 d'appareils R.

Désignation des travaux à prévoir

DEPENSES

OBSERVATIONS

~~Fourniture de blouses blanches aux équipes de la Voie sur les parcours à forte circulation~~

	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	à étudier
				0 ^M 2

IV. - AMELIORATION DES INSTALLATIONS
MISES A LA DISPOSITION DU PUBLIC.

Création de passages souterrains et de passerelles dans diverses gares

1^e) Reconstruction ou amélioration de bâtiments de voyageurs à :

Provins -----

0^M5

Carignan -----

0^M2

Revin -----

35^M

Nancy -----

0^M2

Pont-Maugis -----

0^M8

Lagny -----

1^M5

Chaumont -----

0^M2

Epernay -----

0^M2

Une partie du projet est gagé sur des surtaxes.

Désignation des travaux à prévoir

DEPENSES

Etablissement et allongement de marquises sur trottoirs à voyageurs dans diverses gares -----

2°) Distribution d'éclairage et de force motrice dans les gares de :

Bazancourt ----- 0^M112

Dun-Doulon ----- 0^M06

Gares diverses ----- 0^M582

Amélioration d'installations existantes -----

3°) Chauffage des gares et installations accessibles au public ---

4°) Amélioration des engins, remplacement de ponts-bascules de 20 ou 25 T. par des ponts de 50 T. -----

Remplacement de grues de 10 T. par des grues de 20 T. avec commande électrique -----

Amélioration des grues de levage et aménagement avec commande électrique -----

5°) Amélioration des inscriptions, indications, pour les correspondances, etc., -----

Projets approuvés
Projets présentés
étudiés
à étudier

8^M

13^M

16^M

5^M

30^M

5^M

10^M

0^M300

OBSERVATIONS

CONTENUES

OBSERVATIONS

Désignation des travaux à prévoir	Projets, Raports approuvés présentés	éudiés à étudier
V. - AMELIORATION DES VOIES EN VUE DE SUPPORTER DES CHARGES ET DES VITESSES PLUS ELEVÉES.		
Mise au gabarit de passages supérieurs et de certaines marquises		55M
Mise au gabarit de certains souterrains		30M
Renforcement de tabliers pour permettre le passage de l'essieu de 22 T.		80M
Même opération pour l'essieu de 25 ^T --		200M
Assainissements de plateformes		70M
Rajeunissement des voies de grandes lignes		120M
Renforcement de lignes stratégiques		320M
Améliorations de ballast		60M
Substitution de rails plus lourds aux rails 46 Kg. actuels	pour mémoire	
Equipement en rails 46 Kg. des voies des dépôts et des têtes de faisceaux		20M
Substitution d'appareils tg. 11 aux appareils tg. 13 sur les voies principales de grandes lignes		300M

DEFENSES

Désignation des travaux à prévoir

	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	à étudier
Remplacement des appareils 30 et 36 K ancien modèle par des appareils 46 K. sur les voies accessoires -----				120 ^M
VI.- AMELIORATION DE LA SECURITE, DE L'HYGIENE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL DU PERSONNEL.				
Remise au gabarit d'ouvrages d'art -----		pour mémoire		
Aménagement de pistes cyclables le long des voies -----				8 ^M
Aménagement de pistes et de passerelles pour la circulation des agents -----				2 ^M
Aménagement de pistes et de passerelles pour la circulation des agents dans les gares de triage -----				5 ^M
Eclairage des pistes de circulation des agents -----				1 ^M 5
Eclairage des souterrains -----				5 ^M
Coffrage des transmissions -----				3 ^M
Equipement de la manœuvre électrique des aiguilles dans les triages pour supprimer les manœuvres individuelles par leviers ou par transmissions funiculaires -----				56 ^M
Bâtiments pour dortoirs nouveaux des agents de l'Exploitation -----				1 ^M
Bâtiments pour Services Médicaux -----				3 ^M
W.C., lavabos, garages de bicyclettes et vestiaires pour le personnel de l'Exploitation -----				3 ^M

OBSERVATIONS

Désignation des travaux à prévoir

	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	à étudier
Installation de guérites aux P.N.			13 ^M	
Installation d'abris équipes				0 ^M
Installation de réfectoires et de vestiaires pour les équipes de la Voie dans les grandes gares				1 ^M
Tentes-abris démontables pour les équipes de parcours				1 ^M
Installation de niches de refuge dans les souterrains et sur les ponts				3 ^M
Aménagement de Cités existantes				20 ^M
Agrandissements de Cités				31 ^M
Agrandissements de maisons de garde				5 ^M
Protection des bâtiments d'habitation contre l'humidité				1 ^M
Installation de buanderies				0 ^M
Installation de salles de bains				0 ^M
Mise à la disposition des agents d'eau potable dans les emprises du chemin de fer	0 ^M	4 ^M	9 ^M	
Amélioration de fosses et fosse septiques				2 ^M
Décantation des eaux résiduaires			1 ^M	
Equipement de divers P.N. en barrières oscillantes à manœuvre simultanée				30 ^M
Attelage automatique des draisines et remorques, gîte sécurisé et averisseur à 2 tons				0 ^M

OBSERVATIONS

Désignation des travaux à prévoir

DEPENSES

Modernisation des Ateliers et Magasins de la Voie et des moyens de travail des équipes à :

Pantin -----

12^M

St-Dizier -----

10^M

Chantier de créosotage de Port-d'Atelier -----

6^M

Réinstallation et aménagement du chantier de rails de Toul -----

5^M

Remplacement de draisines usagées et augmentation du nombre de ces engins pour faciliter le déplacement des équipes sur les parcours privés de trains par suite de la coordination-

2^M

28^M

Garages pour draisines -----

5^M

Gros outillage de la Voie :

Postes de soudure à l'arc électrique, groupes compresseurs et outillage à air comprimé, chantiers fersins ---

6^M

Wagons outillés pour réparations sur le Réseau -----

4^M

Wagons aménagés pour le transport et le déchargement du ballast -----

25^M

Installation de liaisons téléphoniques avec les bureaux de district --

0^M05

0^M35

Installation du chauffage central dans des locaux affectés au personnel -----

0^M0835

3^M

Fourniture de blouses blanches aux équipes de la Voie sur les parcours à forte circulation -----

0^M2

OBSERVATIONS

Ce programme comporte, outre les draisines, les remorques et les moto-rails pour les tournées des Agents de surveillance.

Désignation des travaux à prévoir	DEPENSES			OBSERVATIONS
	Projets approuvés	Projets présentés	étudiés	
VII. - DIVERS.				
Suppressions de passages à niveau ---	12 ^M	8 ^M	5 ^M	p ^r mém ^{re}
Pose de clôtures en béton armé le long des voies -----				pour mémoire
Défense passive -----				pour mémoire
Reconstruction des rotondes de Noisy et de Troyes -----		8 ^M		8 ^M
Construction des lignes nouvelles : Rognac-Vaujours				
St-Maurice-Wesserling				{ pour mémoire
Cornimont-Metzeral				
TOTAUX CHIFFRES -----	63 ^M 4745	347 ^M 826	397 ^M 96	3.747 ^M 00

OBSERVATIONS

avec participation des Services Routiers.

~~CHEMINS DE FER DE L'EST~~

Matériel & Traction

~~SERVICE CENTRAL~~~~L'INGÉNIEUR EN CHEF~~

No 50165 S/64



*N° Rouleau 14/14
adressée à
M.*

Paris, le

10

Février 1938

NOTE

Monsieur le Directeur

CLASSEMENT	
450 -	
1er	2nd
3rd	4th

Comme suite à votre note du 8 février 1938, relative à l'inventaire des travaux qu'il serait nécessaire d'effectuer pour mettre nos installations dans les conditions optimales de service, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-jointe, sous forme de tableaux, les renseignements demandés, classés suivant les rubriques que vous nous avez indiquées.

Les renseignements concernant l'ancien réseau de l'EST et ceux relatifs à la Sous-Direction de STRASBOURG figurent sur des tableaux distincts.

P Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction

Levay

Paris, le 11 Février 1938.

K

CHEMINS DE FER DE L'EST SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS de FER FRANÇAIS

EXPLOITATION

VOIE

12 FEV 38 **000.946**

SERVICE DES ÉTUDES

Bulletin N° 1146 e / 3080

Le Chef du Service
L'INGÉNIEUR EN CHIEF DE L'EXPLOITATION

à Monsieur le Chef du Service de la VOIE et des BATIMENTS.

CLASSEMENT
450

RECUS	PARIS
RETOUR	PARIS

OBJET :

Programme de travaux.

Comme suite à la demande formulée par Monsieur le Directeur lors de la dernière Réunion des Chefs de Service, je vous envoie la liste des travaux à envisager pour la Région de l'Est.

Je vous laisse le soin de les classer dans les 4 catégories :

- K. SP*
- projets approuvés,
 - projets présentés non approuvés,
 - projets étudiés et non encore présentés,
 - projets non encore étudiés ,

comme le demande la note du 8 février de M. le Directeur, sauf pour les relations téléphoniques.

Je vous laisse également le soin de chiffrer la dépense à prévoir.

Le Chef du Service de l'Exploitation
Graux

VOTE
12 FÉV 38 300,946 SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER DE L'EST CHEMINS de FER FRANÇAIS

Paris, le

RÉGION EST

EXPLOITATION

SERVICES TECHNIQUES

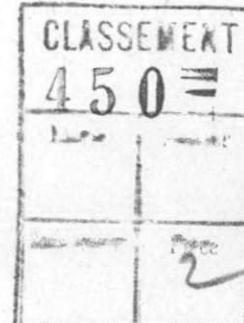
Reg. Com. Seine N° 56604

N° 37 x.9ⁿ

NOTE.

OBJET :

AMELIORATIONS TELEPHONIQUES de la REGION de l' E S T



M. Boussom

-:-:-:-:-

I - Etablissement d'un réseau téléphonique souterrain

Ce réseau serait établi pour qu'il soit possible d'établir des liaisons entre la Direction Régionale et les différents Arrondissements, entre les Arrondissements, ainsi qu'entre les grandes gares de la Région.

Il y a lieu de remarquer tout d'abord que dans l'établissement d'un réseau souterrain une grande partie de la dépense est occasionnée par l'établissement de la fouille, la fourniture des boîtes de jonction, etc ... et que pour un supplément de dépense relativement peu important il est possible de poser des câbles comportant un plus grand nombre de circuits comme l'indique le barème ci-après :

Câble à 2 paires	95.000 ^f	le km
- à 4 -	100.000	-
- à 6 -	107.000	-
- à 8 -	113.000	-
- à 14 -	127.000	-

Il n'est pas fabriqué de câbles pupinisés comportant moins de 2 paires et le réseau construit en totalité avec du câble de ce type entraînerait une dépense totale, y compris l'appareillage, de l'ordre de 137.000.000 fr. se répartissant comme suit :

Paris- Châlons- Nancy- Strasbourg	50.000.000 ^f
Nancy- Metz	5.000.000
Châlons- Epernay- Reims- Charleville	13.000.000
Châlons- Chaumont- Vesoul- Mulhouse	33.000.000
Chaumont- Troyes	8.000.000
Charleville- Audun- Conflans- Metz	17.000.000
Strasbourg- Mulhouse	11.000.000

	137.000.000

La pose d'un câble à 2 paires seulement entre PARIS et CHALONS ne permettrait d'établir que 3 liaisons entre ces deux points.

Or actuellement il existe 4 circuits entre PARIS et CHALONS et pendant certaines périodes ce nombre est tout juste suffisant pour écouler le trafic.

Il serait donc prudent d'envisager sur le tronçon PARIS-CHALONS-NANCY la pose d'un câble à 4 paires, le supplément de dépense étant de 3.000.000 francs environ, la dépense totale étant ainsi portée approximativement à 140.000.000 francs.

L'établissement d'une antenne sous câble pour desservir IS-sur-TILLE entraînerait un supplément de dépense de l'ordre de 5.500.000 francs pour un câble à 4 conducteurs. De même le prolongement de METZ à THIONVILLE du réseau souterrain entraînerait un supplément de dépense de l'ordre de 3.000.000 francs.

L'équipement du réseau souterrain en téléphones automatiques ne présente aucune difficulté technique mais il est à craindre que l'exploitation du réseau avec ce dispositif ne présente que peu d'avantages par rapport à l'exploitation manuelle.

Tel que le réseau est envisagé on dispose au départ de PARIS des relations directes ci-après :

PARIS-CHARLEVILLE	1 relation
PARIS-CHALONS	1 relation
PARIS-NANCY	1 relation
PARIS-STRASBOURG	1 relation
PARIS-CHAUMONT	1 relation
PARIS-EPERNAY	1 relation

L'affectation à chacune de ces lignes d'un numéro automatique permettrait évidemment d'obtenir directement d'un poste quelconque de la Direction Régionale le Central situé à l'autre extrémité avec possibilité si ce Central est équipé en automatique d'obtenir également une ligne quelconque reliée à ce Central.

Mais il est à craindre que le poste désirant utiliser cette facilité trouve fréquemment la ligne à grande distance occupée et qu'il n'obtienne la communication désirée qu'après un certain nombre d'appels sans résultats.

La solution automatique ne présenterait un réel intérêt que si le nombre des liaisons entre PARIS et les grandes Centres était plus élevé de façon qu'on puisse avoir l'assurance que tout appel trouve une ligne libre.

II - Installation de télescripteurs

L'équipement de tous les arrondissements d'exploitation au moyen d'un télescripteur pour la transmission et la réception des messages entraînerait la fourniture de 10 appareils, étant donné qu'au Service Central de PARIS 2 appareils seraient en service pour obtenir des transmissions plus rapides.

Le prix d'un équipement complet comprenant une perforatrice, un transmetteur automatique et un récepteur est de 60.000 francs environ.

La dépense à engager serait donc au total de l'ordre de 600.000 francs.

III - Equipement téléphonique des P.N.

Le programme en cours prévoit l'exécution d'une troisième phase comprenant les lignes ci-après :

Epernay- Reims
Bifurcation de Germigny- Reims
Charleville-Givet
Saulnes - Villerupt
Blesme - Chaumont
Merrey - Pont-St-Vincent
Bifurcation de St-Laurent - Port-d'Atelier
Aillevillers- Lure
Bifurcation de St-Laurent - St-Dié - Lunéville
Toul - Pont-St-Vincent
Briey- Villerupt
Belfort- Morvillars

Le montant de la dépense à engager a été évalué à 2.800.000 f

Pour l'année 1938 le crédit accordé pour ces travaux est fixé à 600.000

Les trois premières phases intéressent la moitié environ des lignes du réseau mais comprennent la totalité des lignes exploitées en block automatique.

L'équipement téléphonique des P.N. situés sur les lignes du réseau non comprises dans les trois premières phases entraînerait une dépense de l'ordre de 7.000.000 f

Dans ces conditions le montant total des travaux restant à réaliser peut être évalué à 7.000.000 + 2.800.000 = ... 9.800.000 f

Le Chef des Services Techniques

Rhubert

CHEMINS de FER de L'EST
VOIE

12 FEV 38 00.946

CLASSEMENT
450

CENTRES D'AUTORAILS

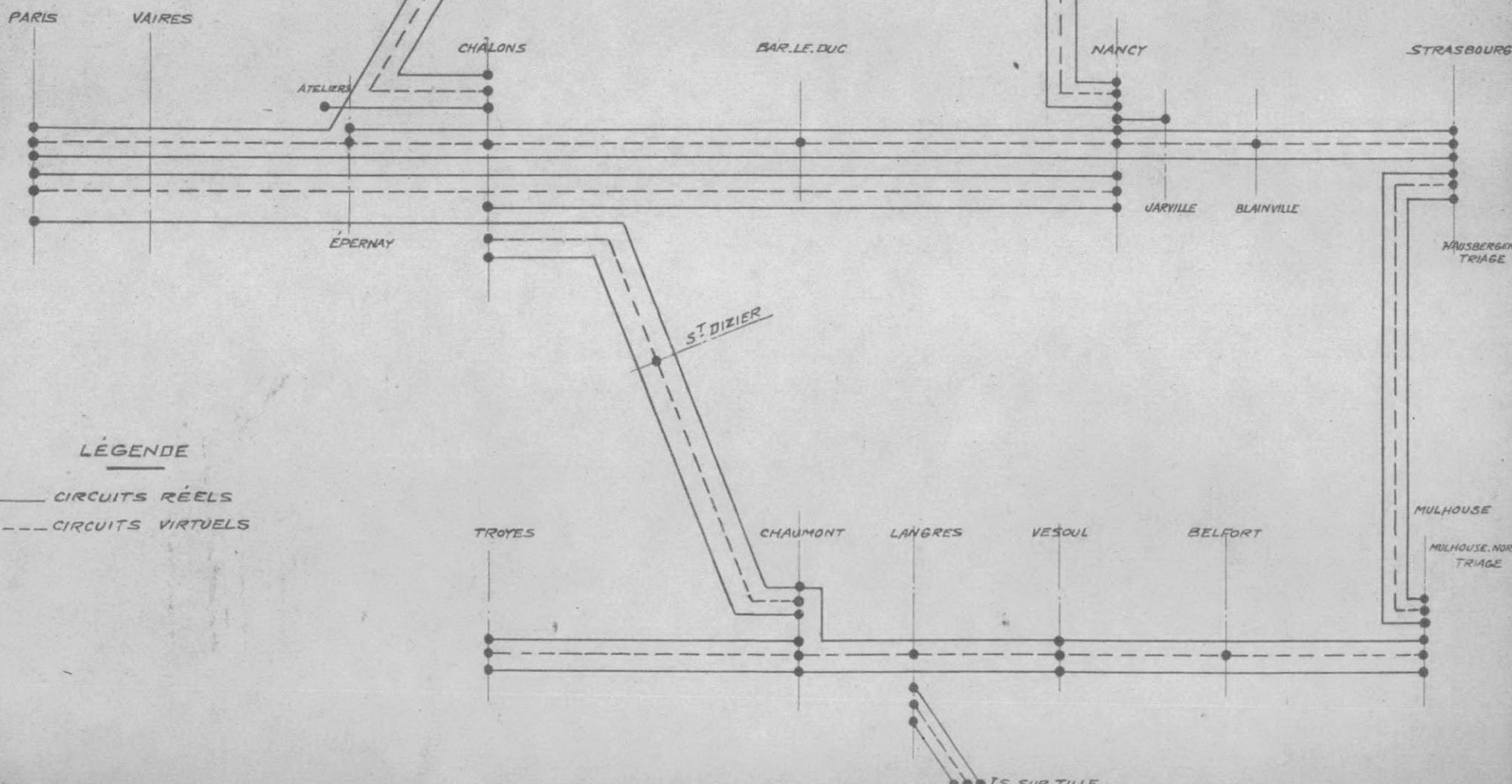
d'autorail
Nouvelles prévues approximatives

0 ^m 7	EPERNAY (prévu).....	10
0 ^m 8	MOHON (agrandissement).....	10
1 ^m 5	SAINT-DIE (d ^e).....	12
1 ^m	VESOUL.....	10
0 ^m 8	CHAUMONT.....	10
0 ^m 5	NEUFCHATEAU.....	6
4 ^m 5	Fuscaty	

RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE SOUTERRAIN

SCHÉMA N° 1

CLASSEMENT	=
4	5
0	0
PARIS	PIERRE
PARIS	PARIS



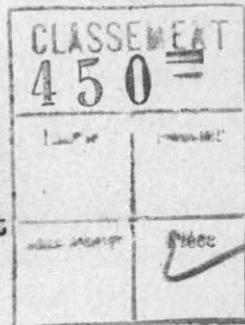
12 FEV 38 : 00,94610 - SIGNALISATION.

A - Equipement en cantonnement automatique par P.S.L.

dans l'ordre ci-après : (économies de personnel décroissantes)

ligne 10 Blesme - Chaumont

- 40 Verneuil - Troyes
- 15 Toul - Chalindrey
- 3 Reims - Laon
- 40 Chalindrey - Vesoul - Belfort
- 28 Conflans - Audun
- 2 Germigny - Reims
- 2 Reims - Charleville.



Transformation du cantonnement automatique par signaux mécaniques en cantonnement automatique par P.S.L.

Banlieue de Paris

- de Nancy

Châlons - St-Hilaire

Troyes - Chalindrey

B - Postes semi-autonomesProjets approuvés :

Sorties d'évitements de Pouru-Brévilly

Margut

Lamouilly

Evitements de Nogent-l'Artaud

Soilly

Projets présentés :

Evitement de Mézy

Poste de Coolus

.....

Projets étudiés :

Evitements de Villenoy

- de La Ferté-sous-Jouarre
- de Oiry-Mareuil
- de Vitry-la-Ville

Gare de Châlons - Poste 4

Sauts de mouton de Mussey

Gare et racct direct de Frouard

Poste de Villiers-le-Sec

Raccort direct de Chalindrey (Poste A)

Etudes en cours ou à faire:

Evitements de Matougues

- de Rolampont
- de Villegusien

Evitement et bifurcation de Germigny

- - de Velosnes

Bifurcation de Troesnes

- d'Armentières
- Bazoches
- Reims (poste G et H)
- Longuyon (racct direct)
- Chaumont
- Chaudenay
- Golbey
- St-Laurent
- Nogent-le-Perreux
- Vitrey-Vernois
- Lure
- Valleroy

.....

Raccord^t direct de Chalindrey (Poste C)

Gare de Pantin (Poste P²)

- de Noisy-le-Sec (Poste 9^N)

- de Bondy (Postes 1- 1bis et 4)

- de Port-d'Atelier (Postes P-A-C)

- de Mohon (Poste A)

C -

Liaisons téléphoniques

Voir annexe

D -

Postes d'aiguillages.

Installation de postes électriques centraux d'aiguillages

(entre parenthèse, nombre des postes remplacés)

Pantin (5) (PSA)

Mont-St-Martin (4)

Noisy-le-Sec (3) (PSA)

Audun-le-Roman (3)

Bondy (4) (PSA)

Conflans-Jarny (5)

Gagny (3)

Verdun (3)

Meaux (3)

Pagny-sur-Moselle (3)

Château-Thierry (2)

Novéant (3)

Epernay (5)

Nogent-le-Perreux (4) (PSA)

Vitry-le-François (3)

Gretz (2)

Nançois-Tronville (3)

Romilly (2)

Toul (4) (quadrupl^t-PSA)

Troyes (4 au moins)

Frouard (triangle, PSA -) (4)

Chaumont (4) (PSA)

La Ferté-Milon (2)

Langres (2)

Reims (3)

Chalindrey (5) (PSA)

Bazancourt (2)

Port-d'Atelier (à l'étude) (4)(PSA)

Mohon (3) (PSA)

Vesoul (3)

Liart (3)

Lure (3) (PSA)

Charleville (2)

St-Dizier (3 au moins)

(~~.....~~) Postes d'aiguillages. Ports électriques certains (suite)

Sedan (2)	Neufchâteau (3)
Montmédy (2)	Epinal (4) (PSA)
Longuyon (5) (PSA)	Aillevillers (2)
Longwy (3)	St-Dié (3)

2^e)

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

A -

Travaux de voies.

Sauts de mouton: ~~Sauts de mouton~~: - Bobigny (étudié)

CLASSEMENT	
450	=
1 ^{ère}	2 ^{ème}
3 ^{ème}	4 ^{ème}
5 ^{ème}	6 ^{ème}

Bifurcation d'Epernay (PA-1)

-	de Frouard (PA-12) et (12-raccord t) 2
---	--

-- de Blainville (PA-16)

-- de Reims (Postes G et H)

-- Longuyon (12-7⁹⁰⁰)

-- Lunéville (PA-18)

-- Mohon (triangle)

-- St-Laurent (16-17-18)

Quadruplement.

Quadruplement:

Lagny - Germigny

Nogent-le-Perreux - Gretz (avec terminus de
banlieue à Emerainville)

Charleville - Lumes (ancienne étude)

Nancy - Champigneulles (Frouard)

Chaumont - Bifurcation de la ligne 10

Châlons - Vitry-le-François

Frouard - Pagny-sur-Moselle (partiellement réalisé)

Couzon - Bifurcation de la ligne 1000 7-12 -

Doublage.

Doublage:

Ligne 18 - St-Clément - St-Dié

Ligne 50 - Danjoutin - Morvillars

Ligne 17 - Remiremont - St-Maurice (si on
reprend la percée des Vosges)

.....

Voies de circulation:

Prolongement de la voie 1 R de La Villette à Pantin.

Elargissement du Pont de l'Evangile, dédoublement des voies I^{ter} et I^M, amélioration des manœuvres sur la voie III^(et). La Villette-Hébert - Déplacement des Wagons-Lits - (étudié)

Voie de circulation de machines entre le Dépôt de Noisy et Paris pour éviter le passage par les Coquetiers.

Voies de circulation correspondant à un déplacement éventuel du Dépôt de La Villette.

Voie de circulation pour machines entre le Dépôt de Troyes-Preize la gare de Troyes et La Chapelle St-Luc .

Evitements nouveaux sur les lignes 3, 9, 10, 40 et 46.

(a promis une : 3 sur 40, 1 sur chaque des autres lignes).

B - Réfections ou améliorations de gares. (*Voies*)

Transformation de Nancy

- de Châlons (en cours partiell^t)
- de Chaumont
- de Longuyon -
- de Lagny (terminus banlieue)

Reconstruction ou amélioration de B.V. -

Provins (approuvé)

Carignan (-d^e-)

Revin (présenté)

Nancy

Pont-Maugis

Lagny

Chaumont
Epernay.

.....

Améliorations diverses.

Lignes à voie unique 17, 18, 26 ~~et 25~~ - Amélioration de la manœuvre des aiguilles de dédoublement (appareils de calage, commande à distance, complément de signalisation) dans certaines gares en vue de faciliter les croisements et d'accélérer la circulation.

(Travaux à envisager, pour les lignes 17 et 18 si elles ne sont pas doublées.) (*Etudes déjà faites pour la plupart*)

C -

Triages.

Amélioration des triages existants :

St-Dizier

Châlons

Reims

Troyes-Preize - La Chapelle St-Luc

Is-sur-Tille

Conflans

Appareils de freinage (Appareils R et freins à mâchoires) (1) :

(1) Appareils R aux chantiers de débranchement

- Frein à mâchoire aux chantiers de formation.

- Envisager, en outre, l'installation d'un appareil à mâchoires à 7 ou 8 m des bords de débranchement, de manière à empêcher, dans les triages où il n'y a pas les 2 types de bord, la différence de hauteur entre les bords à utiliser en hiver et au printemps.

Vaires)

Blainville)

Lumes)

Conflans)

F1

M et C

et, dans les autres triages, à mesure de leur amélioration

Passerelles et pistes pour les agents :

Vaires)

Blainville)

Lumes)

Conflans

Bâtiments à l'usage du personnel:

Is-sur-Tille .

concernant MF E

3^e)

COMMODITES A ASSURER AU PUBLIC
OU AU PERSONNEL.

Eclairage électrique des gares, (*programme en cours*)
Amélioration des inscriptions, indications pour les correspondances etc.....

Alimentation des gares et postes en eau potable (en cours de préparation)
Amélioration des pistes, coffrages, éclairage (-d^e-)
Garages à bicyclettes pour les agents (-d^e-)
W.C. lavabos, tout à l'égout (en cours de préparation)
Vestiaires pour le personnel (-d^e-)
Buanderies pour les Chefs de gare (-d^e-)

4^e)

ELECTRIFICATION.

Banlieue

Vincennes.

CHENINS de FER de L'EST

Paris, le 8 Février 1938.

9 FEV 38 A 401.007

M. WISDORF

GRANDJEAN

BOUCHE-LECLERCQ.

CLASSEMENT

450

Pour répondre au désir exprimé par M. le Directeur Général il y aura lieu de faire d'ici le 18 Février courant un inventaire des travaux auxquels il serait nécessaire de procéder pour mettre les lignes et installations de la Région dans les conditions optimales de service: cet inventaire devra comporter deux parties :
1^e) une partie technique relative à la mise en œuvre des divers perfectionnements désirables au point de vue du trafic,
2^e) une partie concernant les commodités à offrir soit au public, soit au personnel.

Copie
K
S.
MF^E 4 rubriques :

- E
A
C
10. 2. 38
P
- les projets approuvés,
 - projets présentés non approuvés,
 - projets étudiés et non encore présentés
 - projets non encore étudiés.

Pour chacune de ces rubriques on indiquera soit la dépense engagée, soit la dépense prévue, soit une estimation sommaire largement arrondie des frais éventuels aux prix actuels *pour toutes les dépenses non encore effectuées*.

Dans cet inventaire il y aura lieu de suivre ~~xxxxxx~~ les lignes générales suivantes :

Copie de cette Note a été adressée à M. Regnould par la Direction Régionale

1°) Signalisation:

x en block

A- Equipement ~~maximale~~ automatique des lignes radiales sur les sections où il n'est pas encore installé et des transversales (16, 12, 7, 15, 9 et 10) en indiquant l'ordre d'urgence des travaux.

On admettra que sur toutes les sections de lignes où le block automatique n'existe pas l'équipement sera effectué en block lumineux; en seconde urgence on envisagera la transformation des installations du block automatique mécanique en block lumineux.

B- Il faudra également prévoir les installations susceptibles d'être réalisées en ce qui concerne, ^{la délocalisation} sinon, de commandes centralisées, du moins l'établissement de postes semi-autonomes comportant des manœuvres d'aiguillages à distance.

C- En matière de liaisons téléphoniques il y aura lieu de prévoir des relations sous câbles entre ~~maxima~~ les Services de la Direction Régionale et les différents Arrondissements, avec, sur les troncs communs, deux circuits de manière à permettre l'établissement de trois communications simultanées.

^{+ pupiniées} Ces liaisons téléphoniques seront conçues avec un équipement de télécriteurs rapides assurant les transmissions par bandes perforées.

En dehors de ces liaisons entre la Direction Régionale et les arrondissements on ajoutera les liaisons entre gares qui sont dès maintenant désirables,

notamment entre gares des anciens Réseaux Est et A.L. assurant des relais de machines avec pénétration (par exemple : Troyes-Mulhouse, Metz - Bar-le-Duc),
aussi qu'enre grands triages.

Enfin on prévoira pour l'utilisation de ce Réseau téléphonique à moyenne et grande distance sous câble la possibilité d'appeler par automatique.

2°) Travaux de construction :

A- Travaux de voie. On fera l'inventaire des cisaillements à supprimer (par exemple : bifurcation de Frouard, de Toul, de St-Laurent, ~~et aux~~ Mohon, etc...).

En ce qui concerne les quadruplements ou doublements, on indiquera les lignes intéressées, en particulier la ligne 18. Enfin, il y aura lieu de mentionner les passages à niveau dont la suppression est actuellement approuvée et ceux à remplacer ultérieurement par des passages en dessus ou en dessous.

B- Réfection ou amélioration de gares. Dans cet ordre d'idées il y aura à distinguer ce qui est nécessaire d'une part, en ce qui concerne la circulation dans les gares, et d'autre part, ce qui intéresse la réfection ou l'aménagement des B.V. (parmi ces travaux il y aura à signaler notamment la transformation complète de la gare de Nancy, le quadruplement des voies à Meaux jusqu'à la bifurcation de Germigny, la transformation de la gare de Chaumont, la circulation entre Troyes et Troyes-Préze, ainsi qu'enre le dépôt de Seize et La Chapelle St Luc.)

C- En ce qui concerne les triages, il y a deux ordres de questions à envisager : d'une part, les créations de nouveaux triages (par exemple : création ~~d'un~~ triage dans la région de Thionville) ou agrandissement de triages existants (triaje de Reims, de la Chappelle-St-Luc, etc....).

d'autre part, l'équipement intérieur des triages : dans cet ordre d'idées, on prévoira l'installation d'appareils R sur les faisceaux de débranchement et d'appareils à machoires sur les faisceaux de formation; on envisagera également l'établissement d'un appareil à machoire à 7 ou 8 mètres du sommet des bosses de débranchement de manière à compenser ~~xxxxx~~ dans les triages où il n'existe pas de types de bosses la différence de hauteur des bosses à utiliser en hiver et en été.

D- Dépôts. En ce qui concerne les dépôts il faudra faire l'inventaire des transformations à opérer dans les dépôts de locomotives (notamment le déplacement du dépôt de Nancy); on envisagera l'installation de postes modernes de chargement de combustible dans les dépôts récents où ces postes ne sont pas installés (~~de~~ Belfort, Bar-le-Duc, etc....).

On établira un programme de construction de dépôts d'autorails à réaliser à l'avenir en évaluant approximativement les nombres d'autorails simples, doubles et triples nécessaires au service qu'ils devront abriter.

E- Même inventaire à faire pour les grands Ateliers et les Ateliers d'entretien.

F- Réfection de lignes. Il faudra signaler les ~~px~~ sections de lignes où nous nous trouvons fréquemment en présence d'affaissements de la plate-forme et sur lesquelles il y aurait lieu de prévoir des travaux d'assainissement ayant un caractère définitif.

G- Dans les travaux de signalisation à réaliser il y aura lieu de prévoir également la réfection des postes d'enclenchement qui sont soit de modèle ancien, soit ~~qui~~ ne sont plus ~~en~~ Né-tat de rendre les services utiles.

des maintenant ou dans un avenir proche

COMMODITES A ASSURER AU PUBLIC OU AU PERSONNEL.

Parmi les commodités à assurer au public il y a à noter en premier lieu l'installation de l'éclairage électrique dans les gares : un programme existe à cet égard, il suffira de le reprendre.

En ce qui concerne les commodités à assurer aux agents, on recherchera les installations diverses dont la nécessité se fait sentir en matière de dortoirs, lavabos, vestiaires, notamment en ce qui concerne les agents des trains et les mécaniciens et chauffeurs.

En matière de cités on envisagera en premier lieu le remplacement des maisons en bois par des maisons en dur, on prévoira ce qui s'impose actuellement en matière de viabilité et d'écoulement des eaux et d'alimentation en eau.

On pourra l'alimentation en eau de logements des chaf-
felles de bâti dans les logements mis à disposition d'agents à parts de
l'échelle 15%

CHEMINS DE FER DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

Bureau du Classement

Ce-^e-DIVISION-

N° de Classement.

N° de Classement 450

Ligne d

ARCHIVES

VOIE SERVICE CENTRAL

N° 34796

Visite du 30 Mars 1939 des fonctionnaires
du S^{ce} Régional à ceux de la S^e Direction
de Strasbourg

Renseignements demandés par la S/Direction de Strasbourg concernant les "demandes en autorisation d'exécution"

Paris, le

14 AVR 1939

CLASSEMENT	
Classe	Dossier
Sous-Dossier	Pièce

V
Monsieur CHANDRE,

Ingénieur Principal - Service V.B.
Sous-Direction de Strasbourg.

14035

ES

Renseignements demandés
lors de la visite du 30
Mars 1939.

Demande en autorisation
d'exécution.

-ly-

Comme suite à la demande de renseignements concernant les "demandes en autorisation d'exécution" formulée par M. FRANK, Inspecteur Divisionnaire, lors de la visite des fonctionnaires du Service Régional à ceux de la Sous-Direction de Strasbourg le 30 Mars 1939, je vous indique ci-dessous le rôle joué par cet état.

Le Budget de grosses réparations du Compte d'Exploitation, approuvé et notifié aux Arrondissements au début de l'année ne peut pas toujours être suivi exactement parce qu'entre sa préparation et son exécution, apparaissent des travaux urgents à exécuter non prévus au Budget qui viennent quelquefois primer ceux qui avaient été inscrits à l'origine.

La demande en autorisation d'exécution, dont ci-joint un exemplaire, a pour but, de faire régulariser l'approbation de ces travaux non prévus et de proposer les compensations budgétaires voulues.

Elle sert également de détail estimatif.

Dès réception de cette demande approuvée, les Arrondissements peuvent prendre les mesures d'exécution.

Elle n'est pas établie pour les travaux prévus et approuvés au budget et que les arrondissements peuvent exécuter sans autres autorisations préalables sous réserve des approbations nécessaires pour l'engagement des dépenses.

(marchés de gré à gré ou adjudications); ces approbations peuvent d'ailleurs être sollicitées en même temps que sont présentées les demandes en autorisation d'exécution et sur ces demandes mêmes.

Dumont

Copie pour E
C

Subdivision de l'entretien
et de la Surveillance

CLASSEMENT

140

1 acco 1 Recette

1 acco 1 Recette

M. M. Cluny } ^{Obj}
Cerdin } pour prendre
Connaisance de ce fil, pour M. Bonnard: memento à fournir à la S. D. pour (A)
Mémento de la visite des fonctionnaires
Caillot du ~~Obj~~ Service Régional à ceux de la Sous-Direction de Strasbourg
Bonnard

le 30 Mars 1939

31. III. 39

Les questions suivantes portées à l'ordre du jour joint à lettre 12.683 S du 9 Mars 1939 ont été examinées avec :

M. LEGENS, Ingénieur Principal (Etudes)

Programme des assainissements 1939- 1940 (T.C. et compte d'Exploitation).

Examen au point de vue budget et de l'exécution proprement dite + Directives techniques pour les études à soumettre.

Il sera adressé à M. LEGENS les dessins types des fossés en béton armé avec le Cahier des Charges remis aux fournisseurs.

M. FRANK, Inspecteur Divisionnaire

Fourniture de ballast et de matériaux de soufflage

Situation générale des marchés de 1939 - Etats hebdomadaires de livraisons de ballast et de palets de soufflage.

Commandes et Marchés

Présentation - Révision de prix et réclamations + Série de prix supplémentaire - Centralisation de tous ces renseignements pour envoi aux Installations Fixes.

Renouvellement de voie et de ballast (Programme initial)

Détermination des dates d'exécution définitives compte tenu de la mise en application de la série de prix unifiés.

M. FRANK fait remarquer que le programme des livraisons de ballast qui a été adressé à la Sous-Direction par le Service Régional aura pour conséquence ~~de mélanger les ballast des pierres cassées et les ballast des~~ laitier ~~des~~ sur les chantiers de renouvellement de la ligne MORNHEIM à SARREGUEMINES.

• d'alimenter en

....

VA

Il est indiqué à M. FRANK qu'il doit être possible de passer une commande de ballast et de grenade à l'U.C.P.M.I. qui vient de nous faire parvenir des échantillons très acceptables de ces deux matériaux.

Dans ces conditions, rien ne s'opposera à la fourniture de 2.500 Tonnes environ de laitier au lieu et place de pierres cassées sur la ligne en question.

Les instructions seront adressées à la Sous-Direction pour le tonnage des deux matériaux à commander à l'U.C.P.M.I.

Il est entendu que la Sous-Direction nous adressera, ainsi que le font les Arrondissements Fournisseurs de l'Ex-Réseau Est, des états hebdomadaires de livraison de ballast et de palets.

M. FRANK nous fait connaître que deux lots de renouvellement de voie et de ballast, dont le montant des travaux à l'entreprise était inférieur à 400.000.-Fr, ont été approuvés par M. le Sous-Directeur à STRASBOURG, sur les bases du marché type cy usage à la Sous-Direction.

Ces lots sont les suivants :

Lot N° 12 - concernant les travaux de renouvellement simultané de voie et de ballast de la ligne Hagondange à Homécourt.

Ces travaux sont adjugés à l'Entreprise S.O.T.G.I. moyennant un rabais de 16,80 %, ils seront exécutés à la main du 11 Avril à fin Mai 1939.

Lot N° 13 - relatif aux travaux de renouvellement simultané de voie et de ballast de la ligne MOMENHEIM à SARREGUEMINES.

Ces travaux ont été adjugés à la S.A.T.P. moyennant un rabais de 17,50 %

Des pourparlers sont en cours avec la Sous-Direction en ce qui concerne le mode d'exécution à la main ou à l'aide d'engins mécaniques.

L'exécution de ces travaux est prévue du 11 Avril au 15 Juin.

Lot N° 12 bis - concernant les travaux de renouvellement simultané de voie et de ballast sur la ligne THIONVILLE à la Frontière Allemande, reste à adjuger.

Ils seront à l'aide de la série de prix unifiés S.N.C.F. Leur exécution est prévue du 15 Mai au 15 Novembre 1939.

Il a été demandé que copie de la lettre de Commande des marchés approuvés par la Direction soit adressée au S.R. M. FRANK demande quelques précisions en ce qui concerne les demandes d'autorisation d'exécution dont il est fait usage à la Région de l'Est.

Ces renseignements lui seront envoyés prochainement.

A

...

Questions examinées en dehors de celles qui figurent à
l'Ordre du Jour

Il est demandé à M. ERHMANN, Ingénieur Principal, la procédure suivie par la Sous-Direction en ce qui concerne la distribution de crédits à l'Article 424 (suite à proposition de la Sous-Direction de Strasbourg relative à l'Installation de deux jonctions en gare de BRUMATH).

M. ERHMANN indique que les projets sont étudiés par le Service V.B. à la suite de demandes formulées par les autres Services ou simplement reconnus nécessaires par le Service V.B. lui-même.

Ces projets sont soumis sous bordereau au Service Régional pour examen et approbation..

L'exécution est ensuite décidée par le Service V.B. après examen de la situation financière, fonction de crédits alloués à l'article en question.

En ce qui concerne les travaux présentés pour la gare de BRUMATH, M. ERHMANN précise que ces travaux ont été demandés par le Service de l'Exploitation et son opinion personnelle est bien qu'ils ne seront pas retenus par le Service Régional.

Il a été également demandé à M. ERHMANN à quel Service était rattaché le personnel de la voiture de contrôle de la Sous-Direction .

Réponse : Celui-ci est rattaché au Service des Etudes et Entretien de voie et du Matériel Fixe.

M. CUISINIER, Inspecteur Divisionnaire , Chef de la Subdivision des études et entretien de voie, demande un délai supplémentaire pour la production du programme de renouvellement de voie et de ballast pour l'année 1940 et le premier semestre 1941.

Il est indiqué à M. CUISINIER qu'il est désirable que ce programme nous parvienne à la fin de la première semaine d'Avril

M. RIOTTE, Inspecteur, fait savoir que les échantillons de matériaux de soufflage des carrières de la Sous-Direction qui lui avaient été demandés il y a un mois environ n'ont pu encore être adressés au Service Régional; la neige ayant arrêté toute exploitation dans les carrières en question.

(Il s'agit de fournisseurs qui n'ont jusqu'alors reçu aucune commande, mais qui sont susceptibles d'en recevoir une, si le programme complémentaire était exécuté.)

VOIE

e Division

Nº

Demande d'autorisation d'exécution de Travaux au Compte d'Exploitation

de Travaux au Compte d'Exploitation

BUDGET DE L'ANNÉE 192...

Nature du travail {

Prévisions budgétaires : ...

ou *Proposition d'ajournement en compensation d'un travail prévu au budget.*

Mod. 2418.

E. 4246. — IMP. CHAINS. — 10359-5-22.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE L'EST

VOIE ET BATIMENTS

Bureau du Classement

...^e ARRONDISSEMENT

N° 650

ARCHIVES
VOIE SERVICE CENTRAL
N° 34796

Blindes et Projets

Programme de travaux d'été (juillet 1939) -

Letter from 1st arrondissement

1939

THE JOURNAL OF CLIMATE

Paris, le 21 Mars 1939.
CLASSEMENT

W.O.

Dossier

Monsieur le Chef du 1^e ARRONDISSEMENT

Pistes

MINUTE

13.136 V.B.

Programme des travaux
d'hiver.-

Nous nous entretiendrons, Lundi 27 Mars
1939, du programme des travaux d'hiver :

1^e.- Fossés.-

Déterminer maintenant ceux que l'on peut
abandonner et ceux qu'il faudra curer.

2^e.- Essartage au croissant.-

Déterminer maintenant, au cours des tournées
les parties qui sont à essarter avec une périodicité
un peu longue, analogue à celle des révisions géné-
rales ou réduites.

Il doit y avoir des parties qu'il est inutile
de faire tous les ans.

3^e.- Taille des haies.-

Déterminer dès maintenant, au cours des tour-
nées, celles qui devront être entretenues, celles
qui devront être à arracher progressivement, et
celles qu'on peut laisser pousser en attente d'ar-
rachage.

J'ai remarqué à ce sujet, au cours de ma
tournée dans le 7^{ème} Arrondissement, le 17 Mars,
qu'à gauche de la ligne, aux environs de NANTEUIL,
de très grandes longueurs de haies avaient été
entretenues et taillées régulièrement, alors qu'il
semblait que l'on pouvait s'en dispenser.

Le but de cette étude d'ensemble, à faire
dès maintenant, est de voir jusqu'à quel minimum
on peut faire descendre les travaux d'hiver en sup-
primant tous les auxiliaires, de façon à nous réser-
ver pendant les mois d'été, les crédits maximums

.....

C'est la raison pour laquelle je vous demande dès maintenant ce programme parce que, comme je viens de le dire, de sa détermination résulteraient les crédits à engager pendant la belle saison.

Sigⁿe: IRDET

ARCHIVES
VOIE SERVICE CENTRAL
N° 34796

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'EST

VOIE ET BATIMENTS

Bureau du Classement

ARRONDISSEMENT

N° 650

8 / *Etudes et Projets*

Dispositions des décrets de 1863 - 1868
prescrivant aux Réseaux de
Chemins de fer la classification
des dépenses de l'établissement
par ligne

D M. du 16 Juin 1939

1939

EST - N° 2490 (*) - 10/3 36708 MAULDE et RENOY, Paris, 2797 (4-42)

Ministère
des
Travaux Publics.

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

1^o Bureau

: Prière de rappeler :
: le N° du bureau et :
: la date de la lettre :
:

A-15.506

Paris, le 16 Juin 1939.

Classement

H 50

Classe	Bossier
Document	Pièce

Le Ministre

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

Par lettre N° D.640/8 du 27 Janvier 1939,
vous m'avez demandé de vouloir bien rapporter les
dispositions des décrets de 1863-1868 sur les jus-
tifications financières prescrivant aux Réseaux
de Chemins de fer la classification des dépenses
de premier établissement par ligne.

Je reconnaiss que la création de la Société
Nationale a été une partie de son intérêt à cette
classification, d'autant plus que les dépenses de
travaux complémentaires et de renouvellement de
matériel sont maintenant imputées, à concurrence
de 200.000 Fr. au compte d'Exploitation en vertu
de l'article 35 de la Convention. Par ailleurs,
la totalisation par ligne de dépenses faites en
francs de différente valeur ne donne qu'un chiffre
dénué de toute signification.

Dans ces conditions, j'autorise la Société
Nationale à supprimer la classification par ligne
des imputations du compte de 1^{er} Etablissement.
Toutefois, cette classification devra être arrêtée
au 31 Décembre 1937, date de la prise en charge
des anciens Réseaux par la S.N.C.F.

Pour le cas où les écritures n'auraient pas
été mises à jour jusqu'à cette date, il y aurait
lieu de les compléter et de conserver ces renseigne-
ments dans les archives de votre Société pour qu'ils
puissent être consultés à tout moment.

J'ajoute que l'autorisation accordée par la
présente lettre ne me paraît pas nécessiter une
abrogation explicite des décrets de 1863-1868
dont certaines dispositions ont déjà été modifiées
par les Conventions. Il sera préférable d'opérer
une révision d'ensemble de ces décrets lorsque
les diverses questions d'imputation des dépenses
de la S.N.C.F. seront définitivement réglées.

Le Ministre des Travaux Publics
Signé: de Monzie.

Copie.....

A/

Copie à Monsieur le Chef du 1^o-2^o-3^o-4^o-5^o-6^o-7^o Arr^t

Il n'y aurait pas d'intérêt à modifier notre comptabilité sur l'exercice en cours.

Nous n'userons des possibilités données par la Décision Ministérielle ci-jointe qu'à partir du 1^o Janvier 1940.

Vous recevrez en temps utile les instructions nécessaires.

D'autre part, dans la présentation des projets intéressants plusieurs lignes, il sera dès maintenant inutile de compartimenter, dans les pièces officielles, les dépenses par ligne; l'estimation sera présentée de façon globale sous la désignation "Lignes diverses".

Paris, le 5 Août 1939.

P. le Chef du Service de la Voie

et des Bâtiments,

Le Chef de Division des Etudes,



ARCHIVES

VOIE SERVICE CENTRAL
N° 34796

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'EST

VOIE ET BATIMENTS

Bureau du Classement

ARRONDISSEMENT

N° 450-

9

Etudes et Projets

Méthode de lire de plans
par l'axe

1940

EST - N° 2490 (*) - 10/E 367/08 MAULDE et RESOU, Paris. 2797 (4-42)

S.N.C.F.Service central des
INSTALLATIONS FIXES

CHEMINS de FER de L'EST

VOIE
16 AVRIL 40 A 024.160
AVR 1940 18031

Méthode de levé de
plans par l'axe.

15 AVR. 1940

2120 Et

CLASSEMENT	
40	
Classe	Bureau
.....
.....

Veg 21.110-1Monsieur le Chef de Service
de la Voie et des Bâtiments
REGION de l'EST.


pièces
jointes

Je vous adresse ci-joint une suggestion présentée par un agent d'études de la Région du Sud-Est, concernant un procédé pratique de levé de l'état actuel des voies et appa reils par l'axe et par petites triangulations.

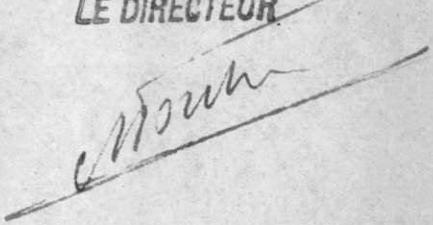
Cette méthode est intéressante du fait que les études et implantations sont toujours faites suivant les axes ; elle semble plus rapide dans son ensemble que la méthode de levé par abscisses et ordonnées.

Si elle n'est pas déjà utilisée dans vos Services, vous pourrez donc la porter à la connaissance du personnel effectuant les opérations de levé de plans qui pourra en tirer profit.

Annexes :

1 note
1 annexe. (3 exempl.)
(1 ex. conservé par ET.)
(1 ex. — par D.)

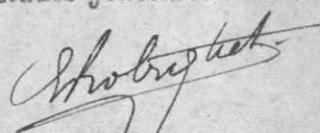
LE DIRECTEUR



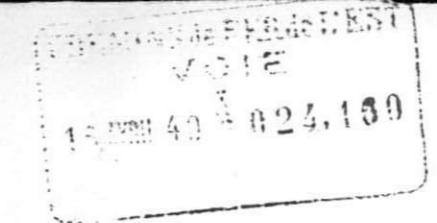
Communiqué à Monsieur le Chef
de la Section du Domaine

24 AVR. 1940

M^r Le Chef de la Subdivision
des Études générales et Travaux,



- 3 -



CLASSEMENT

No	
Klasse	Nummer
Monogram	P-42

ANNEXE

Figure 1

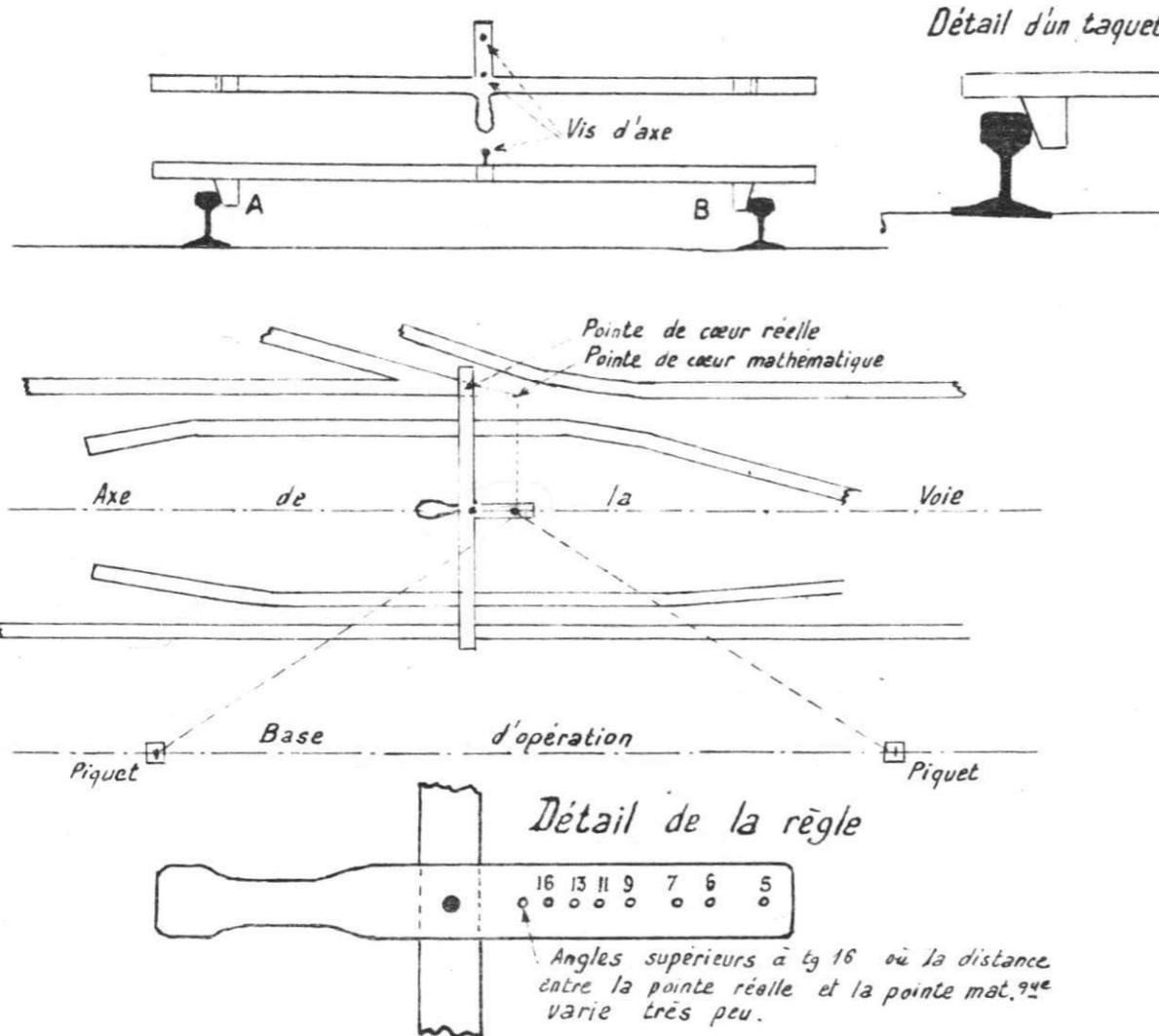


Figure 2

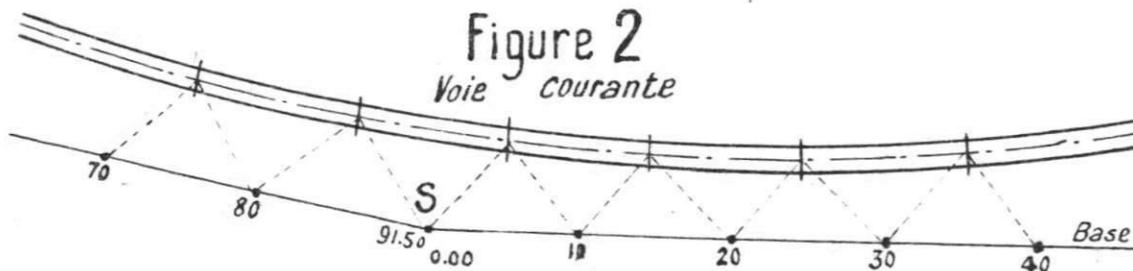


Figure 3
Branchement 2 voies - Voie directe en droit

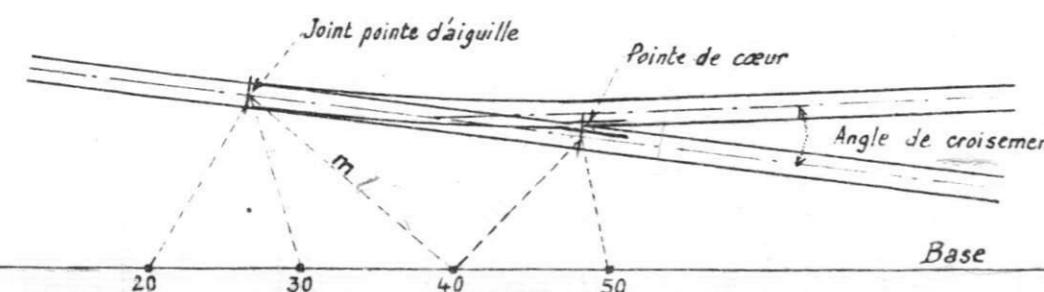


Figure 4

Branchements 2 voies - Voie directe en courbe

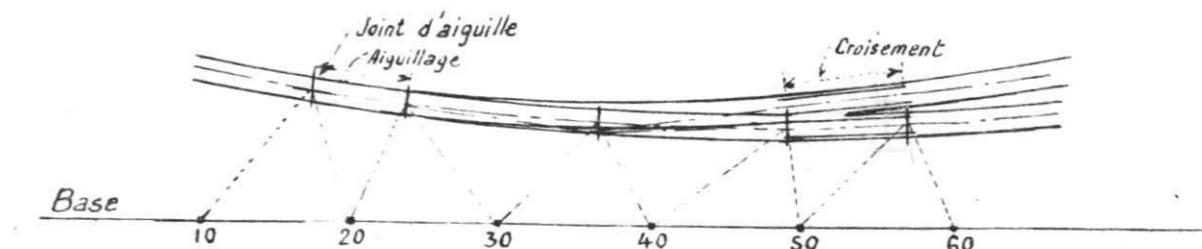
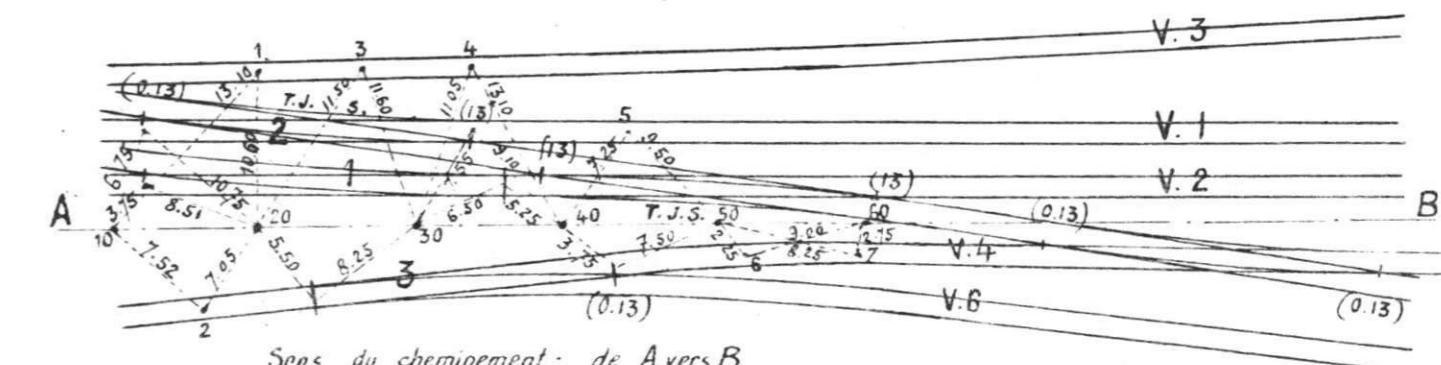


Figure 5
Exemple de lever



Sens du cheminement : de A vers B
Les cotes du croquis ne sont données qu'à titre d'indication

825	Voie courante			Appareils				Observations
	N° des points levés	N° des piquets sur les bases	Coordonnées	N° des Appareils levés	N° des piquets sur les bases	Coordonnées des :		
						Aiguillages	Croisements	
A	1 à gauche	10 20	13,10 10,60	1 à gauche	10 20		3,75 8,51	(1) A = 0.11 déviation à droite Pte de cœur
	2 à droite	10 20	7.52 7.05	2 à gauche	10 20		6.75 10.75	Cœur T.J.S. Base
a	3 à gauche	20 30	11,50 11,60	{	30 40		7.55 9.10	cœur T.J.S. A = 0.13
	4 à gauche	30 40	11.05 13.10	1 à gauche	30 40	6.50 5.25		(1) A = 0.11 déviation à droite Pte d'aiguille
B	5 à gauche	40 50	7.25 9.50	3 à droite	20 30	5.50 8.25		(3) A = 0.13 déviation à droite Pte d'aiguille
	6 à droite	50 60	2.25 9.00	{	40 50		3.75 7.50	(3) A = 0.13 Pte de cœur
	7 à droite	50 60	8.25 2.75					

CHEMINS de FER de L'EST
VOIE
16 VIII 40 024.160

PROCEDE pratique pour le levé du
tracé géométrique des voies et appareils

212-85

CLASSEMENT	
Classe	Besoin
	Pièce

Dans la plupart des études, et plus particulièrement dans l'établissement des épures d'implantation, on a intérêt à ne considérer que l'axe des voies et appareils, puisque pour le piquetage sur le terrain, les axes du tracé sont ~~sont~~ seuls nécessaires.

Il y a donc avantage à effectuer directement sur place le levé des axes.

Une adaptation de la méthode topographique dite des "coordonnées bipolaires ou des coordonnées triangulaires", utilisée parfois pour les levés de détails, peut être rendue pratique, pour les levés des voies et appareils, par l'emploi d'un gabarit spécial décrit ci-après et représenté à la figure 1 de l'annexe.

Ce gabarit se compose d'une règle en chêne de 0,04 x 0,025 de section et de 1,60 m de longueur, comportant 2 taquets également en chêne et disposés comme il est indiqué en A et B sur la figure 1 du dessin ci-annexé. Ces taquets maintiennent la règle en position sur la voie, quel que soit l'écartement de celle-ci grâce à l'inclinaison de la face extérieure des taquets en contact avec les rails.

Sur la face opposée aux taquets, une vis indique la position de l'axe de la voie aux différents points levés.

Pour les appareils de voie, la règle porte en son milieu un croisillon dont une extrémité sert de poignée, l'autre permettant, lorsque le gabarit est placé exactement à la pointe de coeur réelle du croisement, d'en déterminer la pointe mathématique.

A cet effet, une série de trous de 4 mm de diamètre et de 1 cm de profondeur disposés suivant détail de la figure 1, permettent l'introduction d'une fiche correspondant à la pointe mathématique de chaque type de croisement.

L'emploi très simple de ce gabarit permet, avec un peu de pratique, de repérer rapidement les points singuliers d'un appareil quelconque ou d'une voie par rapport à un système de bases judicieusement choisies.

....

Pour cela, on encadre la zone à lever d'une ligne polygonale suivant les procédés habituels, en observant toutefois que lorsque la distance entre 2 côtés opposés de cette polygonale est supérieure à 35,00 m, il faut déterminer des bases secondaires rattachées à la polygonale primaire, de manière à ne pas avoir de points à lever distants de plus de 20 m des piquets de la base correspondante.

On s'efforce autant que possible de placer ces bases, et surtout leurs sommets, en dehors des voies de façon à pouvoir les chaîner avec plus de sécurité.

Sur chaque côté du polygone ainsi formé, on place, tous les 10 m en général, des petits piquets provisoires recevant chacun un numéro d'ordre (10 - 20 - 30 etc...), la voie courante, les appareils de voie ainsi que les différents points nécessaires au levé, sont ensuite repérés par rapport à ces piquets comme le précisent les figures 2 - 3 et 4 du dessin annexe.

Pour les branchements dont la voie directe est en alignement droit (fig. 3) deux points de cet alignement suffisent : l'un au joint d'aiguille, l'autre au cœur du croisement. Connaissant ces éléments, l'angle du croisement et la nature de sa déviation, on peut reporter l'appareil. Pour plus de précision, on peut encore mesurer la coordonnée m.

Pour les branchements en courbe, on sait que l'aiguillage et le croisement sont des parties rigides, restant généralement droites ; il suffit donc de les relever séparément l'un et l'autre comme l'indique la figure 4. On peut d'ailleurs ajouter un ou deux points intermédiaires.

On procède de même pour les T.O. et les T.J. suivant qu'elles sont posées en droite ou en courbe.

Les différents points levés sont consignés au fur et à mesure sur un carnet du modèle donné à la suite de l'exemple indiqué figure 5, et sur lequel on mentionne, dans la colonne "observations" les particularités rencontrées, notamment l'angle et la nature de la déviation des appareils.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER
DE L'EST

SERVICE DE LA VOIE
ET DES TRAVAUX

Bureau du Classement

Cette
division

1961

MAUDRE et RENOU, Paris — R. 40083

N° 450

No

ARCHIVES
VOIE SERVICE CENTRAL
N° 34796

Renseignements demandés par
la Préfecture de l'Aube
sur les travaux et les projets de travaux
supérieurs à 500.000⁰⁰ intéressant
son Département

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CHAMPS DE LA HAIE
VOIE
28 NOV 41 N 0111,842
SERVICE CENTRAL
DES

INSTALLATIONS FIXES

Renseignements demandés par
la Préfecture de l'Aube

Veg. 15191-4
507

R. C. Seine 276.448 B

PARIS, le

27 NOV 1941

19

42, Rue de Châteaudun (9^e)

Téléphone TRINITÉ 29-94 et la suite

Adr. Télégraph. : SONAFERVOI-PARIS



Monsieur le Chef du
Service de la Voie et
des Bâtiments de la
Région de l'EST.

M. Chopinot

A
6

Par note n° 13682 A du 18 Novembre 1941,
vous m'avez transmis la lettre ci-jointe en retour
de la Préfecture de l'Aube, demandant qu'il lui
soit fourni pour le 5 de chaque mois un état
détailant les travaux et les projets de travaux
supérieurs à 500 000 frs intéressant son Département.

Je vous invite à répondre à M. le Préfet de
l'Aube que la S.N.C.F. étant, de par son organisation
centralisée, tenue de fournir directement les ren-
seignements concernant les travaux à la Délégation
Générale à l'Equipement National ainsi qu'à la W.V.D.
il n'y aurait que des inconvénients à ce que ces
mêmes renseignements soient fournis par ailleurs sur
le plan local.

LE DIRECTEUR

Mon

P R E F E C T U R E

RÉ PUBLIQUE FRANÇAISE

DE L'AUBE

M I N I S T R E D E L' E S T

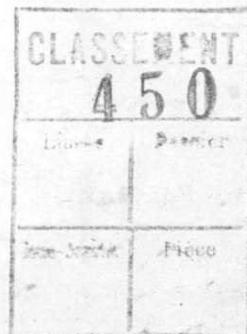
I^e DIVISION4^e
Bureau

1941 R : 5.56 g

Troyes, le 23 OCTOBRE 1941.

Référence à rappeler dans
la réponse: I4/R.J.

Monsieur l'Ingénieur Principal,



OBJET : Lutte contre le chômage - Travaux de construction divers dans l'AUBE.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, par suite de nouvelles instructions de M. le Commissaire à la lutte contre le chômage, vous êtes désormais dispensé de m'adresser l'état des chantiers ouverts depuis le 1er Juillet 1940 et employant des chômeurs, état dont je vous avait demandé la production pour le 15 et le 29 de chaque mois, par ma lettre du 24 Décembre 1940.

Je vous rappelle par ailleurs que, pour me permettre de répondre à une demande de renseignements des Autorités Occupantes, je vous ai prié de vouloir bien me fournir, pour le 5 de chaque mois, un état mentionnant les travaux de construction d'un montant supérieur à 500.000 francs. Cet état doit mentionner :

- I^e- Les travaux actuellement en cours : désignation des travaux estimation de la dépense, nom des entrepreneurs actuellement occupés, nombre d'ouvriers pour chaque entrepreneur.
- 2^e- Les projets de travaux : désignation des travaux, estimation de la dépense.

Cette demande de renseignements concerne les travaux de construction de toutes sortes (en profondeur ou en hauteur) relevant de votre service.

J'attache un intérêt particulier, à ce que l'état demandé me parvienne chaque mois, sans faute, ni retard, à la date sus-indiquée.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'assurance de ma considération distinguée.

Monsieur l'Ingénieur Principal de la Voie et des Bâtiments de la S.N.C.F., rue Bégaud TROYES.

Pour le Préfet,
Le Chef de la 1^e Division,

4 DECEMBRE

41.

Monsieur le Préfet de l'Aube

TROYES

450

2675 ET.2

Monsieur le Préfet,

V.R. 11.14 RJ
du 23 Octobre 1941

Par lettre rappelée ci-contre, vous m'avez demandé de vous adresser pour le 5 de chaque mois, un état mentionnant les travaux de construction d'un montant supérieur à 500.000 Frs.

Le Service Central des Installations Fixes vous prie de vous faire connaître que la S.N.C.F. étant, de par son organisation centralisée, tenue de fournir directement les renseignements concernant les travaux à la Délégation Générale à l'équipement national, ainsi qu'à la Wehrmacht Verkehrs Direktion, il n'y aurait que des inconvénients à ce que ces mêmes renseignements soient fournis par ailleurs sur le plan local.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Ingénieur Principal

S.N.C.F.

PARIS, le

18 NOV. 1941

Région de l'Est

CLASSEMENT

V.E.

450

Monsieur le Directeur du Service

N°

A

Central des Installations Fixes

Travaux divers dans
le Département de
l'Aube

J'ai l'honneur de vous
communiquer une lettre de

-l-

M. le Préfet de l'Aube relative
à une demande de renseignements des
autorités occupantes, en ce qui con-
cerne les travaux d'un montant supé-
rieur à 500.000.-Frs qui sont actuel-
lement en cours d'exécution dans le
Département de l'Aube.

Je vous serai obligé de bien
vouloir me faire connaître la suite
qu'il - viennent de donner à cette
demande.

Signé: RIDET

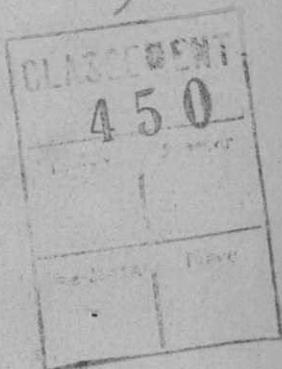
2^e Arrondissement

Vous ferez connaître au Préfet que
sa demande est transmise à notre Service
Central en vue de la suite à donner.

A 6
ET/2 - Retourné au Service
Régional avec copie de notre réponse
à M. le Préfet de l'Aube.

Troyes, le 6 Déc. 1941
L'Ingénieur Principal
Dauvij

*Col
Glossaire*



S.N.C.F.- Région EST - V.B.

Renseignements demandés par la
Préfecture de l'Aube.

N° d'entrée : All 842 - 2p.

A - COMMUNIQUE à 2^e Arrondissement
le 2 DEC 1941
pour répondre à M. le Préfet de
l'Aube dans le sens indiqué.
M'adresser copie de cette
réponse.

P/ le Chef du Service de la Vie et des Bâtiments
P/ le Chef de la Division du Service Général

LEADER de L'EST
VOIE

15 NOV 41 B 016.072

V
D
ET/2 - TRANSMIS au SERVICE REGIONAL
comme suite à mon transmis du 31 octobre 1941
de la lettre du 23 Octobre de la Préfecture de
l'Aube.

TROYES le 15 Novembre 1941
L'Ingénieur Principal,

Dauy

CLASSEMENT	
450	
	Pièce

A

Transmis Lettre Préfet Aube -
Lettre contre dommage

N° 15568. M. Laroche

(Isorveau du 21/10/41)

PREFECTURE
DE L'AUBE
I^e DIVISION

4^e Bureau

Référence à rappeler dans
la réponse : I4/RM.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

A. - 986

VOIE

15 NOV 41 B.M. 6.075

Troyes, le 13 NOVEMBRE 1941.



Monsieur l'Ingénieur Principal,

OBJET : Travaux de construction dans l'Aube

REFERENCE : Ma lettre du 23 Octobre 1941.

J'ai l'honneur de vous rappeler ma lettre citée en référence, par laquelle je vous demandais de m'adresser, pour le 5 de chaque mois, un état mentionnant les travaux de construction d'un montant supérieur à 500.000 frs.

Cet état, demandé par les Autorités occupantes, ne m'étant pas parvenu pour le 5 Novembre, je vous serais obligé de vouloir bien à l'avenir, me l'adresser, sans faute ni retard, à la date sus-indiquée, faute de quoi je serai obligé de rendre compte de votre carence.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Préfet,
Le Chef de la I^e Division,

Monsieur l'Ingénieur Principal de la
Voie et des Bâtiments de la S.N.C.F.
rue Bégand, Troyes

H50

G-G

M



1941

Utilisation d'auxiliaires

chômeurs

S.N.C.F.
Région Est
V.B.

Paris, le 21 OCT. 1941

CLASSEMENT

450

N° 10815 ES

Utilisation
d'auxiliaires
chômeurs

Monsieur le Directeur du Service Central
des Installations Fixes,

V.R. Vtv 80800-8
118
du 13-10-41

J'ai l'honneur de vous faire connaître ci-après, le
nombre de chômeurs qu'il serait possible d'utiliser au
cours du prochain hiver:

Vaires-Torcy - Nivellement
d'entrevoies

En divers points de la
région parisienne: Entretien
de signaux et postes d'en-
clenchements.

Troyes }
Chaumont } Nivellement
Nancy } d'entrevoies
Pagny-s-Moselle }

Banlieue (Champigneulles) Renai-
de (La Neuveville) velle
Nancy (devant Nancy) ment
 } de bal-
 } last

Châlons - Travaux d'agran-
dissement de triage

Ste Menehould -Travaux d'as-
sainissement

Entre Vitry-le-François et
Valentigny, Travaux d'as-
sainissement.....

Belfort : Nivellement d'en-
trevoies

Chalindrey -----d°-----

Is-sur-Tille -----d°-----

Heuilly-Cotton (près Cha-
lindrey)-Travaux d'assai-
nissement

Charleville, Mohon-Nivelle-
ment d'entrevoies

A reporter

Programme normal
d'entretien ou de
G.R. ou de travaux

Travaux en supplément
du programme normal

50 hommes pendant 4 mois

20 forgerons } pen-
 } dant
20 ajusteurs } 3 mois

10 h. pendant 3 mois
10 h. -----d°-----
40 h. -----d°-----
20 h. -----d°-----

30^h pendant 2 mois
30^h -----d°-----

40^h pendant 3 mois

20^h pendant 2 mois

20^h pendant 3 mois

20^h pendant 3 mois
10^h -----d°-----
10^h -----d°-----

20^h pendant 2 mois

25^h pendant 3 mois
200^h pendant 2 mois 105^h pendant 3 mois
+ 100^h pendant 1 mois + 50^h pendant 1 mois...

	Programme normal d'entretien ou de G.R. ou de travaux	Travaux en supplément du programme normal
Report	200 ^h pendant 2 mois +100 ^h pendant 1 mois	195 ^h pendant 3 mois +50 ^h pendant 1 mois
Longuyon - Nivellement d'entrevoies		15 ^h pendant 3 mois
Givet et Vireux-Nivelle- ment d'entrevoies		20 ^h pendant 3 mois
Tetaux	200 ^h pendant 2 mois +100 ^h pendant 1 mois	230 ^h pendant 3 mois +50 ^h pendant 1 mois
Eventuellement, si le projet est approuvé en temps utile Démolition du Bastion 28 Paris	100 ^h pendant 4 mois	

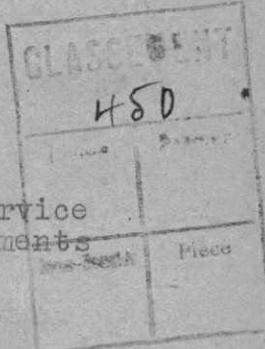
Signé : RIDET

A

MINES de FER de L'EST
S.N.C.F.
13 OCT 1941 11.131
Service Central
des
Installations Fixes

JG.

13 OCT 1941



Utilisation
"d'auxiliaires-chômeurs"

Vtv 80800-8

18

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments

de la Région de l'EST,

La délégation Générale à l'Equipement National se préoccupe des chômeurs qui vont apparaître pendant l'hiver (soit parce qu'il s'agit de chômeurs saisonniers, soit parce que beaucoup d'industries vont ralentir leurs travaux faute de matières) et demande à la S.N.C.F. de contribuer le plus largement possible à l'absorption de ces chômeurs.

Je vous prie en conséquence de procéder à un recensement aussi exact que possible des diverses tâches qu'il serait possible de leur confier : travaux de décapage, de nivellement et d'assainissement dans nos grandes gares où les voies de service appellent un effort particulier, travaux accessoires de pleine ligne : haies, clôtures, dégagement de talus etc..., aménagements définitifs des parcs de matériaux et reclassement de vieilles matières, etc..., ainsi que des travaux d'atelier et d'entretien courant.

Les auxiliaires qu'il serait ainsi possible d'utiliser, en supplément de ceux que vous posséderez encore, devront être répartis en 3 catégories :

manoeuvres,
ouvriers d'atelier,
spécialistes (électriciens, plombiers, etc...)

En outre vous classerez également ces travaux en deux catégories :

- ceux prévus normalement à exécuter sur votre programme d'hiver
- ceux qu'il serait possible d'exécuter en supplément de ce programme, sans être cependant indispensables.

Cette distinction en deux parties présente un certain intérêt, la délégation envisagerait, le cas échéant, de contribuer aux dépenses causées à la S.N.C.F. par ces chômeurs.

Je vous prie de me faire connaître, le plus rapidement possible et au plus tard pour le 20 octobre prochain, le

LE DIRECTEUR

nombre de chômeurs que vous pourriez ainsi employer, pour chacune des deux catégories ci-dessus et pour chaque grand centre de votre Région (sièges d'arrondissement, grandes gares, parcs ou ateliers de la voie, etc...).

LE DIRECTEUR

MONSIEUR

8.000

H50

ARCHIVES
VOIE SERVICE CENTRAL
N° 34796.

NY

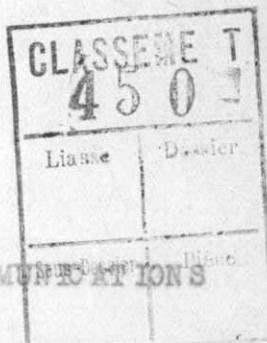
C-a-G-le
1941

Travaux des collectivités pour
la lutte contre le chômage

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

25 Février 1941

Secrétariat Général
des Travaux et
des Transports



Travaux des collectivités
pour la lutte contre
le chômage.

Loi du II Octobre 1940

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT
à la PRODUCTION INDUSTRIELLE et au TRAVAIL
(Commissariat à la Lutte contre le Chômage)
4, Rue de Presbourg - PARIS -

Faisant suite à ma lettre du 22 Février 1941, par laquelle je vous ai donné le relevé détaillé des travaux des collectivités pour lesquelles les avances, en application de la loi du II Octobre, sont à imputer sur le crédit spécialement réservé par l'article 6 de la loi de Finances, je crois utile de vous fournir la décomposition analogue pour tous les autres travaux projetés par les collectivités et du ressort technique du Secrétariat d'Etat aux Communications

En sus de ce crédit de Frs. 500 Millions, les participations ou l'action directe des collectivités dans les travaux définis par mon Département comportent un effort financier de l'ordre de 725 Millions, dont je donne ci-dessous le détail en distinguant les travaux du programme d'équipement, et les opérations courantes en dehors de ce programme ou directement effectuées par les collectivités.

I - PARTICIPATION AUX TRAVAUX D'EQUIPEMENT -

(Complément au 1er programme de Frs. 500 Millions)

a) Ports Maritimes

a) Ports Maritimes - (Chambres de Commerce)

- ROUEN -	Amélioration de l'Estuaire de la Seine	50 Millions
- MARSEILLE -	Travaux d'outillage à la charge de la Chambre de Commerce et notamment travaux d'équipement des nouveaux terre-pleins de Mourepiane	145 "
- SETE	15 "
- Somme à veoir pour travaux divers	30	"
	Total	240 Millions

b) Routes - Collectivités locales)

- AUBE -	Amélioration de la traverse de Labourat...	0.8
- BOUCHES-du-RHONE -	Sortie de Marseille	9.0
- INDRE -	Amélioration de la traverse de Châteauroux	0.2
- ISERE -	Aménagement des voies d'accès à Grenoble. Déviation entre Sassenage et Grenoble, entre Grenoble et Gières.....	6.0
- NORD -	Déviation de Cassel, le Bovay, Redresements à Férin et Courchelettes	0.75
- PUY-de-DOME -	Rectification au nord de Riom	0.560
	" à Chatelguyon	0.420
	Aménagement de la traverse de St.Nectaire;.	0.570
- RHONE -	Aménagement de la Région Lyonnaise	35.2
- VAR -	Route de Verdon	1.5
	Corniche de la presqu'île de St.Tropez ...	20.0

Corniche de la prequ'île du cap Sicié	20.0
Divers et imprévus	15.0

Total	110 Millions
-------------	--------------

c) Réseau ferré - (Collectivités locales)

S.N.C.F. -

Nantes - Opérations de la traversée (Participation de la Ville et du Département)	64 Millions
---	-------------

Ange rs-St.Laud-Remaniement de la gare (Ville)	10 "
---	------

Ceinture de Lille - Gare Lille-Sud et 3 P.N. (Ville)	24 "
---	------

Nancy - Passages souterrains et P.N. (Ville)	6.8 M
---	-------

Quimper - Modifications des installa- tions G.V. et P.V. (Ville)	5 "
---	-----

Bayonne - Extension des installations (Ville)	6.5 M
--	-------

Dijon, Toulouse, Narbonne et divers	16 "
---	------

Embranchement de Lorient à Fort-Bloqué (pour le compte de la Chambre de Commerce de Lorient)	II "
--	------

Voies ferrées d'intérêt local -

Téléférique de l'aiguille (Haute-Savoie et Commune de Chamonix)	5 Millions
--	------------

Tramways du Mont-Blanc (Haute-Savoie)	16 M 6
---	--------

Téléférique de l'Aiguille du Goûter (Haute-Savoie)	10 M 1
---	--------

Total	175 Millions
-------------	--------------

Au total, pour le complément des travaux d'équipement:
525 Millions.

II - TRAVAUX D'AMÉLIORATION EN COURS -

(Participation des collectivités) et travaux directement à la charge des collectivités

a) Ports Maritimes - Ouvrages -

- <u>Port de Dieppe</u> -	Déviation de la rivière d'Arques	2.000.000
- <u>Port Autonome du Havre</u> -	Travaux divers d'amélioration	2.400.000
- <u>Port de Rouen</u> -	1ère tranche de travaux contre le dénouement... 7.800.000 2ème tranche de travaux contre le dénouement... 28.975.000	
4 <u>Port de Grandcamp (Calvados)</u> -	Dévaselement du port	500.000
- <u>Port de Douarnenez</u> -	Travaux d'amélioration	5.000.000
- <u>Port de Nantes</u> -	Prolongement du quai de Roche-Maurice ...	9.000.000
- <u>Port des Sables-d'Olonne</u> -	Amélioration du port à flot	4.240.000
- <u>Port de La Rochelle</u> -	Construction d'un sas d'écluse	4.000.000
- <u>Port de l'Herbaudière (Île de Noirmoutier)</u>	Construction d'une jetée Est.....	1.670.000
- <u>Port de Fouras</u> -	Amélioration du port sud	200.000
- <u>Port du Château (Île d'Oléron)</u>	Extension du port	2.000.000

b) Ports Maritimes - Travaux d'outillage

- Port de Rouen -
Amélioration de l'outillage et des installations sanitaires 9.500.000
- Port de Nantes -
Equipement du Quai de la Fosse et de l'Aiguillon 14.715.000
- Port de Saint-Nazaire -
Reconstruction de la coque du ponton de Broadway..... 4.500.000
- Port de la Rochelle -
Construction d'une gare maritime..... 6.000.000
Construction d'un sas à l'entrée du bassin extérieur et installation d'un engin de carénage 10.700.000
- Port de St-Louis-de-Rhône -
Installation de grues électriques et terre-pleins de stockage pour les vins..... 21.020.000

c) Travaux de défense contre la mer.

- Ville de La Rochelle -
Construction d'une route en corniche entre La Rochelle et La Pallice 4.800.000
- Associations syndicales du Calvados
 - A.S. des propriétaires de Bernières Rive Plage..... 960.300
 - A.S. de la Digue Duval..... 91.000
 - A.S. des propriétaires de la Pointe du Siège 3.000.000
 - A.S. de Géfosse - Fontenay-Maisy..... 2.200.000
- Loire-Inférieure :
A.S. de St-Brévin 400.000
- Vendée :
Défense de la Baie de Bourgneuf..... 900.000
Commune de Cap-Breton 900.000

d) Voies Navigables -

- <u>Ville de Lille</u>	Abaissement du bief de St-Hélène	1.800.000 Fr
- <u>Syndicat du Bas-Taillebourg (Lot-et-Garonne)</u>	Réfection des digues endommagées par la crue de la Garonne.....	17.000
- <u>Commune de Banyuls-sur-mer(Pyrénées-Orientales)</u>	Dérivation des eaux du Vall Pompo à Banyuls-sur-mer.....	386.775
- <u>Commune de St-Etienne de Cuines(Savoie)</u>	Protection de la Commune de St-Etienne de Cuines contre les inondations	500.000
- <u>Commune de Ste-Marie de Cuines(Savoie)</u>	Protection de la Commune de Ste-Marie-de Cuines contre les inondations	420.000
- <u>Commune de St-Jean-de-Maurienne(Savoie)</u>	Protection de la Commune de St-Jean-de- Maurienne contre les inondations	80.000
- <u>Commune de St-Rémy (Savoie)</u>	Protection de la Commune de St-Rémy contre les inondations	340.000
- <u>Syndicat du Gelon à Chaumoux s/Gelon (Savoie)</u>	Assainissement de la vallée du Gelon.....	100.000
- <u>Syndicat de Barsac-Cérons, à Cérons(Gironde)</u>	Réparation des dégâts causés par les crues de la Garonne	165.000
- <u>Département des Alpes-Maritimes</u>	Endiguement de la rivière de Var à Nice	6.666.666
- <u>Département de la Haute-Garonne et Ville de Toulouse .</u>	Rempiètement des piles du Pont-Neuf à Toulouse	383.333
- <u>Chambre de Commerce de Châlon</u>	Création d'un port fluvial à Châlon-sur-Saône	13.425.000

- <u>Commune de Romanèche Thorins (Saône-et-Loire)</u>	
Rectification d'un ruisseau à	
Romanèche Thorins.....	78.000
TOTAL:	171.833.074
Au total, avec divers et imprévus :	200.millions

La liste ci-dessus comporte volontairement une assez forte marge en réserve, car de nombreuses demandes de prêts ont été adressées directement par les collectivités au Commissariat contre le Chômage sans que mes Services en aient toujours été avisés, et dès lors, certains agréments techniques, donnés par mon représentant au Comité Permanent sur le seul examen du dossier que vous avez reçu peuvent être omis dans le relevé ci-dessus.

Finalement, le total général des avances aux collectivités, qu'en application de la loi du 11 Octobre 1940, j'envisage de voir allouées aux collectivités et établissements publics pour des travaux du ressort technique de mon Département atteint: Fr 1.225 millions, suivant les postes ci-après:

- crédit spécialement réservé à l'effort d'équipement (loi de Finances).....	500 millions
- Programme complémentaire d'équipement.....	525 "
- Travaux nouveaux d'amélioration et travaux directement à la charge des collectivités.....	200 "

	1.225 millions

C'est d'ailleurs ce total que j'ai visé dans ma lettre du 22 Février 1941, lorsque, examinant les modifications

éventuelles de la loi du 11 Octobre, que vous proposez voir appliquées par chaque Ministère à son propre programme d'équipement, je vous ai donné en ce qui concerne mon Département le total approximatif de Fr 1.200 millions .

Pour le SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS
LE CONSEILLER D'ETAT
Secrétaire Général des Travaux et des Transports .

Signé : SCHWARTZ.

N.P.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Compte-rendu
mensuel
des travaux de
la S.N.C.F.

A.G. 1-12

Paris, le 31 Janvier 1941

CLASSEME T	
4501	
Liaison	Dossier
Sous-Dossier	Pièce

LE DIRECTEUR GENERAL DES TRANSPORTS,

à Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint l'état mensuel donnant la situation au 1er janvier 1941 des travaux du plan d'équipement ainsi que des autres travaux importants en cours sur le réseau de la S.N.C.F.

Pendant une partie du mois de décembre, la gelée a interrompu certains travaux de terrassement et la plupart des travaux de maçonnerie et de béton.

D'autre part, quelques chantiers commencent déjà à éprouver quelque gêne par suite de la difficulté d'approvisionnement des matériaux ferreux.

LE DIRECTEUR GENERAL DES TRANSPORTS.

Signé : René CLAUDON.

M. de PRONDREVILLE

Cela ne ronfle pas . Il faut encore lancer un appel pressant à la S.N.C.F. Partout où il y a des terrassements il faut bourrer .

le 4 Février 1941

Signé: BERTHELOT.

TRAVAUX DU PROGRAMME D'EQUIPEMENT

Région de l'Est

Création d'évitements de circulation entre Châlons et Vitry-le-François.

Reims- Suppression du tronc commun entre la gare et le poste D.

Châlons- Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives .

Barberey .Amélioration des installations du triage.

Nancy Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy.

Les terrassements de l'évitement de Soisy se poursuivent.L'entreprise DRCUARD a 36 ouvriers sur le chantier .

Les travaux de démolition et de préparation du chantier sont effectués par l'entreprise LANGLET avec 50 ouvriers.

L'entreprise DRCUARD achève les améliorations intérieures du faisceau approuvées par la décision ministérielle du 23 Mars 1940 avec 22 ouvriers .

L'entreprise DUMEZ exécute les terrassements des rampes d'acier et des fondations du P.S. avec 60 ouvriers .

Les terrassements commencés par l'entreprise TARRIN ont été gênés par le froid. Néanmoins, les travaux ont pu continuer et 60 ouvriers sont employés au chantier .

Les travaux de terrassements ont été adjugés à l'entreprise CHAUBERT qui a commencé l'exécution du premier marché avec 75 ouvriers .

TRAVAUX DU PROGRAMME D'EQUIPEMENT

Région du Nord

Etablissement d'une 3ème voie
entre La Chapelle-en-Serval et
Creil.

Les travaux sont suspendus en raison de la
gelée.

TRAVAUX DU PROGRAMME D'EQUIPEMENT

Région de l'Ouest

Doublement de la ligne de Niort à Poitiers.

Achères. Extension du triage, aménagement d'un transbordement, établissement d'une 3ème voie entre Sartrouville et Maison-Laffitte, création d'un terminus à Poissy.

L'entreprise DEHE effectue des travaux de terrassement de la plateforme entre Lusignan et Saint Benoît avec 65 ouvriers.

Les conditions atmosphériques ont considérablement gêné les travaux. Pour le déboisement, l'entreprise VANDIVALLE a employé, quand elle a pu travailler, de 30 à 50 ouvriers .

L'entreprise SCHENCK a commencé les terrassements des murs de soutènement entre Sartrouville et Maison-Laffitte avec 15 ouvriers mais a dû interrompre provisoirement les travaux .

TRAVAUX DU PROGRAMME D'EQUIPEMENT

Région du Sud-Est

Villeneuve-Saint-Georges. Retournement des ateliers de wagons .

L'entreprise LABUSSIERE construit le mur de soutènement et l'entreprise DUBERN poursuit le remaniement des voies . Effectif en chantier, 35 ouvriers .

Quadruplement Brotteaux Saint-Clair

Les entreprises BLONDET, SAINT PAUL, et COURTAUD sont sur le point d'achever le déplacement des canalisations le long du boulevard Pommerol avec 217 ouvriers .

Marseille-Blancarde. Extension du dépôt .

Les terrassements et la maçonnerie sont poursuivis par l'entreprise BERAILLIER avec 80 ouvriers

Courbessac -Extension du triage.

Le 1er lot des terrassements a été entrepris par M. DEHE avec 110 ouvriers .

CLASSEME T	
450	J
Liaise	Dossier
Sous-Dossier	Pièce

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS

Région de l'Est

La Villette-Pantin. Etablissement d'un dépôt de banlieue

Modernisation du dépôt de la Villette .

Joinville. Suppression du P.N. des Canadiens.

Reims. Amélioration du faisceau de Béthény.

Chalindrey- Parc à machines, dédoublement de la voie II, voies pour rupture de charge.

Vesoul.- Agrandissement des installations .

Chaumont.- Etablissement d'un évi-tement de circulation.

Troyes- Preize .Amélioration des installations du dépôt.

L'entreprise DROUARD achève la dépose des voies des plans P. et T et poursuit l'exécution des terrassements sur les terrains lib rés avec 160 ouvriers .

Les terrassements des fosses se poursuivent, bien que gênés par la gelée. L'entreprise DUMONT, BESSON, VALADON & MAIRE occupe 19 ouvriers sur le chantier

L'entreprise BAIGNAT vient de terminer les déniculées sous voie 1, y compris les sommiers en béton armé.

Le tablier métallique a été adjugé à l'entreprise BAUDET & DONNON.

Les terrassements et les travaux de la cabine sont achevés. Les travaux de voie et de signalisation effectués en régie occupent 150 ouvriers sur le chantier.

Les terrassements sont effectués en grande partie avec 60 ouvriers. En outre, l'entreprise CLIVIO prépare la pose de voies avec 20 ouvriers sur le chantier. La construction de la cabine est subordonnée à l'amélioration des conditions atmosphériques.

38 ouvriers, employés en régie directe ont été occupés principalement aux terrassements et à la démolition du quai à combustibles .

Les travaux de construction de fosses à piquer et l'alimentation hydraulique ont été interrompus par suite de la gelée.

Les travaux sont très avancés(ballastage en 2ème couche) mais ont dû être abandonnés par suite des conditions atmosphériques(Normalement ils permettent l'emploi de 35 ouvriers au chantier).

L'entreprise CLIVIO qui procède à la construction des fosses avec 5 ouvriers a dû abandonner son travail par suite de la gelée.

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS

Région du Nord

Le Bourget ; Extension du triage

Les Etablissements CONARD & LESINGE qui effectuaient les maçonneries ont dû interrompre les travaux de la cabine 4 en raison de la gelée. Les travaux de la cabine 1 sont interrompus par suite du manque de matériau. Par contre, les travaux de la cabine 3 ont été poursuivis avec 14 ouvriers.

La maison WESTINGHOUSE emploie 12 ouvriers au montage des freins de voie.

L'entreprise WANDEHALLE a repris les terrassements du faisceau de 9 voies supplémentaires et de la formation avec 56 ouvriers.

Elargissement du Pont National.

Les maçonneries se poursuivent (SCHWARTZ, HAUMONT 6 ouvriers). Les services de la S.N.C.F. cherchent des poutrelles susceptibles de remplacer celles prélevées par les autorités d'occupation.

Creil. Crédit d'un garage avec entrée directe côté Saint-Quentin.

L'entreprise GUYOT poursuit les travaux avec 40 ouvriers sur le chantier.

Doingt. Construction d'un P.S. en B.A

Les travaux, qui étaient conduits par l'entreprise de Génie Civil et Travaux Publics avec 21 ouvriers ont été arrêtés par suite de la gelée.

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS

Région du Sud-Est

Dijon-Perrigny. Retournement des ateliers de wagons. L'entreprise CHARRIERE a terminé le hangar pour camionnettes et achevé le hangar à bois avec 65 ouvriers .

L'entreprise DEHE a presque achevé l'approvisionnement du matériel pour la pose des voies .

Lyon- Modification des gares de la région lyonnaise et de leurs abords .

L'aménagement des faisceaux de Moulin à vent est encore arrêté par suite du défaut des matériaux du pont 13b. Une nouvelle étude a été faite pour remplacement du tablier en poutrelles par un ouvrage en béton armé. L'adjudication est en cours .

Au chantier de lavage de Croix Barret, l'entreprise DROUARD poursuit la construction d'un égout avec 28 ouvriers en chantier .

Le parc postal occupe les entreprises BLONDI, SAIN-PAUL, COURTAUD et PEROL avec 27 ouvriers .

L'entreprise BEOCHILA a commencé les terrassements de la rampe d'accès à la nouvelle messagerie avec 14 ouvriers .

L'entreprise GAUTRUCHE qui effectue l'abaissement des voies sous le pont de Montplaisir avec 18 ouvriers a achevé son travail.

Marseille Saint-Charles-Extension

L'entreprise SERRAILLIER continue les travaux de couverture du boulevard National et l'entreprise OLIVIER et FERAUD poursuit la construction d'un mur de soutènement rue Honnorat- au total 64 ouvriers en chantier.

Marseille-Canet Extension des débords.

L'entreprise BORIE a achevé les terrassements et la S.A.C.E.P. poursuit les empiergements 45 ouvriers .

Marseille-Canet-Souterrain.

Les entreprises BORIE et VANDEWALLE continuent les travaux du souterrain et la construction des ponts de blocks avec 300 ouvriers .

.....

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS (Suite)

Saincaize -Triage

Pont sur la TAVE-Rempla-
cement du tablier métal-
lique

Marseille. Suppression du
P.N. de Saint-Antoine.

Bouthéon. Suppression de
4 P.N.

Rive de Gier. Suppression
de 3.P.N.

L'entreprise DEHE poursuit les terrassements
avec 36 ouvriers .

La Compagnie des Mines, Fonderies et Forges
d'Alès à terminé les maçonneries, poursuit le
montage des pièces métalliques et prépare le
ferraillage -22 ouvriers en chantier.

Les travaux sont terminés.

L'entreprise COURTAUD occupe 12 ouvriers au
chantier.

L'entreprise BOUSSIRON vient d'être déclarée
adjudicataire.

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS

Région de l'Ouest

Paris-Montparnasse. Aménagement de la gare.

L'entreprise DEHE, qui procédait à l'élargissement des quais et à l'établissement de canalisations et de regards avec une vingtaine d'ouvriers a dû interrompre ses travaux par suite de la gelée.

De même, l'entreprise SAINRAPT & BRICE a arrêté la construction de l'abri sur le quai G qu'elle avait commencée; ainsi a fait l'entreprise ALBARIC pour la construction du réservoir de 300 m³ et l'entreprise REYNES pour l'allongement du viaduc sur la rue de la Procession.

Nantes-Etat. Fusion des services

Les travaux des entreprises LE GUILLOU et GRAZIANA sont terminés. Les travaux de dépose de la grue et du pont à bascule vont être entrepris sous peu.

Rennes. Extension et amélioration des aménagements
Remaniement du poste central.

La Société MORS poursuit l'équipement du poste central avec 26 ouvriers.

Nantes. - Modification du tracé des voies dans la traversée de la ville .

L'entreprise LEVAUX a repris les travaux laissés en suspens par la Société des Constructions des Batignolles entre les Km 1.709 et 2.638 (galerie souterraine, pompage, siphon, etc..) avec 41 ouvriers.

Cette même entreprise continue la démolition des immeubles du quai de la Fosse et de la rue de l'Héronnière avec 73 ouvriers. La Société de Construction des Batignolles a repris ses travaux entre les km 2.638 et 4.482 et elle y emploie 320 ouvriers.

L'ouvrage en B.A et les rampes d'accès sur l'avenue Carnot sont poursuivis par l'entreprise LE BONIN avec 57 ouvriers. Elle poursuit également les ouvrages de navigation (estacades et quais) avec 24 ouvriers.

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS (Suite)

Nantes. Suppression des P.N. de la rive gauche

L'entreprise DODIN installe le chantier pour construction des viaducs de la ligne de raccordement, mais se trouve très gênée par suite des difficultés d'approvisionnement des matériaux (47 ouvriers).

Nantes-Blottereau. Etablissement d'une gare de triage.

Une quinzaine d'ouvriers d'autres entreprises (BOLZE, CHOGNOT) procèdent à des démolitions ou à des travaux accessoires.

L'entreprise LE GUILLOU occupe 25 ouvriers à la tranchée couverte de la ligne de Segré. L'entreprise SAINRAPT et BRICE procède au coffrage du tablier du P.I. du boulevard Doulon avec 22 ouvriers.

L'entreprise CATTONI et diverses autres occupent 23 ouvriers à divers travaux de maçonnerie.

Enfin, 80 ouvriers environ sont employés directement en régie pour travaux de voie et travaux accessoires.

Nantes-Blottereau. Amélioration des ateliers et création d'un dépôt.

L'entreprise DEHE occupe 106 ouvriers à l'installation du chariot transbordeur et 5 divers travaux de voies.

Les entreprises MERCIER, CATTONI et MOUSSIER ont terminé les travaux de perreyage.

Enfin, 37 ouvriers sont employés en régie directe.

AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS

Région du Sud-Ouest

Doublement de la voie impaire entre Toury et Monnerville L'entreprise JARDIN et BILLARD continue les terrassements avec 91 ouvriers.

Saint-Pierre-des-Corps. Triage

Les terrassements sont poursuivis par l'entreprise DROUARD avec 55 ouvriers. Deux chantiers de pose de voie, attribuée à DROUARD (2ème fuseau) et MARCHET (relai et 1er fuseau) occupent 100 ouvriers .

Doublement de la ligne de Tours au Mans.

Travaux terminés.

Gare de Bordeaux Saint-Jean. remplacement du poste 3.

L'entreprise PICHON continue les maçonneries avec 12 ouvriers .

Construction d'un atelier de la voie à Chamiers(Périgueux)

Les terrassements sont poursuivis en régie directe et occupent 36 ouvriers.

L'entreprise BESSE continue les petits travaux de bâtiments et l'ossature en béton armé des chemins de roulement avec 85 ouvriers .

Electrification Brive-Montauban

L'entreprise DROUARD prépare le piquetage des travaux d'alimentation de Brive à l'Espère Caillac et la Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de fer de Espère Caillac à Montauban 23 ouvriers.

La SEMEI poursuit les terrassements 13 ouvriers. Les entreprises BARDIN, HOLLEMAERT et DROUARD exécutent les travaux d'allongement des voies de garage et les travaux divers conséquences de l'électrification au total 39 ouvriers .

Paris, le 28 Janvier 1941.

COMPTE-RENDU DE MISSION A LILLE.

I- SERVICE ORDINAIRE

Le chômage est presque entièrement résorbé dans le Nord. Un crédit de 28 M. 1/2 vient d'ailleurs d'être accordé pour le comblement des fossés entichers.

Le déblaiement des raines est fortement avancé, et la reconstruction des immeubles pourra commencer au printemps si l'on peut disposer des matériaux de construction nécessaires.

Il y a environ 250 ponts détruits dans le département.

Des passages provisoires ont été établis sur toutes les brèches où il était nécessaire de le faire. La reconstruction définitive des petits ouvrages (portée inférieure à 10m) sera terminée vers le milieu de l'année 1941. La reconstruction des ouvrages sur canaux, plus importants, est subordonnée à l'accord des autorités d'occupation, lequel n'a pu encore être obtenu.

D'autre part des déviations d'itinéraires comprises au programme d'équipement ont été mises en chantier.

Les projets relatifs à la suppression des P.N. de Lille sont en cours de mise au point par la S.N.C.F. Toutefois la ville a commencé quelques travaux de terrassement.

II- VOIES NAVIGABLES

La Navigation vient juste d'être rétablie sur le Canal d'Aire, entre Beuvrœus et Béthune.

D'autre part la navigation sur le canal de la Deule pourra être rétablie quand les autorités d'occupation auront terminé la réparation de l'ouvrage dont elles ont assumé la charge, sur ce canal, c'est-à-dire dans 8 à 10 jours environ.