

1876m433/1

(1941-1958)

Dossiers intéressant la période 1938-1948

P.E.  
S.S.V.  
N° 12

N.C.F.

Service du Budget

Etablissement

Région Dud. Est

N° du Crédit : 50.226

Programme  
Spécial d'Équipement de 1942

Pas de date de fin de période

Montant du Crédit : 14.200.000

Date de l'Autorisation : 16 Avril 1942

Date de la Décision Ministérielle : 12 Août 1942

# Ligne de Nîmes à Sète

Objet: Établissement de deux postes électriques  
en gare de Nîmes. G.P. et équipement  
en block automatique à signaux lumineux  
du tronçon Nîmes - Combesseac



N° REGIONAL : **6 130 03**  
 NUMÉRO DU COMPTE NATIONAL : **96 103 0**

POUR MÉMOIRE :  
 ANCIEN N° DU PROJET  
50.226

DÉSIGNATION

NIMES-COURBESSAC

Equipement en block automatique à signaux lumineux

DATE DE LA PRÉSENTATION	DATE DE LA DÉCISION MINISTÉRIELLE	MONTANT BRUT APPROUVÉ	RÉFÉRENCE AUX PRIX DE :	ANNÉES	DÉPENSES			RÉÉVALUATION DU PROJET
					DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES	
16.4.1942	12.8.1942	14 <sup>m</sup> 200 soit 0 <sup>m</sup> 142	Octobre 1941	1944	0,252	-	0,252	
				1945	-	-	-	
NOTIFICATIONS AUX SERVICES				A FIN 1945	0,252	-	0,252	
DU N° DE PROJET LE : 23.4.1942 BT : 1879				1946	-	-	-	
RECTIFICATIF LE : BT :				A FIN 1946	0,252	-	0,252	
RECTIFICATIF LE : BT :				1947	0,216	-	0,216	
				A FIN 1947	0,468	-	0,468	
				1948	2,551	-	2,551	
				A FIN 1948	3,019	-	3,019	
POUR MÉMOIRE : DÉPENSES PRÉVUES AU PROJET NON IMPUTABLES AU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT				1949	0,108	-	0,108	
				A FIN 1949	2,911	-	2,911	
COMPTES D'IMPUTATION		MONTANT	OBSERVATIONS	1950	33,300	-	33,300	
				A FIN 1950	36,211	-	36,211	
				1951	65,327	-	65,327	
				A FIN 1951	101,538	-	101,538	
				1952	32,743	0,242	33,501	
				A FIN 1952	134,281	0,242	134,039	

ANNÉES	DÉPENSES				RÉÉVALUA- TION DU PROJET	CADUCITÉ POSITION DU PROJET
	DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES			
REPORT	32,743	0,242	32,501		A FIN 1961: Liste ND 2	
A FIN 1952	134,281	0,242	134,039		19 :	
1953	3,017		3,017		19 :	
A FIN 1953	137,298	0,242	137,056		19 :	
1954	3,277		3,277		19 :	
A FIN 1954	134,021	0,242	133,779		19 :	
1955	-		-		19 :	
A FIN 1955	134,021	0,242	133,779		19 :	
1956	-		-		19 :	
A FIN 1956	134,021	0,242	133,779		19 :	
1957	-		-		19 :	
A FIN 1957	134,021	0,242	133,779		19 :	
1958	-		-		19 :	
A FIN 1958	134,021	0,242	133,779		19 :	
1959	81,811		81,811		19 :	
A FIN 1959	215,832	0,242	215,590		19 :	
1960 N.F.					19 :	
A FIN 1959	2,158	0,002	2,156		19 :	
19 60	1,020	-	1,020		19 :	
A FIN 1960	3,178	0,002	3,176		19 :	
19 61	0,126	-	0,126			
A FIN 1961	3,052	0,002	3,050			

LIQUIDATION DU PROJET

CRÉDIT AUTORISÉ \_\_\_\_\_

DÉPENSES FAITES \_\_\_\_\_

DIFFÉRENCE \_\_\_\_\_

SOIT \_\_\_\_\_ %

JUSTIFICATIONS FOURNIES A L' ADMINISTRATION SUPÉRIEURE LE \_\_\_\_\_

NO<sup>R</sup> RÉGIONAL : **6 130 03**  
 NUMÉRO DU COMPTE NATIONAL : **96 103 0**

POUR MÉMOIRE :  
 ANCIEN N° DU PROJET  
50.226

*2<sup>ème</sup> Fiche*

DÉSIGNATION

Nîmes - Courbessac

*Equipement B.A.L.*

DATE DE LA PRÉSENTATION	DATE DE LA DÉCISION MINISTÉRIELLE	MONTANT BRUT APPROUVÉ	RÉFÉRENCE AUX PRIX DE :	ANNÉES	DÉPENSES			RÉÉVALUATION DU PROJET
					DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES	
16.4.1942	12.8.1942	0 <sup>m</sup> .142	octobre 1941					
				19 42	3.052	0.002	3.050	
				19 62	0.395	-	0.395	
NOTIFICATIONS AUX SERVICES				A FIN 1962	3.447	0.002	3.445	
DU N° DE PROJET LE : 23.4.1942 BT : 1879				19 63	0.134	-	0.134	
RECTIFICATIF LE : BT :				A FIN 1963	3.581	0.002	3.579	
RECTIFICATIF LE : BT :				19 64	0.005	-	0.005	
POUR MÉMOIRE : DÉPENSES PRÉVUES AU PROJET NON IMPUTABLES AU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT				A FIN 1964	3.586	0.001	3.584	
COMPTES D'IMPUTATION				19				
MONTANT				A FIN 19				
OBSERVATIONS				19				
				A FIN 19				
				19				
				A FIN 19				
				19				
				A FIN 19				



1 20/8/42  
D 3421/62

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

PARIS, le 12 Août 1942

"Vu  
(s) FOURNIER"

Direction Générale  
des Transports

5<sup>e</sup> Bureau

Région Sud-Est

Ligne de NIMES à SETE

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins  
de fer

Etablissement du B.A.L.

entre NIMES et COURBESSAC mis à mon approbation un projet concernant l'é-  
quipement en block automatique à signaux lumineux,  
de la section NIMES G.V. (inclus) à COURBESSAC  
(inclus) de la ligne de NIMES à SETE et l'établissement de deux postes  
électriques en gare de NIMES G.V.

S.N.C.F.  
S.E. 290-1

(inclus) de la ligne de NIMES à SETE et l'établissement de deux postes  
électriques en gare de NIMES G.V.

N<sup>o</sup> 5884 Après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve  
le projet présenté dont le montant imputable sur les crédits d'engagement  
inscrits au budget d'établissement de 1942 (programme spécial d'équipe-  
ment - § 5 - Installations de sécurité lère urgence) est évalué, en princi-  
pal, à 14.200.000 Fr, étant entendu que :

1°) Les imputations effectuées conformément à la circulaire  
ministérielle du 20 Mai 1902 et à l'avenant du 4 Mars 1942, art. 1<sup>er</sup>,  
§ h, seront les suivantes :

- Travaux complémentaires proprement dits,  
somme évaluée, en principal, à ..... 13.958.500<sup>f</sup>
- Installations et matériel supprimés :
- a) coût primitif, en principal, de ces installations,  
évalué à ..... 241.500<sup>f</sup>
- b) reprise des matériaux utilisables, évaluée à ..... 63.000<sup>f</sup>

2°) la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite  
des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement  
de la S.N.C.F. (programme spécial d'équipement) régulièrement approuvé  
pour l'exercice correspondant.

P. le Secrétaire d'Etat  
et par autorisation:  
Le Directeur Général des Transports,

(s) René CLAUDON

AVISE : SERVICE DU BUDGET (1 ex.)  
SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES (6 ex.)  
DIRECTION DE L'EXPLOITATION DE LA REGION SUD-EST (15 ex.)

Signé : LE BESNERAIS

*Edit 15.226*

*H*

*Sud Est 683 24/8/42*

*22/8  
M. de la Roche  
H. Besnerais  
97*

Copie à Monsieur le Chef du Service du Budget - Ci-joint  
un exemplaire de chacune des pièces A et C  
~~vous a été adressé le 16 Avril 1942.~~

9

SERVICE CENTRAL  
DES  
INSTALLATIONS FIXES

Pr. le DIRECTEUR  
L'Ingénieur en Chef,  
Chef de la Division Centrale des Études

16 AVR 1942

Région du Sud-Est

Ligne de Nîmes à Sète

Etablissement du block  
automatique entre  
Nîmes G.V. et Courbessac

*Edut 50226*  
*P.E.*

*Sud. Est 21/4/42*  
*633*

Monsieur le Ministre,

Ve 503 028-2

S. N. C. F.

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet ci-joint relatif à l'équipement en block automatique à signaux lumineux de la section Nîmes G.V. (inclus) à Courbessac (inclus) de la ligne de Nîmes à Sète et à l'établissement de deux postes électriques en gare de Nîmes G.V.

SERVICE DU BUDGET  
Entrée le 17 AVRIL 1942

N° 4897

Ce projet figure au programme spécial d'équipement "S V - Installations de sécurité (1ère urgence)" et la dotation correspondante est prévue au budget d'établissement de l'exercice 1942 qui vous a été soumis le 4 décembre 1941.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

*21/4*  
*à minister*

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

Cdlt 50.226 PE  
2 NB

- A -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

REGION du SUD-EST

---

Ligne de Nîmes à Sète

---

Titre du projet

---

Equipement en block automatique à signaux lumineux  
du tronçon Nîmes - Courbessac  
et établissement de deux postes électriques en gare  
de Nîmes G.V.

---

NOTICE EXPLICATIVE

Dressé par le Chef de la  
Division Centrale des Etudes.

Signé : LEDUC

Le S.N.C.F. s'efforce de concentrer le trafic G.V. et P.V. sur les grandes artères. Pour tirer de l'opération tous les avantages qu'elle peut donner, il est indispensable que ces artères soient parfaitement équipées.

Le block automatique lumineux fait partie de l'équipement à réaliser.

Il simplifie, en effet, les méthodes d'exploitation, il procure des économies appréciables du fait de la réduction des dépenses d'entretien et de l'augmentation du débit que procure le resserrement des postes de cantonnement.

Enfin, il accroît la sécurité par la suppression des risques d'erreurs de la part des sémaphoristes et une meilleure visibilité des signaux par tous les temps.

L'introduction du block automatique lumineux est particulièrement désirable sur le tronçon Nîmes G.V. inclus à Courbessac inclus de la ligne Nîmes-Sète qui va être électrifiée, où la circulation est très intense.

Cette mesure permettra en outre de ne plus garder certains postes en permanence.

Le projet comporte essentiellement :

- l'installation de signaux de block automatique et de signaux de gare,
- la réalisation d'installations de sécurité complémentaires ainsi que la modification de divers postes d'enclenchement.
- la construction de deux postes électriques nouveaux en gare de Nîmes G.V., en remplacement de deux postes mécaniques (Postes I et II) de type ancien, dont la transformation dans des conditions satisfaisantes pour recevoir le block automatique s'est révélée impossible.
- la dépose et le rangement des installations existantes de block manuel.

Le block automatique sera à courant alternatif, seul compatible avec l'électrification.

Les dépenses évaluées à 14 200 000 francs, suivant détail estimatif ci-joint (Pièce C) sont imputables au Compte d'Etablissement.

Le sous-compte "Installations et Matériel supprimés" étant débité de la valeur primitive des installations supprimées, évaluée à ..... 241 500 fr

et crédit de la valeur actuelle des matériaux utilisables à provenir de l'opération, évaluée à ..... 63 000 fr

**de personnel**

L'économie annuelle à attendre de la réalisation de ce projet peut être estimée à 180 000 francs.

Les travaux seront conduits de façon à être achevés en même temps que ceux d'électrification.

*Cd dit 50226* NB *P.E*  
*3*

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

REGION du SUD-EST

---

Ligne de Nîmes à Sète

---

Equipement en block automatique à signaux lumineux  
du tronçon Nîmes - Courbessac  
et établissement de deux postes électriques en gare de  
Nîmes G.V.

---

DETAIL ESTIMATIF

---

Dressé par le Chef de  
la Division Centrale des Etudes.

Signé : LEDUC

Désignation des ouvrages ou groupes de travaux	Travaux complémentaires proprement dits	Installations et matériel supprimés (travaux complémentaires
<u>I - PRINCIPAL DE LA DEPENSE</u>		
Etablissement du block automatique à signaux lumineux entre Nîmes(G.V.) inclus à Courbessac (inclus) et établissement de 2 postes électriques en gare de Nîmes G.V. ....	14 200 000	
<u>II - INSTALLATIONS SUPPRIMEES</u>		
Coût primitif .....	- 241 500	+ 241 500
	13 958 500	+ 241 500
Estimation pour ordre de la valeur actuelle des matériaux utilisables à provenir de l'opération .....		- 63 000
	13 958 500	178 500

Imputation au compte d'Etablissement..

14 137 000

Détail des ouvrages	Quantités	Prix de l'unité	Montants	
			Partiels	Totaux
<b>I - PRINCIPAL DE LA DEPENSE</b>				
1°) <u>Signaux lumineux</u>				
<u>Fourniture et pose de :</u>				
Signaux de block automatique pour voie principale :				
- à 3 feux (3 feux de block)	2	52 000	104 000	
- à 4 feux (3 feux de block + carré) .....	19	60 000	1 140 000	
- à 5 feux (3 feux de block + ralentissement)	1	64 000	64 000	
- à 6 feux (3 feux de block + carré + ralentissement).....	1	71 000	71 000	
- à 6 feux (3 feux de block + carré + rappel de ralentissement)	3	71 000	213 000	
- à 8 feux (3 feux de block + carré + ralentissement + rappel de ralentissement)	1	78 000	78 000	
Signaux de block automatique pour voie principale avec indication de préavertissement				
- à 6 feux (3 feux de block + ralentissement + préavertissement)	1	68 000	68 000	
- à 7 feux (3 feux de block + carré + rappel de ralentissement + préavertissement) .....	1	75 000	75 000	
- à 9 feux (3 feux de block + carré + ralentissement + rappel de ralentissement + préavertissement)	2	80 000	160 000	
à reporter			1 973 000	

Détail des ouvrages	Quantités	Prix de l'unité	Montants	
			Partiels	Totaux
Report .....			1 973 000	
Signaux de block automatique pour voie de service.				
- à 5 feux (3 feux de block + carré violet + feu blanc lunaire) .....	1	64 000	64 000	
Indicateur de direction lumineux.				
- à 3 directions .....	2	19 500	39 000	
- à 4 directions .....	3	25 000	75 000	
			<hr/>	2 151 000
<u>Fourniture de :</u>				
- Plaques, repères de signaux lumineux (F. Nf. Téléphone, etc...) .....	ens.		5 200	
- Tableaux lumineux d'annonce ou de rappel de limitation de vitesse et tableau lumineux à inscriptions..	12	19 000	228 000	
- Main-d'oeuvre pour pose du matériel ci-dessus ...	Ens		30 000	
			<hr/>	233 200
 <b>2°) <u>CANALISATIONS ELECTRIQUES</u></b>				
<u>Fourniture de :</u>				
Câbles basse tension à conducteurs multiples (prix moyen) .....	40 km	23 825	953 000	
Main-d'oeuvre pour déroulage et mise en place des câbles basse tension.....	Ens		80 000	
<u>Fourniture et pose de :</u>				
Caniveaux à 3 alvéoles.....	6 km	130 000	780 000	
Caniveaux simples .....	5 km	33 000	165 000	
Boîtes de jonction et d'extrémité diverses .....	Ens		212 800	
			<hr/>	2 190 800
à reporter....				<hr/> 4 605 000

Détail des ouvrages	Quantités	Prix de l'unité	Montants	
			Partiels	Totaux
Report .....				4 605 000
<b>3°) <u>CONNEXIONS INDUCTIVES ET LIAISONS à EQUILIBRES</u></b>				
Fourniture et pose de :				
Connexions inductives .....	32	15 000	<u>480 000</u>	480 000
<b>4°) <u>ISOLEMENT DES APPAREILS DE VOIE COMPRIS DANS LES CIRCUITS DE VOIE</u></b>				
Fourniture de :				
Joints isolants, jeux de triangles isolées, jeux de prise sur rails, etc... pour 3 appareils de voie .....	3	2 500	7 500	
Boîtes d'extrémité diverses, câbles à 2 conducteurs de liaison à la voie, fil pour renvoi de polarité, y compris gaine de protection.....	Ens		3 500	
Main-d'oeuvre pour pose de câbles de liaison et de joints isolants.....			3 000	
Exécution de tranchées, y compris remblaiement et pilonnage	Ens		<u>2 000</u>	
				16 000
<b>5°) <u>REMANIEMENT DES INSTALLATIONS DES POSTES</u></b>				
Remaniement d'enclenchements et installations complémentaires de sécurité (y compris fourniture de verrous, enclenchements, commutateurs, etc...) dans les postes de Courbessac (Postes 1, 3 et 4 mécaniques)	Ens		<u>1 000 000</u>	1 000 000
<b>6°) <u>ETABLISSEMENT DE 2 POSTES ELECTRIQUES EN GARE DE NIMES C.V.</u></b>				
Bâtiments des postes, armoires, caniveaux .....	Ens		<u>700 000</u>	
à reporter .....			<u>700 000</u>	<u>6 101 000</u>

Détail des ouvrages	Quantités	Prix de l'unité	Montants	
			Partiels	Totaux
Report .....			700 000	3 101 000
Installations en cabine (enclenchements, tableaux schématiques, câblage intérieur).....	Ens		2 750 000	
Installation en campagne (commande et contrôle des aiguilles - Equipement des sections isolées).....	Ens		1 200 000	4 650 000
<b>7°) ALIMENTATION</b>				
Appareillage et matériel H.T dans la sous-station de traction, pour la source d'énergie normale des postes d'alimentation du block automatique et des postes électriques .....	Ens		200 000	
Poste d'alimentation du block automatique y compris fourniture et pose du groupe thermique de secours .....	1	325 000	325 000	
Poste d'alimentation de deux postes électriques (pouvant servir d'alimentation de secours au block automatique) y compris fourniture et pose du groupe thermique de secours	1	660 000	660 000	
Fourniture des feeders d'alimentation du block .....	12 km	41 000	492 000	
Fourniture des feeders reliant la sous-station de traction aux postes d'alimentation...	4 km	41 000	164 000	
Main-d'oeuvre pour déroulage et pose des feeders .....	Ens		100 000	
Fourniture des armoires Haute tension des panneaux.....	5	23 000	115 000	
Fourniture et pose de boîtes de jonction et de boîtes d'extrémité diverses .....	80	200	16 000	2 072 000
à reporter .....				12 823 000

Détail des ouvrages	Quantités	Prix de l'unité	Montants	
			Partiels	Totaux
Report .....			12 823 000	12 823 000
8°) <u>DEPOSE DES INSTALLATIONS SUPPRIMEES</u> .....				48 000
9°) <u>CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX</u> .....				80 000
Total ...				12 951 000
Somme à valoir pour imprévus .....				1 249 000
Principal de la dépense..				14 200 000

II - INSTALLATIONS SUPPRIMEES

Désignation des ouvrages	Quantités	Prix de l'unité		Valeur actuelle (T.C.)	Coût primitif (T.C.)
		Valeur actuelle	Coût primitif		
Signalisation mécanique .....	7 km	3 000	22 000	21 000	154 000
Signalisation électrique .....	7 km	3 000	8 000	21 000	56 000
Lignes aériennes..	7 km	3 000	4 500	21 000	31 500
Totaux .....				63 000	241 500

S.N.C.F.

Service du Budget

Etablissement

Région Jud. Est

N° du Crédit : 50.185

# Programme spécial d'équipement

Montant du Crédit : ~~113.890.000,-~~  
126.890.000,-

2<sup>ème</sup> présentation

~~1189.500.000~~  
435.100.000,-

Date de l'Autorisation ~~St. du C.A. 2 Septembre 1944.~~ 14 mars 1955

Date de la Décision Ministérielle : ~~16 Janvier 1944~~  
2<sup>e</sup> approbation le 9/9/55-

Paris à et

Lignes de <sup>Y</sup> Lyon à <sup>Y</sup> Marseille  
& de Marseille à la frontière d'Italie  
Marseille - Vintimille

Objet : Equipement en bloc automatique  
à signaux lumineux de la section

~~L'Estaque - Cannes - La Bocca~~  
Marseille - Blancarde

(2<sup>ème</sup> présentation) projet rectificatif



No REGIONAL: **6 130 02**  
 NUMERO DU COMPTE NATIONAL: **96 103 0**

POUR MEMOIRE:  
 ANCIEN No DU PROJET  
**50.185**

DÉSIGNATION

L'ESTAQUE-MARSEILLE BLANCARDE

Equipement en block automatique à signaux lumineux.

DATE DE LA PRÉSENTATION	DATE DE LA DÉCISION MINISTÉRIELLE	MONTANT BRUT APPROUVÉ	RÉFÉRENCE AUX PRIX DE :	ANNÉES	DÉPENSES			RÉÉVALUATION DU PROJET
					DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES	
11.9.1941	16.1.1942	113,890						
14.3.1955	9.9.1955	435,100	1955					
NOTIFICATIONS AUX SERVICES								
DU No DE PROJET LE : 2-10-1941 BT : 1691				1941	0,384	/	0,384	
RECTIFICATIF LE : BT :				1942	15,548	/	15,548	
RECTIFICATIF LE : BT :				A FIN 1942	15,932	/	15,932	
POUR MEMOIRE : DÉPENSES PRÉVUES AU PROJET NON IMPUTABLES AU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT				1943	1,660	/	1,660	
COMPTES D'IMPUTATION MONTANT OBSERVATIONS				A FIN 1943	17,592	/	17,592	
				1944	0,683	/	0,683	
				A FIN 1944	18,275	/	18,275	
				1945	5,140	/	5,140	
				A FIN 1945	13,135	/	13,135	
				1946	4,209	/	4,209	
				A FIN 1946	8,926	/	8,926	
				1947	0,464	/	0,464	
				A FIN 1947	8,462	/	8,462	
				1948	0,109	/	0,109	
				A FIN 1948	8,353	/	8,353	
				1949	0,849	/	0,849	
				A FIN 1949	9,202	/	9,202	

ANNÉES	DÉPENSES					RÉÉVALUA- TION DU PROJET	CADUCITÉ POSITION DU PROJET
	DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES				
REPORT	0,849	-	0,849				A FIN 19 : :
A FIN 1949	9,202	-	9,202				19 : :
1950	0,512	-	0,512				19 : :
A FIN 1950	8,690	-	8,690				19 : :
1951	-	-	-				19 : :
A FIN 1951	8,690	-	8,690				19 : :
1952	-	-	-				19 : :
A FIN 1952	8,690	-	8,690				19 : :
1953	20,823	-	20,823				19 : :
A FIN 1953	29,513	-	29,513				19 : :
1954	0,995	-	0,995				19 : :
A FIN 1954	30,508	-	30,508				19 : :
1955	67,206	-	67,206				19 : :
A FIN 1955	97,714	-	97,714				19 : :
1956	193,141	-	193,141				19 : :
A FIN 1956	290,855	-	290,855				19 : :
1957	159,552	0,290	159,262				19 : :
A FIN 1957	450,407	0,290	450,117				19 : :
1958	172,478	-	172,478				19 : :
A FIN 1958	628,888	0,290	628,598				19 : :
1959	11,684	-	11,684				
A FIN 1959	617,201	0,290	616,911				

LIQUIDATION DU PROJET

CRÉDIT AUTORISÉ \_\_\_\_\_

DÉPENSES FAITES \_\_\_\_\_

DIFFÉRENCE \_\_\_\_\_

SOIT \_\_\_\_\_ %

JUSTIFICATIONS FOURNIES A L' ADMINISTRATION SUPÉRIEURE LE \_\_\_\_\_





Fr 15955  
D 3421/0

COPIE à : DIRECTION DES INSTALLATIONS FIXES - 6ex.-  
BUDGET - 1 ex. -  
DIRECTION DE LA REGION DE LA MEDITERRANEE - 20 ex.  
(s) PORCHEZ

Monsieur le Directeur Général  
Monsieur DARGIEUX  
M - Secrétariat du Conseil.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

DIRECTION GENERALE  
DES CHEMINS DE FER ET DES TRANSPORTS

Service  
des Chemins de fer

3ème Bureau

Références : S.E. 3-5  
559

LE MINISTRE

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

OBJET - Région de la Méditerranée - Ligne de Lyon-Marseille - Vintimille .  
Equipement en B.A.L. de la section l'Estaque - Marseille-Blancarde .

REFERENCE - Votre lettre D. 3.421/0 du 14 Mars 1955.

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté le projet d'équipement en block automatique lumineux de la section de ligne l'ESTAQUE - MARSEILLE - BLANCARDE.

Ce projet, qui annule et remplace le projet d'équipement en B.A.L. de la section l'ESTAQUE - CANNES, approuvé par décision ministérielle du 16 Janvier 1942, comporte, pour une dépense évaluée en principal à 489.500.000 F aux prix actuels et imputable au compte des travaux complémentaires, les réalisations suivantes :

- 1°) Equipement en B.A.L. de la section de ligne l'ESTAQUE à MARSEILLE-BLANCARDE ;
- 2°) Création d'une voie de garage impaire au CANET ;
- 3°) Télécommande depuis le poste central P.R.S. de MARSEILLE-SAINT-CHARLES de la voie de garage du CANET et de l'ensemble des installations de MARSEILLE-BLANCARDE placées actuellement sous la dépendance des deux postes Saxby, qui seront supprimés.

Depuis la présentation du projet, il a été reconnu que la réalisation de la voie de garage du CANET pouvait être disjointe du projet et n'être entreprise qu'ultérieurement si

l'expérience en démontrait l'absolue nécessité.

Après examen par mes Services, j'approuve le projet présenté, à l'exclusion des travaux se rapportant à l'établissement de la voie de garage du CINET. La dépense, imputable sur les crédits d'engagement de l'exercice 1955, se trouve ainsi ramenée, en principal à 435.100.000 F aux prix actuels.

Il est entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément aux dispositions de la Convention du 31 Août 1937 modifiée et de la décision ministérielle du 20 Mars 1950, seront les suivantes :

I - COMPTE DE 1er ETABLISSEMENT

Travaux complémentaires proprement dits

Débit : dépense de travaux neufs évaluées  
en principal à ..... 435.100.000 F

Crédit : Valeur primitive des installations  
et du matériel supprimés, évaluée en  
principal à ..... 290.000 F

II - COMPTE D'EXPLOITATION

Débit : Valeur primitive des installations et  
du matériel supprimés, évaluée en  
principal à ..... 290.000 F

Crédit : Valeur de récupération des matériaux  
évaluée à ..... 3.200.000 F

2°) La dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au programme des travaux complémentaires régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

3°) L'exécution des travaux de la voie de garage du CINET, si elle devient nécessaire, reste subordonnée à la présentation, par la S.N.C.F., d'un nouveau projet auquel sera jointe une estimation, aux prix de l'époque, des travaux correspondants.

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur Général des Chemins de fer  
et des Transports.

(s) A. DOUMENC

Équipement en B.A.L.  
de la section l'ESTAQUE-  
MARSEILLE BLANCARDE

Vo2 39 830 000 8

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation,  
en deux exemplaires, le projet d'équipement en B.A.L. de  
la section l'ESTAQUE - MARSEILLE BLANCARDE.

budget

Ce projet annule et remplace le projet d'équipement en B.A.L. de la section l'ESTAQUE-CANNES, approuvé par votre décision du 16 Janvier 1942.

Ces travaux figurent au budget des T.C. de 1955.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me retourner un exemplaire du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Annexes :

2 exemplaires  
du projet

Le Président  
du Conseil d'Administration

Signé : Armand

Copie ...

Monsieur le Ministre des Travaux  
Publics, des Transports et du  
Tourisme  
Direction Générale des Chemins  
de fer et des Transports  
244, Boulevard Saint-Germain  
P A R I S (7e)

Crédit 50.185,33  
6

le 11 mai 1955

N° 53923

25 FEV 1955

D. 3112/0  
855

DIRECTION des INSTALLATIONS FIXES

Copie pour Monsieur le Directeur de la Région de la MEDITERRANEE,  
comme suite à sa lettre VTz 16/d 421 54 4 du 14 Janvier 1955.

Copie pour Monsieur le Chef de la Division Voie et Travaux de  
la Région de la MEDITERRANEE,  
pour le tenir informé.

Copie pour Monsieur le Directeur du Budget, avec un exemplaire  
de la Notice explicative et du détail estimatif.

Pour le Directeur,  
*Ormeau*

25 FEVR 1955

2 P.j.

Copie pour Monsieur le Directeur du Mouvement,  
pour le tenir informé

Copie pour Monsieur BRASSEUR

Copie pour Monsieur WALTER

BUDGET

*Crédit 50.185 83*  
*7*

- A -

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER FRANCAIS

-----  
Région de la MEDITERRANEE  
-----

Lignes de :

PARIS à LYON et à MARSEILLE  
MARSEILLE - VINTIMILLE  
-----

Equipement en block automatique à signaux lumineux  
de la Section l'ESTAQUE - MARSEILLE-BLANCARDE  
-----

NOTICE EXPLICATIVE  
-----

Présenté par le Directeur  
de la Région de la MEDITERRANEE

J. SAUVAJOL

## NOTICE EXPLICATIVE

La Décision Ministérielle du 12 Septembre 1952 a approuvé le projet relatif à l'amélioration du débit de la section de ligne LYON-MARSEILLE (projet TC N° 61.103 des 5/II Mars 1952).

La Notice Explicative de ce projet, justifiant un tel équipement pour une section de ligne constituant une véritable unité ferroviaire, précisait que ce TC s'appliquait en réalité à la seule portion CHASSE (exclu) à L'ESTAQUE (exclu) et que l'équipement de la portion terminale jusqu'à MARSEILLE était justiciable d'un projet déjà approuvé mais non exécuté visant à l'équipement en block automatique lumineux de la section de ligne L'ESTAQUE-CANNES (projet TC n° 50185 du 16 Janvier 1942, approuvé par D.M n° SE 3/5 du 16 Janvier 1942).

Ce projet avait été établi dans l'hypothèse d'un block automatique à courant continu; la possibilité d'une électrification en 1500 v de la ligne LYON-MARSEILLE envisagée ultérieurement nécessitait la présentation d'un projet rectificatif comportant la substitution au block à courant continu d'un block à courant alternatif de même type que celui en cours d'établissement sur la section CHASSE - L'ESTAQUE.

En outre, l'évolution de la technique ferroviaire depuis la date d'approbation du projet primitif a conduit à réexaminer sur des bases nouvelles l'équipement de la section L'ESTAQUE-CANNES.

C'est ainsi que le présent projet, qui annule et remplace le projet TC n° 50.185 du 16 Janvier 1942 comporte, par rapport au projet primitif les modifications suivantes :

- 1°) limitation de la zone à équiper en block automatique lumineux (à courant alternatif) la portion de ligne L'ESTAQUE (inclus) à MARSEILLE-BLANCARDE (inclus). L'amélioration de la circulation (en raison notamment de l'emploi exclusif sur le Littoral de machines modernes) a permis d'abandonner l'équipement en block automatique de la presque totalité du littoral (section MARSEILLE-BLANCARDE à CANNES).
- 2°) Création d'une voie de garage impaire en pointe au Canet; cette installation a été reconnue indispensable pour l'écoulement régulier des trains. En effet, dans la zone à forte circulation de 20 km comprise entre PAS DES LANCIERS et BLANCARDE, il n'existerait aucun moyen de garage dans le sens impair, alors que la plupart des circulations directes ont un arrêt pour échange de machines à MARSEILLE-BLANCARDE. La pièce B jointe au présent projet indique les dispositions envisagées.

3°) Télécommande depuis le poste central PRS de MARSEILLE-ST-CHARLES de la voie de garage du Canet, et de l'ensemble des installations de MARSEILLE-BLANCARDE placées actuellement sous la dépendance de 2 postes Saxby à 50 leviers chacun, qui seront supprimés.

Ces deux adjonctions au projet primitif, et notamment la dernière qui constitue une opération marginale rendue possible par l'existence à MARSEILLE-ST-CHARLES d'un poste type P.R.S., sont largement justifiées par la rentabilité (12,5%) de la dépense supplémentaire qu'elles entraînent, ainsi qu'il résulte du BILAN constituant la pièce D Annexe du présent projet.

DISPOSITIONS FINANCIERES -

Les dépenses comptabilisées (voir détail estimatif, pièce B) correspondant aux travaux réalisés depuis 1942 jusqu'au I.I.1954 se sont élevées à 29.500.000 frs.

Les dépenses correspondant aux travaux restant à exécuter sont évaluées à 287.500.000 frs aux prix de Janvier 1950 suivant détail estimatif ci-joint (pièce B) soit 460.000.000 frs aux prix actuels. Le montant brut du projet s'élève donc au total à 489.500.000 frs soit net à 486.300.000 frs.

L'ensemble des dépenses est imputable comme suit :

	suitant détail estimatif	Réévaluation (Prix actuels)
<b>I - COMPTE de l'er ETABLISSEMENT</b>		
<u>Travaux complémentaires pro-</u> <u>prement dits :</u>		
<b>DEBIT</b> : Dépenses (Dépenses de travaux (comptabili- neufs éva- sées ..... luées en (Dépenses principal (restant à (faire ..... Ensemble ..	29.500.000 f 287.500.000 f 317.000.000 f	29.500.000 f 460.000.000 f 489.500.000 f
<b>CREDIT</b> : Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal	290.000 f	290.000 f

**II - COMPTE D'EXPLOITATION**

	suitant détail estimatif	Réévaluation (Prix actuels)
<b>DEBIT (dépenses, chap.VIII)</b>		
Valeur primitive des ins- tallations et du matériel supprimés, évaluée en principal à : .....	290.000 f	290.000 f
<b>CREDIT (recettes, chap.IX)</b>		
Valeur de récupération des matériaux : .....	2.000.000 f	3.200.000 f

Sont habilités à fournir des renseignements complémentaires au Contrôle Technique :

- M. JAY, Ingénieur Principal à la Division Voie et Travaux  
Téléphone NAT. 38.70 - Poste 544 - MARSEILLE -
- M. BERTHOMIEU, Ingénieur, Chef de la Subdivision S.E.S.  
Division Voie et Travaux, Téléphone NAT. 38.70  
Poste 559 - MARSEILLE -

(Pour obtenir la Direction de la Méditerranée, la demander au Standard de la Direction Générale de la S.N.C.F. auquel le standard du Ministère est relié par la ligne 45.00).

Adresse postale : 17, avenue Général Leclerc -  
Maréchal de France  
MARSEILLE  
(3ème Arrondt).

17/1/42

*C. dit 50185*  
*H*

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

PARIS, le 16 Janvier 1942

Direction Générale  
des Transports

5e Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT

Région Sud-Est

à Monsieur le Directeur Général de la  
Société Nationale des Chemins de fer

Lignes de LYON à MARSEILLE  
et de MARSEILLE à la  
Frontière d'ITALIE

Equipement en block au-  
tomatique lumineux de  
la section de ligne  
L'Estaque - Cannes-la-Bocca

*Sud Est  
19223  
102  
12/29*

Par lettre n° 3421/56 du 11 Septembre 1941,  
vous m'avez présenté un projet relatif à l'équipement  
en block automatique à signaux lumineux de la  
section de ligne de L'ESTAQUE à CANNES-la-BOCCA (excl.)

SE - 5 - 5

S. N. C. F.

Ce projet, dont le montant est imputable sur  
les crédits d'engagement du budget d'établissement  
de l'exercice 1941 (programme spécial d'équipement  
- S V - Amélioration de sécurité - 1ère catégorie),  
était évalué en principal à 126.890.000 Frs.

SERVICE DU BUDGET

Entrée le 19 JANV 1942

N° 4150

L'examen du projet par le Service Technique des  
Transports a fait ressortir que les dépenses prévues  
pour l'alimentation avaient été, par erreur, trop  
largement évaluées ; vos Services ont reconnu  
possible de réduire de 13 millions le principal de  
la dépense portée au détail estimatif qui a été  
rectifié en conséquence.

*M. H. H. H. H.  
C. H. H. H. H.*

Conformément aux propositions du Service  
Technique des Transports, j'approuve le projet ainsi  
rectifié dont le montant est évalué, en principal,  
à 113.890.000 Frs, étant entendu que :

1°- Les imputations, tant en dépenses qu'en  
recettes, effectuées conformément à la circulaire  
ministérielle du 20 Mai 1902 et à la décision du  
11 Septembre 1939 seront les suivantes :

*G.H.*

AVISE : A - Travaux complémentaires proprement  
dits, somme évaluée en principal à .... 106.645.000<sup>1</sup>

- SERVICE DU BUDGET (1 ex.)
- LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION DE LA REGION SUD-EST (20 ex. et 1'annexe) T.S.V.P.
- SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES (10 ex.)
- SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT (1 ex.)

B - Installations et matériel supprimés:

- coût primitif en principal des ces installations, évaluées à ..... 7.245.000f
- reprise des matériaux utilisables évalués à ..... 1.890.000f

2°- La dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la S.N.C.F. (programme spécial d'équipement) régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

P. le Secrétaire d'Etat  
et par autorisation:  
Le Directeur Général des Transports.

(s) René CLAUDON

2 SEPT. 1941

*C. dit 50785*

Copie à Monsieur le Chef du Service du Budget  
avec 1 exemplaire de chacune des pièces A et C.

Pr. le DIRECTEUR  
L'Ingénieur en Chef,  
Chef de la Division Centrale des Etudes

*Edouard*

*H 9*

11/9/41

Etablissement du block  
automatique entre  
l'ESTAQUE et  
CANNES-la-BOCCA

Monsieur le Ministre,

Ve 374 742-1

3

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en  
deux exemplaires, le projet relatif à l'équipement en block  
automatique à signaux lumineux de la section de ligne de  
l'ESTAQUE à CANNES-la-BOCCA (exclu).

*Sud. Ent. MS 16/9/41*

Ce projet figure au programme spécial d'équipement -  
"§ V - Améliorations de sécurité (1ère urgence)" et la dotation  
correspondante est prévue au budget d'établissement de l'exercice  
1941.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision,  
me renvoyer un exemplaire du projet.

S. N. C. F. Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes  
sentiments de haute considération.

SERVICE DU BUDGET

Entrée le 3 SEPT 1941

N° 2994

*15/9/41  
à numéroté*

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

A

Edict 50485

✓  
V/1051 JG.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

REGION DU SUD-EST

---

Lignes de LYON à MARSEILLE et de MARSEILLE à la FRONTIERE d'ITALIE

---

TITRE DU PROJET

Equipement en block automatique à signaux lumineux de la  
section l'ESTAQUE - CANNES - la BOCCA.

---

NOTICE EXPLICATIVE

Dresse par le Chef  
de la Division Centrale des Etudes

Signé : LEDUC

La S.N.C.F. s'efforce de concentrer le trafic G.V. et P.V. sur les grandes artères. Pour tirer de l'opération tous les avantages qu'elle peut donner, il est indispensable que ces artères soient parfaitement équipées.

Le block automatique lumineux fait partie de l'équipement à réaliser.

Il simplifie, en effet, les méthodes d'exploitation; il procure des économies appréciables du fait de la réduction des dépenses d'entretien et de l'augmentation du débit que procure le resserrement des postes d'espacement.

Enfin, il accroît la sécurité par la suppression des risques d'erreurs de la part des sémaphoristes et par une meilleure visibilité des signaux par tous les temps.

L'introduction du block automatique lumineux est particulièrement désirable sur l'artere Marseille-Cannes-la-Bocca.

En raison de la densité élevée de la circulation résultant de la réunion à l'Estaque des lignes d'Avignon à Marseille par Rognac et d'Avignon à Marseille par Cavaillon et Port-de-Bouc, le projet prévoit l'équipement en block automatique du tronçon de ligne l'Estaque-Marseille ainsi que celui de la traversée de Marseille.

Le projet comporte essentiellement:

- 1°) l'installation des signaux du block automatique et de signaux de gare,
- 2°) la réalisation d'installations de sécurité complémentaires dans les petites gares ainsi que la modification de divers postes d'enclenchement,
- 3°) l'équipement, en block automatique, du poste électrodynamique prévu à MARSEILLE-St-CHARLES dans le projet d'agrandissement de cette gare, présenté le 8 février 1941,
- 4°) la dépose et le rangement des installations existantes de block manuel.

Les dépenses correspondantes évaluées à 125 M francs suivant détail estimatif ci-joint (Pièce C) sont imputables au Compte d'Etablissement,

le sous-compte "installations et matériel supprimés" étant débité de la valeur primitive des installations supprimées, évaluée à..... 7 245 000 fr  
 et crédité de la valeur actuelle des matériaux utilisables, à provenir de l'opération, évaluée à ..... 1 890 000 fr

L'économie annuelle à attendre de la réalisation de ce projet peut être estimée à 5 100 000 francs environ.

Les travaux commencés en 1941, seront achevés en 1943.

6 000 01

S.N.C.F.

N° du Crédit

50.251

Service du Budget

Établissement

Lignes Nouvelles

Programme 1958  
pour l'année de la mise en service

Région Sud-Est

536<sup>11</sup>

Montant du Crédit: ~~56.000.000~~

Date de l'autorisation: 6 février 1942

Date de la Décision Ministerielle: 18 septembre 1942

Technique

5 Mars 1949

2<sup>ème</sup> présentation

= 29 Décembre 1958

Ligne de l'Estaque à la Joliette

Objet

Établissement d'un embranchement  
reliant la ligne de l'Estaque à la  
Joliette à la gare de Marseille  
Marseille-Marseille.

6 000 01

Nomenclature  
 des pièces reçues depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1942

Numéros		
d'ordre	d'enregist.	
1	601	Demande d'approbation du 6 février 1942
2	"	Notice explicative
3	"	Détail estimatif
4	698	Approbation ministérielle du 18 septembre 1942
5	"	Note du 2/10/42 - de Monsieur Forché à M. M. les membres du conseil d'administration
6	"	Convention pour l'établissement et l'exploitation de la gare et de l'embranchement de Marepiane
7	D.S.M/686/A	Demande d'approbation ministérielle du 24 août 1942 pour la réévaluation des dépenses de ce projet
8	"	Réévaluation des dépenses de ce projet effectuée aux prix de juin 1942.
9	28188	Convention entre le Ministre des Travaux Publics et des Transports et la S.N.C.F. du 5 Mars 1949, pour l'établissement et l'exploitation de la gare et de l'embranchement de Marepiane.
10	67546	Copie - décision ministérielle d'ordre technique du 18 Septembre 1942 - lettre du 23.10.56 de M. le Maire de Marseille à M. le Directeur de la Région de la Méditerranée, ainsi que les pièces y annexées: - délibération du conseil municipal de la Ville de Marseille du 30.3.1956 - arrêté interministériel du 30.8.56 -
11	70377	Demande d'approbation définitive du 29/12/58 -

NO REGIONAL : **6 000 01**  
 NUMERO DU COMPTE NATIONAL : **96 00 01**

POUR MÉMOIRE :  
 ANCIEN N° DU PROJET  
50.251

DÉSIGNATION

LIGNE de L'ESTAQUE à la JOLIETTE -

MARSEILLE-MOUREPIANE

Etablissement d'un embranchement reliant la ligne de

l'Estaque à la Joliette à la gare de Marseille-Mourepiane.

DATE DE LA PRÉSENTATION	DATE DE LA DÉCISION MINISTÉRIELLE	MONTANT BRUT APPROUVÉ	RÉFÉRENCE AUX PRIX DE :	ANNÉES	DÉPENSES			RÉÉVALUATION DU PROJET
					DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES	
6.2.1942	5.3.1949	56 <sup>M</sup>						
29.12.1958		536 <sup>M</sup>	Janvier 1958	1949	41,135	/	41,135	
				1950	24,789	/	24,789	
NOTIFICATIONS AUX SERVICES				A FIN 1950	65,924	/	65,924	
DU N° DE PROJET LE : 10.10.1942 BT : 2056				1951	81,375	/	81,375	
RECTIFICATIF LE : _____ BT : _____				A FIN 1951	147,299	/	147,299	
RECTIFICATIF LE : _____ BT : _____				1952	216,900	/	216,900	
POUR MÉMOIRE : DÉPENSES PRÉVUES AU PROJET NON IMPUTABLES AU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT				A FIN 1952	364,199	/	364,199	
COMPTES D'IMPUTATION				1953	17,014	/	17,014	
MONTANT				A FIN 1953	381,213	/	381,213	
OBSERVATIONS				1954	17,336	/	17,336	
				A FIN 1954	398,549	/	398,549	
				1955	-	/	-	
				A FIN 1955	398,549	/	398,549	
				1956	9,583	/	9,583	
				A FIN 1956	408,132	/	408,132	
				1957	11,407	/	11,407	
				A FIN 1957	419,539	/	419,539	

ANNÉES	DÉPENSES				RÉÉVALUA- TION DU PROJET	CADUCITÉ POSITION DU PROJET
	DÉPENSES BRUTES	VALEUR PRIMITIVE DES INSTALLATIONS SUPPRIMÉES	DÉPENSES NETTES			
REPORT	11,407	-	11,407		A FIN 1961:	<i>liste M2</i>
A FIN 1957	419,539	-	419,539		1962:	<i>M2</i>
1958	30,693	-	30,693		1963:	<i>M2</i>
A FIN 1958	450,232	-	450,232		1964:	<i>M2</i>
1959	11,241	-	11,241		1965:	<i>M2</i>
A FIN 1959	461,473	-	461,473		1966:	<i>M1</i>
<del>1959</del>					1967:	<i>M1</i>
A FIN 1959	4,615	-	4,615		1968:	<i>M1</i>
1960	0,044	0,005	0,039		1969:	<i>M1</i>
A FIN 1960	4,659	0,005	4,654		19 :	
1961	"	-	"		19 :	
A FIN 1961	4,659	0,005	4,654		19 :	
1962	"	-	"		19 :	
A FIN 1962	4,659	0,005	4,654		19 :	
1963	"	-	"		19 :	
A FIN 1963	4,659	0,005	4,654		19 :	
19					19 :	
A FIN 19					19 :	
19					19 :	
A FIN 19					19 :	
19						
A FIN 19						
Redressement permis par la CVC				- 247,5 NF	en 1960	(Contrepartie au Cdt 6.130.02)
				- 48915,20 NF	en 1967	
LIQUIDATION DU PROJET						
CRÉDIT AUTORISÉ _____						
DÉPENSES FAITES _____						
DIFFÉRENCE _____						SOIT _____ %
JUSTIFICATIONS FOURNIES A L' ADMINISTRATION SUPÉRIEURE LE _____						

BUDGET
31 DEC 1958
N° 70377

Cat 50251 LN

Le 29 Décembre 1958

11

Monsieur le Ministre,

Le projet de création d'un embranchement reliant la gare de MARSEILLE-MOUREPIANE à la ligne de l'ESTAQUE à LA JOLIETTE a été approuvé du seul point de vue technique le 18 septembre 1942, les conditions financières devant faire l'objet d'une décision ultérieure.

Celle-ci était subordonnée :

- à l'approbation de la convention à passer entre l'Etat et la S.N.C.F. ;
- à la présentation d'une nouvelle estimation des dépenses, basée sur les prix pratiqués à l'époque de l'exécution des travaux ;
- à l'accord à réaliser entre la S.N.C.F. et la ville de MARSEILLE au sujet de la répartition des dépenses de construction du P.I. sur le C.V.O. n° 32.

J'ai l'honneur de vous adresser ces deux dernières pièces en double exemplaire, la convention ayant d'autre part été signée le 5 mars 1949.

Le nouveau montant des dépenses s'élève à 488 076 000 F, non compris la part de la Ville, dont :

- travaux exécutés ..... 368 364 000 F
- travaux à exécuter (prix de janvier 1954) ..... 119 712 000 F

La réévaluation de cette deuxième somme aux prix de janvier 1958 porte le montant du projet à 536 MF.

Les dispositions prévues pour le franchissement du C.V.O. n°32 comportaient la construction d'un P.I. de 20 m d'ouverture. La Ville de MARSEILLE a demandé que cette ouverture soit portée à 30 m et s'est engagée à prendre en charge le supplément de dépenses.

Un projet spécial a été présenté le 1er décembre 1943, fixant

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des  
Transports et du Tourisme - Direction Générale  
des Chemins de fer et des Transports  
244, Boulevard Saint-Germain,  
PARIS (7e)

à 32,6 % la participation financière de la Ville.

Ce 2ème projet s'élève à 61 409 600 F dont :

- travaux exécutés ..... 5 384 000 F
- travaux à exécuter (prix de janvier 1954) ..... 56 025 000 F

La réévaluation de cette dernière somme aux prix de Janvier 1958 donne un montant total de 83 820 000 F se répartissant comme suit :

- Part de l'Etat (comprise au projet d'ensemble) .. 53 477 000<sup>F</sup>
- Part de la Ville de MARSEILLE (frais généraux non compris) ..... 30 343 000<sup>F</sup>

La Ville de MARSEILLE a déjà versé 15,7 MF à la S.N.C.F., cette somme correspondant sensiblement à sa participation à la réalisation d'une première étape en voie unique.

Je vous serais obligé de bien vouloir donner votre approbation définitive au projet de création de l'embranchement de MARSEILLE-MOUREPIANE.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil  
d'Administration,

(s) A. SEGALAT

Pièces jointes : 2 exemplaires  
du dossier

ETABLISSEMENT ET EXPLOITATION  
DE LA GARE ET DE L'EMBRANCHEMENT DE  
MOUREPIANE

-----  
-:-:-:-:-

C O N V E N T I O N  
-----

50.251  
9

S. N. C. F.

SERVICE DU BUDGET

Entrée le 17 MAI 1949

N° 28188

Entre le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS, agissant au nom et pour le compte de l'ETAT, et la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, désignée ci-après par les initiales S.N.C.F. dont le Siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, représentée par M. FLOURET et M. BOUTET, Président et Vice-Président du Conseil d'Administration, il a été exposé et convenu ce qui suit :

Un acte dit "loi" du 16 février 1941 a autorisé, au Port de Marseille, les travaux de construction des terre-pleins de MOUREPIANE et d'une gare de triage et de formation des trains sur lesdits terre-pleins, les dépenses étant à la charge de l'ETAT.

Il est apparu que la desserte de la future gare de MOUREPIANE ne pouvait être assurée dans des conditions convenables par les seules voies établies sur le port et qui la relieront à la gare de MARSEILLE-ARENOC et que, dans ces conditions, il était nécessaire d'établir une ligne nouvelle d'embranchement permettant de desservir directement la future gare depuis la ligne de l'Estaque à la Joliette, sans emprunt des voies de port. L'exploitation de cet embranchement et de la gare de formation et de réception des trains qui en constituera le point d'aboutissement étant intimement liée à celle du Réseau d'intérêt général exploité par la S.N.C.F., il convient d'incorporer les nouvelles installations à ce Réseau.

En conséquence, et compte tenu de l'article 43 de la Convention du 31 août 1937, les parties sont convenues des dispositions ci-après, en vue de régler les conditions d'établissement et d'exploitation de l'embranchement de MOUREPIANE et de la gare de triage de MOUREPIANE, cette dernière comprenant d'une part une gare de réception et de formation des trains, d'autre part des faisceaux d'arrière quai et des voies de circulation.

ARTICLE 1 - L'ETAT remet à la S.N.C.F. qui accepte le droit d'exploiter :

- a) la gare de réception et de formation des trains qui constitue une partie de la gare de triage de MOUREPLANE dont l'établissement est prévu par l'acte dit "loi" du 16 février 1941; cette partie prendra nom de gare de MARSEILLE-MOUREPIANE;
- b) un embranchement à double voie reliant cette gare à la ligne de l'Estaque à la Joliette.

Ces installations nouvelles, dont les dispositions d'ensemble figurent aux plans 1 et 2 annexés à la présente Convention, seront purement et simplement réunies au Réseau d'intérêt général dont l'exploitation est assurée par la S.N.C.F. en vertu de la Convention du 31 août 1937. Elles en feront partie intégrante, à dater du jour de leur mise en service partielle ou totale. Leur consistance exacte sera fixée par les procès-verbaux de reconnaissance et de remise, dont l'établissement est prévu aux articles 2 et 3 ci-après.

ARTICLE 2 - Gare de réception et de formation des trains de MARSEILLE-MOUREPIANE

- a) les travaux de construction de la gare de réception et de formation des trains de MARSEILLE-MOUREPIANE seront, sous réserve de ce qui est dit au g c) ci-après, exécutés et payés directement par l'ETAT (Ministère des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS, Direction des Ports Maritimes).
- b) le projet d'exécution et les plans de détail seront soumis à l'accord préalable de la S.N.C.F. pour tout ce qui concerne les dimensions et dispositions de la plateforme, les ouvrages d'art, les ouvrages et dispositions d'écoulement et d'assainissement, la disposition et le tracé des voies, la disposition et la consistance des bâtiments de service et de l'annexe de traction. Les études de signalisation seront exécutées par la S.N.C.F. Il est, dès à présent, prévu que les dispositions des voies seront arrêtées en tenant compte de leur électrification éventuelle.

Les matériaux employés à la construction des voies seront des types en usage sur la S.N.C.F.

Ils seront neufs ou de réemploi, suivant ce qui sera arrêté pour les diverses parties de la gare par le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS, la S.N.C.F. entendue.

- c) la S.N.C.F. accepte, si l'ETAT lui en fait la demande d'exécuter pour le compte de l'ETAT, tout ou partie des travaux de superstructure de la gare. Dans ce cas, elle sera remboursée de ses dépenses réelles et de ses frais généraux dont le taux sera celui arrêté chaque année, comme en matière de travaux complémentaires de premier établissement.

Les matériaux seront, dans ce cas, prélevés sur les approvisionnements de la S.N.C.F. et facturés dans les mêmes conditions que ceux incorporés aux travaux complémentaires de premier établissement. Le montant des dépenses de personnel de la S.N.C.F. nécessaire pour l'exécution et la surveillance des chantiers (dans la mesure où il n'est pas compris dans les frais généraux) sera arrêté selon les mêmes règles. Les travaux de signalisation seront, en tous cas, exécutés par la S.N.C.F. aux conditions ci-dessus.

- d) Le paiement des dépenses faites par la S.N.C.F. sera assuré trimestriellement par le Ministère des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS (Direction des Ports Maritimes), sur présentation de décomptes provisoires et, en fin de travaux, du compte définitif. Ces décomptes porteront le montant des dépenses réelles sans déduction de retenue de garantie. La S.N.C.F. fera connaître chaque année, à la date qui lui sera indiquée, le montant probable des dépenses à effectuer dans l'exercice suivant, ainsi que leur échelonnement. Le Ministère des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS (Direction des Ports Maritimes) fera connaître à la S.N.C.F. le montant des crédits effectivement disponibles pour les travaux à exécuter par elle au cours de cet exercice. La S.N.C.F. ne sera pas tenue de consentir, pour l'exécution des travaux, d'autres avances que celles nécessaires pour assurer la marche normale des chantiers pendant la période trimestrielle prévue ci-dessus;
- e) après achèvement des travaux, il sera procédé à la reconnaissance et à la remise provisoire des installations à la S.N.C.F. Il sera dressé procès-verbal de cette remise en présence du représentant du Service Technique de la Direction des Chemins de fer. La S.N.C.F. indiquera au procès-verbal les travaux de mise en état ou de parachèvement qui lui paraîtront nécessaires. Il sera statué à leur sujet par le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS. Les travaux de mise en état et de parachèvement seront alors exécutés comme il est prévu ci-dessus, mais, en tous cas, par les soins de la S.N.C.F.

Un an après la mise en service des installations par la S.N.C.F. il sera procédé à la reconnaissance et à la remise définitive des travaux à la S.N.C.F. Cette reconnaissance sera constatée par un nouveau P.V. contradictoire.

L'entretien des installations - y compris le relevage des voies - restera à la charge de l'ETAT jusqu'à la remise définitive; les droits de la S.N.C.F. étant

.....  
toutefois réservés pour le cas où des difficultés graves non constatées au P.V. de remise, se révéleraient ultérieurement.

- f) les terrains servant d'assiette à la gare de réception et de formation des trains de MARSEILLE-MOUREPIANE seront incorporés gratuitement au domaine public du chemin de fer. Toutefois ces terrains feront retour gratuitement au domaine public maritime dans le cas où ils seraient ultérieurement désaffectés de la destination prévue à la présente Convention.
- g) au cas où il serait décidé, d'un commun accord, d'exécuter par phases successives la superstructure de la gare, il sera procédé, pour chaque phase, comme il est indiqué ci-dessus, les installations réalisées dans chacune des phases étant incorporées successivement au Réseau d'intérêt général, sur le vu des procès-verbaux de reconnaissance et de remise;
- h) si des travaux non prévus au projet d'exécution se révèlent ultérieurement nécessaires, ils seront compris dans les programmes de travaux complémentaires de premier établissement de la S.N.C.F. et exécutés comme tels.

.....  
ARTICLE 3 - Embranchement de MOUREPIANE

- a) l'embranchement de MOUREPIANE sera établi à double voie, selon le tracé figurant au plan n°2 annexé à la présente Convention. Il sera soudé à la ligne de l'Estaque à la Joliette aux environs du P.K. 854+285 et aura une longueur d'environ 2130 m (dont 800 mètres environ de souterrain), mesurés jusqu'au droit de la première aiguille de la gare de MOUREPIANE. Il ne comportera aucun point d'arrêt intermédiaire;
- b) les travaux seront exécutés, les terrains acquis et les dommages réglés par la S.N.C.F. pour le compte de l'ETAT. Il sera procédé, à cet effet, comme en matière de travaux complémentaires de premier établissement. Les voies seront établies en matériaux neufs. Le projet sera établi, notamment en ce qui concerne les ouvrages d'art et l'étanchéité du souterrain, en vue de l'électrification ultérieure de l'embranchement. La signalisation sera de même type que celle qui sera en service ou prévue par un projet approuvé pour la ligne de l'Estaque à la Joliette.
- .....

Il est toutefois spécifié que la déviation de la route du littoral - (acquisitions de terrain, infrastructure et superstructure) - qui serait en tous cas nécessaire pour l'établissement de la gare de triage de MOUREPIANE, sera exécutée entièrement par l'ETAT au titre de l'acte dit "loi" du 16 février 1941.

- c) les dépenses, y compris les frais de surveillance des chantiers et les frais généraux (calculés comme en matière de travaux complémentaires de premier établissement) seront à la charge de l'ETAT.

La S.N.C.F. fera l'avance des fonds nécessaires à la couverture de ces dépenses. L'ETAT remboursera à la S.N.C.F. les charges effectives des emprunts émis pour couvrir cette avance. L'annuité comprendra les intérêts, l'amortissement, les frais de service, droits de timbre et tous autres droits, dont les obligations sont ou seront frappées;

- d) l'exécution des travaux sera conduite de façon que l'embranchement puisse être mis en service en même temps que la gare de triage de MOUREPIANE (ou la partie de cette gare faisant l'objet d'une première phase);
- e) après achèvement des travaux, il sera procédé à la reconnaissance et à la remise provisoire des installations à la S.N.C.F. Il sera dressé procès-verbal de cette remise en présence du représentant du Service Technique de la Direction des Chemins de fer. La S.N.C.F. indiquera au procès-verbal les travaux de mise en état ou de parachèvement qui lui paraîtront nécessaires. Il sera statué à leur sujet par le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS. Les travaux de parachèvement et de mise en état seront alors exécutés comme il est prévu ci-dessus.

Un an après la mise en service des installations par la S.N.C.F. il sera procédé à la reconnaissance et à la remise définitive des travaux à la S.N.C.F. Cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire. L'entretien des installations - y compris le relevage des voies - restera à la charge de l'ETAT jusqu'à la remise définitive.

- f) les terrains servant d'assiette à l'embranchement de MOUREPIANE seront incorporés gratuitement au domaine public du chemin de fer;
- .....

- g) si des travaux non prévus au projet d'exécution se révèlent ultérieurement nécessaires, ils seront compris dans les programmes de travaux complémentaires de premier établissement de la S.N.C.F. et exécutés comme tels.

ARTICLE 4 - Faisceaux d'arrière quai, voies de circulation

Les faisceaux d'arrière quai et autres voies faisant partie de la gare de triage de MOUREPIANE dont les dispositions d'ensemble figurent au plan n°1 (teinte bleue) annexé à la présente Convention, seront établis dans les conditions fixées par les alinéas a), b), c), d) et e) de l'article 2 ci-dessus.

Les terrains servant d'assiette aux voies faisant l'objet du présent article resteront incorporés au domaine public maritime.

Au cas où il serait décidé, d'un commun accord, d'exécuter par phases successives la superstructure de ces voies, il sera procédé pour chaque phase comme il est indiqué à l'alinéa g) de l'article 2.

Les voies faisant l'objet du présent article seront soumises, en ce qui concerne les travaux d'amélioration ou de modification et les conditions d'exploitation, aux règles qui sont, ou seront appliquées aux voies ferrées actuelles des quais du port de MARSEILLE.

ARTICLE 5 - Dispositions tarifaires

La gare de triage de MOUREPIANE (Gare de réception et de formation des trains et faisceaux d'arrière quai et voies de circulation) est destinée à assurer exclusivement les transports de ou pour les voies de quais et les embranchements particuliers qui y sont reliés. Les taxes et conditions applicables à ces transports seront fixées dans des tarifs établis conformément aux dispositions du Cahier des Charges de la S.N.C.F. pour l'ensemble des voies des quais des ports maritimes et de Navigation intérieure.

ARTICLE 6 -

Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe de la présente Convention seront à la charge de la S.N.C.F.

Fait à PARIS, le 5 mars 1949

Lu et approuvé

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
et des TRANSPORTS

*Signé: Hlinibla*

Lu et approuvé

Le Vice-Président du Conseil  
d'Administration de la SNCF

*Signé: Bontet*

Lu et approuvé

Le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

*Signé: Houvet*

u 22/9/42  
D 3311/636

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

Direction Générale  
des Transports

5ème Bureau

Région Sud-Est

Ligne de L'ESTAQUE  
à LA JOLIETTE

Embranchement des-  
servant la gare de  
MARSEILLE-MOUREPIANE

Projet d'exécution

S.E. 118-6

"Vu"

"Signé : FOURNIER"

S. N. C. F.

SERVICE DU BUDGET dite ligne ;

Entrée le 24 SEPT 1942

N° 6172

- acquisitions de terrains ;
- construction d'un poste de bifurcation à la soudure de l'embranchement sur la ligne de L'ESTAQUE à LA JOLIETTE ;
- modification de l'ouvrage du P.K. 854,331 de la dite ligne ;
- construction d'un P.I. de 20 m d'ouverture droite sur le chemin vicinal ordinaire N° 32 ;
- établissement d'un P.N. au P.K. 0,507 ;
- percement d'un souterrain à deux voies de 866 m de longueur environ, en courbe ;
- construction d'un pont de 9<sup>m</sup>14 d'ouverture droite sous la ligne de L'ESTAQUE à LA JOLIETTE ;
- construction d'un P.S. de 9<sup>m</sup>14 d'ouverture droite sous le chemin rural dit "du Saut-de-Marrot" ;
- construction d'un P.I. de 30 m d'ouverture droite sur le chemin du Littoral dévié ;
- construction d'un P.I. de 5<sup>m</sup>57 d'ouverture droite au-dessus d'une voie de la future gare de MOUREPIANE ;
- exécution de travaux secondaires (construction ou allongements d'aqueducs, de murs de soutènement, etc...) ;
- installation de la signalisation, télégraphe, téléphone ;
- déviation de chemins et construction de chaussées.

Ces travaux ont été déclarés d'utilité publique et urgents par un arrêté ministériel du 2 Juin 1942.

Ils sont le complément de travaux autorisés par une loi du 16 Février 1941, pour la construction des terre-pleins de MOUREPIANE ainsi que d'une gare de triage et de formation des trains sur ces terre-pleins, dans le bassin Maréchal Pétain, au port de MARSEILLE.

T.S.V.P.

PARIS, le 18 Septembre 1942

LE SECRETAIRE D'ETAT

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

Vous m'avez présenté, le 6 Février 1942,  
le projet d'exécution d'un embranchement reliant  
la ligne de L'ESTAQUE à LA JOLIETTE à la future  
gare de MARSEILLE-MOUREPIANE.

Ce projet comporte, pour une dépense  
d'ensemble de 65.000.000 frs, l'exécution des  
travaux ci-après :

*Jud. Est. 5/10/42*

*C. del. 56251*

*29/9*  
*admission au seul point de vue*  
*Administratif - Signé Fournier*

2.

M. le Directeur du Port de MARSEILLE, chargé du Service Maritime du département des Bouches-du-Rhône, a émis, le 2 Mars 1942, un avis favorable au projet.

Dans un rapport du 23 Mars 1942, M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du Service Ordinaire et Vicinal des Bouches-du-Rhône, et dans un avis en date du 11 Avril 1942, M. l'Inspecteur Général Représentant à VICHY la Direction des Routes et la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables, ont émis également un avis favorable ; toutefois, ils ont formulé diverses observations au sujet de l'ouvrage de franchissement du chemin du Littoral et de celui du chemin V.O. N° 32 pour lequel une portée de 30 m serait prévue au lieu de celle de 20 m indiquée au projet.

Dans une lettre du 4 Juillet 1942, vos Services, ont précisé leur accord au sujet de l'ouvrage sur le chemin du Littoral ; en ce qui concerne l'ouvrage sur le chemin V.O. N° 32, ils ont fait connaître qu'ils avaient examiné, en accord avec la Ville de MARSEILLE, la possibilité d'établir un ouvrage de 30 m d'ouverture à une seule travée avec abaissement de la chaussée de 0m70, mais que cette question n'avait été étudiée qu'au seul point de vue technique, la dépense correspondante devant faire l'objet d'une répartition financière à soumettre à la Ville de MARSEILLE.

Le Service Technique des Transports a émis l'avis que l'approbation du projet présenté ne pouvait être donnée qu'au seul point de vue technique, l'approbation au point de vue financier devant faire l'objet d'une décision ultérieure lorsque d'une part la Convention spéciale à intervenir entre l'Etat et la S.N.C.F. aura été approuvée, et d'autre part l'accord aura été réalisé entre la S.N.C.F. et la Ville de MARSEILLE au sujet de la répartition des dépenses de construction de l'ouvrage de franchissement du chemin V.O. N° 32.

Le Service Technique des Transports a fait observer en outre que l'estimation du projet, faite en 1941, n'était plus en rapport avec les prix actuels.

Après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve, au seul point de vue technique, et comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de L'ESTAQUE à LA JOLLETTE, le projet présenté, étant entendu que :

1°- le P.I. prévu au-dessus du chemin V.O. 32 sera construit avec une ouverture de 30 m, sous réserve que le supplément de dépenses à provenir de cette modification du projet fasse l'objet d'une entente entre la S.N.C.F. et la Ville de MARSEILLE ;

2°- dans la construction des divers ouvrages, la maçonnerie de pierre devra être substituée dans toute la mesure du possible à l'emploi du ciment et du métal ;

3°- les acquisitions de terrains donnant lieu à une dépense supérieure à 50.000 francs, cette opération ne pourra être réalisée qu'après justification de l'accord de l'Administration des Domaines sur le prix ;

4°- les terrains acquis, qui ne serviront pas d'assiette à des chemins publics, seront incorporés au domaine public du Chemin de fer et devront faire l'objet du bornage supplémentaire prévu par l'article 31 du Cahier des charges des lignes exploitées par la S.N.C.F. ;

5°- après exécution des travaux, les chemins déviés seront remis aux Services intéressés chargés d'en assurer l'entretien;

6°- les conditions financières du projet feront l'objet d'une décision ministérielle spéciale à intervenir ultérieurement sur propositions à présenter par la S.N.C.F. tenant compte :

- de la convention à passer entre l'Etat et la S.N.C.F., lorsque celle-ci aura été approuvée ;

- d'une nouvelle estimation des dépenses basées sur les prix au moment de l'exécution des travaux ;

- de l'accord à réaliser entre la S.N.C.F. et la Ville de MARSEILLE au sujet de la répartition des dépenses de construction du P.I. sur le chemin V.O. N° 32.

P. le Secrétaire d'Etat aux Communications  
et par délégation,  
Le Conseiller d'Etat,  
Secrétaire Général des Travaux et Transports,

Signé : SCHWARTZ.

AVISE : Service du Budget (1 ex.)  
Service Central des Installations Fixes (6 ex.)  
Direction de l'Exploitation de la Région Sud-Est (15 ex.)

Signé : LE BESNERAIS

A -  
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

*C. du 50251*  
*21*

-----  
Région SUD-EST  
-----

Etablissement d'un embranchement reliant  
la ligne de l'Estaque à la Joliette à la  
future gare de MOUREPIANE

-----  
NOTICE EXPLICATIVE  
-----

Dressé par le Chef  
du Service de la Voie  
et des Bâtimens.

VU et PROPOSE :

Paris, le 6 DEC. 1941

Le Directeur de l'Exploitation  
de la Région,

*Signé J. Tuja*

La loi du 16 Février 1941 a autorisé les travaux de construction des terre-pleins de Mourepiane et d'une gare de triage et de formation des trains sur les dits terre-pleins dans le bassin Maréchal PETAIN, du Port de Marseille. Cette loi précise que la dépense sera à la charge de l'Etat.

Les travaux envisagés ont pour objet de créer une très importante annexe pour satisfaire aux besoins du Port en le dotant des terre-pleins qui lui font défaut. Ces installations nouvelles sont situées dans une zone dépourvue de voies ferrées et il ne peut être question d'assurer leur desserte par la gare d'Arène, trop éloignée.

Il est donc nécessaire de construire une ligne nouvelle pour relier la gare de Mourepiane, - qui fera l'objet d'un projet spécial à présenter par le Service Maritime - à la ligne de l'Estaque à la Joliette.

Une décision Ministérielle du 21 Août 1941 a stipulé que cette ligne serait établie conformément à l'article 43 de la Convention du 31 Août 1937 aux conditions d'une convention spéciale à intervenir entre l'Etat et le S.N.C.F.

En vue de l'établissement de la dite ligne, nous avons préparé le présent projet qui comporte les principales dispositions suivantes :

La nouvelle ligne sera construite à double voie, suivant le tracé figuré au plan ci-joint (pièce B)

Elle prendra naissance aux abords du P.K 854,285 de la ligne de l'Estaque à la Joliette et aboutira à la gare de Mourepiane; sa longueur, mesurée du point d'origine jusqu'à la pointe de la première aiguille de la gare de Mourepiane sera d'environ 2.130 mètres. Elle ne comportera aucun point d'arrêt intermédiaire.

En plan, l'embranchement sera tracé avec rayon minimum de 300m. En profil, il sera en déclivité continue avec maximum de 12 m/m 5 p.m. à ciel ouvert et de 10m/m 4 p.m. en souterrain; il sera établi de manière à réserver l'électrification ultérieure.

L'établissement de la nouvelle ligne nécessitera :

- des acquisitions de terrains;
- la construction d'un poste de bifurcation à la soudure sur la ligne à l'Estaque-la-Joliette;

- la modification de l'ouvrage du P.K. 854 331 de la ligne de l'Estaque à la Joliette;
- la construction d'un passage inférieur de 20 m. d'ouverture droite sur le chemin vicinal ordinaire n° 32, tenant compte de l'élargissement de ce chemin, prévu sur les plans d'extension;
- l'établissement d'un passage à niveau au kil. 0,507;
- le percement d'un souterrain à deux voies de 866 m. de longueur environ, en courbe;
- la construction d'un pont de 9m14 d'ouverture droite sous la ligne de l'Estaque à la Joliette;
- la construction d'un passage supérieur de 9m14 d'ouverture droite sous le chemin rural dit " du Saut-de-Marrot";
- la construction d'un passage inférieur de 30 m. d'ouverture droite sur le chemin du Littoral dévié;
- la construction d'un autre passage inférieur de 5m57 d'ouverture droite au-dessus d'une voie de la future gare de Mourepiane;
- des travaux secondaires tels que construction ou allongement d'aqueducs, de murs de soutènement, etc...

La signalisation de la nouvelle ligne d'embranchement sera du même type que celle de la ligne de l'Estaque à la Joliette.

Le présent projet ne comprend pas la déviation du chemin du Littoral, ni les acquisitions de terrains à l'Ouest du chemin dévié, qui seront réalisées par les soins du Service Maritime.

Suivant détail estimatif ci-joint, la dépense à engager s'élèverait à la somme de 65.000.000<sup>1</sup>y compris frais généraux.

La Convention spéciale, qui sera passée entre l'Etat et la S.M.C.F., conformément à l'article 43 de la Convention du 31 Août 1937, définira les conditions d'exécution et de financement des travaux.

Copie à Monsieur le Chef du Service du Budget

avec 1 exemplaire de la notice explicative et du détail estimatif.



67

SERVICE CENTRAL  
DES  
INSTALLATIONS FIXES

24 JAN 1942

LE DIRECTEUR  
*Quainy*

*C. del 50251*  
1

Région du Sud-Est

---

Etablissement d'un  
embranchement reliant la  
ligne de l'Estaque à la Joliette  
à la gare de Marseille-Mourepiane

Ve 480 858 - 3  
43

Monsieur le Ministre,

S. N. C. F.

SERVICE DU BUDGET  
Entée le 26 JAN 1942

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la création d'un embranchement reliant la ligne de l'Estaque à la Joliette à la future gare de Marseille-Mourepiane.

N° 4217

Ce projet ne comprend que l'embranchement de Marseille-Mourepiane, dont les dépenses sont entièrement à la charge de l'Etat, conformément aux dispositions de votre décision du 21 Août 1941 complétant celles de la loi du 16 Février 1941.

*Sud-Est  
601 31  
12/42*

Je vous adresse d'autre part le projet de Convention à passer entre l'Etat et la S.N.C.F. conformément à l'article 43 de la Convention du 31 Août 1937 et concernant, d'une part, la construction de ce nouvel embranchement et d'autre part, la remise à la S.N.C.F. de l'ensemble des installations de la gare de réception et de formation des trains de Marseille-Mourepiane.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du présent projet.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

*26/1  
dépense à la charge  
de l'Etat  
C.F.*

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

Copie à Monsieur le Chef du Service du Budget

avec 1 exemplaire de la notice explicative et du détail estimatif.



4

SERVICE CENTRAL  
DES  
INSTALLATIONS FIXES

24 JAN 1942

LE DIRECTEUR  
*Luainly*  
*C del 50257*  
*1*

Région du Sud-Est

-----  
Etablissement d'un  
embranchement reliant la  
ligne de l'Estaque à la Joliette  
à la gare de Marseille-Mourepiane  
-----

Ve 480 858 - 3  
43

Monsieur le Ministre,

S. N. C. F.

SERVICE DU BUDGET  
Ent. de la 26

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la création d'un embranchement reliant la ligne de l'Estaque à la Joliette à la future gare de Marseille-Mourepiane.

N° 4217

Ce projet ne comprend que l'embranchement de Marseille-Mourepiane, dont les dépenses sont entièrement à la charge de l'Etat, conformément aux dispositions de votre décision du 21 Août 1941 complétant celles de la loi du 16 Février 1941.

*Sud Est  
601  
31  
12  
42*

Je vous adresse d'autre part le projet de Convention à passer entre l'Etat et la S.N.C.F. conformément à l'article 43 de la Convention du 31 Août 1937 et concernant, d'une part, la construction de ce nouvel embranchement et d'autre part, la remise à la S.N.C.F. de l'ensemble des installations de la gare de réception et de formation des trains de Marseille-Mourepiane.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du présent projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

*26/1  
dépense à la charge  
de l'Etat  
C.F.*

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

ETABLISSEMENT ET EXPLOITATION DE LA GARE  
ET DE L'EMBRANCHEMENT DE MOUREPIANE .

---:---:---:---:---:---

C O N V E N T I O N  
-----

Entre le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS, agissant au nom et pour le compte de l'ETAT, et la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, désignée ci-après par les initiales S.N.C.F. dont le Siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, représentée par M. FLOURET et M. BOUTET, Président et Vice-Président du Conseil d'Administration, il a été exposé et convenu ce qui suit :

Un acte dit "loi" du 16 février 1941 a autorisé, au Port de Marseille, les travaux de construction des terre-pleins de MOUREPIANE et d'une gare de triage et de formation des trains sur lesdits terre-pleins, les dépenses étant à la charge de l'ETAT.

Il est apparu que la desserte de la future gare de MOUREPIANE ne pouvait être assurée dans des conditions convenables par les seules voies établies sur le port et qui la relieront à la gare de MARSEILLE-ARENOC et que, dans ces conditions, il était nécessaire d'établir une ligne nouvelle d'embranchement permettant de desservir directement la future gare depuis la ligne de l'Estaque à la Joliette, sans emprunt des voies de port. L'exploitation de cet embranchement et de la gare de formation et de réception des trains qui en constituera le point d'aboutissement étant intimement liée à celle du Réseau d'intérêt général exploité par la S.N.C.F., il convient d'incorporer les nouvelles installations à ce Réseau.

En conséquence, et compte tenu de l'article 43 de la Convention du 31 août 1937, les parties sont convenues des dispositions ci-après, en vue de régler les conditions d'établissement et d'exploitation de l'embranchement de MOUREPIANE et de la gare de triage de MOUREPIANE, cette dernière comprenant d'une part une gare de réception et de formation des trains, d'autre part des faisceaux d'arrière quai et des voies de circulation.

ARTICLE 1 - L'ETAT remet à la S.N.C.F. qui accepte le droit d'exploiter :

- a) la gare de réception et de formation des trains qui constitue une partie de la gare de triage de MOUREPIANE dont l'établissement est prévu par l'acte dit "loi" du 16 février 1941; cette partie prendra nom de gare de MARSEILLE-MOUREPIANE;
- b) un embranchement à double voie reliant cette gare à la ligne de l'Estaque à la Joliette .

Les installations nouvelles, dont les dispositions d'ensemble figurent aux plans 1 et 2 annexés à la présente Convention, seront purement et simplement réunies au Réseau d'intérêt général dont l'exploitation est assurée par la S.N.C.F. en vertu de la Convention du 31 août 1937. Elles en feront partie intégrante, à dater du jour de leur mise en service partielle ou totale. Leur consistance exacte sera fixée par les procès-verbaux

de reconnaissance et de remise, dont l'établissement est prévu aux articles 2 et 3 ci-après .

ARTICLE 2 - Gare de réception et de formation des trains de MARSEILLE-MOUREPIANE .

- a) les travaux de construction de la gare de réception et de formation des trains de MARSEILLE-MOUREPIANE seront, sous réserve de ce qui est dit au § c) ci-après, exécutés et payés directement par l'ETAT (Ministère des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS, Direction des Ports Maritimes).
- b) le projet d'exécution et les plans de détail seront soumis à l'accord préalable de la S.N.C.F. pour tout ce qui concerne les dimensions et dispositions de la plateforme, les ouvrages d'art, les ouvrages et dispositions d'écoulement et d'assainissement, la disposition et le tracé des voies, la disposition et la consistance des bâtiments de service et de l'annexe de traction. Les études de signalisation seront exécutées par la S.N.C.F. Il est, dès à présent, prévu que les dispositions des voies seront arrêtées en tenant compte de leur électrification éventuelle .

Les matériaux employés à la construction des voies seront des types en usage sur la S.N.C.F.

Ils seront neufs ou de réemploi, suivant ce qui sera arrêté pour les diverses parties de la gare par le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS, la S.N.C.F. entendue .

- c) la S.N.C.F. accepte, si l'ETAT lui en fait la demande d'exécuter pour le compte de l'ETAT, tout ou partie des travaux de superstructure de la gare. Dans ce cas, elle sera remboursée de ses dépenses réelles et de ses frais généraux dont le taux sera celui arrêté chaque année, comme en matière de travaux complémentaires de premier établissement .

Les matériaux seront, dans ce cas, prélevés sur les approvisionnements de la S.N.C.F. et facturés dans les mêmes conditions que ceux incorporés aux travaux complémentaires de premier établissement. Le montant des dépenses de personnel de la S.N.C.F. nécessaire pour l'exécution et la surveillance des chantiers (dans la mesure où il n'est pas compris dans les frais généraux) sera arrêté selon les mêmes règles. Les travaux de signalisation seront, en tous cas, exécutés par la S.N.C.F. aux conditions ci-dessus .

- d) Le paiement des dépenses faites par la S.N.C.F. sera assuré trimestriellement par le Ministère des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS (Direction des Ports Maritimes), sur présentation de décomptes provisoires et, en fin de travaux, du compte définitif. Ces décomptes porteront le montant des dépenses réelles sans déduction de retenue de garantie . La S.N.C.F. fera connaître chaque année, à la date qui lui sera indiquée, le montant probable des dépenses à effectuer dans l'exercice suivant, ainsi que leur échelonnement. Le Ministère des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS (Direction des Ports Maritimes) fera connaître à la S.N.C.F. le montant des crédits effectivement disponibles pour les travaux à exécuter par elle au cours de cet exercice. La S.N.C.F. ne sera pas tenue de consentir, pour l'exécution des travaux, d'autres avances que celles nécessaires pour assurer la marche normale des chantiers pendant la période trimestrielle prévue ci-dessus ;

e) après achèvement des travaux, il sera procédé à la reconnaissance et à la remise provisoire des installations à la S.N.C.F. Il sera dressé procès-verbal de cette remise en présence du représentant du Service Technique de la Direction des Chemins de fer. La S.N.C.F. indiquera au procès-verbal les travaux de mise en état ou de parachèvement qui lui paraîtront nécessaires. Il sera statué à leur sujet par le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS. Les travaux de mise en état et de parachèvement seront alors exécutés comme il est prévu ci-dessus, mais, en tous cas, par les soins de la S.N.C.F.

Un an après la mise en service des installations par la S.N.C.F. il sera procédé à la reconnaissance et à la remise définitive des travaux à la S.N.C.F. Cette reconnaissance sera constatée par un nouveau P.V. contradictoire .

L'entretien des installations - y compris le relevage des voies - restera à la charge de l'ETAT jusqu'à la remise définitive; les droits de la S.N.C.F. étant toutefois réservés pour le cas où des difficultés graves non constatées au P.V. de remise, se révéleraient ultérieurement.

- f) les terrains servant d'assiette à la gare de réception et de formation des trains de MARSEILLE-MOUREPIANE seront incorporés gratuitement au domaine public du chemin de fer. Toutefois ces terrains feront retour gratuitement au domaine public maritime dans le cas où ils seraient ultérieurement désaffectés de la destination prévue à la présente Convention.
- g) au cas où il serait décidé, d'un commun accord, d'exécuter par phases successives la superstructure de la gare, il sera procédé, pour chaque phase, comme il est indiqué ci-dessus, les installations réalisées dans chacune des phases étant incorporées successivement au Réseau d'intérêt général, sur le vu des procès-verbaux de reconnaissance et de remise;
- h) si des travaux non prévus au projet d'exécution se révèlent ultérieurement nécessaires, ils seront compris dans les programmes de travaux complémentaires de premier établissement de la S.N.C.F. et exécutés comme tels .

### ARTICLE 3 - Embranchement de MOUREPIANE .

- a) l'embranchement de MOUREPIANE sera établi à double voie, selon le tracé figurant au plan n° 2 annexé à la présente Convention. Il sera soudé à la ligne de l'Estaque à la Joliette aux environs du P.K. 854 + 285 et aura une longueur d'environ 2 130 m (dont 800 mètres environ de souterrain), mesurés jusqu'au droit de la première aiguille de la gare de MOUREPIANE. Il ne comportera aucun point d'arrêt intermédiaire;
- b) les travaux seront exécutés, les terrains acquis et les dommages réglés par la S.N.C.F. pour le compte de l'ETAT. Il sera procédé, à cet effet, comme en matière de travaux complémentaires de premier établissement. Les voies seront établies en matériaux neufs. Le projet sera établi, notamment en ce qui concerne les ouvrages d'art et l'étanchéité du souterrain, en vue de l'électrification ultérieure de l'embranchement. La signalisation sera de même type que celle qui sera en service ou prévue par un projet approuvé pour la ligne de l'Estaque à la Joliette.

Il est toutefois spécifié que la déviation de la route du littoral - (acquisitions de terrain, infrastructure et superstructure) - qui serait en tous cas nécessaire pour l'établissement de la gare de triage de MOUREPIANE, sera exécutée entièrement par l'ETAT au titre de l'acte dit "loi" du 16 février 1941 .

- c) les dépenses, y compris les frais de surveillance des chantiers et les frais généraux (calculés comme en matière de travaux complémentaires de premier établissement) seront à la charge de l'ETAT.

La S.N.C.F. fera l'avance des fonds nécessaires à la couverture de ces dépenses. L'ETAT remboursera à la S.N.C.F. les charges effectives des emprunts émis pour couvrir cette avance . L'amortissement comprendra les intérêts, l'amortissement, les frais de service, droits de timbre et tous autres droits, dont les obligations sont ou seront frappées;

- d) l'exécution des travaux sera conduite de façon que l'embranchement puisse être mis en service en même temps que la gare de triage de MOUREPIANE ( ou la partie de cette gare faisant l'objet d'une première phase);
- e) après achèvement des travaux, il sera procédé à la reconnaissance et à la remise provisoire des installations à la S.N.C.F. Il sera dressé procès-verbal de cette remise en présence du représentant du Service Technique de la Direction des Chemins de fer. La S.N.C.F. indiquera au procès-verbal les travaux de mise en état ou de parachèvement qui lui paraîtront nécessaires . Il sera statué à leur sujet par le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS. Les travaux de parachèvements et de mise en état seront alors exécutés comme il est prévu ci-dessus .

Un an après la mise en service des installations par la S.N.C.F. il sera procédé à la reconnaissance et à la remise définitive des travaux à la S.N.C.F. Cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire. L'entretien des installations - y compris le relevage des voies - restera à la charge de l'ETAT jusqu'à la remise définitive .

- f) les terrains servant d'assiette à l'embranchement de MOUREPIANE seront incorporés gratuitement au domaine public du chemin de fer;
- g) si des travaux non prévus au projet d'exécution se révèlent ultérieurement nécessaires, ils seront compris dans les programmes de travaux complémentaires de premier établissement de la S.N.C.F. et exécutés comme tels .

ARTICLE 4 - Faisceaux d'arrière quai, voies de circulation .

Les faisceaux d'arrière quai et autres voies faisant partie de la gare de triage de MOUREPIANE dont les dispositions d'ensemble figurent au plan n° 1 (teinte bleue) annexé à la présente Convention seront établis dans les conditions fixées par les alinéas a), b), c), d) et e) de l'article 2 ci-dessus.

Les terrains servant d'assiette aux voies faisant l'objet du présent article resteront incorporés au domaine public maritime .

Au cas où il serait décidé, d'un commun accord, d'exécuter par phases successives la superstructure de ces voies, il sera procédé pour chaque phase comme il est indiqué à l'alinéa g) de l'article 2.

Les voies faisant l'objet du présent article seront soumises, en ce qui concerne les travaux d'amélioration ou de modification et les conditions d'exploitation, aux règles qui sont, ou seront appliquées aux voies ferrées actuelles des quais du port de MARSEILLE .

ARTICLE 5 - Dispositions tarifaires .

La gare de triage de MOUREPIANE (Gare de réception et de formation des trains et faisceaux d'arrière quai et voies de circulation) est destinée à assurer exclusivement les transports de ou pour les voies de quais et les embranchements particuliers qui y sont reliés. Les taxes et conditions applicables à ces transports seront fixées dans des tarifs établis conformément aux dispositions du Cahier des Charges de la S.N.C.F. pour l'ensemble des voies des quais des ports maritimes et de Navigation intérieure .

ARTICLE 6 .

Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe de la présente Convention seront à la charge de la S.N.C.F.

Fait à PARIS, le 5 mars 1949 .

Lu et approuvé

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

signé : illisible .

Lu et approuvé

Le Vice-Président du Conseil  
d'Administration de la S.N.C.F.

Signé : BOUTET.

Lu et approuvé

Le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

signé : FLOURET .