

m^e M. 373

241LM043 15

(1940-1941)

n^e M. 373

241LM043/5

(1960-1941)

PROGRAMMES DE TRAVAUX

N O T E

sur le projet de Convention
relatif au financement du programme spécial d'équipement

Le coût global des travaux et commandes, inscrits en première urgence dans le programme spécial d'équipement, s'élève à : 3.410 millions

De ce chiffre, il convient de déduire une somme de 1.270 millions correspondant aux constructions de matériel roulant, qui ont été reprises au programme approuvé en Août 1940.

Le montant des travaux nouveaux s'établit ainsi à 5.140 millions

Il y a lieu de retrancher de ce chiffre les participations, soit 90 millions

La dépense, qui restera à la S.N.C.F., se fixe dès lors à 5.050 millions

Au regard de cette somme, le montant des économies ou des bénéfices supplémentaires que l'exécution des travaux permet d'escompter, peut être évalué aux chiffres suivants :

- Travaux d'électrification de lignes	211 ^M 640
- Aménagements hydroélectriques	15,610
- Extension et remaniement de triages	19,600
- Extension du block automatique lumineux.....	9,500
- Suppression de passages à niveau	0,610
- Améliorations diverses	7,720

Soit un total de 264^M680

La rentabilité des travaux envisagés ressortirait à 5,23 % environ.

S'inspirant de la formule qui avait été envisagée pour la

commande de wagons en ANGLETERRE, le projet de convention prévoit que des avances spéciales seront consenties à la S.N.C.F. par le trésor public, à concurrence des sommes nécessaires à l'exécution des travaux, sur la base d'un taux d'intérêt de 4 ½ ; le remboursement en serait assuré par le versement d'annuités constantes, échelonnées sur une période de 40 années, le point de départ de cette période étant fixé pour chaque projet, compris dans le programme, à l'expiration de l'année pendant laquelle les travaux seront achevés.

L'adoption de ce mécanisme entraînerait, pour la S.N.C.F., une charge annuelle de 5,05 %, intérêt et amortissement compris.

Au surplus, en vue d'éviter une trop lourde surcharge du compte d'exploitation, avant la réalisation des économies escomptées, et afin de réduire le poids des intérêts intercalaires, il a été prévu que, pendant la période d'exécution des travaux, le taux d'intérêt serait maintenu à 2 %; l'amortissement ne serait versé qu'à partir de la date d'achèvement des ouvrages et le montant des intérêts ainsi prévus viendrait s'ajouter globalement, lors de la consolidation en annuités, au chiffre des avances en capital correspondantes.

Si l'on fixe à deux ans la durée moyenne des travaux, le montant des intérêts intercalaires atteindrait environ 1,50 % de la dépense globale. La charge annuelle, qui serait imposée à la S.N.C.F. se fixerait dès lors comme suit :

$$- 5.050 \text{ millions} \times 1,015 \times 5,05 \% = \underline{259} \text{ millions.}$$

Le chiffre de cette annuité est sensiblement égal au montant global annuel des économies envisagées.

° °

Le calcul, qui vient d'être exposé, souligne l'équilibre théorique du programme de travaux inscrit au projet spécial d'équipement. En fait, par suite du jeu de l'article 23 de la Convention du 31 Août 1937, la répartition des charges se présentera dans des conditions quelque peu différentes, sans que soient altérées les conclusions formulées ci-dessus.

La S.N.C.F. sera, en effet, tenue d'inscrire au compte du fonds de renouvellement une dotation annuelle égale à 20 % de ses dépenses de premier établissement, les avances spéciales consenties par l'Etat n'excédant pas 80 % du coût total.

De ce chef, le compte d'exploitation supportera, pendant la période d'exécution des travaux, et à l'exclusion de toute

charge financière, les dépenses suivantes :

- Coût global des travaux et commandes	6.410 millions
- A déduire : Participations diverses	90 millions
	<hr/>
	<u>6.320</u> millions
dont le cinquième s'élève à	<u>1.265</u> millions

Les avances spéciales de l'Etat
atteindront 5.055 millions

L'annuité fixe de remboursement restera ainsi égale au chiffre qui avait été indiqué déjà ci-dessus.

L'équilibre entre les économies et les charges pour l'ensemble du programme (travaux et matériel roulant) ne se trouvera donc réellement atteint qu'à partir de la date de son achèvement, le compte d'exploitation devant être grevé, pendant la période d'exécution, de la dépense qui correspondra à la dotation du fonds de renouvellement.

Cette constatation vient renforcer la nécessité de ne prévoir qu'un taux réduit pour les prêts consentis pendant l'exécution des travaux et leur report comme intérêts intercalaires dans le calcul définitif des annuités.

NOTE SUR L'ACCELERATION DES PROCEDURES

L'exécution des travaux suppose un certain nombre d'approbations préalables ainsi que, dans certains cas, l'application de procédures administratives, en particulier lorsque les travaux nécessitent l'acquisition préalable de terrains bâtis et non bâtis.

Il est donc de la plus grande importance, pour que les travaux puissent être rapidement entrepris, que ces approbations et procédures soient, dans la plus large mesure du possible, simplifiées et accélérées.

- a) En ce qui concerne l'approbation des projets, il serait indispensable : d'une part, que l'approbation de la liste nominative des projets retenus au Plan spécial d'Équipement vaille autorisation d'exécution d'urgence pour autant qu'il n'y a pas lieu à expropriation ; d'autre part, que la même procédure soit acceptée pour les projets du programme annuel et du programme quinquennal.
- b) En ce qui concerne les marchés, nous rappelons que ceux dont le montant excède deux millions doivent être présentés à l'approbation de la Commission des Marchés des Chemins de fer.

Un décret en date du 1^{er} Septembre 1939 a décidé que, pendant la période de réquisition totale des Chemins de fer, la S.N.C.F. pourrait commencer l'exécution des marchés urgents sans attendre l'avis de la Commission des Marchés, et un arrêté du 17 Février 1940 a précisé que, par marchés urgents, il fallait entendre : d'une part, les marchés dont l'exécution immédiate comporte un intérêt direct pour la défense nationale, d'autre part, les marchés comportant un délai d'option et qui ne pourraient être présentés à la Commission des Marchés avant l'expiration de ce délai. Il serait essentiel que ces dispositions soient maintenues et étendues à tous les marchés de travaux et de fournitures passés en vue de l'exécution des programmes annuel, quinquennal et spécial d'équipement.

- c) En ce qui concerne la procédure, nous rappelons qu'un décret en date du 7 Septembre 1936 avait simplifié la procédure administrative à laquelle seraient subordonnés les travaux contre le chômage prévus par la Loi du 18 Août 1936 (Plan MARQUET), en réduisant les délais

impartis aux Conférences sur les travaux mixtes et aux Conférences entre Services civils pour l'instruction des affaires qui leur sont soumises.

Il apparaît qu'il y a lieu d'étendre l'application de ce décret aux travaux faisant l'objet de nos préoccupations actuelles. On pourrait même examiner la possibilité d'aller plus loin dans la réduction des délais laissés aux différents Services pour faire connaître leur avis ou produire leurs dossiers. La procédure d'instruction des travaux mixtes serait à revoir entièrement pour l'adapter aux circonstances exceptionnelles traversées.

- d) Enfin, l'expropriation des terrains nécessaires pour l'exécution des travaux publics suppose un ensemble de formalités qui, si elles devaient être celles de la procédure normale prévue au décret du 8 Août 1935 modifié par le décret du 30 Octobre 1935, seraient trop longues. Il est essentiel de les simplifier.

Nous attirons en particulier l'attention sur la nécessité de hâter l'autorisation d'exécution des travaux, c'est-à-dire la déclaration d'utilité publique, et les formalités de prise de possession des terrains. Sur le premier point, nous rappelons que, pour hâter la mise en oeuvre des travaux du Plan MARQUET, les dispositions suivantes avaient été arrêtées par le décret du 29 Juin 1934 ; la déclaration d'utilité publique était prononcée par décret précisant l'urgence et contresigné par le Ministre des Finances et les Ministres intéressés et rendue en la forme des règlements d'administration publique. Il semble qu'on puisse reprendre aujourd'hui ces dispositions dans les mêmes conditions.

Sur le deuxième point, nous rappelons que, pour la réalisation d'un nouveau plan de Grands Travaux contre le chômage prévu par la Loi du 18 Août 1936, un décret du 7 Septembre 1936 a rendu applicable à ces travaux la procédure simplifiée prévue par l'article 59 du décret du 8 Août 1935, relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique, et par le décret-loi du 30 Octobre 1935 relatif à l'expropriation et à l'occupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires.

Il y aurait lieu de les rendre applicables aux travaux à engager dans les circonstances actuelles.

14 septembre 1940

FINANCEMENT DES PROGRAMMES DE TRAVAUX ENONCES
DANS LA LETTRE DU 13 SEPTEMBRE 1940
DE M. LE DIRECTEUR GENERAL A M. PORCHEZ

1^{er} - Programme ordinaire et programme quinquennal

Le financement des travaux figurant dans chacun de ces deux programmes serait assuré par la méthode ordinaire, c'est-à-dire par prélèvement sur le fonds de renouvellement du matériel et des installations et par prélèvement sur les fonds d'emprunt.

2^e - Programme de reconstruction

Il y aurait naturellement avantage à faire supporter par le Compte d'Exploitation les dépenses résultant de la mise en oeuvre de ce programme.

Toutefois, en l'état actuel de la réglementation et de la jurisprudence relatives à l'imputation des dépenses, cette inscription au Compte d'Exploitation n'est pas possible - exception faite des dépenses d'un montant inférieur à 400.000 frs. Les dépenses d'un montant supérieur à cette dernière somme sont inscrites au Compte de Premier Etablissement, la valeur des installations remplacées étant elle-même imputée à un article du Compte d'Etablissement (Dépêche ministérielle du 11 septembre 1939). Il conviendrait donc de demander l'accord de l'Autorité Supérieure pour changer ce mode d'imputation.

Si l'inscription au Compte d'Exploitation est admise, l'application du § d de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 (Régime financier des Chemins de fer en temps de guerre) aura pour conséquence que les dépenses de l'espèce effectuées avant le 31 décembre suivant la date officielle de la cessation des hostilités seront couvertes par des avances du Trésor ne portant pas intérêt.

Pour qu'après cette date, la S.N.C.F. n'ait également pas à supporter d'intérêt sur les avances qui lui seraient consenties, il faudrait obtenir que les dispositions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre soient maintenues après cette date pour les dépenses de reconstruction. Toutefois, dans la mesure où ces dépenses donneraient lieu, en cours d'exercice, à des avances de l'Etat (art. 27 de la Convention du 31 août 1937), la S.N.C.F. paierait sur ces avances des intérêts jusqu'en fin d'exercice.

3^e - Programme d'équipement

La méthode suivante - inspirée de celle qui avait été admise pour les achats de matériel anglais - pourrait être proposée.

*Adresser
16 Sep 40
Toute note
mais fait
cette spécification
js*

La S.N.C.F. réglerait en cours d'année les entrepreneurs chargés de l'exécution des travaux. En fin d'année, du total des sommes ainsi réglées (augmenté d'intérêts intercalaires) on déduirait les sommes payées ou à payer par l'Etat ou par les Collectivités. Le cinquième du reste serait couvert par le fonds de renouvellement, les quatre autres cinquièmes seraient couverts par une avance en capital que la S.N.C.F. rembourserait à l'aide d'annuités dont le nombre et le taux d'intérêt seraient à discuter (pour les achats de matériel anglais, il a été prévu 40 annuités calculées au taux de 4 %).

- a) s'il s'agit de travaux courants, dont le prix normal peut être déterminé à l'avance avec certitude, les valeurs d'origine des paramètres seront les derniers cours officiels publiés, c'est-à-dire ceux du début de Juin 1940, les prix du marché étant également basés sur ces cours.
- b) s'il s'agit au contraire de travaux peu courants dont le prix normal ne peut pas aisément être déterminé à l'avance, il sera préférable de conclure le marché sur la base des conditions économiques actuelles, et, à défaut de publication de cours officiels, on prendra comme valeur d'origine des paramètres les cours indiqués par l'entrepreneur dans son offre, sur lesquels il aura basé celle-ci. On demandera alors aux entreprises consultées de préciser l'origine des cours indiqués dans leur offre en joignant à celle-ci copie des offres qu'ils auront reçues eux-mêmes de leurs fournisseurs de matériaux.

En ce qui concerne les conditions de paiement, il est précisé que, sauf dans les marchés de reconstruction, il est désormais interdit de prévoir l'octroi d'avances contractuelles. En dehors des facilités de trésorerie habituelles que les entreprises peuvent se procurer en affectant leurs marchés en nantissement et du paiement des acomptes mensuels prévus par les Clauses et Conditions générales, il ne pourra donc être accordé que des avances hors-contrat tout à fait exceptionnelles. Ces avances devront être justifiées par une demande de l'entreprise et par de très graves difficultés de trésorerie ; elles porteront intérêt au profit de la S.N.C.F. au taux d'escompte de la Banque de France, majoré d'un point et devront être garanties par la remise d'une caution. Enfin, de telles avances ne pourront être accordées que par le Directeur Général ou par les Directeurs des Services Centraux intéressés.

Les limites de compétence en matière d'approbation des marchés restent, jusqu'à nouvel avis, celles fixées par l'Ordre Général n° 17 pour la durée des hostilités, et les marchés de travaux sont à soumettre au Service Central des Installations Fixes, dans les conditions de la circulaire n° 1 pour l'application de la Note Générale Série V.B. - Affaires Générales n° 11 A 9. Toutefois, le Service V ne les soumettra plus au Commissariat Général à la Construction et au Bâtiment qui est supprimé et, dans les cas d'urgence caractérisée, on pourra entreprendre l'exécution des travaux sans attendre l'avis de la Commission des Marchés à laquelle les marchés devront cependant être soumis sans tarder.

Service Central
des
Installations Fixes

N O T E

SUR LES MODALITES DE PASSATION DES
MARCHES DE TRAVAUX

Il convient, d'une manière générale, de s'inspirer des instructions données précédemment sur les modalités de passation des marchés de reconstruction (voir notamment la note provisoire du 30 Juillet 1940, du Service R).

Toutefois, en ce qui concerne la désignation des entreprises, il y aura lieu, en principe, de faire appel à la concurrence, après consultations officieuses préalables, de manière à ne consulter que des entreprises qui disposent effectivement des moyens nécessaires pour mener à bien les travaux et les mettre en route dans les plus brefs délais.

Dans ce choix, de même que dans la préparation des marchés, il conviendra aussi de ne pas perdre de vue que nos programmes de travaux ont pour but essentiel de contribuer à la résorption du chômage ; à cet effet on devra chercher à utiliser le plus possible de main-d'oeuvre, plutôt que de s'orienter vers un emploi intensif d'outillage mécanique, que la pénurie de carburant rendrait au surplus fort difficile. Dans ce but, également il y aura lieu d'appeler l'attention des entrepreneurs sur l'obligation qui leur incombe de s'adresser aux offices publics de placement, et de respecter les pourcentages réglementaires de main-d'oeuvre étrangère, ainsi qu'il est précisé dans les Cahiers de prescriptions communes.

D'autre part, pour entreprendre très rapidement les travaux préliminaires, tels que des travaux de terrassement, il pourra être indiqué de passer immédiatement des marchés partiels ne se rapportant qu'à des travaux préliminaires.

Un tel découpage des travaux en plusieurs marchés offrira, dans les circonstances actuelles, l'avantage de passer des marchés d'un montant relativement peu élevé et d'une durée d'exécution limitée qui pourront ainsi être traités à des prix fermes et non révisables.

L'absence de publication de cours officiels des matériaux rend en effet très délicate la passation de marchés révisables. Dans les cas où il serait cependant nécessaire de conclure de tels marchés, on adoptera des clauses de révision type 1 bis ou 2 bis (imprimé mod. I.F. 53 bis et 54 bis). Comme valeur d'origine des paramètres, on choisira entre les deux solutions suivantes :

.....

SERVICES FINANCIERS

Division Centrale
de la
Comptabilité Générale

Subdivision
des écritures générales

Bureau de la Liquidation

F2 Liq. n° 161

Paris, le

Monsieur le Chef de la Subdivision
de la Comptabilité du Service

Région

Pour permettre à votre service de comptabiliser les dépenses engagées au titre du "programme d'équipement national", je vous prie de trouver ci-après les renseignements utiles.

Par suite de la mise en oeuvre immédiate des travaux les dites indications seront applicables dès réception de la présente lettre.

1° - Programme normal et programme quinquennal

- a) - compléter les comptes n° 403-441-467 et 485 par la mention "Ordinaires";
- b) - ouvrir les comptes n° 403 bis- 441 bis - 467 bis et 485 bis intitulés "Plan quinquennal",

Les indicatifs "Ordinaires" et "Plan quinquennal" figureront en accolade en regard du mot "Emprunts".

Aux comptes "Emprunts Ordinaires" seront imputées toutes les dépenses relatives au programme normal des travaux. Les comptes "Emprunts - Plan quinquennal" recevront toutes les dépenses faites au titre du dit plan.

2° - Programme spécial d'équipement.-

La Convention fixant les modalités de financement des travaux précise que :

- a) - en cours d'exercice les dépenses seront imputées à un compte spécial,
- b) - en fin d'exercice les sommes imputées, déduction faite le cas échéant, du montant des dépenses à la charge de l'Etat ou de tiers seront majorées de frais généraux et portées au compte d'Etablissement de la Société Nationale.

Pour permettre les imputations en cours d'exercice il a été ouvert au Grand Livre au titre "Etablissement" dans la rubrique "Dépenses rattachés" les comptes

ci-après dont la tenue incombera aux Services régionaux :

- n° 559 Dépenses faites (Travaux complémentaires
- n° 560 au titre du (Electrification
- n° 561 "Programme spécial (Matériel roulant
- n° 562 d'équipement", à appliquer (Mobilier et outillage

En fin d'exercice ces comptes seront soldés par votre Service qui reportera les dépenses en principal à la charge de la S.N.C.F. dans les comptes ci-après :

- n° 409 - Dépenses de Travaux complémentaires proprement dits (non remboursables) couvertes par Avances du Trésor au titre du programme spécial d'équipement
- n° 448 - Dépenses d'Electrification (non remboursables) couvertes par : Avances du Trésor au titre du programme spécial d'équipement
- n° 473 - Dépenses de matériel roulant (non remboursables) couvertes par : Avances du Trésor au titre du programme spécial d'équipement
- n° 491 - Dépenses de mobilier et outillage (non remboursables) couvertes par : Avances du Trésor au titre du programme spécial d'équipement.

Les frais généraux seront comme pour les autres dépenses appliqués par les soins de la Comptabilité Générale.

Vous voudrez bien rectifier en conséquence le "Dépouillement mensuel de vos opérations comptables" et opérer éventuellement les régularisations pour les dépenses relatives à ces différents programmes déjà comptabilisés.

LE CHEF DES SUBDIVISIONS
DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Signé : ALADENISE

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date du 20 septembre 1940, vous avez bien voulu me faire savoir que le Conseil des Ministres avait donné son approbation aux programmes de construction et d'équipement, dont je vous avais, par lettre D 640/12 du 17 septembre, remis une première ébauche et vous m'avez demandé de vous adresser, dans le plus bref délai possible, le plan définitif de ces travaux, ainsi que des propositions relatives à leur financement.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, conformément au désir que vous avez ainsi exprimé, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a procédé, dans sa séance du 2 Octobre, à une révision d'ensemble des projets, précédemment élaborés ou actuellement en cours d'exécution, et m'a donné mandat de vous soumettre les propositions ci-jointes, qui précisent la liste des travaux ou commandes que notre Société est disposée à entreprendre ou à souscrire, en vue d'apporter sa contribution à la résorption du chômage et à l'équipement du pays.

Le Conseil a pris acte, d'autre part, de l'accord donné par M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances, à l'acceptation de modalités spéciales pour le financement des Travaux inscrits au nouveau programme d'équipement, d'après les principes qui ont été déjà admis lors de la signature de la convention souscrite pour le règlement des commandes passées en ANGLETERRE au cours de cette année; je joins à la présente lettre le texte d'un accord qui pourrait être conclu à cet effet.

Enfin, en vue de répondre à votre désir tendant à l'ouverture rapide des chantiers, une note spéciale résume les simplifications qui viendraient utilement alléger les procédures normalement exigées pour l'approbation et l'exécution des travaux.

Les propositions qui vous sont soumises ont été d'abord inspirées par le souci d'apporter quelque allègement dans l'enchevêtrement et la superposition de programmes, successivement élaborés, révisés et remaniés suivant l'évolution des événements.

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications
246, boulevard St-Germain
PARIS (VII^e)

Sous réserve du plan exceptionnel de reconstruction, dont les dépenses resteront, aux termes de votre lettre, imputées sur notre compte d'exploitation, les projets de commandes ou de travaux, désormais retenus, seront groupés sous trois rubriques :

- le programme normal de travaux complémentaires ;
- le plan quinquennal;
- le programme spécial d'équipement.

Au programme normal figurent, pour les travaux complémentaires les projets qui avaient été compris dans les précédents programmes annuels, et dont les circonstances avaient imposé l'ajournement. Les commandes de matériel roulant sont limitées à l'achèvement des constructions entreprises, et à l'achat de quelques prototypes, ainsi que des 800 wagons isothermes, qui avaient été inscrits au programme spécial approuvé au cours de l'année 1940.

Le plan quinquennal est sensiblement maintenu dans sa consistance actuelle. Seuls certains projets de Travaux complémentaires, qui ne correspondent plus aux prévisions initiales, ont été retirés pour être incorporés au programme d'équipement. Les commandes de matériel roulant se réfèrent, pour une part, au programme provisoire qui vous a été proposé le 5 août 1940, auquel vient s'ajouter la construction du matériel électrique destiné à l'exploitation de la ligne LAROCHE - LYON.

Le programme spécial d'équipement, enfin, a été conçu pour répondre à l'appel que vous nous avez adressé. Quel que soit cependant notre souci de construire ce plan nouveau à la mesure des préoccupations légitimes des Pouvoirs Publics, le déficit important de notre compte d'exploitation nous commandait une extrême prudence dans l'engagement d'endettements nouveaux dont le service allait aggraver une situation budgétaire déjà lourdement obérée. L'accord donné par M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances à l'octroi d'un prêt à taux réduit, dont le remboursement s'étendrait sur une longue période d'amortissement, a seul pu déterminer le Conseil d'Administration à se rallier à l'exécution de travaux supplémentaires dans la mesure ou la réalisation des économies, qui allaient en découler, parviendrait à équilibrer les charges nouvelles qui seraient ainsi créées; grâce à une ventilation judicieuse des dépenses entre les travaux dont la rentabilité est assurée et les améliorations de l'exploitation dont le service public bénéficie seul sans créer pour la Société un bénéfice certain, toute surcharge définitive de nos comptes paraît susceptible d'être écartée. Ce résultat ne sera acquis qu'au prix de l'adoption du règlement financier qui est soumis à votre examen.

Au point de vue technique, d'autre part, nous nous sommes attachés à porter notre choix sur les travaux qui permettent d'utiliser une main d'oeuvre particulièrement abondante et n'exigent, au moins pendant la première année, qu'un appel restreint à des matières telles que produits métallurgiques, acier et cuivre, dont la livraison échappe à toute garantie.

Le programme spécial d'équipement représente, frais généraux compris, une dépense globale de 6 810 millions, qui se répartit essentiellement entre les rubriques suivantes :

En principal :

- Matériel roulant	1 162 millions
- Electrification et usines hydrauliques	2 385 "
- Améliorations diverses	2 303 "
Frais généraux sur l'ensemble	960 "

Les commandes de matériel roulant correspondent seulement, en dehors des machines destinées à l'électrification et qui sont comprises dans le chapitre correspondant, à l'incorporation du programme qui avait été, le 5 août dernier, soumis à votre approbation.

L'électrification vient compléter les programmes antérieurs, en s'inscrivant dans le plan général qu'ils ont déjà tracé.

Les améliorations diverses, en dehors de travaux intéressant le personnel par l'installation de vestiaires-lavabos ou la construction de logements, se répartissent entre le perfectionnement des conditions de l'exploitation, demandé à l'augmentation du nombre des voies sur certains parcours, la suppression de cisaillements ou de passages à niveau, l'accroissement de triages et de dépôts, et le renforcement de la sécurité qui découlera de l'extension des installations du block automatique lumineux et de la double répétition des signaux sur les machines.

En limitant notre effort, conformément aux instructions contenues dans votre lettre, à l'exécution de travaux classés en première urgence, le montant global des dépenses qui seraient engagées par la S.N.C.F., déduction faite des commandes de matériel, reprises du programme d'août dernier, s'élèverait à 5 050 millions. Les économies annuelles qui découleraient de leur exécution semblent appelées à se fixer aux abords de 265 millions, assurant une rentabilité d'environ 5,23 %.

C'est sensiblement à ce chiffre que viendrait se fixer l'annuité prévue par le projet de convention qui est joint à la présente lettre.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. s'est ainsi efforcé de concilier son désir de seconder largement l'action du Gouvernement avec le souci des responsabilités financières qui lui incombent. Il attache le plus grand prix au respect de l'équilibre qu'il a ainsi conçu et vous demande, Monsieur le Ministre, de vouloir bien considérer le programme spécial qu'il vous soumet, comme un ensemble, dont les méthodes de financement constituent la condition même de sa réalisation.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Signé: FOURNIER

PROGRAMME SPECIAL

D' EQUIPEMENT

RECAPITULATION	DEPENSES (en millions)			MAIN-d'ŒUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)										
	Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS		
						Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	
	M	M	M	J	J	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
I - ELECTRIFICATIONS	(1 ^e urgence	2 250	470	1 780	10 150 000	2 230 000	29 500	11 200	12 400	2 400	26 000	5 170	3 835	342	2 730	-
	(2 ^e urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II - AMELIORATIONS DE CIRCULATION	(1 ^e urgence	347,1	150,1	197	2 434 500	488 000	57 180	23 210	1 805	665	9 935	4 185	132	27	79	52
	(2 ^e urgence	175	22	153	1 000 000	100 000	10 500	3 000	1 150	150	1 700	350	33	2	-	-
III- GARES DE TRIAGE	(1 ^e urgence	235,5	112,5	123	890 000	410 000	5 280	2 690	3 760	2 180	13 925	6 600	109	32	278	140
	(2 ^e urgence	51,4	25,6	25,8	195 250	99 750	385	215	420	316	2 848	1 938	33	18	7	4
IV - AMELIORATIONS DE GRANDES GARES VOYAGEURS	(1 ^e urgence	8,5	8,5	-	35 000	35 000	140	140	70	70	185	185	-	-	-	-
	(2 ^e urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V - INSTALLATIONS DE SECURITE	(1 ^e urgence	780	246	534	3 810 000	850 000	6 940	2 090	3 135	1 345	2 300	750	1 475	613	2 050	1 000
	(2 ^e urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI - DEPOTS, MAGASINS ET ATELIERS	(1 ^e urgence	254,2	101,1	153,1	1 151 000	458 000	17 750	8 880	4 386	2 000	7 380	3 500	17	8,5	25	11
	(2 ^e urgence	9	3	6	44 000	14 700	6 000	2 000	300	100	100	30	-	-	10	4
VII- SUPPRESSIONS DE P.N	(1 ^e urgence	93,5 ⁽²⁾	53,5	40	485 000	215 000	12 200	6 000	1 600	800	4 600	1 200	50	15	22	9
	(2 ^e urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII- CONSTRUCTION de BATIMENTS	(1 ^e urgence	250	120	130	815 000	390 000	47 000	23 000	2 700	1 300	2 050	1 000	50	23	84	40
	(2 ^e urgence	100	40	60	335 000	135 000	5 000	2 000	1 500	500	70	20	5	2	5	2
IX-USINES HYDROELECTRIQUES	(1 ^e urgence	135	50	85	655 000	250 000	35 000	24 000	5 600	4 000	300	100	335	-	-	-
X - MATERIEL ROULANT NEUF	(1 ^e urgence	1 162	992	170	4 580 000	2 290 000	-	-	-	-	116 100	86 800	520	392	14 000	10 500
TOTAUX - 1^e urgence	5 515,8 ⁽³⁾	2 303,7	3 212,1	25 003 500	7 616 000	210 990	101 210	35 456	14 760	182 775	109 490	6 523	1 452,5	19 268	11 752	
Frais généraux	894,2	296,3	597,9													
ENSEMBLE	6 410	2 600	3 810													
TOTAUX - 2^e urgence	335,4	90,6	244,8	1 574 250	349 450	21 885	7 215	3 370	1 066	4 718	2 338	71	22	22	10	
Frais généraux	64,6	19,4	45,2													
ENSEMBLE	400	110	290													

(1) dont 9 M de participation

(2) dont 81 M -- d^e

(3) dont 90 M de participation et 5 425,8 à la charge de la S.N.C.F.

I. ELECTRIFICATIONS

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
	I - <u>ELECTRIFICATION</u>															
I	PARIS - LAROCHE	1 500 ^{M(1)}	320 ^M	1 180 ^M	7 700 000 ^j	1 450 000 ^j	18 000 ^t	6 500 ^t	7 500 ^t	1 500 ^t	13 600 ^t	3 900 ^t	1 425 ^t	290 ^t	1 600 ^t	
I	BORDEAUX-MONTAUBAN (206 km)	550 ⁽²⁾	90	460	1 600 000	550 000	7 100	2 900	3 000	570	9 200	920	1 600	40	680	
I	SETE-NIMES (77 km)	200	60	140	850 000	230 000	4 400	1 800	1 900	330	3 200	350	810	12	450	
	TOTAL	2 250	470	1 780	10 150 000	2 230 000	29 500	11 200	12 400	2 400	26 000	5 170	3 835	342	2 730	

(1) y compris 700 M de matériel roulant

(2) y compris 200 M de matériel roulant

1ère URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

TRAVAUX D'ELECTRIFICATION

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les travaux d'électrification sont, dans les circonstances actuelles, ceux qui présentent le plus d'intérêt, tant en raison de leur rentabilité que des économies importantes de combustible qu'ils permettent de réaliser.

Le réseau français comporte, à l'heure actuelle, 3 387 km de lignes électrifiées et l'on peut estimer qu'au niveau normal du trafic l'économie de charbon correspondante est de l'ordre de 1 500 000 tonnes par an. La rentabilité de l'ensemble de ces lignes pouvait être évaluée a posteriori en 1938 à 19, environ, chiffre élevé, dû en partie au fait que les économies d'exploitation que permet de réaliser la traction électrique se revalorisent au fur et à mesure de la hausse des prix. Or celle-ci a été très importante de 1925 à 1938 période où l'équipement a été surtout développé.

Déjà, lors de la préparation du programme quinquennal, une très large place avait été réservée aux travaux d'électrification puisque, sur les 5 milliards du programme, plus de deux milliards étaient prévus pour l'électrification de Brive-Montauban et de Laroche-Lyon cette dernière électrification ne devant, d'ailleurs, être considérée que comme l'amorce d'un programme plus étendu comprenant :

- l'électrification de la grande artère du Sud-Est,
- le raccordement de cette électrification, d'une part, avec celle de la ligne Culoz-Modane, d'autre part, avec l'électrification de la Région du Sud-Ouest à Sète.

L'ensemble de ce programme présente un intérêt national considérable car l'énergie électrique nécessaire sera presque exclusivement d'origine hydraulique; elle proviendra, d'une part, de l'usine de Génissiat dont une partie de la production est réservée à la S.N.C.F., d'autre part, des usines S.N.C.F. des Pyrénées dont la production va être sensiblement augmentée du fait des travaux en cours et projetés. L'énergie d'appoint et de secours sera, soit fournie par les Usines des Alpes, soit, en faible proportion, d'origine thermique.

Il paraît possible actuellement d'engager plus largement la réalisation de ce programme. Nous prévoyons, à cet égard,

l'électrification des sections de lignes ci-après :

1° - PARIS-LAROCHE - (150 km) Cette électrification compléterait celle de la section Laroche-Lyon à exécuter au titre du programme quinquennal.

Les lignes de Villeneuve-St-Georges - Juvisy - Corbeil - Melun et les raccordements avec la Grande Ceinture vers l'Est seraient également électrifiés pour des raisons de facilité d'exploitation et de traction. La gare de Juvisy serait aménagée pour permettre les échanges de matériel entre la Région Sud-Ouest et la Région Sud-Est.

Paris

L'électrification ~~Laroche~~-Lyon représente un ensemble de travaux extrêmement importants, mais dont la rentabilité est très largement assurée, à un taux voisin de 10%, en raison, notamment, des mesures de rationalisation qu'elle permettrait d'apporter à l'exploitation de cette ligne ; reports de trafic, augmentation du tonnage des trains etc....

Les économies annuelles de charbon qui en résulteraient peuvent être estimées à 600 000 tonnes.

2° - BORDEAUX-MONTAUBAN - (206 km) - Il s'agit de la suppression de la seule lacune non électrifiée des grandes lignes de la Région du Sud-Ouest après l'électrification de Brive-Montauban, en cours. Cette ligne serait exclusivement alimentée avec de l'énergie hydraulique en provenance des usines S.N.C.F. des Pyrénées.

La rentabilité de l'électrification serait de l'ordre de 7%.

Les économies annuelles de charbon peuvent être estimées à 75 000 tonnes.

3° - SETE-NIMES - Il s'agit du prolongement de la ligne Bordeaux-Sète. L'électrification de ce prolongement jusqu'à Nîmes ou, plus exactement, jusqu'au triage de Courbessac, permettrait de supprimer les coupures de traction de tous les trains en provenance du Roussillon et à destination de la région du Sud-Est. Son exploitation peut être assurée sans qu'il soit nécessaire de faire l'acquisition de nouvelles locomotives électriques. En outre, le raccordement ultérieur à l'électrification de la ligne Lyon-Marseille n'entraînerait plus que l'électrification du court tronçon Nîmes-Tarascon.

La rentabilité de l'électrification Sète-Nîmes est largement assurée à un taux voisin de 12%. Les économies annuelles de charbon peuvent être évaluées à 45 000 tonnes.

L'ensemble des électrifications projetées ou en cours : Brive-Montauban, Paris-Lyon, Bordeaux-Montauban, Sète-Nîmes, correspond à une économie annuelle de combustible de l'ordre de

.....

de 800 000 tonnes, soit le 1/10ème de la consommation annuelle de la S.N.C.F., en période normale. Elles libéreront un parc de l'ordre de 800 locomotives à vapeur, ce qui, normalement, devrait permettre à la S.N.C.F. de réduire à un très faible niveau ses commandes de locomotives à vapeur au cours des années à venir.

Après réalisation de ces électrifications, les économies annuelles de combustible, sur l'ensemble des lignes électrifiées de la S.N.C.F., seront de l'ordre de 2 300 000 tonnes.

Les taux de rentabilité donnés dans la présente note sont fondés sur les conditions économiques d'avril 1940.

21 septembre 1940

II. AMELIORATIONS DE LA CIRCULATION

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		Matériaux spéciaux Divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
	- II -															
	<u>AMELIORATIONS de CIRCULATIONS</u>															
I	Ligne de PARIS à STRASBOURG Création d'évitements doubles entre CHALONS-sur-MARNE et VITRY-le-FRANCOIS	14 ^M	7 ^M	7 ^M	50 000j	25 000j	10 ^t	10 ^t	"	"	800 ^t	400 ^t	10 ^t	5 ^t	15 ^t	10 ^t
I	Suppression du tronç commun des lignes de PARIS à CHARLEVILLE et de REIMS à LAON entre la gare de REIMS et le poste D (bifur)	10 ^M	6 ^M	4 ^M	30 000j	18 000j	300 ^t	400 ^t	10 ^t	4 ^t	500 ^t	250 ^t	2 ^t	2 ^t	4 ^t	2 ^t
I	Etablissement d'une 3 ^e voie entre la bifurcation de LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL	100 ^M	24 ^M	76 ^M	700 000j		2200 ^t	200 ^t	300 ^t	"	2 500 ^t	"	30 ^t			
I	Suppression du cisaillement de la voie rapide impaire par les voies du raccordement de ROUEN R-G à SOTTEVILLE....	8 ^M	8 ^M		44 500j		1 050 ^t	850 ^t	385 ^t	125 ^t	50 ^t	45 ^t				
I	Doublent de la voie impaire de Paris à Reims entre EBBEWILLER et CHARLEVILLE	58	24	34	420 000	175 000	2 300	1 000	720	300	3 500	2 000	40	30	40	20
1	Doublent de la voie impaire de Paris-Reims entre Toury et Artenay	12	12	-	100 000	100 000	500	500	150	150	800	800	20	20	20	20
I	Quadruplement LYON-BROTTEAUX et LYON-SAINT CLAIR	90 ^M	30 ^M	60 ^M	800 000j		50 000 ^t	20 000 ^t	100 ^t	46 ^t	800 ^t	400 ^t	"	"	"	"
I	Réalisation de la voie directe à la traversée des gares de voie unique sur les sections de lignes ci-après : Clermont-Ferrand à Nîmes, Livron à Briançon, St Pierre-d'Albigny à Bourg St Maurice St André-le-Gaz à Chambéry Grenoble à Marseille Bellegarde(Ain) à Annemasse	10 ^M	1	5 ^M	70 000j		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	a reporter..	302,1	116,1	106	3 214 500	318 000	56 000	23 960	1 665	625	2 950	3 895	132	27	79	52

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		Matériaux spéciaux Divers	
							Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941
	Reports	302 ^M	116 ^M	186 ^M	2 214 500 ^J	313 000 ^J	56 660	22 960	1 665 ^t	625 ^t	8 350 ^t	3 895 ^t	132 ^t	27 ^t	79 ^t	52 ^t
I	Ligne d'AMIENS à BOULOGNE Abords d'Abbeville - Remplacement par un pont fixe du pont tournant sur la Somme	19 ^M	8 ^M	11 ^M	85 000 ^J	35 000 ^J	420 ^t	150 ^t	140 ^t	40 ^t	840 ^t	145 ^t	"	"	"	"
1	Doublement de la ligne NIORT & POITIERS	26 ^M	26 ^M		135 000 ^J	135 000 ^J	100	100			145	145			"	"
	<u>TOTAUX 1^e URGENCE</u>	<u>347,1</u>	<u>150,1</u>	<u>197</u>	<u>2 434 500</u>	<u>488 000</u>	<u>57 180</u>	<u>23 210</u>	<u>1 805</u>	<u>665</u>	<u>9 935</u>	<u>4 185</u>	<u>132</u>	<u>27</u>	<u>79</u>	<u>52</u>
2	Amélioration de la sécurité entre MANTES-Station et MANTES-GASSICOURT	60 M	17 M	43 M	300 000 ^J	100 000 ^J	7 500	3 000	650	150	1 000	350	5	2		
2	CREIL - Suppression de la cisaille de la bifurcation de Nogent-sur-Oise	115 ^M	5 ^M	110 ^M	700 000 ^J		3 000 ^t		500 ^t	"	700 ^t	"	28 ^t	"	"	"
	<u>TOTAUX 2^e URGENCE</u>	<u>175 M</u>	<u>22 M</u>	<u>153 M</u>	<u>1 000 000</u>	<u>100 000</u>	<u>10 500</u>	<u>3 000^t</u>	<u>1 150</u>	<u>150</u>	<u>1 700</u>	<u>350</u>	<u>33</u>	<u>2</u>	<u>"</u>	<u>"</u>

(1) dont 10 M à la charge de la S.N.C.F. et 9 M de participations
(2) dont 313 M 1 à la charge de la S.N.C.F. et 9 M de participations.

TITRE DU PROJET

—
Ligne de Paris à Strasbourg
—

Création d'évitements doubles entre
Châlons-sur-Marne et Vitry-le-François
—

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Entre les gares de Châlons et de Vitry-le-François (origine du quadruplement Vitry-Lérouville) on ne dispose que de deux voies principales sur un parcours de 30 km, qui constituent un tronç commun des lignes, de Paris à Strasbourg et de Laon à Chaumont.

En raison de la circulation intense sur ces deux itinéraires, il se produit souvent des condensations aux abords de Vitry-le-François, qui ne sont pas sans inconvénient pour la sécurité et qui occasionnent, pendant les périodes chargées, jusqu'à des pertes de temps se chiffrant au moins par 700 000 Fr par an.

Il eut été désirable que ce tronç commun fût supprimé en totalité, mais on peut toutefois remédier à cette situation en créant 3 évitements actifs doubles qui serviraient pour chaque sens de circulation à garer un train à marche lente pour permettre le passage des trains plus rapides, dans bien des cas où sans ces évitements le train lent devrait stationner pendant des heures à l'origine du tronç commun.

Ces évitements seraient établis à SOGNY, SONGY et LOISY-sur-MARNE.

le urgence

TITRE DU PROJET

Gare de REIMS

Suppression du tronc commun des lignes de
PARIS à CHARLEVILLE et de REIMS à LAONentre la gare de REIMS et
le poste D (bifur)NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le tronc commun des voies principales entre la gare de REIMS et la bifur du poste D (1 km environ) est parcouru:

- 1°) par tous les trains de la ligne de PARIS à CHARLEVILLE
- 2°) - - - - - de REIMS à LAON
- 3°) - - - - - de REIMS à CHALONS
- 4°) - la plus grande partie des machines rentrant au dépôt
- 5°) - certaines manoeuvres entre le triage de BETHENY et la gare de CLAIRMARAIS.

Cette situation gêne sérieusement le départ des trains à partir de Reims, d'où une perturbation du service à certains moments de la journée, et, d'autre part, occasionne des pertes de temps dans la circulation des machines rentrant au dépôt

Pour y remédier, nous proposons de poser deux nouvelles voies sur la droite du chemin de fer et d'aménager le poste D pour permettre la rentrée directe des machines au dépôt, ce qui éviterait ainsi les longs parcours que ces machines doivent faire actuellement pour arriver au dépôt par son extrémité, côté LAON.

L'économie chiffrable serait de 900 000 Fr par an.

1ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Etablissement d'une 3ème voie entre la
bifurcation de LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de PARIS à CREIL par CHANTILLY, parcourue par les rapides des courants ALIENS et SAINT-QUENTIN, ainsi que par les trains de la banlieue CHANTILLY, comporte 4 voies entre PARIS et LA CHAPELLE-en-SERVAL (32 km) mais seulement 2 voies entre LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL (18 km), point de séparation des 2 courants susvisés.

L'augmentation de la circulation constatée en période d'activité, la généralisation des automotrices, ainsi que le développement du trafic de banlieue, constituent une situation qui présente des inconvénients graves pour la régularité des trains, car le moindre retard d'un train d'une série risque de compromettre la marche, non seulement des trains de la dite série, mais aussi de ceux de la série suivante.

Il est devenu nécessaire d'augmenter le nombre des voies au delà de LA CHAPELLE-en-SERVAL vers CREIL.

Il existe sur ce parcours deux ouvrages importants : Viaduc de la Reine Blanche et viaduc de la Canardière, mais ils pourraient être élargis facilement pour une 3e voie.

Nous avons donc été conduits à limiter le projet à l'établissement, entre LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL, d'une 3e voie qui serait parcourue dans les deux sens.

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

Gare de SOTTEVILLE

Suppression du cisaillement de la voie rapide impaire
par les voies du raccordement de ROUEN RG.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Afin de réduire, conformément à la demande exprimée par M. le Ministre des Travaux Publics à la suite de l'accident de Melun, le nombre des cisaillements de voies de sens contraires, un remaniement important de la gare de SOTTEVILLE a été exécuté il y a quelques années.

La voie rapide paire de la ligne PARIS au HAVRE a alors été reportée en dehors des installations de la gare de triage de SOTTEVILLE et n'est plus cisailée par aucune circulation dans la traversée de cette gare.

Par contre, la voie rapide impaire, parcourue journellement en temps normal, par une trentaine de trains de voyageurs, est encore cisailée par les voies du raccordement de ROUEN RG sur lesquelles les circulations atteignent le nombre de 100 par 24 heures.

Une décision ministérielle du 30 septembre 1931 approuvant le projet d'amélioration des aménagements de la gare de triage de SOTTEVILLE a d'ailleurs attiré l'attention sur l'intérêt que présenterait la suppression, dans le plus bref délai, de ce cisaillement.

C'est cette suppression qui est envisagée actuellement; elle nécessitera :

- 1°) La surélévation de la voie rapide impaire qui franchira les voies du raccordement à l'aide d'un saut-de-mouton;
- 2°) La reconstruction d'un passage supérieur en béton armé pour les circulations routières.

La dépense est évaluée à 8 100 000 fr.

L'économie annuelle résultant de la suppression des pertes de temps dans la traversée de la voie rapide impaire s'élèvera à environ 500 000 fr.

1ère URGENCE

TITRE du PROJET

Ligne de PARIS à ORLEANS

Doublement de la voie impaire de PARIS à ORLEANS
entre ETAMPES et MONNERVILLE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de Paris à Orléans a été quadruplée au départ de Paris, pour faciliter notamment le service des trains de banlieue et l'arrivée à Paris des trains de denrées et de messageries, aussi loin qu'il était possible sans travaux importants.

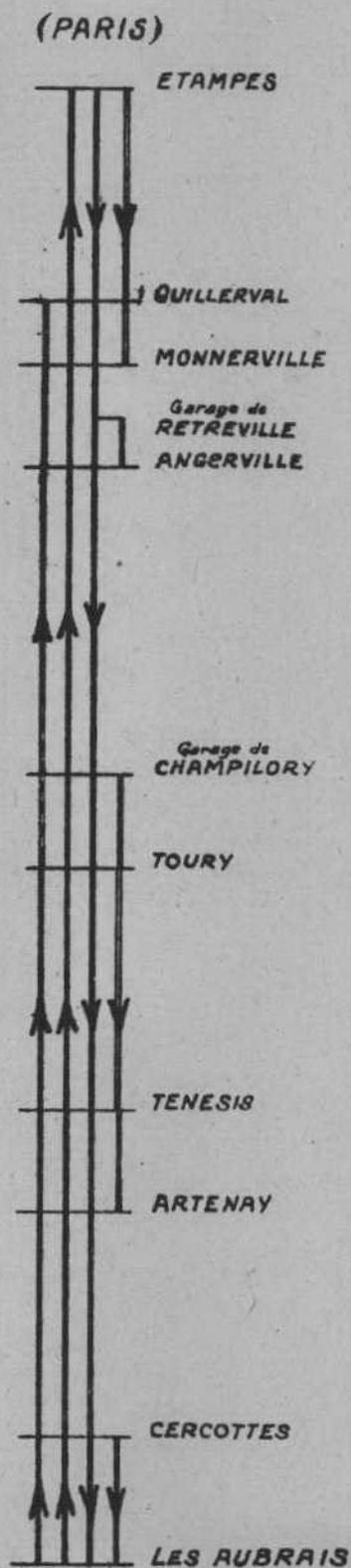
Mais, le quadruplement s'arrête à Etampes, au pied de la montée sur le plateau de Beauce, qui s'effectue en rampe de 8 mm sur près de 8 km et nécessite la pousse des trains de marchandises dont la composition correspond au profil facile du reste de la ligne.

Il se produit en outre à Etampes une accumulation des trains impairs qui présente un très sérieux inconvénient pour la circulation.

Pour remédier à la situation, il est envisagé d'ajouter suivant un nouveau tracé en rampe de 5 mm seulement, une troisième voie entre Etampes et Monnerville.

Il en résultera, outre les avantages pour la régularité des circulations, la suppression des machines de pousse, d'une valeur de 10,5 M qui seront ainsi libérées, et des économies d'exploitation de l'ordre de 800 000 fr par an.

- 1° Création d'une 2^e voie impaire entre Etampes et Monnerville (PROGRAMME D'EQUIPEMENT)
- 2° Doublement de la voie paire entre Toury et Guillerval (PROGRAMME QUINQUENNAL)
- 3° Doublement de la voie impaire entre Toury et Artenay (PROGRAMME D'EQUIPEMENT)



1ère URGENCE

27

TITRE DU PROJET

Ligne de PARIS à ORLEANS

Doublement de la voie impaire entre
TOURY et ANCERVILLE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de Paris à Orléans est quadruplée de Paris à Etampes et de Cercottes aux Aubrais. Elle possède en outre, en Beauce, de longs garages actifs qui permettent la circulation simultanée de trains lents et de trains rapides.

Or, la création d'un nouveau tronçon de garages actifs impairs peut se faire sans grosses dépenses entre Toury et Artenay. Il suffit, pour cela, d'allonger le garage de Champilory et de le réunir au garage de Ténéisis.

le urgencea

TITRE DU PROJET

—
Quadruplement LYON-BROTTEAUX - LYON-St-CLAIR
—NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE
—

Le tronçon de 5,700 km compris entre la gare de LYON-GUILLOTIERE et LYON-St-CLAIR présente une importance toute particulière au point de vue de la circulation. Il est commun à la grande ligne de Strasbourg, à celle de Genève et à la voie de détournement COLLONGES-BROTTEAUX; il dessert des gares très importantes (LYON-PART-DIEU - LYON-BROTTEAUX) et des embranchements à très gros trafic, De très nombreuses circulations l'empruntent et se gênent mutuellement en raison du point de convergence et de cisaillement. Il en résulte de fréquents arrêts des trains et des pertes de temps préjudiciables à la régularité et à la sécurité de la circulation. Les installations actuelles sont insuffisantes pour assurer le trafic.

Le quadruplement de ce tronçon est donc indispensable.

Une première étape, comprenant le quadruplement entre GUILLOTIERE et BROTTEAUX, a déjà été présentée. La dotation en est prévue au plan quinquennal.

Il est nécessaire de quadrupler également la partie comprise entre LYON-BROTTEAUX et LYON-St-CLAIR.

Les travaux comprendraient :

- l'installation de 2 voies nouvelles;
- la construction de deux saut-de-mouton qui permettrait de supprimer une grande partie des cisaillements;
- l'élargissement à 4 voies du viaduc sur le Rhône,
- l'allongement de divers ouvrages et divers travaux.

1ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Réalisation de la voie directe, à la traversée des gares de voie unique, sur les sections de ligne suivantes :

CLERMONT-FERRAND à NIMES
LIVRON à BRIANCON
SAINT-PIERRE d'ALBIGNY à BOURG-SAINT-AURICE
SAINT-ANDRE-le-CAZ à CHAMBERY
GRENOBLE à MARSEILLE
BELLEGARDE (Ain) à ANNEMASSE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Sur toutes les Régions, sauf le SUD-EST, les lignes à voie unique parcourues par les trains directs sont exploitées sous le régime de la voie directe, lequel n'entraîne aucune limitation spéciale de vitesse à la travée des gares.

Sur la Région du SUD-EST, au contraire, les sections de ligne à voie unique comportent pratiquement toutes le régime de la "voie de gauche" à la traversée des gares, avec limitation de la vitesse des trains à 30 ou 40/30 km à l'heure (exceptionnellement, sur certaines lignes de Savoie, à 50 km-heure).

Le présent projet a pour objet la réalisation de la voie directe sur les sections de ligne à voie unique ci-après :

- CLERMONT-FERRAND à NIMES
- LIVRON à BRIANCON,
- SAINT-PIERRE-d'ALBIGNY à BOURG-SAINT-AURICE,
- SAINT-ANDRE-le-CAZ à CHAMBERY,
- GRENOBLE à MARSEILLE,
- BELLEGARDE (Ain) à ANNEMASSE.

Il permettra d'améliorer d'une façon sensible le tracé des trains directs de voyageurs et de marchandises, et entraînera, par ailleurs, des économies de charbon par la suppression de la limitation de vitesse actuellement imposée à la traversée de toutes les gares.

Ajoutons que certaines de ces gares pourront également être rendues "temporaires", ce qui est difficilement réalisable avec la "voie de gauche".

La présence du pont tournant d'Abbeville sur la ligne de Paris à Boulogne, présente de graves inconvénients pour l'exploitation et la sécurité.

Des incidents se sont déjà produits. Un bateau se coinçant entre les culées ou s'échouant sur le seuil, et la circulation sur une de nos plus grandes artères est interrompue pendant de nombreuses heures.

Le remplacement de cet ouvrage par un pont fixe est réalisable au moyen d'un relèvement des voies ferrées qui permettrait, en outre, la suppression d'un F.N. sur route nationale.

Le projet intéressant la Voirie Routière et la Navigation, les dépenses devront être réparties entre Etat et S.N.C.F. La participation de celle-ci peut être de l'ordre de 10 millions.

En dehors de l'intérêt pour la sécurité et la régularité de la circulation, ce projet procurera une économie annuelle de l'ordre de 120 000 fr.

NB

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

ABBREVIE

Remplacemnt par un pont fixe du pont tournant
sur la somme.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

NB

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

ABBREVIE

Remplacemnt par un pont fixe du pont tournant
sur la somme.

1ère URGENCE

MF

TITRE du PROJET

Doublement de la ligne NIORT-POITIERS

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La plateforme de la ligne de NIORT à POITIERS a été aménagée pour deux voies, mais il n'a été posé qu'une seule voie.

Cette ligne à voie unique est, dans les conditions où elle est actuellement utilisée, à limite de capacité.

Elle permet en effet de reporter sur Poitiers, où il trouve les avantages de l'électrification, le trafic qui s'opérait autrefois sur la ligne à mauvais profil de Niort à Saumur et Chartres et l'on en a déjà profité dans la limite du possible. Mais un train de marchandises et un train de messageries utilisent encore dans chaque sens l'itinéraire " vapeur " Niort Chartres.

Le doublement de la ligne Niort-Poitiers permettrait d'acheminer par la ligne électrifiée Paris-Poitiers tout le trafic de la partie Sud de la Région de l'Ouest, en même temps il donnerait au service une élasticité qui lui fait totalement défaut, surtout pendant les pointes du service d'été.

L'économie résultant de la traction électrique s'élèvera à 2 M 5 par an.

TITRE DU PROJET

Ligne de Paris à Rouen
(Section de Colombes à Rouen)

Amélioration de la sécurité entre les gares de
Mantes-Station et de Mantes-Gassicourt

NOTE . JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

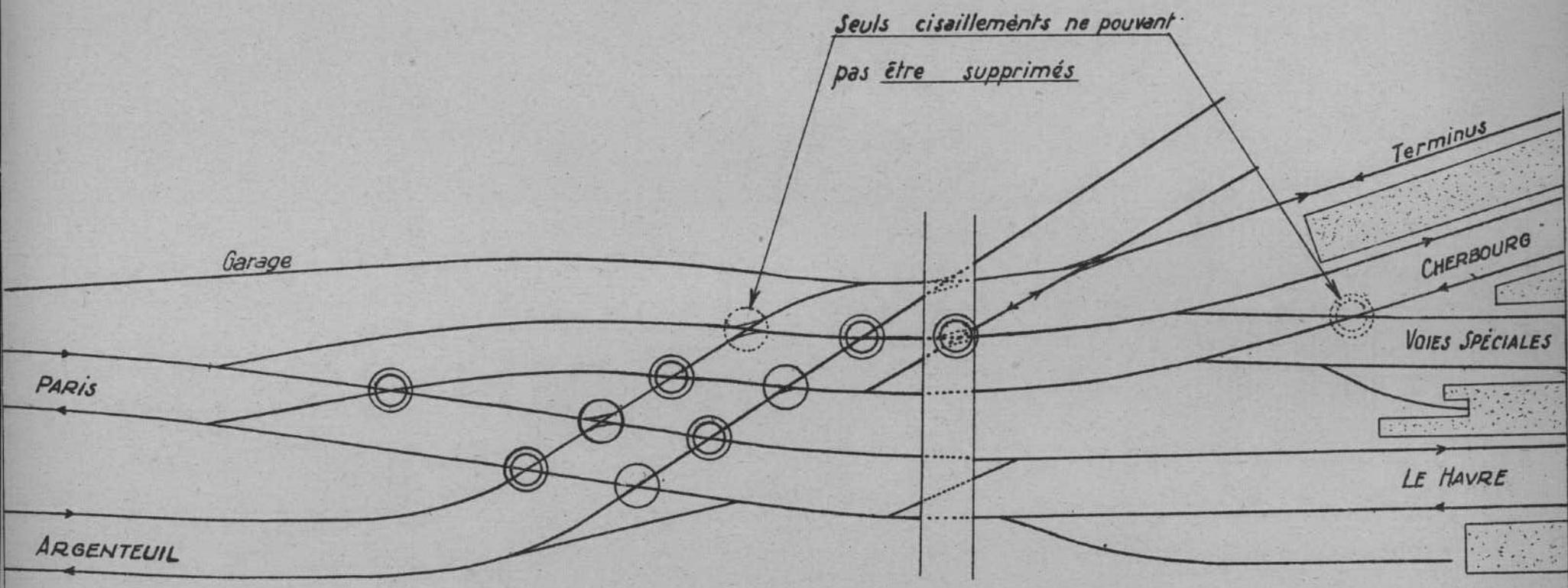
A la suite de l'accident de Melun, M. le Ministre des Travaux Publics avait invité les Grands Réseaux à supprimer, dans la mesure du possible, les cisaillements de voies de sens contraires.

Or, le noeud ferré de Mantes comporte une série de points de cisaillement au nombre de 11, qui présentent de graves inconvénients en raison de l'intensité de la circulation et de la vitesse de certains trains franchissant sans arrêt la gare de Mantes-Gassicourt.

Entre les gares de Mantes-Station et de Mantes-Gassicourt, les deux lignes venant de Paris, par Poissy et par Argenteuil, donnent naissance aux deux lignes du Havre et de Cherbourg et toutes les voies se coupent à niveau.

Le projet établi prévoit la séparation des circulations, paires et impaires et la pénétration des voies d'ARGENTEUIL entre les voies de Poissy. Il permet au moyen de trois tranchées couvertes de ramener le nombre des cisaillements à niveau de 11 à 2.

Il nécessite la reconstruction du passage supérieur de la Route Nationale n° 183 qui sera élargi pour tenir compte du prolongement de l'Autoroute de l'Ouest, envisagé par les Ponts et Chaussées.



MANTES - GASSICOURT

- ⊗ *Cisaillement de sens contraire prévu à supprimer*
- *Cisaillement de même sens prévu à supprimer*

2^{ème} Urgence

TITRE DU PROJET

gv

Suppression de la cisaille de la Bifurcation
de NOGENT-sur-OISE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

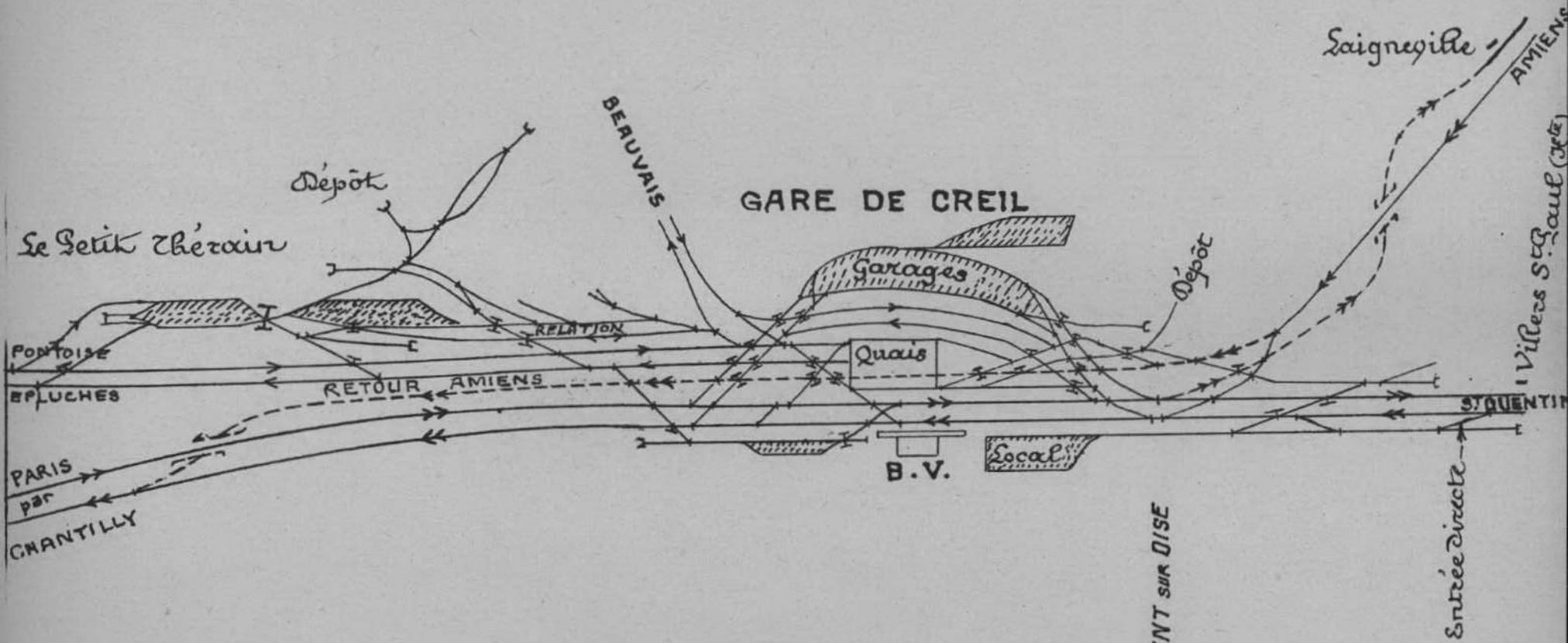
A la suite de l'accident de Melun, M. le Ministre des Travaux Publics avait invité les Grands Réseaux à supprimer, dans la mesure du possible, les cisaillements à niveau de voies de sens contraires, qui constituent un danger sérieux.

Or, la séparation des deux artères PARIS-AMIENS et PARIS-St-QUENTIN se fait à la bifurcation de NOGENT-sur-OISE, noeud vital de la Région Nord, qui comporte encore une cisaille très importante où l'itinéraire des trains impairs à destination de St-QUENTIN (avant les hostilités 56 trains dont 16 rapides) recoupe l'itinéraire des trains pairs en provenance d' AMIENS (75 trains dont 20 rapides).

Le projet de suppression de cette cisaille importante comporte les dispositions ci-après :

- 1°) Déviation de la voie impaire AMIENS entre l'actuelle bifurcation et LAIGNEVILLE, avec saut-de-mouton aux abords de cette gare.
- 2°) Création d'une nouvelle voie paire entre l'actuelle bifurcation et le pont sur l'Oise avec saut-de-mouton aux abords de cet ouvrage.
- 3°) Amélioration du tracé.

Suppression de la Cisaille de la Bifurcation de Nogent sur Oise



----- Dispositions projetées

BIF. DE NOGENT SUR OISE

III. TRIAGES

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
	<u>III - GARES DE TRIAGE</u>															
1	<u>ACHERES</u> - Extension du triage et aménagement d'un transbordement. Etablissement d'une 3ème voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte. Etablissement d'un terminus à Poissy	48 ^M	30 ^M	18 ^M	200 000 ^J	120 000 ^J	1 800 ^T	900 ^T	900 ^T	450 ^T	625 ^T	600 ^T	"	"	"	"
1	<u>CHALONS-SUR-MARNE</u> - Agrandissement du triage	30	15	15	100 000	50 000	80	40	20	10	3 400	1 700	15	8	22	11
1	<u>LA CHAPELLE ST-LUC-BARBEREY-TROYES</u> - Amélioration des installations du triage, établissement de faisceaux d'attente à l'arrivée et au départ	17,5	17,5	"	60 000	60 000	800	800	800	800	1 600	1 600	4	4	6	6
1	<u>TOULOUSE</u> - Création d'un triage en vue de l'amélioration de la gare des voyageurs	95	35	60	370 000	120 000	2 500	900	2 000	900	7 800	2 600	50	25	250	123
1	<u>COURBESSAC</u> - Extension du triage	45	15	30	160 000	60 000	100	50	40	20	500	100	30	"	"	"
	TOTAL (1ère urgence).....	235,5	112,5	123	390 000	410 000	5 230	2 690	3 760	2 180	15 925	6 600	109	32	278	140
2	<u>VAIVRE (Vesoul)</u> - Réaménagement des faisceaux	14	7	7	56 000	28 000	15	10	"	"	980	500	3	2	5	2
2	<u>VALENCIENNES</u> - Extension des installations	1,4	1,4	"	4 750	4 750	"	"	3	3	165	165	1	1	"	"
2	<u>BULLY-GRENAU</u> - Extension des installations	11	4	7	54 000	25 000	365	200	377	300	373	373	6	6	2	2
2	<u>HENIN-LIETARD</u> - Remaniement des garages	5,8	2	3,8	18 500	6 000	"	"	20	5	430	100	5	1	"	"
2	<u>TERGNIER</u> - Amélioration de la gare de triage	19,2	11,2	8	62 000	36 000	5	5	20	2	900	800	18	8	"	"
	TOTAL (2ème urgence)	51,4	25,6	25,8	195 250	99 750	385	215	420	315	2 848	1 938	33	18	"	4

TITRE DU PROJET

Extension du triage d'ACHERES
et aménagement d'un transbordement

Etablissement d'une 3ème voie
entre SARTROUVILLE et MAISONS LAFFITTE

Etablissement d'un Terminus à POISSY

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

de la Région de l'Ouest

Les échanges avec les autres Régions pour les lignes de DIEPPE, du HAVRE, de CHERBOURG et pour la Région parisienne sont assurés par les triages d'ACHERES et d'ARGENTEUIL.

Chacune de ces 2 gares étant insuffisante pour assurer à elle seule la totalité de ces échanges, il en résulte des doubles emplois et des échanges coûteux; celle d'Argenteuil est inextensible; il n'en est pas de même de la gare d'Achères.

Celle-ci comporte : côté impair, un faisceau de 6 voies de réception et 16 voies de triage; côté pair, un faisceau en cul-de-sac de 16 voies.

Une gare de permissionnaires comportant 8 voies à quai et 8 voies de garage a été créée au début de l'année entre le faisceau impair et les voies principales.

Cette gare n'étant plus en service, il est possible d'utiliser le terrain sur lequel elle a été édifiée et une partie de ses voies pour agrandir les installations actuelles et les transformer en un triage unique de 32 voies.

Un faisceau de réception serait établi en pointe côté Paris, sur des terrains réservés à la S.N.C.F. en forêt d'Achères. L'ensemble serait modernisé par l'installation de freins de voie et d'un poste électrique.

D'autre part, le transbordement de la Région parisienne actuellement effectué à Argenteuil, serait également reporté à Achères.

L'ensemble du trafic d'Achères et d'Argenteuil serait ainsi absorbé par la gare nouvelle d'Achères dont il serait possible de fermer le groupe pair.

Mais les trains en provenance du Nord via Epluches qui, actuellement son reçus sur ce groupe pair, devront pénétrer sur le nouveau faisceau de réception en franchissant les voies du Havre par un saut-de-mouton à construire pour éviter le cisaillement des dites voies.

La réalisation de ces nouvelles dispositions procurerait une économie annuelle de 3,6 M.

Par ailleurs, le terminus de certains trains de banlieue serait à reporter d'Achères à la gare suivante : Poissy, qui dessert une localité importante.

La gare d'Achères serait ainsi dégagée de sujétions de manœuvre de ces trains; ce report entraîne la création, à Poissy, d'une voie de terminus centrale.

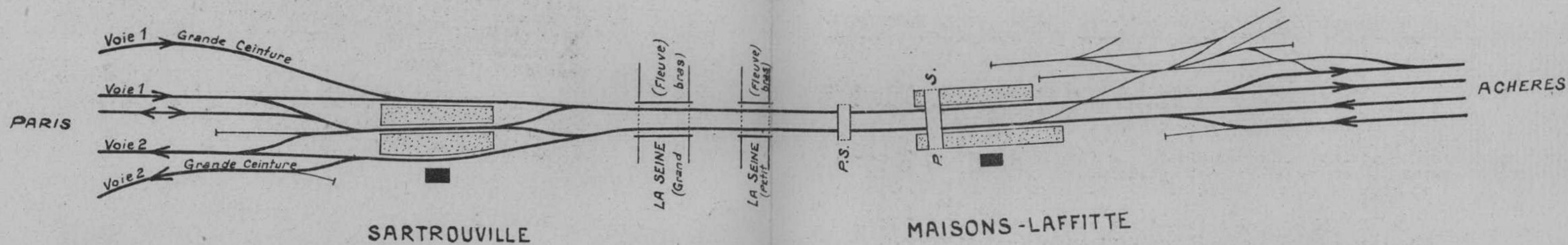
Enfin, pour tenir compte du nombre important des circulations utilisant la Grande Ceinture entre Argenteuil et Achères et empruntant le tronc commun à 2 voies Sartrouville-Maisons Laffitte, une 3ème voie serait créée entre ces 2 gares permettant aux trains de marchandises impairs venant des autres Régions par la Ceinture de circuler de bout en bout sans emprunter les voies rapides du Havre.

Le croquis ci-annexé qui donne la situation actuelle des lieux montre nettement les inconvénients qui résultent de l'étranglement que constitue le tronçon à 2 voies, entre Sartrouville et Maisons-Laffitte.

Etablissement d'une 3^e voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte

Situation actuelle

schéma



1ère URGENCE

gv

TITRE DU PROJET

CHALONS-sur-MARNE

Agrandissement du triage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations du faisceau de triage de Châlons sont nettement incommodes et insuffisantes pour assurer les opérations auxquelles il est appelé à faire face, de telle sorte que l'on doit ouvrir, pendant certaines périodes de l'année, le faisceau annexe de Ravigny.

Le fait même que les installations du triage de Châlons comprennent deux faisceaux distincts, occasionne des échanges longs et coûteux.

Par ailleurs, la plupart des voies sont très courtes et la formation des trains ne peut se faire que par parties ce qui complique le service.

Il est indispensable de remédier à ces divers inconvénients en remaniant les installations actuelles suivant les dispositions ci-après :

Un faisceau d'attente à l'arrivée serait établi côté Paris; on y accéderait directement de Paris à Strasbourg et les trains venant de Reims emprunteraient le raccordement direct déplacé pour refouler dans ce faisceau au moyen d'une voie de tiroir nouvelle établie en bordure de la voie I côté Paris.

Les deux faisceaux actuels seraient réunis et on disposerait ainsi d'un faisceau de 21 voies de débranchement et de 10 voies de formation.

Enfin la voie de tiroir de la formation (côté Strasbourg) serait portée à 750 m de longueur utile.

Les économies devant résulter de ces modifications ne seraient pas inférieures à 4 Millions par an.

le urgence

MF

TITRE du PROJET

LA CHAPELLE-St-LUC - BARBEREY-TROYES

Amélioration des installations du triage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations actuelles du triage de la CHAPELLE-SAINT-LUC sont nettement insuffisantes pour assurer le trafic; d'autre part, les voies sont courtes et en nombre insuffisant le tiroir côté Mulhouse, est très court pour les opérations de formation et le tiroir, côté Paris, coupe le raccordement Paris-Sens emprunté en cas de déviation ou en cas d'obstruction de la ligne Paris-Mulhouse.

En raison de cette situation, on doit ouvrir à certaines périodes de l'année le faisceau annexe de Troyes Treize, qui pourrait être supprimé moyennant l'amélioration du triage de la Chapelle-Saint-Luc. Il y aurait lieu, pour cela, de prolonger les voies du triage vers Paris, de porter le nombre des voies du faisceau de 21 à 30, dont 8 voies de formation, d'ajouter 8 voies d'attente et de construire un nouveau tiroir de 800 m de longueur passant sous la ligne de Troyes à Sens.

Les économies chiffrables s'élèvent à 2 Millions par an.

TITRE DU PROJET

Création d'un triage à Toulouse

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

L'ensemble des aménagements de Toulouse est très insuffisant et difficilement exploitable. Aussi, divers projets ont-ils été conçus pour remédier à la situation.

Un projet, pris en considération vers 1909, prévoyait l'amélioration des garages voyageurs, moyennant un empiètement sur l'Ecole Vétérinaire. Mais ce projet, dont la dépense serait de 22 millions, était loin de donner satisfaction.

Or, à son emplacement actuel, le triage de Toulouse est insuffisant et inextensible. Dès que le trafic augmente, nous sommes dans l'obligation de le faire aider par Montauban et d'ouvrir le chantier annexe de Lalande. Cette situation se produit chroniquement chaque année dès qu'il y a une pointe de trafic.

En 1939, on enregistrait déjà 2 625 wagons à trier à Toulouse chaque jour.

Pendant la guerre, ce chiffre s'est notablement accru, ce qui nous a amené à rouvrir le triage de Montauban que nous avions fermé. Actuellement, le triage de Toulouse traite 3 160 wagons et Montauban environ 1 200.

Il est donc indiqué de déplacer le triage de Toulouse pour lui donner une composition correspondant à son trafic et libérer des emplacements qui permettront un regroupement des installations G. V.

On fera notamment disparaître l'empiètement des manoeuvres de petite vitesse dans les installations G.V. et le passage des trains de marchandises sur les voies de voyageurs situées le long du bâtiment principal.

L'installation du nouveau triage est prévue sur un emplacement dégagé à l'ouest de la gare de Toulouse et du côté impair des voies principales, ce qui le placera dans des conditions favorables pour le raccordement avec les directions de Bordeaux et de Tessonnières.

L'emplacement libéré par le triage permettra à la fois l'allongement indispensable des garages G.V. et l'amélioration des messageries.

1ère URGENCE

NB

TITRE du PROJET

Amélioration du triage de COURBESSAC

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations de triage à COURBESSAC ne répondent plus aux nécessités du moment. Les 2 faisceaux affectés au triage, séparés par les voies principales, sont éloignés l'un de l'autre ; en outre, la longueur réduite des voies du faisceau pair, établies en impasse, ne permet pas d'effectuer commodément les opérations de triage, enfin la bosse est mal orientée et le rendement est très réduit par temps de mistral.

Nous envisageons de remédier à cette situation en groupant en un seul, les faisceaux de triage pair et impair.

La réalisation de ce projet qui donnera lieu à une dépense de 44 millions, procurera des économies substantielles de personnel et de machines et rendra plus rapides et plus faciles les opérations de triage.

Au total, les économies escomptées sont évaluées à 5 millions par an.

TITRE du PROJET
-----VAIVRE-VESOUL

Agrandissement et modification
des faisceaux de garage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les opérations concernant le trafic des marchandises de la gare de VESOUL s'effectuent actuellement dans des conditions difficiles. Le faisceau de VAIVRE, qui doit assurer la réception et la formation des trains, ne dispose que de voies courtes (530 m de garage utile au maximum).

Il en résulte la nécessité de faire des manoeuvres difficiles sur les voies principales pour couper en deux les trains longs, manoeuvres qui ne sont pas sans inconvénient pour la sécurité des trains circulant sur la ligne de Paris à Bâle et qui occasionnent des dépenses supplémentaires d'exploitation non négligeables (1 Million par an).

Il y aurait lieu d'allonger les voies du faisceau actuel de réception en modifiant les soudures avec les voies principales.

En outre, le nombre des voies de ce faisceau serait porté de 7 à 17 en supprimant les deux terre-pleins établis en 1917 à la demande de l'Autorité Militaire.

Enfin, la bosse de gravité serait améliorée et les liaisons côté VESOUL avec la gare locale seraient remaniées pour permettre les mouvements entre cette gare et le faisceau sans nuire aux opérations de formation et de départ vers MULHOUSE.

2^{ème} Urgence

2ème URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

Ligne de DOUAI à la Frontière par VALENCIENNES

VALENCIENNES

Extension des installations

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le triage des trains effectué à SAINT-SAULVE s'est intensifié et les installations n'offrent pas les possibilités suffisantes pour répondre aux besoins des périodes les plus chargées. D'autre part, le service des trains de passage, qui se fait à l'avant-gare est exceptionnellement lourd puisque cette gare fait passer les courants des houillères et des ports vers l'Est avec rupture de charge pour les charbons, fréquemment avec relais de machines pour les uns et les autres, et les courants de l'Est vers les houillères et les ports, généralement avec relais.

La situation pourrait être aisément améliorée en établissant en bordure du faisceau de réception Saint-Saulve, 3 voies supplémentaires qui pourraient être utilisées à la fois comme voies de relais, ce qui apporterait un soulagement au chantier de l'avant-gare, inextensible, et comme voies de réception des trains à trier.

La dépense est évaluée à 1 M 4.

TITRE DU PROJET

—
Ligne d'ARRAS à HAZEBROUCK
BULLY-GRENAY
—

Extension des installations
—

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les difficultés de cette gare, ancienne également, sont de même ordre qu'à HENIN-LIETARD et pour le même motif: insuffisance de longueur de voies qui ne dépasse pas 300 à 400 m. La gare est encadrée de 2 P.N., mais il est possible de remplacer celui qui est vers LENS par un P.S. et d'obtenir ainsi 3 voies de 700 m, 2 de 660 et 3 allant de 535 à 610. Les quelques voies courtes qui subsisteraient seraient utilisées pour le classement préalable des rames au départ.

La dépense peut être évaluée à 11 M.

La part de cette dépense relative à la suppression des P.N. sera à répartir entre la S.N.C.F. et les collectivités intéressées avec lesquelles un accord sera à réaliser à ce sujet.

TITRE DU PROJET

Ligne de LENS à OSTRICOURT

HENNIN-LIETARD

Remaniement des garages

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Cette gare, très ancienne, est tout à fait à l'étroit, compte tenu des importantes remises des mines et du gros travail d'agré-gation qu'elle doit assurer pour l'évacuation des produits houillers. Elle ne dispose que de voies courtes de l'ordre de 300 à 400 m, si bien que, pour ne pas avoir à garer en deux parties les trains à compléter au passage, elle effectue la plupart des manoeuvres de ce genre sur voies principales au détriment de la régularité de la circulation.

Le projet comporte, après déviation d'un chemin latéral, l'allon-gement maximum des voies compatible avec la présence d'un P.I. et d'un P.N. qu'on ne peut aisément supprimer ou déplacer, cette zone étant bâtie. On obtient ainsi deux voies de 560m deux de 585m et 6 allant de 455 à 485. Une entrée directe vers OSTRICOURT serait aménagée pour la réception des trains de matériels vides.

La dépense peut être évaluée à 5 800 000 Fr.

26^{me} URGENCE

TITRE DU PROJET

EV

TERGNIER

Amélioration de la gare de triage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Cette gare, établie en 1920/1921, n'a pas bénéficié des études faites depuis lors sur le tracé en plan et en profil des gares de triage; les voies, notamment, sont maintenant trop courtes pour la longueur des trains et l'enrayage s'effectue à la main, ce qui présente des risques pour le personnel.

Elle a pu cependant, durant longtemps, assumer sa mission, mais dès que par raison d'économie des frais d'exploitation, elle dût assurer une grande partie du travail de LAON, dont le triage était partiellement fermé, elle éprouva des gênes très sérieuses rendant nécessaire une modernisation de ses installations.

Le projet consiste à modifier le profil pour transformer le mode de triage qui s'effectuerait non plus au moyen de rampe de débranchement mais par bosse de gravité, à améliorer la tête du faisceau pour régulariser le débit et permettre l'installation des freins de voies, et, enfin, à allonger les voies de réception pour les porter à 680 m.

D'autre part, par suite de l'augmentation du trafic, les groupes de relais existant de part et d'autre du faisceau de triage ont été peu à peu détournés de leur affectation et utilisés pour la formation côté cabine 4 et l'attente des trains au départ. De ce fait, les relais doivent s'effectuer sur les voies de circulation et il en résulte de nombreux retards qui se répercutent sur la circulation générale.

On pourrait améliorer cette situation en créant un groupe de 6 voies dans l'espace libre compris entre les voies de circulation et les voies principales à la hauteur des voies de rampe.

Ce faisceau nouveau serait relié directement au dépôt par la cabine 7.

Tous les relais seraient désormais effectués en ce point ce qui libérerait complètement le faisceau principal des garages et procurerait une amélioration du travail de formation ainsi qu'une possibilité supplémentaire de garage des trains en attente de machine.

IV. AMELIORATIONS DE GRANDES

GARES VOYAGEURS

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)										
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		Aciers		Cuivre		Matériaux spéciaux divers.				
							Total	1941	Bonds	Profils	Total	1941	Total	1941	Total	1941	
	<u>IV</u>																
	AMELIORATIONS DE GRANDES GARES VOYAGEURS																
1	ANGERS - Suppression de la gare de Saint Serge.....	^M 8 5	^M 8 5	"	35 000 Fr	35 000 Fr	140 ^t	140 ^t	70 ^t	70 ^t	185 ^t	185 ^t	"	"	"	"	

1ère URGENCE

MF

TITRE du PROJET

Suppression de la gare d'ANGERS-St-SERGE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les trains venant de la direction de SEGRE ne peuvent être reçus qu'à St SERGE.

Pour aller de St-SERGE à St-LAUD, il faut rebrousser à la Bifur d'Ecouflant.

Cette situation est onéreuse.

Le présent projet a pour objet l'établissement d'une liaison directe SEGRE - St-LAUD. La gare de St-SERGE serait fermée au service marchandises en détail et ne serait conservée que pour la desserte des embranchements particuliers et les wagons complets.

La suppression de la gare St-SERGE procurera une économie annuelle de 700 000 francs.

V. INSTALLATIONS DE SECURITE

Ordre d'ur- gence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
1	V - <u>INSTALLATIONS DE SECURITE</u> <u>Equipement en block automatique</u> <u>luminoux</u>															
	TOURS-BORDEAUX	115 ^M	35 ^M	80 ^M	460 000 ^J	150 000 ^J	940 ^T	200 ^T	350 ^T	120 ^T			125 ^T	40 ^T		
	AVIGNON - CANNES	203	60	143	810 000	30 000	2 030	450	775	250			230	70		
	MANTES-LE HAVRE	65	20	45	260 000	90 000	420	100	370	125			90	30		
	Grande-Ceinture Nord (Argenteuil-Le Bourget-Juvisy)	10	3	7	815 000	25 000	2 000	400	760	280			230	70		
	SENS-LAROCHE	30	10	20	120 000	40 000	200	80	130	45			40	15		
	LANGON-MONTAUBAN	34	12	22	135 000	45 000	150	50	100	35			20	7		
	SETE - NIMES	28	10	18	110 000	40 000	300	100	120	40			40	13		
	Scit pour le block automatique 485 M															
1	Mise en câble des artères télé- phoniques S.N.C.F. de Paris à Lyon	130	40	90	430 000	150 000	800	650	530	450			370	200	2 050	1 000
	A reporter	015	190	425	3 140 000	570 000	6 840	2 030	3 135	1 345			1 145	445	2 050	1 000

Ordre d'ur- gence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)											
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
	Reports	615	190	425	3 140 000	570 000	6 840	2 050	3 135	1 345			1 145	445	2 050	1 000		
1	Substitution du block manuel au cantonnement téléphonique sur les sections : LE MANS - LA HUTTE-COULOMBIERS - RENNES- St-BRIEUC - St-CYR à DREUX	10	6	4	50 000	30 000	100	60			1 500	500	30	18				
1	Double répétition des signaux sur les machines	155	50	105	620 000	250 000					800	250	300	150				
	TOTAUX	780	246	534	3 810 000	850 000	6 940	2 110	3 135	1 345	2 300	750	1 475	613	2 050	1 000		

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

MF

BLOCK AUTOMATIQUE LUMINEUX

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Après quelques essais partiels, dont certains étaient antérieurs à la guerre 1914/1918, les Grands Réseaux décidèrent d'équiper en block automatique lumineux leurs grandes artères, et quelques installations importantes furent réalisées.

A la faveur du Plan Marquet, un programme d'ensemble fut établi en 1933/1934 qui prévoyait l'équipement d'environ 4 000 km de lignes à double voie; une partie seulement de ce programme (2 000 km) put être exécutée.

L'importance de l'installation du block automatique lumineux n'échappa pas à la S.N.C.F. qui décida de poursuivre l'effort envisagé par les Réseaux.

Une partie des prévisions non réalisées du Plan Marquet fut reprise au Plan Quinquennal qui comporte l'équipement d'environ 800 km de ligne dont l'exécution doit être entreprise dès maintenant.

Au moment où la S.N.C.F. s'efforce de concentrer le trafic sur certaines gares en ce qui concerne les triages, et sur les grandes artères en ce qui concerne le trafic P.V. et G.V.; il est désirable que le développement du B.A.L. soit intensifié encore davantage, car non seulement il simplifie les méthodes d'exploitation, mais encore procure des économies appréciables du fait de la réduction des dépenses d'entretien et de l'augmentation du débit des lignes que permet le resserrement des postes d'espacement. Il augmente, en outre, 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.

Dans ces conditions, la S.N.C.F. prévoit l'incorporation au programme d'équipement actuellement en cours d'élaboration, de l'application du block automatique sur les lignes ci-après:

- TOURS - BORDEAUX
- AVERIGNON - CANNES
- NANTES - LE HAVRE
- GRANDE-CEINTURE (Argenteuil, le Bourget, Juvisy)

ainsi que sur les Sections ci-après qui doivent être électrifiées:

- SENS - LAROCHE
- LANGON-MONTLUBAN
- SETE-NIMES

Les économies annuelles résultant de ces travaux sont évaluées à 9 M 5.

1ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Mise en câbles des artères téléphoniques S.N.C.F.
de PARIS à LYON

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

A l'occasion des travaux d'électrification de la ligne PARIS-LYON, il sera avantageux de remplacer par des câbles les lignes téléphoniques aériennes de la S.N.C.F.

De toute manière, le maintien à leur emplacement actuel de ces lignes est impossible, étant donné la distance nécessaire entre les fils téléphoniques et les pylônes de l'électrification.

La mise en câbles évite les phénomènes d'induction, gênant les communications téléphoniques, qui se produisent inévitablement avec des lignes aériennes. Elle permet, en outre, sans frais sensibles, d'augmenter le nombre des conducteurs. Elle met, enfin, les circuits à l'abri des intempéries (vent, givre) qui, trop souvent, interrompent pendant un laps de temps considérable les communications.

Cette solution s'impose particulièrement sur une artère aussi importante que la ligne de PARIS à LYON, de préférence au déplacement pur et simple des fils aériens.

1ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Substitution du block manuel au cantonnement
téléphonique sur certaines lignes

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les sections de ligne :

- de RENNES à SAINT-BRIEUC,
- du MANS à LA HUTTE-COULOMBIERS,
- de St-CYR à DREUX,

sont actuellement exploitées sous le régime du cantonnement téléphonique.

Sur ces lignes importantes, artères à double voie à trafic chargé, particulièrement lors des très grosses pointes des services d'été, l'espacement des trains n'est assuré que par l'application des prescriptions réglementaires, sans aucune matérialisation garantissant la Sécurité en cas de défaillance de personnel.

Il convient donc de remplacer les simples ententes téléphoniques entre les agents du cantonnement par des enclenchements de poste à poste et de substituer un block par appareil au cantonnement téléphonique.

Une dépense de 10 000 000 fr est à prévoir.

1ère URGENCE

Amélioration de la répétition des signaux

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Conformément à l'accord donné par M. le Ministre des Travaux Publics aux propositions de la S.N.C.F., celle-ci a entrepris l'extension de la répétition des signaux à distance ouverts et fermés sur les machines, pour toutes les lignes et toutes les machines de la S.N.C.F.

Cette extension présentera en effet l'avantage de fournir au mécanicien, au franchissement de tout signal à distance ouvert ou fermé, une indication acoustique correspondant à la position de ce signal (La polarité du courant reçu par la brosse caractérise cette position).

En outre, un complément très intéressant de la double répétition a été mis au point, qui achève de renseigner le mécanicien sur la situation des signaux qu'il rencontre et sur le fonctionnement des appareils de répétition : si, pour une raison quelconque, la brosse ne reçoit pas de courant au passage sur un crocodile, un dispositif spécial en informe le mécanicien au moyen d'un puissant appareil sonore. Le mécanicien doit alors se conformer à des mesures de prudence destinées à remédier aux effets éventuels de cet incident.

Enfin, pour obtenir un contact aussi bon que possible entre la brosse et le crocodile, la S.N.C.F., après de multiples essais, a arrêté un type de brosse (à lamelles d'acier) et de crocodile (à surface plane et pétrolage automatique), qui représentent une mise au point dont il y a le plus grand intérêt à effectuer la généralisation sur toutes les lignes et sur toutes les machines de la S.N.C.F.

Dans ces conditions, le nouvel appareil de répétition permet aussi de remplacer très avantageusement les détonateurs de block automatique, organes non contrôlés, relativement coûteux et qui compliquent la réalisation des installations.

M. le Ministre des Travaux Publics a donné son accord au programme qui lui a été soumis par la S.N.C.F. à ce sujet.

VI. DEPOTS, ATELIERS ET MAGASINS

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profils		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
	VI DEPOTS - MAGASINS ET ATELIERS															
1	<u>CHALONS SUR MARNE</u> - Amélioration des installations du dépôt	5	5	"	19 000	19 000	350	350	16	16	450	450	1	1	2	2
1	<u>CHAUMONT</u> - Déplacement du dépôt des machines et voies de circu- lation nouvelles entre la gare et le dépôt	60	30	30	280 000	140 000	1 200	600	1 500	800	1 950	990	5	2,5	8	4
1	Ligne de Nancy à Vézelize <u>ETABLISSEMENT D'UN DEPOT A HILLECOURT</u> - (Report du dépôt de Nancy)	130	44	86	550 000	183 000	5 800	1 930	2 300	320	4 200	1 420	9	3	15	5
1	<u>MARSEILLE-BLANCARDE</u> - Extension du dépôt	35	10	25	200 000	65 000	4 900	3 000	300	200	700	500	2	2	"	"
1	<u>ATELIERS DE VILLENEUVE-St-GEORGES</u> Retournement des ateliers de wagons	10	5	5	70 000	35 000	3 000	1 500	20	14	80	40	"	"	"	"
	<u>CONSTRUCTION D'UN ATELIER DE LA VOIE</u> - sur le Sud-Est	14,2	7,1	7,1	32 000	16 000	2 500	1 500	250	150	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX (1ère urgence)	254,2	101,1	153,1	1 151 000	458 000	17 750	8 880	4 386	2 000	7 380	3 500	17	8,5	25	11
2	<u>EPERNAY</u> - Agrandissement des magasins	9	3	6	44 000	14 700	6 000	2 000	300	100	100	35	"	"	10	4

1ère URGENCE

NB

TITRE DU PROJET

CHALONS-sur-MARNE

Amélioration des installations du Dépôt.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations de stationnement (garages des machines) sont insuffisantes pour faire face à l'accroissement de l'effectif du dépôt (100 machines au lieu de 75). Ces installations étant inextensibles sur place, nous proposons d'utiliser les terrains de l'ancienne gare du chemin de fer d'Orléans à Châlons, qui sont à proximité immédiate du dépôt, pour y reporter le chantier à combustible. On disposera ainsi de l'emplacement actuel de ce chantier pour y installer un nouveau grill de voies de stationnement de machines. Le matériel en place dans l'ancienne gare (installations militaires) pourra être réemployé en partie dans les voies du nouveau chantier.

Une économie notable, mais non chiffrable, résultera certainement de la diminution de la durée du classement des machines.

On libérera en même temps la place nécessaire pour la déviation des voies principales en vue de l'amélioration de la circulation des machines entre la gare et le dépôt.

1ère URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

CHAUMONT

Déplacement du Dépôt des machines et voies de circulation nouvelles entre la gare et le dépôt .

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le dépôt de CHAUMONT, dont l'effectif est passé de 65 à 90 machines, est inextensible en raison de la présence de nombreuses constructions aux abords immédiats de ce dépôt.

Par ailleurs, le chantier enferme les installations de l'Exploitation qui ne dispose que de moyens de garages insuffisants dans une gare qui se trouve placée à la jonction de deux lignes très importantes (Paris - Mulhouse et Laon - Chaumont).

La solution qui semble la plus rationnelle consisterait à reporter le dépôt au delà de la tranchée côté Mulhouse; deux voies nouvelles seraient posées pour la circulation des machines entre la gare et le nouveau dépôt.

1ère URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

Ligne de NANCY à VEZELISE

Etablissement d'un Dépôt à HEILLECOURT
(Report du Dépôt de NANCY)

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations du Dépôt de locomotives de NANCY sont anciennes et ne répondent plus aux conditions d'exploitation actuelles en raison de l'augmentation du nombre et de la puissance des machines. Le nombre insuffisant de fosses à piquer occasionne des retards pour la préparation des machines en partance. Les courbes de faible rayon rendent difficile et dangereuse la circulation des machines à grand empattement.

Or, l'extension des installations actuelles est impossible en raison de la présence de groupes d'immeubles importants aux abords.

La construction d'un nouveau dépôt en dehors de l'agglomération de NANCY présentera en outre l'avantage de supprimer la gêne occasionnée par les fumées dans un quartier très peuplé de la Ville et de libérer un grand emplacement dont une partie pourra être vendue et dont le surplus facilitera ultérieurement les travaux de remaniement de la gare.

Il convient également de remarquer que les bâtiments actuels du dépôt réservés au personnel (foyer, lavabos et vestiaires, sont notablement insuffisants et ne peuvent être agrandis sur place).

1ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Extension du Dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le Service de la Traction doit, à Marseille, satisfaire aux besoins nouveaux résultant de l'accroissement régulier de trafic et tenir compte de la réduction des installations du dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE, dont les emplacements seront partiellement occupés pour les agrandissements de la gare. Le dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE doit donc être agrandi.

Les installations nouvelles de ce dépôt comporteraient :

- un atelier de levage avec ses installations annexes,
- un nouveau parc de remisage comprenant 3 grils pour 45 machines à vapeur, susceptible de recevoir, par la suite, une remise pour 40 locomotives électriques,
- un nouveau chantier à combustibles, avec portique roulant, tobogan-mélangeur, fosses de visite, fosses mouillées, huilerie et magasin de sable,
- un centre de remisage pour 10 autorails pouvant être agrandi pour recevoir des locomotives Diesel électriques,
- diverses installations accessoires : bureaux, vestiaires, lavabos, douches, locaux pour le personnel de route, cabinet médical, etc...

1ère URGENCE

NB

TITRE DU PROJET

Ateliers de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

Retournement des Ateliers de wagons

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les Ateliers de wagons de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES sont construits, suivant le type ancien, à voies transversales. Les voies des ateliers, desservies par plaques tournantes, exigent des manoeuvres longues et onéreuses. Les wagons à grand empattement doivent être réparés en dehors du bâtiment principal. L'organisation et le rendement des Ateliers souffrent de cette situation.

Les travaux prévus auraient pour objet de placer les voies des Ateliers, parallèlement aux voies de dessertes suivant le grand axe du bâtiment ; ces voies seraient rendues accessibles aux wagons de tous types. Il serait alors possible de réorganiser le travail ; les machines-outils pourraient être disposées de façon plus rationnelle ; le travail à la chaîne pourrait fonctionner de manière plus complète. Le rendement serait sérieusement amélioré. L'économie annuelle peut être chiffrée à 1,5 M.

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

Construction d'un atelier de la Voie
sur le SUD-EST

Afin de développer la récupération du matériel et des rails usagés et des traverses dans les ateliers de la Voie, il est désirable de créer dans la Région méridionale du SUD-EST, actuellement dépourvue de tout atelier, un centre de récupération qui comprendrait :

- 1 Atelier de récupération et de remise en état de matériels de voie divers,
 - 1 Atelier de recoupe et soudure de rails (électrique et aluminothermique),
 - 1 Atelier de sabotage des appareils de voie,
 - 1 Chantier de réentaillage et réparation de traverses en bois,
 - 1 Atelier de rematriçage d'éclisses.
-

2^{ème} UrgenceTITRE DU PROJETE P E R N A YAgrandissement des Magasins.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les magasins actuels d'Epernay sont insuffisants pour abriter le matériel ; en outre, la disposition du chantier ne permet pas une desserte facile des ateliers divers ; les manoeuvres à effectuer entre les magasins et ateliers sont longues et gênent les mouvements de trains du faisceau de Cumières.

Dans ces conditions, il importe d'augmenter la surface couverte des magasins et d'améliorer les moyens de desserte de ces installations.

VII. SUPPRESSIONS DE P.N.

Ordre d'urgence	Titre du projet	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		P R I N C I P A U X M A T E R I A U X (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exer- cices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
	- VII - <u>SUPPRESSIONS DE P.N.</u>															
1	<u>Ceinture de LILLE</u> - Suppression des 3 P.N. de Lille-Sud et création d'une gare Lille-Sud	(1) 30 M	10 M	20 M	120 000 ^j	30 000 ^j	3 000 ^t	1 500 ^t	400 ^t	250 ^t	2 000 ^t	30 ^t	25 ^t			
1	<u>BORDEAUX</u> - Suppression des P.N. de l'Avenue Thiers (avec par- ticipation ou surtaxe)	(2) 50 M	30 M	20 M	330 000	150 000	8 000	3 500	1 000	400	2 300	870	20	10	20	10
1	<u>DIJON</u> - (Ligne de Dijon à Is-sur-Tille)	(3) 13 M 5	13 M 5	"	35 000	35 000	1 200	1 000	200	150	300	300	5	5	2	2
		(4) 93 M 5	53 M 5	40 M	485 000 ^j	215 000 ^j	12 200 ^t	6 000 ^t	1 600 ^t	800 ^t	4 600 ^t	1 200 ^t	50 ^t	15 ^t	22 ^t	12 ^t

(1) dont 6 M à la charge de la S.N.C.F.

(2) 5 M -d°-

(3) 1 M 5 -d°-

(4) dont 12 M 5 à la charge de la S.N.C.F. et 81 M de participations.

1ère URGENCE

8v

TITRE DU PROJET

Ligne de LILLE à BETHUNE

Abords de la Gare de Lille-Sud
Suppression des P.N. n° 3, 4 et 5 et création
d'une gare "LILLE-SUD"

NOTE JUSTIFICATIVE SOLMAIRE

Les P.N. n° 3, 4 et 5 de la ligne de LILLE à BETHUNE, situés au Sud de la Ville de LILLE, à la traversée des Routes Nationales n° 17 et 25 et du chemin d'intérêt commun n° 147 constituent une grosse sujétion et il convient de les supprimer aussitôt que possible.

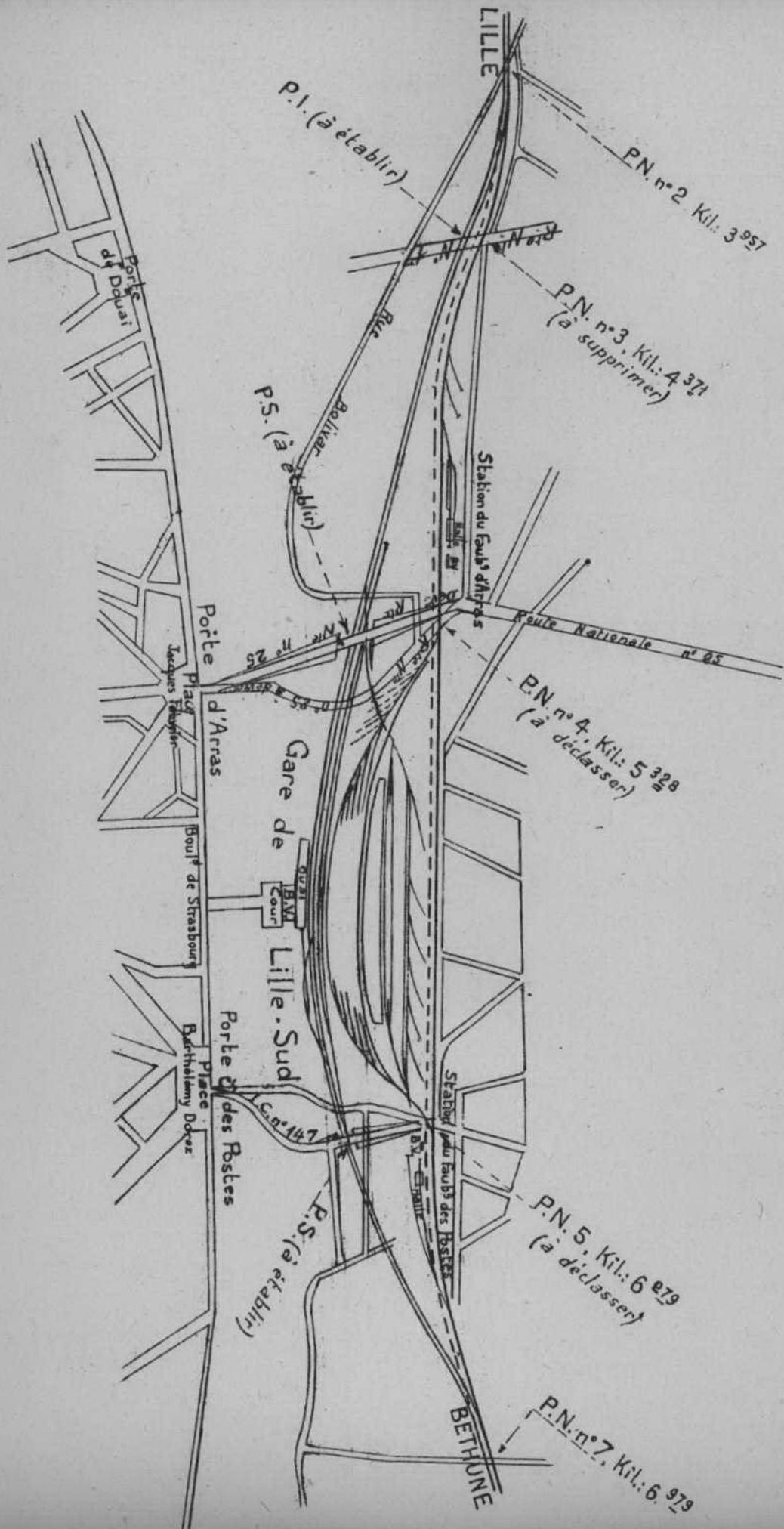
Cette suppression était comprise dans l'avant-projet d'établissement de la ligne de contournement de LILLE, auquel le Chemin de fer devait participer pour 1/5.

La répartition, entre la Ville, l'Etat et la S.N.C.F., des dépenses de la partie de ce projet limité à la suppression des 3 P.N. ci-dessus devra faire l'objet d'une entente.

Par ailleurs les gares de LILLE Porte d'ARRAS et de LILLE Porte des POSTES seraient remplacées par une gare unique "LILLE-SUD".

Les dépenses totales sont évaluées à 30 M dont une faible partie seulement sera au compte de la S.N.C.F. Les économies qui en résulteront pour elle sont de l'ordre de 360 000 fr.

Lille-Sud. Suppression des P.N. n° 3-4 et 5 de Lille à Béthune.



lère Urgence

TITRE du PROJET

SUPPRESSION des PASSAGES à NIVEAU de
l'avenue Thiers à BORDEAUX

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

L'arrivée à BORDEAUX par la route nationale n° 10 ne peut se faire que par le seul pont de Pierre et l'avenue Thiers. Celle-ci est coupée par deux passages à niveau très fréquentés dont l'un notamment livre passage à la ligne PARIS-BORDEAUX.

Depuis longtemps, la Municipalité de BORDEAUX et les Grands Réseaux intéressés, puis la S.N.C.F., s'étaient préoccupés de résoudre ce problème. De nombreuses études, allant jusqu'à prévoir le doublement du pont sur la Garonne, avaient été discutées mais avaient dû être abandonnées.

Plusieurs solutions avaient été envisagées dont l'une comportait la déviation de la ligne PARIS-BORDEAUX suivant la plateforme de l'ancienne ligne Etat.

La solution qui aurait la préférence de la S.N.C.F. consiste à remplacer des passages à niveau par des passages inférieurs en surélevant légèrement les voies.

Le montant de la dépense serait d'environ 50 M et la S.N.C.F. pourrait y participer pour 5 M.

1ère URGENCE

gv

TITRE DU PROJET

Suppression des passages à niveau
de DIJON

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de Dijon - Is-sur-Tille traverse à niveau diverses rues de la ville de Dijon. Les circulations routière et ferroviaire étant très importantes, il y a intérêt à supprimer ces passages à niveau. Le passage à niveau n°2, sur la route nationale n° 5 (Paris-Genève) a d'ailleurs été l'objet d'un accident grave le 1er novembre 1932; un tramway de la ville de Dijon fut tamponné par un express ce qui provoqua la mort de 4 personnes et en blessa grièvement plusieurs autres.

D'accord avec le Service des Ponts et Chaussées, un projet a été dressé pour la suppression des passages à niveau:

- n° 1 - Chemin des Lentilleries,
- n° 1a- Rue Clément Janin,
- n° 2 - Rue d'Auxonne - route nationale n° 5,
- n° 3 - Rue des Petites Roches.

Le projet a été approuvé le 22 novembre 1934; la dépense évaluée à cette époque à 9 072 450 fr était répartie comme suit :

Etat	4 152 500 fr
Ville de Dijon	3 397 500 fr
Participation forfaitaire S.N.C.F.	1 522 450 fr.

Ce projet entraînerait, aux prix actuels, un supplément de dépense de 4 M 5 environ qui devrait être supporté par l'Etat et la Ville de Dijon.

VIII. CONSTRUCTION DE BATIMENTS

Ordre d'urgence	TITRE du PROJET	DEFENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exer- cices- suivants	Total	1941	CIMENT		ACIERS		CUIVRE		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds	Profilés	Total	1941	Total	1941		
	VIII CONSTRUCTION DE BATIMENTS															
1	Vestiaires-lavabcs et corps de garde pour les agents des trains	50 M	20	30	165 000	65 000	7 000	3 000	700	300	250	100	10	3	24	10
1	Logements pour le personnel...	200 M	100	100	650 000	325 000	40 000	20 000	2 000	1 000	1 800	900	40	20	60	30
	Totaux le urgence	250 M	120	130	815 000	330 000	47 000	23 000	2 700	1 300	2 050	1000	50	23	84	40
2	Building S.N.C.F.	100 M	40	60	335 000	135 000	5 000	2 000	1 500	500	70	20	5	2	5	2

TITRE DU PROJET

Vestiaires-lavabos et corps de garde
pour les agents des trains

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations à usage de vestiaires-lavabos et de corps de garde ne répondent plus aux besoins. Les locaux sont exigus, le matériel qui est de type ancien est fort vétuste et inconfortable, les agents couchent dans de grands dortoirs et, par suite, ne peuvent prendre le repos indispensable. De plus, l'alimentation en eau chaude fait généralement défaut ou est insuffisante.

Afin de remédier à cette situation, il convient d'aménager, dans des locaux existants ou dans des bâtiments à construire, des installations modernes.

Les vestiaires seront alimentés en eau chaude et seront groupés dans des locaux séparés pour le personnel de route et le personnel sédentaire.

Les corps de garde comporteront des chambres à 2 lits pour les équipes.

Les travaux seraient à entreprendre en premier lieu sur les Régions de l'Est et du Sud-Est qui sont les plus défavorisées sous ce rapport.

le urgence

TITRE DU PROJET

Construction de logements pour le personnel

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Par suite de la crise des logements, de nombreux agents sont logés trop loin de leur but de travail et il est difficile de les avoir sous la main en cas de besoin.

D'autre part, des maisons en bois sont arrivées à leur extrême limite d'usure et leur remplacement s'imposera à bref délai. Enfin, de nombreuses maisons ont été détruites ou rendues inutilisables du fait de la guerre.

Il y a donc lieu de construire, pour ces agents, tant de maîtrise que subalternes les logements indispensables. La dotation prévue permettrait de construire environ 2 000 logements.

Ces logements seront groupés par 2, 4 ou 6 dans des bâtiments ou bien réalisés par des pavillons isolés suivant les besoins locaux et les disponibilités des terrains.

Les bâtiments seront construits suivant les types habituellement en usage dans les régions correspondantes.

Des bâtiments nécessaires pour les oeuvres sociales seront édifiés en même temps dans les cités.

2^{ème} Urgence

TITRE DU PROJET

jd

Construction d'un building pour
Services centraux

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Lors de la création de la S.N.C.F., les bureaux de la Direction Générale et des Services Centraux ont pu trouver place dans les locaux des anciens Réseaux.

Dix des immeubles qu'occupent maintenant les Services Centraux appartiennent au Domaine public. Sept autres, appartenant au Domaine privé des Compagnies, sont loués, au total, pour 3,4 M, dans les conditions prévues à l'article 44 de la Convention du 31 août 1937. Trois immeubles enfin sont loués, au total, pour 120 000 fr dans les termes du droit commun.

Du fait de la dispersion de ces immeubles et de la mauvaise disposition de certains d'entre eux, la situation actuelle constitue une gêne sérieuse pour les Services Centraux, ralentissant leur activité propre et leurs relations mutuelles. Elle est onéreuse en raison des allées et venues qu'elle nécessite.

En dehors des avantages de commodité qu'il procurerait, le regroupement dans un building à construire produirait des économies de plantons, garçons de bureau, qu'on peut évaluer à plus d'un million par an, et, si les baux peuvent être transférés à d'autres personnes, une économie de loyers de 3,5 M.

IX. USINES HYDROELECTRIQUES

Ordre d'urgence	TIERE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)								
		Montant total	1941	Exer- cices suivants	Total	1941	CIMENT		ACIERS		CUIVRE		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS :		
							Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total
	IX - USINES HYDRO- ELECTRIQUES														
1	Usine de Savignac sur la Haute-Ariège	75 M	20 ^M	55M	375 000	130 000	18 000 ^t	12 000 ^t	1 800 ^t	1 000 ^t	200 ^t	50 ^t	180 ^t	"	
1	Usine de RHUES sur le Têt	40	15	25	200 000	60 000	10 000	6 000	2 000	1 500	100	50	50	"	
1	Surélévation du barrage de L'OULE	20	15	5	80 000	60 000	7 000	6 000	1 800	1 500	"	"	"	"	
		135 ^M	50 ^M	85 ^M	655 000 ^j	250 000 ^j	35 000 ^t	24 000 ^t	5 600 ^t	4 000 ^t	300 ^t	100 ^t	230 ^t		

TITRE DU PROJET

Nouveaux aménagements hydroélectriques
de la S. N. C. F.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

En dehors des travaux de modernisation et de renforcement en cours de réalisation (usines de LA CASSAGNE et de FONTPEDROUSE, usine de SOULOM, barrage et usine de FABRECES), la S.N.C.F. a en projet de nouveaux aménagements hydroélectriques, dont l'étude est faite et qui pourraient être mis en chantier sans délai.

Ces nouveaux aménagements ont pour but, les uns de créer des disponibilités supplémentaires en puissance et en énergie, les autres d'améliorer les installations existantes.

- 1°) Aménagements destinés à créer des disponibilités supplémentaires :

Usine de SAVIGNAC sur la Haute-Ariège.

C'est une usine au fil de l'eau, capable d'une puissance de 17 500 KVA et d'une production annuelle d'énergie de 110 millions de KWh.

Les travaux pourront être mis en chantier sans délai.

Coût : 75 millions de francs.

Recette annuelle nette : 9 150 000 fr.

Usine de THUES sur la Têt.

Cette usine, qui sera placée en aval des usines de LA CASSAGNE et de FONTPEDROUSE, utilisera, comme ces dernières, les eaux de la Têt régularisées par le réservoir des Bouillouses. C'est donc une usine de lac, qui sera capable d'une puissance de 6 500 KVA et d'une production de 31 millions de KWh.

Mise en chantier sans délai.

Coût : 40 millions de francs.

Recette annuelle nette : 4 160 000 fr.

- 2°) Aménagements destinés essentiellement à améliorer les installations existantes:

Surélévation du barrage de l'OULE.

La richesse des ressources hydrauliques du bassin de l'OULE justifie une augmentation de la capacité du barrage d'environ 6 millions de m³, ce qui permettra la régularisation supplémentaire d'environ 20 millions de kWh.

Les travaux pourront être mis en chantier immédiatement.

Coût : 20 millions de francs.

Recette annuelle nette : 2 300 000 fr.

X. MATERIEL ROULANT NEUF

Nature des Travaux	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		MATIERES FERREUSES (en tonnes)		MATIERES CUIVREUSES (en tonnes)		BOIS (en tonnes)		Observations
	Montant total	Fin 1940 et 1941	Autres exercices	Total	Fin 1940 et 1941	Total	Fin 1940 et 1941	Total	Fin 1940 et 1941	Total	Fin 1940 et 1941	
<u>MATERIEL ROULANT NEUF</u>												
60 locomotives à vapeur	190 ^M	145 ^M	45 ^M	1 200 000 ^J	600 000 ^J	6 900 ^t	5 200 ^t	90 ^t	70 ^t			
60 tenders de 38 m3	30	25	5	180 000	90 000	2 200	1 600	30	22			
10 000 wagons	942	822	120	3 200 000	1 600 000	107 000	80 000	400	300	14 000 ^t	10 500 ^t	
TOTAUX	1 162 ^M	992 ^M	170 ^M	4 580 000 ^J	2 290 000 ^J	116 100 ^t	86 800 ^t	520 ^t	392 ^t	14 000 ^t	10 500 ^t	

PROGRAMME QUINQUENNAL

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
Installation du block automatique) lumineux sur diverses lignes et sections de lignes)	(140M)		29,5 M	110,5 M	550 000 J	110 000 J	1 280 T	300 T	280 T	60 T			150 T	40 T		
Modification du block P.D. ...	10			10	50 000	10 000		20					10			
(LANGON MONTAUBAN - Dépenses comprises au Programme d'Equipement (Electrification BORDEAUX-MONTAUBAN))																
TOTAL	150		29,5	120,5	600 000	120 000	1 300	300	300	60			160	40		
Block manuel sur les lignes à double voie	15		3 (5)	12	75 000	15 000	30	30					10	10	3	3
TOTAL	15		3	12	75 000	15 000	30	30					10	10	3	3

NOTA - Le chiffre (x) indique les sommes supplémentaires qu'il serait possible de dépenser en 1941.

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN-D'ŒUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)											
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (resté des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
AUSTERLITZ	40 M			40 M	180 000 ^J		170 ^T		35 ^T					40 ^T				
TOULOUSE - MATABIAU	40			40	170 000		170		35					30				
TOTAL	80			80	350 000		340		70					70				

C - DISPATCHING - TELEPHONE (Plan Quinquennal)

V/113 EG

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS	
							Total	1941	Bonds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
Régulation et Permanence ...	15 ^M	6,2 ^M	15 ^M	42,8 ^M	400 000 ^J	80 000 ^J	2 000 ^T	400 ^T	2 000 ^T	400 ^T	800 ^T	160 ^T	200 ^T	40 ^T	1 000 ^T	200 ^T
Réseau de commandement	20 ^M															
Circuits directs et semi-directs	11															
Contraux automatiques	20															
TOTAUX	64	6,2	15	42,8	400 000	80 000	2 000	400	2 000	400	800	160	200	40	1 000	200

D - AMELIORATIONS DE CIRCULATION (Plan Quinquennal)

V/113 EG

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
Lignes diverses à V.U.....	23 ^M		5 ^M	18 ^M	120 000 ^J	25 000 ^J	1 000 ^T	200 ^T	600 ^T	170 ^T	1 000 ^T	200 ^T	150 ^T		130 ^T	
TOURY - GUILLERVAL (doublement de la voie paire)	30		(15)	30	160 000		800		800		100		200		20	
TOTAUX	53		5	48	280 000	25 000	1 800	200	1 400	170	1 100	200	350		150	

F - REMANIEMENTS DE GARE (Plan Quinquennal)

V/113 EG

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)											
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercées postérieurs (reste des crédits d'engage- ment)	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
LYON et abords	95 ^M		20 ^M	75 ^M	465 000 ^J	90 000 ^J	11 700 ^T	4 250 ^T	2 850 ^T	980 ^T	1 300 ^T	450 ^T			15 ^T			
MARSEILLE	80		10	70	350 000	45 000	10 300	3 150	2 700	940	1 200	350			15			
NANTES (235 ^M)(+)	50 (x)	2	20	28	1 730 000	600 000	25 000	12 650	7 800	2 000	8 500	300			70			
ANGERS-St-LAUD (30 ^M)(+)	15 (x)	-	5	19	100 000	25 000	1 000	400	150	80	800	400			200	80		
TOTAUX	240	2	55	183	2 645 000	760 000	48 000	20 450	13 500	4 000	11 800	1 500			300	80		

(+) Montant total du projet

(x) Part S.N.C.F.

F -- LIGNES ET USINES ELECTRIQUES (Plan Quinquennal)

V/113 EG

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)											
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Révisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
FONTPEDROUSE - LA CASSAGNE SOULOM	65 ^M	17 ^M	39 ^M	9 ^M	370 000 ^J	200 000 ^J			87 ^T	55 ^T	300 ^T	110 ^T	250 ^T	145 ^T	8 ^T	3 ^T		
BRIVE - PORTET-St-SIMON	40	7	25	8	220 000	150 000			60	42	175	110	150	100	6	4		
Alimentation gares SUD-OUEST	10	-	2	8	55 000	10 000			15	3	45	10	40	5	2			
Réseau H.T. des Pyrénées ...	6			6	30 000				8		30		25		1			
TOTAUX	121	24	66	31	675 000	360 000			170	100	550	230	465	250	17	7		

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)											
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-41	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		A c i e r s				CUIVRE		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
COURBESSAC	(reporté au programme d'équipement)																	
SAINCAIZE	43 ^M		10 ^M	33 ^M	290 000 ^J	70 000 ^J	2 200 ^T	1 460 ^T	400 ^T	145 ^T			1 ^T	0,5 ^T				
SAINTE-PIERRE-DES-CORPS	55	20	34	1	350 000	230 000	3 100	1 800	900	500			2	1	500	400		
NARBONNE	(reporté au programme d'équipement)																	
Freins de voie	20		4	16	80 000	15 000	50	10	20	5	300	80	17	5				
TOTAUX	118	20	48 (20)	50	720 000	315 000	5 350	3 270	1 320	650	300	80	20	6,5	500	400		

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
LA VILLETTE	60 ^M		7 ^M (15)	53 ^M	220 000	80 000	4 000 ^t	1 500 ^t	1 000 ^t	280 ^t	500 ^t	100 ^t	10 ^t	3 ^t	380 ^t	40 ^t
TROYES	12		3	9	50 000	10 000	430	100	200	80	100	25	1	0,5	90	15
NANTES BLOTTEREAU	30	0,9	15	14,1	70 000	20 000	1 200	500	450	200	170	55			140	50
Ateliers de DIJON-PERRIGNY..	12	0,1	6	5,9	60 000	15 000	600	500	240	130	100				108	15
FIVES-LILLES	29		(10)	29	65 000		150		500		200				2	
PARIS-LYON	Dépenses comprises au projet d'Electrification PARIS-LYON (Paris-Laroche) Programme d'Equipement															
Entretien G.V. et formation BORDEAUX-Saint-JEAN	8			8	30 000		400		80		40		4			
Ateliers de TOURS	8			8	30 000		400		70		40		3		10	
TOTAUX ...	159	1	31	127	525 000	125 000	7 180	2 600	2 540	690	1 150	180	25	3,5	730	120

NOTA - Les chiffres (x) indiquent les sommes supplémentaires qu'il serait possible de dépenser en 1941.

J) AMELIORATION des INSTALLATIONS des MAGASINS (Plan quinquennal)

TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
									Ronds		Profilés					
							Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941
ENSEMBLE du RESEAU	30 ^M		2 ^M 5	27 ^M 5	150 000 ^J	10 000 ^J	4 000 ^t	750 ^t	300 ^t	30 ^t	1 000 ^t	50 ^t				
TOTAUX...	30 ^M		2 ^M 5	27 ^M 5	150 000 ^J	10 000 ^J	4 000 ^t	750 ^t	300 ^t	30 ^t	1 000 ^t	50 ^t				

ELECTRIFICATION (Plan quinquennal)

TITRE du PROJET	DEPENSES (en millions)				MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables au 31-12-40	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
BRIVE - MONTAUBAN	250 ^M	18 ^M	100 ^M	132 ^M	1 300 000j	470 000j	6 000 ^t	4 000 ^t	6 100 ^t	3 000 ^t	4 600 ^t	2 400 ^t	1 100 ^t	600 ^t	700 ^t	290 ^t
LAROCHE - LYON Alimentation et Travaux de voie	1 540 ^M		25 ^M	1 515 ^M	5 630 000j	100 000j	54 000 ^t	4 000 ^t	15 000 ^t	2 900 ^t	7 400 ^t	2 200 ^t	300 ^t	50 ^t	3 200 ^t	
TOTAUX.....	1 790 ^M	18 ^M	125 ^M	1 647 ^M	6 930 000j	570 000j	40 000 ^t	8 000 ^t	21 100 ^t	5 900 ^t	12 000 ^t	4 600 ^t	1 400 ^t	650 ^t	1 000 ^t	290 ^t

PLAN QUINQUENNAL

RECAPITULATION	DEPENSES (en millions)				MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (reste des crédits d'engagement)	Total	1941	Ciment	Aciers		Cuivre	Matériaux spéciaux divers					
								Ronds	Profilés		Total	1941	Total	1941		
Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941			
A - Block automatique lumineux	150 ^{ki}		29 ^{ki} 5	120 ^{ki} 5	600 000 ^j	120 000 ^j	1 300 ^t	300 ^t	300 ^t	60 ^t	"	"	150 ^t	10 ^t	"	"
Block manuel sur les lignes à D.V.	15	"	3 (5)	12	75 000	15 000	30	30	"	"	"	"	10	10	3 ^t	3 ^t
B - Cabines	80	"	"	80	350 000	"	340	"	70	"	"	"	70	"	"	"
C - Dispatching-téléphone	64	6,2	15	12,8	400 000	80 000	2 000	400	2 000	400	800	160	200	40	1 000	200
D - Améliorations de circulation	53	"	5 (15)	48	280 000	25 000	1 800	200	1 400	170	1 100	200	350	"	150	"
E - Remaniement de gares	240	2	55	183	2 645 000	760 000	48 000	20 450	13 500	4 000	11 800	1 500	"	"	300	80
F - Lignes et usines électriques	121	24	66	31	675 000	360 000	"	"	170	100	550	230	465	250	17	7
G - Triages	118	20	48 (20)	50	720 000	315 000	5 350	3 270	1 320	650	300	80	20	6,5	500	400
H - Dépôts et Ateliers	159	1	31	127	525 000	125 000	7 180	2 600	2 540	690	1 150	180	25	3,5	730	120
I - Amélioration des installa- tions des magasins	30	"	2,5	27,5	150 000	10 000	4 000	750	300	30	1 000	50	"	"	"	"
Electrification	1 790	18	125	1 647	6 930 000	570 000	40 000	8 000	21 100	5 900	12 000	4 600	1 400	650	4 000	290
TOTAUX	2 820	71,2	380	2 368,8	13 350 000	2 380 000	110 000	36 000	42 700	12 000	28 700	7 000	2 700	1 000	6 700	1 100
Frais généraux ...	565	13,8	80	471,2												
	3 385	85	460	2 840												

(40)

NOTA - Les chiffres (x) indiquent les sommes supplémentaires qu'il serait possible de dépenser en 1941.

NB
V-146

PROGRAMME QUINQUENNAL

(Voie et Bâtiments)

PROGRAMME NORMAL

DE

TRAVAUX COMPLEMENTAIRES

TITRE DU PROJET	DEPENSES				MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)										
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'engagement)	Total	1941	CEMENT		ACIERS				CUIVRE		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS		
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total
fr	fr	fr	fr	j	j	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Report :	1 184 390 400	845 459 000	245 288 000	93 643 400													
12.- ENSEMBLE DU RESEAU.																	
Projets divers:	107 000 000		107 000 000														
	1 291 390 400	845 459 000	352 288 000	93 643 400													
Frais généraux :	228 609 600		72 712 000	16 356 600													
	1 520 000 000		425 000 000	110 000 000	4 210 000	1 170 000	26 250	21 000	5 300	4 200	6 200	5 000	320	250	790	630	

PROGRAMME NORMAL
DE TRAVAUX COMPLEMENTAIRES

(Voie et Bâtiments)

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales rééva- luées.	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement)
	fr	fr	fr	fr
<u>1.- GRANDS PROJETS ANCIENS.</u>				
<u>LE BOURGET-TRIAGE -</u>				
Remaniement et extension. Achèvement complet y compris les freins de voie	33 200 000	23 200 000	10 000 000	
<u>PARIS-NORD et abords -</u>				
Prolongement de la voie "Retour Montsault" et amorce de la voie "Départ Matériels" } Achèvement des travaux en gare de Paris et la cabine A (projet du plan Marquet) }	36 500 000	32 600 000	2 000 000	1 900 000
<u>PARIS-MONTPARNASSE -</u>				
Aménagement des gares parisien- nes.- Achèvement de la 1ère étape (installation d'abris sur les quais de départ)	237 000 000	230 000 000	5 000 000	2 000 000
<u>LYON-GUILLOTIERE.</u>				
Aménagement et agrandissement du faisceau de Moulin-à-Vent (Achèvement de la tête du faisceau)	23 000 000	20 700 000	2 300 000	
A reporter :	329 700 000	306 500 000	19 300 000	3 900 000

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement)
	fr	fr	fr	fr
Reports :	329 700 000	306 500 000	19 300 00	3 900 000
2.- CONTINUATION de TRAVAUX de GARES et DEPOTS.-				
A.- GARES.				
EST -				
<u>REIMS.</u> - Amélioration du faisceau de Bétheny et établissement de 6 voies de garage au "Tir aux Pigeons"	9 000 000	4 000 000	5 000 000	
<u>BARBEREY (Troyes)</u> Etablissement d'un faisceau de garage	2 500 000	500 000	2 000 000	
<u>CHALINDREY</u> - Dédoublément de la voie II et création d'un chantier de rupture de charge	4 500 000	1 000 000	3 500 000	
<u>VAIRES-TRIAGE</u> - Installation de freins de voie	5 500 000		4 000 000	1 500 000
NORD -				
<u>CREIL</u> - Aménagement d'une voie de garage pour entrée direct côté St-QUENTIN	1 645 000		1 500 000	145 000
OUEST -				
<u>NANTES-BLOTTHEREAU</u> - gare de triage	21 000 000	19 000 000	2 000 000	
<u>SUD-OUEST</u> - Installation de 5 voies au faisceau de triage de Ventenat	3 000 000	2 000 000	1 000 000	
SUD-EST -				
<u>SAINCAIZE</u> - Extension du triage	1 813 000	1 713 000	100 000	
<u>MARSEILLE-CANET</u> - Extension des cours de débord	6 850 000	6 000 000	850 000	
<u>MARSEILLE-CANET</u> - Souterrain du raccordement avec la ligne de l'Estaque à la Joliette...	3 311 000	3 211 000	100 000	
	9 460 000	8 000 000	1 460 000	
	398 279 000	351 924 000	40 810 000	5 545 000

	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement).
	fr	fr	fr	fr
Reports	398 279 000	351 924 000	40 810 000	5 545 000
<u>B.- DEPOTS</u>				
<u>CHALINDREY ET VESOUL -</u>				
Amélioration des dépôts	5 500 000 1 000 000	1 000 000 700 000	2 500 000 300 000	2 000 000
<u>LIMOGES -</u>				
Remplacement du chariot trans- bordeur du dépôt	400 000		400 000	
<u>TERGNIER -</u>				
Report du chariot transbordeur à l'extérieur du grand atelier d'entretien et déplacement de l'école d'apprentis	2 360 000	70 000	700 000	1 590 000
A reporter :	407 539 000	353 694 000	44 710 000	9 135 000

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement).
Reports	407 539 000	353 694 000	44 710 000	9 135 000
3.- TRAVAUX ENVISAGES ANTERIEUREMENT ET AJOURNES PENDANT LES HOSTILITES.-				
a) <u>Travaux de postes ou de signalisation :</u>				
<u>SUD-OUEST -</u>				
<u>BORDEAUX-St-JEAN</u> - Remplacement des postes 1 et 3 et installation de la signalisation lumineuse	2 350 000		2 350 000	
<u>TOULOUSE-MATABIAU</u> - Remplacement des postes 1 et 1 bis et installation de la signalisation lumineuse	3 860 000		3 860 000	
<u>Ligne de BORDEAUX à SETE et Chemin de jonction de BORDAUX:</u> Installation du block automatique lumineux et substitution d'un poste unique aux 3 postes de Captaou, Monrepos et Bordeaux-Etat	11 150 000		4 000 000	7 150 000
<u>MONTAUBAN</u> - Achèvement du poste central	3 235 000	3 135 000	100 000	
<u>OUEST -</u>				
<u>RENNES</u> - Extension et améliorations (poste central)	7 400 000	4 800 000	2 600 000	
b) <u>Travaux de bâtiments.</u>				
<u>NORD -</u>				
<u>PARIS-NORD</u> - Remplacement du hall des voies 20 à 24 par des abris-parapluie (état très précaire)	830 000		500 000	330 000
<u>PARIS-NORD</u> : Etablissement de W.C. en sous-sol	500 000		500 000	
	436 864 000	361 629 000	58 620 000	16 615 000

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement).
Reports :	436 864 000	361 629 000	58 620 000	16 615 000
<u>OUEST -</u>				
<u>SURDON</u> - Etablissement de vestiaires-lavabos et d'un cabinet médical	485 000	200 000	285 000	
<u>SUD-EST -</u>				
<u>CLERMONT-FERRAND</u> - Agrandissement de la gare (reconstruction du B.V.) et remplacement du hall par des abris-parapluie (achèvement de travaux très engagés).....	11 900 000	6 600 000	700 000	4 600 000
<u>NORD -</u>				
<u>LA CHAPELLE</u> : Atelier de machines - Aménagement d'un nouveau bâtiment d'hygiène et réorganisation de l'atelier	2 370 000	200 000	1 800 000	370 000
c) <u>Travaux d'ouvrages d'art :</u>				
<u>OUEST -</u>				
<u>LISEUX</u> - Remplacement de deux ponts sur l'Orbiquet	415 000		415 000	
<u>SUD-OUEST -</u>				
<u>Ligne de PERIGUEUX au LOT</u> - Renforcement des ponts sur la Dordogne et sur le Célé	1 370 000		1 300 000	70 000
<u>HENDAYE</u> - Consolidation du pont sur la Bidassoa	2 000 000	200 000	1 800 000	
<u>BAYONNE</u> - Renforcement du pont sur l'Adour	3 000 000	200 000	2 800 000	
<u>SUD-EST -</u>				
<u>Ligne de LION à St-AMOUR</u> - Remplacement du T.M. du P.I. kil. 400.504	950 000		850 000	100 000
<u>MACON à BOURG</u> - Renforcement du T.M. du kil. 2.453	800 000		750 000	50 000
<u>GRANOBLE à BRIANCON</u> - Remplacement du T.M. du P.I. kil.222.468	624 000		550 000	74 000
A Reporter :	460 773 000	369 029 000	69 870 000	21 879 000

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'engagement)
Reports	460 778 000	369 029 000	69 670 000	21 879 000
<u>CONTINUATION DE TRAVAUX DIVERS DE</u>				
<u>SIGNALISATION ET DE LIGNES DE</u>				
<u>TELECOMMUNICATION -</u>				
<u>EST -</u>				
Remplacement des relais de voie	1 500 000	500 000	1 000 000	
<u>NORD -</u>				
Substitution de signaux d'avertissement en tôle aux signaux d'avertissement en verre.	} 3 100 000	}	} 2 000 000	} 1 100 000
Conjugaison des lieux de signaux groupés.				
Réajustement de la signalisation Grande Ceinture.				
Introduction du signal d'annonce de ralentissement.				
Mise en souterrain des lignes téléphoniques entre Amiens et Saint-Roch.	900 000	"	800 000	100 000
lignes diverses - Création de centres de permanences et de dispatching à Paris, Douai, Amiens, St Quentin.	14 300 000	5 700 000	400 000	8 200 000
<u>OUEST -</u>				
Doublement des circuits du block Lartigue Savenay Landema...	1 000 000	"	500 000	500 000
Amélioration de la commande des aiguilles par moteur à bas voltage	600 000	"	600 000	"
<u>SUD-OUEST -</u>				
Transformation de la signalisation	31 840 000	22 490 000	1 500 000	7 850 000
A reporter	514 018 000	397 719 000	76 670 000	39 629 000
			

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'engagement)
Reports	514 018 000	397 719 000	76 670 000	39 629 000
<u>SUD-EST</u> -				
Prolongement jusqu'au signal enclencheur des sections iso- lées de calage.				
1ère tranche	1 371 000	371 000	1 000 000	
2ème tranche	1 400 000	"	1 000 000	400 000
Installation de disques aux postes de sortie des sections longues				
1ère tranche	641 000	200 000	441 000	
2ème tranche	3 000 000	"	2 500 000	500 000
Remplacement des carrés avancés				
OUEST	950 000	"	950 000	"
SUD-OUEST	8 808 000	4 388 000	4 000 000	420 000
Amélioration de circuits télé- phoniques (doublement de cir- cuits unifilaires, remplacement de fils de fer par du fil de cuivre, etc . . .				
EST	2 200 000	"	2 200 000	
SUD-EST	2 500 000	"	1 500 000	1 000 000
<u>OUEST</u> - Amélioration des rela- tions téléphoniques vers la Bretagne et la Loire	1 670 000	170 000	1 500 000	
<u>TOUTES REGIONS</u> - Extension de l'installation d'avertisseurs aux P.N.				
NORD	610 000	200 000	200 000	210 000
SUD-EST	23 941 000	16 761 000	500 000	6 680 000
EST	1 500 000	"	1 200 000	300 000
SUD-OUEST	5 464 000	2 764 000	1 500 000	1 200 000
A reporter	568 073 000	422 573 000	95 161 000	50 339 000

.....

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement).
Reports :	568 073 000	422 573 000	95 161 000	50 339 000
5° - <u>TRAVAUX de CARACTERE SOCIAL.</u>				
<u>VEYNES et MIRAMAS.-</u>				
Construction de logements	2 400 000		2 200 000	200 000
<u>ROANNE et MONTCHANIN.</u>				
Amélioration des postes des agents des trains	529 400 303 000	33 000	480 000 270 000	49 400
	571 305 400	422 606 000	98 111 000	50 588 400

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en gagement)
	fr	fr	fr	fr
Reports	571 305 400	422 606 000	98 111 000	50 588 400
<u>6.- ALLONGEMENT des GARAGES</u> <u>"BRIVE - MONTAUBAN"</u>				
LIMOGES-BRIVE Allongement de voies de garage BRIVE-MONTAUBAN de 720 m	6 775 000	1 500 000	5 000 000	275 000
<u>BRIVE-LA-GAILLARDE</u> - Allongement des voies de réception des trains de marchandises	1 475 000	500 000	700 000	275 000
A reporter :	579 555 400	424 606 000	103.811.000	51 138 400

LISTE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'engagement)
Reports	579 555 400	424 606 000	103 811 000	51 136 400
7. TRAVAUX NOUVEAUX -				
A - GARES				
<u>Paris-Montparnasse</u>	21 000 000	"	8 000 000	13 000 000
<u>Châlons-sur-Marne</u>				
Amélioration du tracé des voies principales	1 500 000	"	1 500 000	"
B - AMELIORATION DE FAISCEAUX -				
<u>Marseille-Arenc</u>				
Amélioration des faisceaux pairs et extension de la gare <u>Moulins</u>	5 000 000	"	4 500 000	500 000
Extension du faisceau <u>Sète</u>	3 000 000	"	2 500 000	500 000
Améliorations diverses <u>Paris-Austerlitz</u>	1 000 000	"	900 000	100 000
Amélioration du faisceau de formation	1 620 000	500 000	1 000 000	120 000
C - AMELIORATION DE CIRCULATION -				
<u>Chaumont</u>				
Etablissement d'un évitement de circulation <u>Rive droite du Rhône</u>	2 000 000	"	2 000 000	
Suppression de l'arrêt général dans les gares de Pont d'Avi- gnon Remoulins-Peyraud	1 300 000	"	1 000 000	300 000
D - DEPOTS, ATELIERS, MAGASINS -				
<u>Alès</u>				
Création d'un chantier de com- bustible et de mélange	2 300 000	"	2 000 000	300 000
<u>Conflans</u>				
Installation de drainages au chantier de lavage	2 000 000	"	1 800 000	200 000
A reporter	620 275 400	425 106 000	129 011 000	66 158 400

LISTE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'engagement)
Reports	620 275 400	425 106 000	129 011 000	66 158 400
<u>Marseille-Canet</u>				
Déplacement du chantier de réparation de wagons de Marseille-Arenc	500 000	"	450 000	50 000
<u>Le Mans</u>				
Extension du magasin central	2 000 000	"	2 000 000	"
<u>Dépôts de Paray-le-Monial</u>	700 000	"	500 000	200 000
" <u>Granoble</u>	700 000	"	500 000	200 000
" <u>Besançon</u>	560 000	"	450 000	110 000
" <u>Le Teil</u>	560 000	"	450 000	110 000
Installation d'appareils de manutention de combustible ou de scories				
Améliorations aux dépôts de <u>Nimes</u>	550 000	"	400 000	150 000
<u>Le Puy</u>	900 000	"	800 000	100 000
<u>Quelques dépôts de l'Ouest</u> . .	1 610 000	610 000	1 000 000	
<u>Longueau</u>				
Aménagement d'un bâtiment pour foyer et réglage	1 500 000		1 000 000	500 000
A reporter	629 855 400	425 716 000	136 561 000	67 578 400
			

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement)
	fr	fr	fr	fr
Reports	629 855 400	425 716 000	136 561 000	67 578 400
8.- <u>ATELIERS de REPARATION</u> <u>d'Appareils de Voie.</u>				
SUD-OUEST	} 5 000 000		5 000 000	
SUD-EST				
A reporter	634 855 400	425 716 000	141 561 000	67 578 400

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement)
	fr	fr	fr	fr
Reports :	634 855 400	425 716 000	141 561 000	67 578 400
9.- <u>USINES HYDROELECTRIQUES</u> <u>ET LIGNES H.T.</u>				
Modernisation de l'usine de SOULAC	50 000 000	12 000 000	30 000 000	8 000 000
Installation d'un 4ème groupe au poste à LARUNS	2 500 000	1 500 000	1 000 000	
Mise au point de la protection des réseaux à 6 KV	3 500 000	500 000	3 000 000	
Barrage et usine de FABREGES	53 000 000	5 000 000	40 000 000	8 000 000
Etablissement d'une ligne à 150 KV à FORNET-MONTAUBAN	17 850 000	16 000 000	1 850 000	
Etablissement d'une ligne à 20 KV entre MONTLOUIS et le barrage de BOUILLOUSES.....	700 000	600 000	100 000	
Organisation du comptage de l'énergie	2 000 000	200 000	1 800 000	
Surélévation du barrage des BOUILLOUSES	3 800 000		1 100 000	2 700 000
Protection des compensateurs de CHEVILLY contre l'incendie..	750 000	650 000	100 000	
Ligne de CULOZ à la frontière d'ITALIE. Ligne d'alimentation à 42 000 V CHAMBERY-AIX-les- BAINS	4 500 000	1 700 000	2 800 000	
A reporter :	773 455 400	463 856 000	223 311 000	86 278 400
			

TITRE DU PROJET	DEPENSES				
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement)	
	fr	fr	fr	fr	
Reports :	773 455 400	463 866 000	223 311 000	86 278 400	
10.- <u>REGLEMENTS - RETENUES de GARANTIE et ACHEVEMENT de TRAVAUX.</u>					
<u>DIJON-VILLE - DIJON-PERRIGNY.</u>					
Doublement des voies	49 500 000	49 000 000	500 000		
<u>PARIS-DIJON.</u>					
Quadruplement partiel	162 000 000	153 000 000	2 200 000	6 800 000	
<u>PARIS-LYON-LAROCHE.</u>					
Block automatique	90 250 000	90 000 000	250 000		
Achèvements	EST	7 600 000	6 450 000	1 150 000	
	NORD	1 085 000	375 000	710 000	
	OUEST	4 420 000	1 400 000	2 670 000	350 000
	SUD-OUEST...	22 355 000	20 095 000	2 260 000	
	SUD-EST	66 725 000	61 273 000	5 237 000	215 000
A reporter :	1 177 390 000	845 459 000	238 288 000	93 643 400	

TITRE DU PROJET	DEPENSES			
	Dépenses totales réévaluées	Dépenses probables 1940	Prévisions 1941	Prévisions exercices postérieurs (Reste des crédits d'en- gagement)
	fr	fr	fr	fr
Reports :	1 177 390 400	845 459 000	238 288 000	93 643 400
11.- <u>SUPPRESSION DE PASSAGES</u> <u>A NIVEAU.</u>				
Participations	7 000 000		7 000 000	
A reporter :	1 184 390 400	845 459 000	245 288 000	93 643 400

PROGRAMME NORMAL
DE TRAVAUX COMPLEMENTAIRES.....

(Matériel)

PROGRAMME SPECIAL

D' EQUIPEMENT

RECAPITULATION		DEPENSES (en millions)			MAIN-d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exer- cices suivants	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		MATERIAUX SPECI DIVERS	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
M	M	M	J	J	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
I - ELECTRIFICATIONS	(1ère Urgence	2 250	470	1 780	10 150 000	2 230 000	29 500	11 200	12 400	2 400	26 000	5 170	3 835	342	2 730	T
	(2ème Urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II - AMELIORATIONS DE CIRCULATION	(1ère Urgence	347,1 ⁽¹⁾	150,1	197	2 434 500	488 000	57 180	23 210	1 805	665	9 935	4 185	132	27	79	5
	(2ème Urgence	175	22	153	1 000 000	100 000	10 500	3 000	1 150	150	1 700	350	33	2	-	-
III - GARES DE TRIAGE	(1ère Urgence	235,5	112,5	123	890 000	410 000	5 280	2 690	3 760	2 180	13 925	6 600	109	32	278	14
	(2ème Urgence	51,4	25,6	25,8	195 250	99 750	385	215	420	316	2 848	1 938	33	18	7	-
IV - AMELIORATIONS DE GRANDES GARES VOYAGEURS	(1ère Urgence	8,5	8,5	-	35 000	35 000	140	140	70	70	185	185	-	-	-	-
	(2ème Urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V - INSTALLATIONS DE SECURITE	(1ère Urgence	780	246	534	3 810 000	850 000	6 940	2 090	3 135	1 345	2 300	750	1 475	613	2 050	1 000
	(2ème Urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI - DEPOTS, MAGASINS ET ATELIERS	(1ère Urgence	254,2	101,1	153,1	1 151 000	458 000	17 750	8 880	4 386	2 000	7 380	3 500	17	8,5	25	11
	(2ème Urgence	9	3	6	44 000	14 700	6 000	2 000	300	100	100	30	-	-	10	-
VII - SUPPRESSIONS DE P.N.	(1ère Urgence	93,5 ⁽²⁾	53,5	40	485 000	215 000	12 200	6 000	1 600	800	4 600	1 200	50	15	22	9
	(2ème Urgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII - CONSTRUCTION de BATIMENTS	(1ère Urgence	250	120	130	815 000	390 000	47 000	23 000	2 700	1 300	2 050	1 000	50	23	84	40
	(2ème Urgence	100	40	60	335 000	135 000	5 000	2 000	1 500	500	70	20	5	2	5	2
IX - USINES HYDROELECTRIQUES	(1ère Urgence	135	50	85	655 000	250 000	35 000	24 000	5 600	4 000	300	100	335	-	-	-
X - MATERIEL ROULANT NEUF	(1ère Urgence	1 162	992	170	4 580 000	2 290 000	-	-	-	-	116 100	86 800	520	392	14 000	10 500
TOTAUX : 1ère Urgence		5 515,8 ⁽³⁾	2 303,7	3 212,1	25 005 500	7 616 000	210 990	101 210	35 456	14 760	182 775	109 490	6 523	1 452,5	19 268	11 752
Frais généraux		891,2	296,3	597,9												
ENSEMBLE		6 410	2 600	3 810												
TOTAUX : 2ème Urgence		335,4	90,6	244,8	1 574 250	349 450	21 885	7 215	3 370	1 066	4 718	2 338	71	22	22	10
Frais généraux		64,6	19,4	45,2												
ENSEMBLE		400	110	290												

(1) dont 9 M de participation

(2) dont 81 M de

(3) dont 90 M de participation et
5 425,4 à la charge de la S.N.C.F.

I. ELECTRIFICATIONS

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)										
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers		
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	
									Total	1941	Total	1941					
	I -- <u>ELECTRIFICATION</u>																
I	PARIS -- LA ROCHE	1 500 ^{M(1)}	320 ^M	1 180 ^M	7 700 000 ^j	1 450 000 ^j	12 000 ^t	6 500 ^t	7 500 ^t	1 500 ^t	13 600 ^t	3 900 ^t	1 425 ^t	290 ^t	1 600 ^t		
I	BORDEAUX-MONTAUBAN (206 km)	550 ⁽²⁾	90	460	1 600 000	550 000	7 100	2 900	3 000	570	9 200	920	1 600	40	680		
I	SETE-NIMES (77 km)	200	60	140	850 000	230 000	4 400	1 800	1 900	330	3 200	350	810	12	450		
	TOTAL	2 250	470	1 780	10 150 000	2 230 000	29 500	11 200	12 400	2 400	26 000	5 170	3 835	342	2 730		

(1) y compris 700 M de matériel roulant

(2) y compris 200 M de matériel roulant

1^{ère} URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

TRAVAUX D'ELECTRIFICATION

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les travaux d'électrification sont, dans les circonstances actuelles, ceux qui présentent le plus d'intérêt, tant en raison de leur rentabilité que des économies importantes de combustible qu'ils permettent de réaliser.

Le réseau français comporte, à l'heure actuelle, 3 387 km de lignes électrifiées et l'on peut estimer qu'au niveau normal du trafic l'économie de charbon correspondante est de l'ordre de 1 500 000 tonnes par an. La rentabilité de l'ensemble de ces lignes pouvait être évaluée a posteriori en 1938 à 19% environ, chiffre élevé, dû en partie au fait que les économies d'exploitation que permet de réaliser la traction électrique se revalorisent au fur et à mesure de la hausse des prix. Or celle-ci a été très importante de 1925 à 1938 période où l'équipement a été surtout développé.

Déjà, lors de la préparation du programme quinquennal, une très large place avait été réservée aux travaux d'électrification puisque, sur les 5 milliards du programme, plus de deux milliards étaient prévus pour l'électrification de Brive-Montauban et de Laroche-Lyon cette dernière électrification ne devant, d'ailleurs, être considérée que comme l'amorce d'un programme plus étendu comprenant :

- l'électrification de la grande artère du Sud-Est,
- le raccordement de cette électrification, d'une part, avec celle de la ligne Culoz-Modane, d'autre part, avec l'électrification de la Région du Sud-Ouest à Sète.

L'ensemble de ce programme présente un intérêt national considérable car l'énergie électrique nécessaire sera presque exclusivement d'origine hydraulique; elle proviendra, d'une part, de l'usine de Génissiat dont une partie de la production est réservée à la S.N.C.F., d'autre part, des usines S.N.C.F. des Pyrénées dont la production va être sensiblement augmentée du fait des travaux en cours et projetés. L'énergie d'appoint et de secours sera, soit fournie par les Usinés des Alpes, soit, en faible proportion, d'origine thermique.

Il paraît possible actuellement d'engager plus largement la réalisation de ce programme. Nous prévoyons, à cet égard,

....

L'électrification des sections de lignes ci-après :

1°- PARIS-LAROCHE - (156 km) Cette électrification compléterait celle de la section Laroche-Lyon à exécuter au titre du programme quinquennal.

Les lignes de Villeneuve-St-Georges - Juvisy - Corbeil - Melun et les raccordements avec la Grande Ceinture vers l'Est seraient également électrifiés pour des raisons de facilité d'exploitation et de traction. La gare de Juvisy serait aménagée pour permettre les échanges de matériel entre la Région Sud-Ouest et la Région Sud-Est.

L'électrification Paris-Lyon représente un ensemble de travaux extrêmement importants, mais dont la rentabilité est très largement assurée, à un taux voisin de 10%, en raison, notamment, des mesures de rationalisation qu'elle permettrait d'apporter à l'exploitation de cette ligne ; reports de trafic, augmentation du tonnage des trains etc....

Les économies annuelles de charbon qui en résulteraient peuvent être estimées à 600 000 tonnes.

2°- BORDEAUX-MONTAUBAN - (206 km) - Il s'agit de la suppression de la seule lacune non électrifiée des grandes lignes de la Région du Sud-Ouest après l'électrification de Brive-Montauban, en cours. Cette ligne serait exclusivement alimentée avec de l'énergie hydraulique en provenance des usines S.N.C.F. des Pyrénées.

La rentabilité de l'électrification serait de l'ordre de 7%.

Les économies annuelles de charbon peuvent être estimées à 75 000 tonnes.

3° - SETE-NIMES .- Il s'agit du prolongement de la ligne Bordeaux-Sète. L'électrification de ce prolongement jusqu'à Nîmes ou, plus exactement, jusqu'au triage de Courbessac, permettrait de supprimer les coupures de traction de tous les trains en provenance du Rousillon et à destination de la région du Sud-Est. Son exploitation peut être assurée sans qu'il soit nécessaire de faire l'acquisition de nouvelles locomotives électriques. En outre, le raccordement ultérieur à l'électrification de la ligne Lyon-Marseille n'entraînerait plus que l'électrification du court tronçon Nîmes-Tarascon.

La rentabilité de l'électrification Sète-Nîmes est largement assurée à un taux voisin de 12%. Les économies annuelles de charbon peuvent être évaluées à 45 000 tonnes.

L'ensemble des électrifications projetées ou en cours : Brive-Montauban, Paris-Lyon, Bordeaux-Montauban, Sète-Nîmes, correspond à une économie annuelle de combustible de l'ordre de

.....

de 800 000 tonnes, soit le 1/10ème de la consommation annuelle de la S.N.C.F., en période normale. Elles libéreront un parc de l'ordre de 800 locomotives à vapeur, ce qui, normalement, devrait permettre à la S.N.C.F. de réduire à un très faible niveau ses commandes de locomotives à vapeur au cours des années à venir.

Après réalisation de ces électrifications, les économies annuelles de combustible, sur l'ensemble des lignes électrifiées de la S.N.C.F., seront de l'ordre de 2 300 000 tonnes.

Les taux de rentabilité donnés dans la présente note sont fondés sur les conditions économiques d'avril 1940.

21 septembre 1940

II. AMELIORATIONS DE LA CIRCULATION

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)										
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux Divers		
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total
	- II -																
	<u>AMELIORATIONS de CIRCULATIONS</u>																
I	Ligne de PARIS à STRASBOURG Création d'évitements doubles entre CHALONS-sur-MARNE et VITRY-le-FRANCOIS	14 ^M	7 ^M	7 ^M	50 000j	25 000j	10 ^t	10 ^t	"	"	800 ^t	400 ^t	10 ^t	5 ^t	15 ^t	10 ^t	
I	Suppression du tronçon commun des lignes de PARIS à CHARLEVILLE et de REIMS à LAON entre la gare de REIMS et le poste D (bifur)	10 ^M	6 ^M	4 ^M	30 000j	18 000j	600 ^t	400 ^t	10 ^t	4 ^t	500 ^t	250 ^t	2 ^t	2 ^t	4 ^t	2 ^t	
I	Etablissement d'une 3 ^e voie entre la bifurcation de La CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL	100 ^M	24 ^M	76 ^M	700 000j		2200 ^t	200 ^t	300 ^t	"	2 500 ^t	"	30 ^t				
I	Suppression du cisaillement de la voie rapide impaire par les voies du raccordement de ROUEN R-G à SOTTEVILLE....	8 ^M	8 ^M		44 500j		1 050 ^t	850 ^t	385 ^t	125 ^t	50 ^t	45 ^t					
1 I	Doublement de la voie impaire de Paris à Orléans entre ETAMBES et LOUVERVILLE	58	24	34	420 000	175 000	2 300	1 000	720	300	3 500	2 000	40	30	40	20	
1 I	Doublement de la voie impaire de Paris-Orléans entre Toury et Artenay	12	12	-	100 000	100 000	500	500	150	150	800	800	20	20	20	20	
I	Quadruplement LYON-BROTTEAUX et LYON-SAINT CLAIR	90 ^M	30 ^M	60 ^M	800 000j		50 000 ^t	20 000 ^t	100 ^t	46 ^t	800 ^t	400 ^t	"	"	"	"	
I	Réalisation de la voie direc- te à la traversée des gares de voie unique sur les sections de lignes ci-après : Clermont-Ferrand à Nîmes, Livron à Briançon, St Pierre- d'Albigny à Bourg St Maurice St André-le-Gaz à Chambéry Grenoble à Marseille Bellegarde(Ain) à Annemasse	10 ^M	1	5 ^M	70 000j		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	a reporter..	302,1	116,1	186	2 214 500	318 000	56 680	22 960	1 665	625	8 950	3 895	132	27	79	52	

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN d'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		Aciers				Cuivre		Matériaux spéciaux Divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
	Reports	302 ^M	116 ^M	186 ^M	2 214 500 ^J	318 000 ^J	56 660	22 960	1 665 ^t	625 ^t	8 950 ^t	3 895 ^t	132 ^t	27 ^t	79 ^t	52 ^t
I	Ligne d'AMIENS à BOULOGNE Abords d'Abbeville - Remplacement par un pont fixe du pont tournant sur la Somme	19 ^M	8 ^M	11 ^M	85 000 ^J	35 000 ^J	420 ^t	150 ^t	140 ^t	40 ^t	840 ^t	145 ^t	"	"	"	"
1	Doublement de la ligne NIORT à POITIERS	26 ^M	26 ^M		135 000 ^J	135 000 ^J	100	100			145	145			"	"
	<u>TOTAUX 1^{re} URGENCE</u>	<u>347,1</u>	<u>150,1</u>	<u>197</u>	<u>2 434 500</u>	<u>488 000</u>	<u>57 180</u>	<u>23 210</u>	<u>1 805</u>	<u>665</u>	<u>9 935</u>	<u>4 185</u>	<u>132</u>	<u>27</u>	<u>79</u>	<u>52</u>
2	Amélioration de la sécurité entre MANTES-Station et MANTES-GASSICOURT	60 M	17 M	43 M	300 000 ^J	100 000 ^J	7 500	3 000	650	150	1 000	350	5	2		
2	CREIL - Suppression de la cisaille de la bifurcation de Nogent-sur-Oise	115 ^M	5 ^M	110 ^M	700 000 ^J	j	3 000 ^t		500 ^t	"	700 ^t	"	28 ^t	"	"	"
	<u>TOTAUX 2^e URGENCE</u> ..	<u>175 M</u>	<u>32 M</u>	<u>153 M</u>	<u>1 000 000</u>	<u>100 000</u>	<u>10 500</u>	<u>3 000</u>	<u>1 150</u>	<u>150</u>	<u>1 700</u>	<u>350</u>	<u>33</u>	<u>2</u>	<u>"</u>	<u>"</u>

(1) dont 10 M à la charge de la S.N.C.F. et 9 M de participations
(2) dont 313 M.1 à la charge de la S.N.C.F. et 9 M de participations.

1^{ère} URGENCE

8V

TITRE DU PROJET

Ligne de Paris à Strasbourg

Création d'évitements doubles entre
Châlons-sur-Marne et Vitry-le-François

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Entre les gares de Châlons et de Vitry-le-François (origine du quadruplement Vitry-Lérrouville) on ne dispose que de deux voies principales sur un parcours de 30 km, qui constituent un tronc commun des lignes, de Paris à Strasbourg et de Laon à Chaumont.

En raison de la circulation intense sur ces deux itinéraires, il se produit souvent des condensations aux abords de Vitry-le-François, qui ne sont pas sans inconvénient pour la sécurité et qui occasionnent, pendant les périodes chargées, jusqu'à des pertes de temps se chiffrant au moins par 700 000 Fr par an.

Il eut été désirable que ce tronc commun fût supprimé en totalité, mais on peut toutefois remédier à cette situation en créant 3 évitements actifs doubles qui serviraient pour chaque sens de circulation à garer un train à marche lente pour permettre le passage des trains plus rapides, dans bien des cas où sans ces évitements le train lent devrait stationner pendant des heures à l'origine du tronc commun.

Ces évitements seraient établis à SOGNY, SONGY et LOISY-sur-MARNE.

le urgence

TITRE DU PROJET

Gare de REIMS

Suppression du tronc commun des lignes de
PARIS à CHARLEVILLE et de REIMS à LAONentre la gare de REIMS et
le poste D (bifur)NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le tronc commun des voies principales entre la gare de REIMS et la bifur du poste D (1 km environ) est parcouru:

- 1°) par tous les trains de la ligne de PARIS à CHARLEVILLE
- 2°) - - - - - de REIMS à LAON
- 3°) - - - - - de REIMS à CHALONS
- 4°) - la plus grande partie des machines rentrant au dépôt
- 5°) - certaines manoeuvres entre le triage de BETHENY et la gare de CLAIRMARAIS.

Cette situation gêne sérieusement le départ des trains à partir de Reims, d'où une perturbation du service à certains moments de la journée, et, d'autre part, occasionne des pertes de temps dans la circulation des machines rentrant au dépôt

Pour y remédier, nous proposons de poser deux nouvelles voies sur la droite du chemin de fer et d'aménager le poste D pour permettre la rentrée directe des machines au dépôt, ce qui éviterait ainsi les longs parcours que ces machines doivent faire actuellement pour arriver au dépôt par son extrémité, côté LAON.

L'économie chiffrable serait de 900 000 Fr par an.

TITRE DU PROJET

Etablissement d'une 3ème voie entre la
bifurcation de LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de PARIS à CREIL par CHANTILLY, parcourue par les rapides des courants AMIENS et SAINT QUENTIN, ainsi que par les trains de la banlieue CHANTILLY, comporte 4 voies entre PARIS et LA CHAPELLE-en-SERVAL (32 km) mais seulement 2 voies entre LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL (18 km), point de séparation des 2 courants susvisés.

L'augmentation de la circulation constatée en période d'activité, la généralisation des automotrices, ainsi que le développement du trafic de banlieue, constituent une situation qui présente des inconvénients graves pour la régularité des trains, car le moindre retard d'un train d'une série risque de compromettre la marche, non seulement des trains de la dite série, mais aussi de ceux de la série suivante.

Il est devenu nécessaire d'augmenter le nombre des voies au-delà de LA CHAPELLE-en-SERVAL vers CREIL.

Il existe sur ce parcours deux ouvrages importants : Viaduc de la Reine Blanche et viaduc de la Canardière, mais ils pourraient être élargis facilement pour une 3e voie.

Nous avons donc été conduits à limiter le projet à l'établissement, entre LA CHAPELLE-en-SERVAL et CREIL, d'une 3e voie qui serait parcourue dans les deux sens.

1 ère URGENCE.

EV

TITRE DU PROJET

Gare de SOTTEVILLE

Suppression du cisaillement de la voie rapide impaire
par les voies du raccordement de ROUEN RG.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Afin de réduire, conformément à la demande exprimée par M. le Ministre des Travaux Publics à la suite de l'accident de Melun, le nombre des cisaillements de voies de sens contraires, un remaniement important de la gare de SOTTEVILLE a été exécuté il y a quelques années.

La voie rapide paire de la ligne PARIS au HAVRE a alors été reportée en dehors des installations de la gare de triage de SOTTEVILLE et n'est plus cisailée par aucune circulation dans la traversée de cette gare.

Par contre, la voie rapide impaire, parcourue journellement en temps normal, par une trentaine de trains de voyageurs, est encore cisailée par les voies du raccordement de ROUEN RG sur lesquelles les circulations atteignent le nombre de 100 par 24 heures.

Une décision ministérielle du 30 septembre 1931 approuvant le projet d'amélioration des aménagements de la gare de triage de SOTTEVILLE a d'ailleurs attiré l'attention sur l'intérêt que présenterait la suppression, dans le plus bref délai, de ce cisaillement.

C'est cette suppression qui est envisagée actuellement; elle nécessitera :

- 1°) La surélévation de la voie rapide impaire qui franchira les voies du raccordement à l'aide d'un saut-de-mouton;
- 2°) La reconstruction d'un passage supérieur en béton armé pour les circulations routières.

La dépense est évaluée à 8 100 000 fr.

L'économie annuelle résultant de la suppression des pertes de temps dans la traversée de la voie rapide impaire s'élèvera à environ 500 000 fr.

1ère URGENCE

TITRE du PROJET

Ligne de PARIS à ORLEANS

Doublement de la voie impaire de PARIS à ORLEANS
entre ETAMPES et MONNERVILLE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de Paris à Orléans a été quadruplée au départ de Paris, pour faciliter notamment le service des trains de banlieue et l'arrivée à Paris des trains de denrées et de messageries, aussi loin qu'il était possible sans travaux importants.

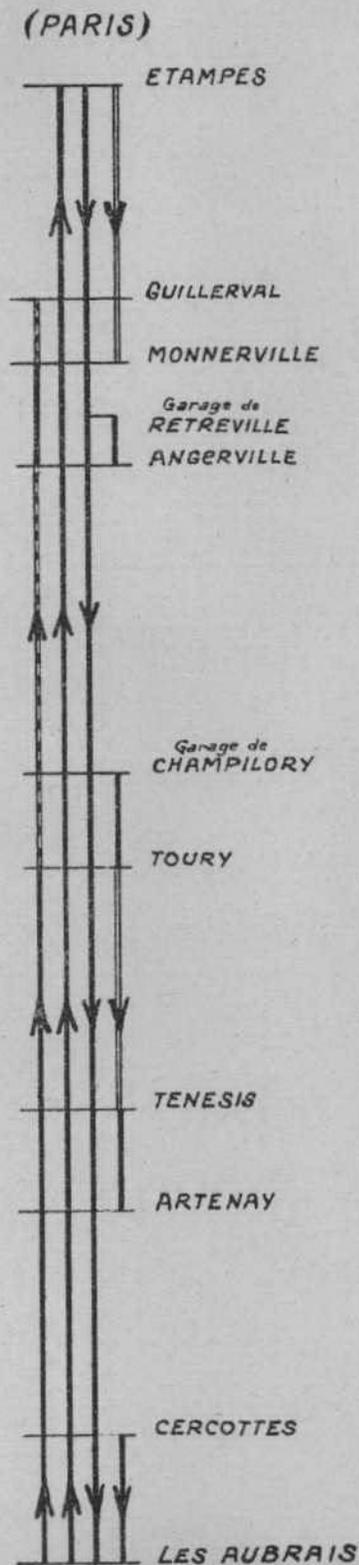
Mais, le quadruplement s'arrête à Etampes, au pied de la montée sur le plateau de Beauce, qui s'effectue en rampe de 8 mm sur près de 8 km et nécessite la pousse des trains de marchandises dont la composition correspond au profil facile du reste de la ligne.

Il se produit en outre à Etampes une accumulation des trains impairs qui présente un très sérieux inconvénient pour la circulation.

Pour remédier à la situation, il est envisagé d'ajouter suivant un nouveau tracé en rampe de 5 mm seulement, une troisième voie entre Etampes et Monnerville.

Il en résultera, outre les avantages pour la régularité des circulations, la suppression des machines de pousse, d'une valeur de 10,5 M qui seront ainsi libérées, et des économies d'exploitation de l'ordre de 800 000 fr par an.

- 1: Création d'une 2^e voie impaire entre Etampes et Monnerville (PROGRAMME D'EQUIPEMENT)
- 2: Doublement de la voie paire entre Toury et Guillerval (PROGRAMME QUINQUENNAL)
- 3: Doublement de la voie impaire entre Toury et Artenay (PROGRAMME D'EQUIPEMENT)



1^{ère} URGENCE

TITRE DU PROJET

Ligne de PARIS à ORLEANS

Doublement de la voie impaire entre
TOURY et ANGERVILLE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de Paris à Orléans est quadruplée de Paris à Etampes et de Cercottes aux Aubrais. Elle possède en outre, en Beauce, de longs garages actifs qui permettent la circulation simultanée de trains lents et de trains rapides.

Or, la création d'un nouveau tronçon de garages actifs impairs peut se faire sans grosses dépenses entre Toury et Artenay. Il suffit, pour cela, d'allonger le garage de Champilory et de le réunir au garage de Ténésis.

le urgence

TITRE DU PROJET

Quadruplement LYON-BROTTEAUX - LYON-St-CLAIR

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le tronçon de 5,700 km compris entre la gare de LYON-CUILLOTIERE et LYON-St-CLAIR présente une importance toute particulière au point de vue de la circulation. Il est commun à la grande ligne de Strasbourg, à celle de Genève et à la voie de détournement COLLONGES-BROTTEAUX; il dessert des gares très importantes (LYON-PART-DIEU - LYON-BROTTEAUX) et des embranchements à très gros trafic, De très nombreuses circulations l'empruntent et se gênent mutuellement en raison du point de convergence et de cisaillement. Il en résulte de fréquents arrêts des trains et des pertes de temps préjudiciables à la régularité et à la sécurité de la circulation. Les installations actuelles sont insuffisantes pour assurer le trafic.

Le quadruplement de ce tronçon est donc indispensable.

Une première étape, comprenant le quadruplement entre CUILLOTIERE et BROTTEAUX, a déjà été présentée. La dotation en est prévue au plan quinquennal.

Il est nécessaire de quadrupler également la partie comprise entre LYON-BROTTEAUX et LYON-St-CLAIR.

Les travaux comprendraient :

- l'installation de 2 voies nouvelles;
- la construction de deux saut-de-mouton qui permettrait de supprimer une grande partie des cisaillements;
- l'élargissement à 4 voies du viaduc sur le Rhône,
- l'allongement de divers ouvrages et divers travaux.

1 ère URGENCE

TITRE DU PROJET

Réalisation de la voie directe, à la traversée des gares de voie unique, sur les sections de ligne suivantes :

CLERMONT-FERRAND à NIMES
 LIVRON à BRIANCON
 SAINT PIERRE d'ALBIGNY à BOURG SAINT MAURICE
 SAINT ANDRE-le-GAZ à CHAMBERY
 GRENOBLE à MARSEILLE
 BELLEGARDE (Ain) à ANNEMASSE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Sur toutes les Régions, sauf le Sud-Est, les lignes à voie unique parcourues par les trains directs sont exploitées sous le régime de la voie directe, lequel n'entraîne aucune limitation spéciale de vitesse à la traversée des gares.

Sur la Région du Sud-Est, au contraire, les sections de ligne à voie unique comportent pratiquement toutes le régime de la "voie de gauche" à la traversée des gares, avec limitation de la vitesse des trains à 30 ou 40/30 km à l'heure (exceptionnellement, sur certaines lignes de Savoie, à 50 km-heure).

Le présent projet a pour objet la réalisation de la voie directe sur les sections de ligne à voie unique ci-après :

Clermont-Ferrand à Nîmes,
 Livron à Briançon,
 Saint-Pierre-d'Albigny à Bourg-Saint-Maurice,
 Saint-André-le-Gaz à Chambéry
 Grenoble à Marseille,
 Bellegarde (Ain) à Annemasse.

Il permettra d'améliorer d'une façon sensible le tracé des trains directs de voyageurs et de marchandises, et entraînera, par ailleurs, des économies de charbon par la suppression de la limitation de vitesse actuellement imposée à la traversée de toutes les gares.

Ajoutons que certaines de ces gares pourront également être rendues "temporaires", ce qui est difficilement réalisable avec la "voie de gauche".

1ère URGENCE

NB

TITRE DU PROJET

ABBEVILLE

Remplacement par un pont fixe du pont tournant
sur la Somme.

NOTE JUSTIFICATIVE SOLMAIRE

La présence du pont tournant d'Abbeville sur la ligne de Paris à Boulogne, présente de graves inconvénients pour l'exploitation et la sécurité.

Des incidents se sont déjà produits. Un bateau se coinçant entre les culées ou s'échouant sur le seuil, et la circulation sur une de nos plus grandes artères est interrompue pendant de nombreuses heures.

Le remplacement de cet ouvrage par un pont fixe est réalisable au moyen d'un relèvement des voies ferrées qui permettrait, en outre, la suppression d'un F.N. sur route nationale.

Le projet intéressant la Voirie Routière et la Navigation, les dépenses devront être réparties entre Etat et S.N.C.F. La participation de celle-ci peut être de l'ordre de 10 millions.

En dehors de l'intérêt pour la sécurité et la régularité de la circulation, ce projet procurera une économie annuelle de l'ordre de 120 000 fr.

1^{ère} URGENCE

MF

TITRE du PROJET

Doublement de la ligne NIORT-POITIERS

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La plateforme de la ligne de NIORT à POITIERS a été aménagée pour deux voies, mais il n'a été posé qu'une seule voie.

Cette ligne à voie unique est, dans les conditions où elle est actuellement utilisée, à limite de capacité.

Elle permet en effet de reporter sur Poitiers, où il trouve les avantages de l'électrification, le trafic qui s'opérait autrefois sur la ligne à mauvais profil de Niort à Saumur et Chartres et l'on en a déjà profité dans la limite du possible. Mais un train de marchandises et un train de messageries utilisent encore dans chaque sens l'itinéraire " vapeur " Niort Chartres.

Le doublement de la ligne Niort-Poitiers permettrait d'acheminer par la ligne électrifiée Paris-Poitiers tout le trafic de la partie Sud de la Région de l'Ouest, en même temps il donnerait au service une élasticité qui lui fait totalement défaut, surtout pendant les pointes du service d'été.

L'économie résultant de la traction électrique s'élèvera à 2 M 5 par an.

2^eme Urgence

TITRE DU PROJET

gv

Suppression de la cisaille de la Bifurcation
de NOGENT-sur-OISE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

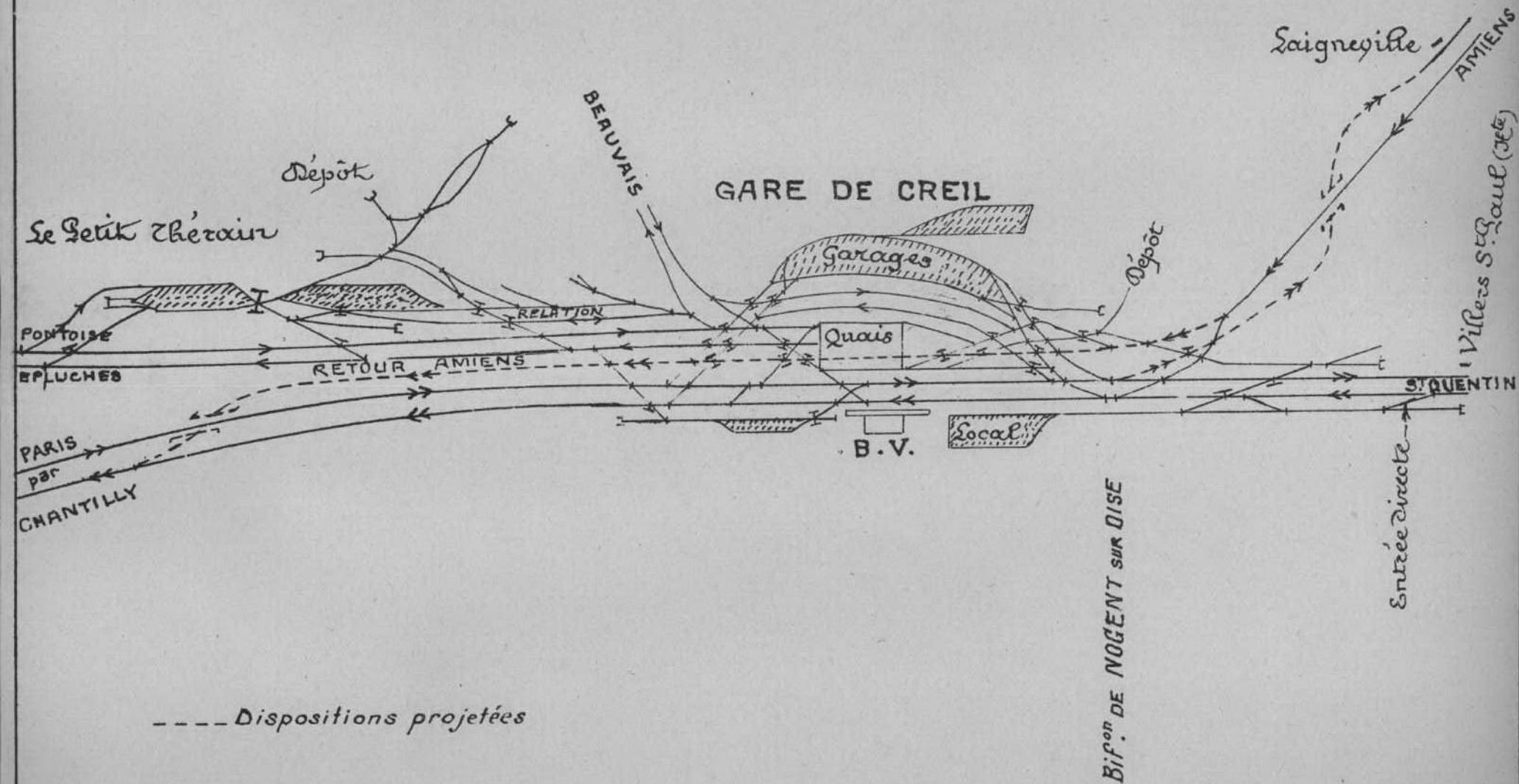
A la suite de l'accident de Melun, M. le Ministre des Travaux Publics avait invité les Grands Réseaux à supprimer, dans la mesure du possible, les cisaillements à niveau de voies de sens contraires, qui constituent un danger sérieux.

Or, la séparation des deux artères PARIS-AMIENS et PARIS-St-QUENTIN se fait à la bifurcation de NOGENT-sur-OISE, noeud vital de la Région Nord, qui comporte encore une cisaille très importante où l'itinéraire des trains impairs à destination de St-QUENTIN (avant les hostilités 56 trains dont 16 rapides) recoupe l'itinéraire des trains pairs en provenance d'AMIENS (75 trains dont 20 rapides).

Le projet de suppression de cette cisaille importante comporte les dispositions ci-après :

- 1°) Déviation de la voie impaire AMIENS entre l'actuelle bifurcation et LAIGNEVILLE, avec saut-de-mouton aux abords de cette gare.
- 2°) Création d'une nouvelle voie paire entre l'actuelle bifurcation et le pont sur l'Oise avec saut-de-mouton aux abords de cet ouvrage.
- 3°) Amélioration du tracé.

Suppression de la Cisaille de la Bifurcation de Nogent sur Oise



2^e me Urgence

gv

TITRE DU PROJET

Ligne de Paris à Rouen
(Section de Colombes à Rouen)

Amélioration de la sécurité entre les gares de
Mantes-Station et de Mantes-Gassicourt

NOTE . JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

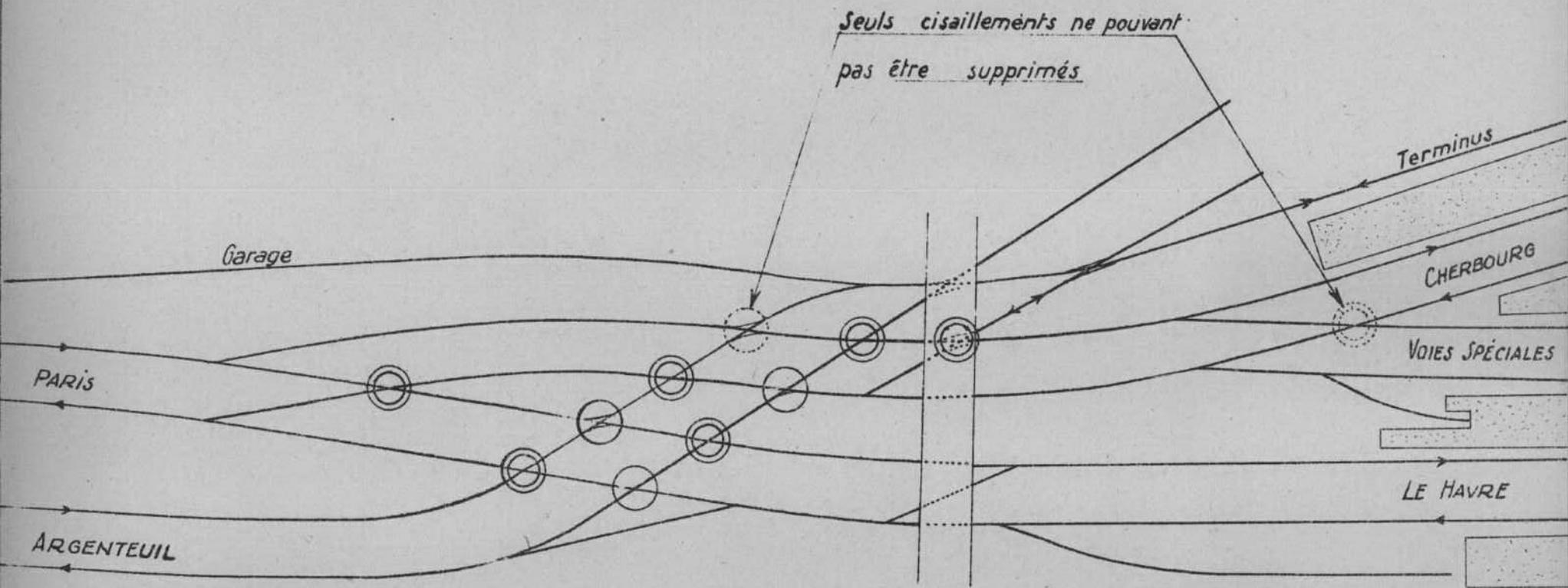
A la suite de l'accident de Melun, M. le Ministre des Travaux Publics avait invité les Grands Réseaux à supprimer, dans la mesure du possible, les cisaillements de voies de sens contraires.

Or, le noeud ferré de Mantes comporte une série de points de cisaillement au nombre de 11, qui présentent de graves inconvénients en raison de l'intensité de la circulation et de la vitesse de certains trains franchissant sans arrêt la gare de Mantes-Gassicourt.

Entre les gares de Mantes-Station et de Mantes-Gassicourt, les deux lignes venant de Paris, par Poissy et par Argenteuil, donnent naissance aux deux lignes du Havre et de Cherbourg et toutes les voies se coupent à niveau.

Le projet établi prévoit la séparation des circulations, paires et impaires et la pénétration des voies d'ARGENTEUIL entre les voies de Poissy. Il permet au moyen de trois tranchées couvertes de ramener le nombre des cisaillements à niveau de 11 à 2.

Il nécessite la reconstruction du passage supérieur de la Route Nationale n° 183 qui sera élargi pour tenir compte du prolongement de l'Autoroute de l'Ouest, envisagé par les Ponts et Chaussées.



MANTES - GASSICOURT

- ⊙ Cisaillement de sens contraire prévu à supprimer
- Cisaillement de même sens prévu à supprimer

III. TRIAGES

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
1	<u>III - GARES DE TRIAGE</u>															
1	<u>ACHERES</u> - Extension du triage et aménagement d'un transbordement. Etablissement d'une 3ème voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte. Etablissement d'un terminus à Poissy	48 ^M	30 ^M	18 ^M	200 000 ^J	120 000 ^J	1 800 ^T	900 ^T	900 ^T	450 ^T	625 ^T	600 ^T	"	"	"	"
1	<u>CHALONS-SUR-MARNE</u> - Agrandissement du triage	30	15	15	100 000	50 000	80	40	20	10	3 400	1 700	15	8	22	11
1	<u>LA CHAPPELLE-St-LUC-BARBEREY-TROYES</u> - Amélioration des installations du triage, établissement de faisceaux d'attente à l'arrivée et au départ	17,5	17,5	"	60 000	60 000	800	800	800	800	1 600	1 600	4	4	6	6
1	<u>TOULOUSE</u> - Création d'un triage en vue de l'amélioration de la gare des voyageurs	95	35	60	370 000	120 000	2 500	900	2 000	900	7 800	2 600	60	20	250	123
1	<u>COURBESSAC</u> - Extension du triage	45	15	30	160 000	60 000	100	50	40	20	500	100	30	"	"	"
	TOTAL (1ère urgence)...	235,5	112,5	123	890 000	410 000	5 280	2 690	3 760	2 180	13 925	6 600	109	32	278	140
2	<u>VAIVRE (Vesoul)</u> - Réaménagement des faisceaux	14	7	7	56 000	28 000	15	10	"	"	980	500	3	2	5	2
2	<u>VALENCIENNES</u> - Extension des installations	1,4	1,4	"	4 750	4 750	"	"	3	3	165	165	1	1	"	"
2	<u>BULLY-GRENAY</u> - Extension des installations	11	4	7	54 000	25 000	365	200	377	300	373	373	6	6	2	2
2	<u>HENIN-LIETARD</u> - Remaniement des garages	5,8	2	3,8	18 500	6 000	"	"	20	5	430	100	5	1	"	"
2	<u>TERGNIER</u> - Amélioration de la gare de triage	19,2	11,2	8	62 000	36 000	5	5	20	8	900	800	18	8	"	"
	TOTAL (2ème urgence)...	51,4	25,6	25,8	195 250	99 750	385	215	420	316	2 848	1 938	33	18	7	4

TITRE DU PROJET

Extension du triage d'ACHERES
et aménagement d'un transbordement

Etablissement d'une 3ème voie
entre SARTROUVILLE et MAISONS LAFFITTE

Etablissement d'un Terminus à POISSY

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

de la Région de l'Ouest

Les échanges avec les autres Régions pour les lignes de DIEPPE, du HAVRE, de CHERBOURG et pour la Région parisienne sont assurés par les triages d'ACHERES et d'ARGENTEUIL.

Chacune de ces 2 gares étant insuffisante pour assurer à elle seule la totalité de ces échanges, il en résulte des doubles emplois et des échanges coûteux; celle d'Argenteuil est inextensible; il n'en est pas de même de la gare d'Achères.

Celle-ci comporte : côté impair, un faisceau de 6 voies de réception et 16 voies de triage; côté pair, un faisceau en cul-de-sac de 16 voies.

Une gare de permissionnaires comportant 8 voies à quai et 8 voies de garage a été créée au début de l'année entre le faisceau impair et les voies principales.

Cette gare n'étant plus en service, il est possible d'utiliser le terrain sur lequel elle a été édifiée et une partie de ses voies pour agrandir les installations actuelles et les transformer en un triage unique de 32 voies.

Un faisceau de réception serait établi en pointe côté Paris, sur des terrains réservés à la S.N.C.F. en forêt d'Achères. L'ensemble serait modernisé par l'installation de freins de voie et d'un poste électrique.

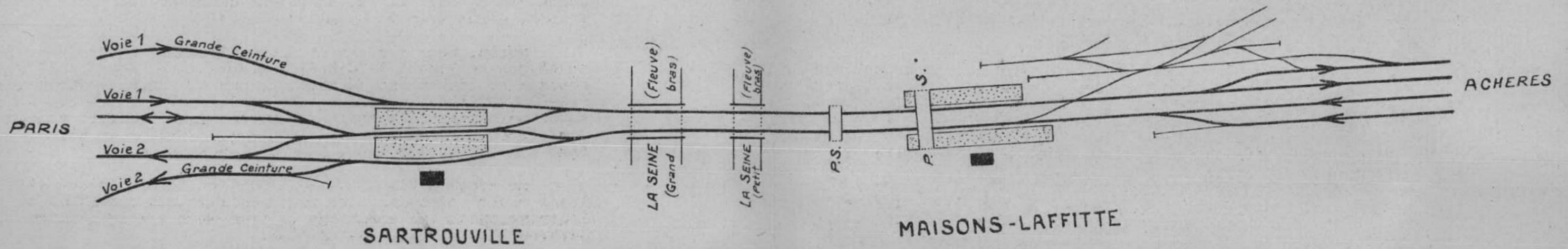
D'autre part, le transbordement de la Région parisienne actuellement effectué à Argenteuil, serait également reporté à Achères.

.....

Etablissement d'une 3^e voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte

Situation actuelle

schéma



1 ère URGENCE

8v

TITRE DU PROJET

CHALONS-sur-MARNE

Agrandissement du triage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations du faisceau de triage de Châlons sont nettement incommodes et insuffisantes pour assurer les opérations auxquelles il est appelé à faire face, de telle sorte que l'on doit ouvrir, pendant certaines périodes de l'année, le faisceau annexe de Revigny.

Le fait même que les installations du triage de Châlons comprennent deux faisceaux distincts, occasionne des échanges longs et coûteux.

Par ailleurs, la plupart des voies sont très courtes et la formation des trains ne peut se faire que par parties ce qui complique le service.

Il est indispensable de remédier à ces divers inconvénients en remaniant les installations actuelles suivant les dispositions ci-après :

Un faisceau d'attente à l'arrivée serait établi côté Paris; on y accéderait directement de Paris à Strasbourg et les trains venant de Reims emprunteraient le raccordement direct déplacé pour refouler dans ce faisceau au moyen d'une voie de tiroir nouvelle établie en bordure de la voie I côté Paris.

Les deux faisceaux actuels seraient réunis et on disposerait ainsi d'un faisceau de 21 voies de débranchement et de 10 voies de formation.

Enfin la voie de tiroir de la formation (côté Strasbourg) serait portée à 750 m de longueur utile.

Les économies devant résulter de ces modifications ne seraient pas inférieures à 4 Millions par an.

le urgence

MF

TITRE du PROJET

LA CHAPELLE-St-LUC - BARBEREY-TROYES

Amélioration des installations du triage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations actuelles du triage de la CHAPELLE-SAINT-LUC sont nettement insuffisantes pour assurer le trafic; d'autre part, les voies sont courtes et en nombre insuffisant le tiroir côté Mulhouse, est très court pour les opérations de formation et le tiroir, côté Paris, coupe le raccordement Paris-Sens emprunté en cas de déviation ou en cas d'obstruction de la ligne Paris-Mulhouse.

En raison de cette situation, on doit ouvrir à certaines périodes de l'année le faisceau annexe de Troyes Preize, qui pourrait être supprimé moyennant l'amélioration du triage de la Chapelle-Saint-Luc. Il y aurait lieu, pour cela, de prolonger les voies du triage vers Paris, de porter le nombre des voies du faisceau de 21 à 30, dont 8 voies de formation, d'ajouter 8 voies d'attente et de construire un nouveau tiroir de 800 m de longueur passant sous la ligne de Troyes à Sens.

Les économies chiffrables s'élèvent à 2 Millions par an.

1 ère URGENCE

27

TITRE DU PROJET

Création d'un triage à Toulouse

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

L'ensemble des aménagements de Toulouse est très insuffisant et difficilement exploitable. Aussi, divers projets ont-ils été conçus pour remédier à la situation.

Un projet, pris en considération vers 1909, prévoyait l'amélioration des garages voyageurs, moyennant un empiètement sur l'Ecole Vétérinaire. Mais ce projet, dont la dépense serait de 22 millions, était loin de donner satisfaction.

Or, à son emplacement actuel, le triage de Toulouse est insuffisant et inextensible. Dès que le trafic augmente, nous sommes dans l'obligation de le faire aider par Montauban et d'ouvrir le chantier annexe de Lalande. Cette situation se produit chroniquement chaque année dès qu'il y a une pointe de trafic.

En 1939, on enregistrait déjà 2 625 wagons à trier à Toulouse chaque jour.

Pendant la guerre, ce chiffre s'est notablement accru, ce qui nous a amené à rouvrir le triage de Montauban que nous avions fermé. Actuellement, le triage de Toulouse traite 3 160 wagons et Montauban environ 1 200.

Il est donc indiqué de déplacer le triage de Toulouse pour lui donner une composition correspondant à son trafic et libérer des emplacements qui permettront un regroupement des installations G. V.

....

On fera notamment disparaître l'empiètement des manoeuvres de petite vitesse dans les installations G.V. et le passage des trains de marchandises sur les voies de voyageurs situées le long du bâtiment principal.

L'installation du nouveau triage est prévue sur un emplacement dégagé à l'ouest de la gare de Toulouse et du côté impair des voies principales, ce qui le placera dans des conditions favorables pour le raccordement avec les directions de Bordeaux et de Tessonnières.

L'emplacement libéré par le triage permettra à la fois l'allongement indispensable des garages G.V. et l'amélioration des messageries.

1 ère URGENCE

NB

TITRE du PROJET

Amélioration du triage de COURBESSAC

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations de triage à COURBESSAC ne répondent plus aux nécessités du moment. Les 2 faisceaux affectés au triage, séparés par les voies principales, sont éloignés l'un de l'autre ; en outre, la longueur réduite des voies du faisceau pair, établies en impasse, ne permet pas d'effectuer commodément les opérations de triage, enfin la bosse est mal orientée et le rendement est très réduit par temps de mistral.

Nous envisageons de remédier à cette situation en groupant en un seul, les faisceaux de triage pair et impair.

La réalisation de ce projet qui donnera lieu à une dépense de 44 millions, procurera des économies substantielles de personnel et de machines et rendra plus rapides et plus faciles les opérations de triage.

Au total, les économies escomptées sont évaluées à 5 millions par an.

2^{eme} Urgence

MF

TITRE du PROJET

VAIVRE-VESOUL

Agrandissement et modification
des faisceaux de garage

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les opérations concernant le trafic des marchandises de la gare de VESOUL s'effectuent actuellement dans des conditions difficiles. Le faisceau de VAIVRE, qui doit assurer la réception et la formation des trains, ne dispose que de voies courtes (530 m de garage utile au maximum).

Il en résulte la nécessité de faire des manoeuvres difficiles sur les voies principales pour couper en deux les trains. longs, manoeuvres qui ne sont pas sans inconvénient pour la sécurité des trains circulant sur la ligne de Paris à Bâle et qui occasionnent des dépenses supplémentaires d'exploitation non négligeables (1 Million par an).

Il y aurait lieu d'allonger les voies du faisceau actuel de réception en modifiant les soudures avec les voies principales.

En outre, le nombre des voies de ce faisceau serait porté de 7 à 17 en supprimant les deux terre-pleins établis en 1917 à la demande de l'Autorité Militaire.

Enfin, la bosse de gravité serait améliorée et les liaisons côté VESOUL avec la gare locale seraient remaniées pour permettre les mouvements entre cette gare et le faisceau sans nuire aux opérations de formation et de départ vers MULHOUSE.

TITRE DU PROJET

Ligne de DOUAI à la Frontière par VALENCIENNES

VALENCIENNES

Extension des installations

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le triage des trains effectué à SAINT-SAULVE s'est intensifié et les installations n'offrent pas les possibilités suffisantes pour répondre aux besoins des périodes les plus chargées. D'autre part, le service des trains de passage, qui se fait à l'avant-gare est exceptionnellement lourd puisque cette gare fait passer les courants des houillères et des ports vers l'Est avec rupture de charge pour les charbons, fréquemment avec relais de machines pour les uns et les autres, et les courants de l'Est vers les houillères et les ports, généralement avec relais.

La situation pourrait être aisément améliorée en établissant en bordure du faisceau de réception Saint-Saulve, 3 voies supplémentaires qui pourraient être utilisées à la fois comme voies de relais, ce qui apporterait un soulagement au chantier de l'avant-gare, inextensible, et comme voies de réception des trains à trier.

La dépense est évaluée à 1 M 4.

2^{eme} Urgence

2^{eme} Urgence

TITRE DU PROJET

Ligne d'ARRAS à HAZEBROUCK
BULLY-GRENAY

Extension des installations

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les difficultés de cette gare, ancienne également, sont de même ordre qu'à HENIN-LIETARD et pour le même motif: insuffisance de longueur de voies qui ne dépasse pas 300 à 400 m. La gare est encadrée de 2 P.N., mais il est possible de remplacer celui qui est vers LENS par un P.S. et d'obtenir ainsi 3 voies de 700 m, 2 de 660 et 3 allant de 535 à 610. Les quelques voies courtes qui subsisteraient seraient utilisées pour le classement préalable des rames au départ.

La dépense peut être évaluée à 11 M.

La part de cette dépense relative à la suppression des P.N. sera à répartir entre la S.N.C.F. et les collectivités intéressées avec lesquelles un accord sera à réaliser à ce sujet.

TITRE DU PROJET

Ligne de LENS à OSTRICOURT

HENIN-LIETARD

Remaniement des garages
-----NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Cette gare, très ancienne, est tout à fait à l'étroit, compte tenu des importantes remises des mines et du gros travail d'agrégation qu'elle doit assurer pour l'évacuation des produits houillers. Elle ne dispose que de voies courtes de l'ordre de 300 à 400 m, si bien que, pour ne pas avoir à garer en deux parties les trains à compléter au passage, elle effectue la plupart des manoeuvres de ce genre sur voies principales au détriment de la régularité de la circulation.

Le projet comporte, après déviation d'un chemin latéral, l'allongement maximum des voies compatible avec la présence d'un P.I. et d'un P.N. qu'on ne peut aisément supprimer ou déplacer, cette zone étant bâtie. On obtient ainsi deux voies de 660m deux de 585m et 6 allant de 455 à 485. Une entrée directe vers OSTRICOURT serait aménagée pour la réception des trains de matériels vides.

La dépense peut être évaluée à 5 800 000 Fr.

2^{eme} Urgence

2^e me Urgence

TITRE DU PROJET

gv

—
TERGNIER
—

Amélioration de la gare de triage
—

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Cette gare, établie en 1920/1921, n'a pas bénéficié des études faites depuis lors sur le tracé en plan et en profil des gares de triage; les voies, notamment, sont maintenant trop courtes pour la longueur des trains et l'enrayage s'effectue à la main, ce qui présente des risques pour le personnel.

Elle a pu cependant, durant longtemps, assumer sa mission, mais dès que par raison d'économie des frais d'exploitation, elle dût assurer une grande partie du travail de LAON, dont le triage était partiellement fermé, elle éprouva des gênes très sérieuses rendant nécessaire une modernisation de ses installations.

Le projet consiste à modifier le profil pour transformer le mode de triage qui s'effectuerait non plus au moyen de rampe de débranchement mais par bosse de gravité, à améliorer la tête du faisceau pour régulariser le débit et permettre l'installation des freins de voies, et, enfin, à allonger les voies de réception pour les porter à 680 m.

D'autre part, par suite de l'augmentation du trafic, les groupes de relais existant de part et d'autre du faisceau de triage ont été peu à peu détournés de leur affectation et utilisés pour la formation côté cabine 4 et l'attente des trains au départ. De ce fait, les relais doivent s'effectuer sur les voies de circulation et il en résulte de nombreux retards qui se répercutent sur la circulation générale.

On pourrait améliorer cette situation en créant un groupe de 6 voies dans l'espace libre compris entre les voies de circulation et les voies principales à la hauteur des voies de rampe.

Ce faisceau nouveau serait relié directement au dépôt par la cabine 7.

Tous les relais seraient désormais effectués en ce point ce qui libérerait complètement le faisceau principal des garages et procurerait une amélioration du travail de formation ainsi qu'une possibilité supplémentaire de garage des trains en attente de machine.

IV. AMELIORATIONS DE GRANDES

GARES VOYAGEURS

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN d'OEUVRE (en journées)		P R I N C I P A U X M A T E R I A U X (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s		Cuivre		Matériaux spéciaux divers.			
							Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941		
	<u>IV</u> AMÉLIORATIONS DE GRANDES GARES VOYAGEURS															
1	<u>ANGERS</u> - Suppression de la gare de Saint Serge.....	8 ^M 8 5	8 ^M 8 5	"	35 000Fr	35 000 Fr	140 ^t	140 ^t	70 ^t	70 ^t	185 ^t	185 ^t	"	"	"	"

1 ère URGENCE

MF

TITRE du PROJET

Suppression de la gare d'ANGERS-St-SERGE

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les trains venant de la direction de SEGRE ne peuvent être reçus qu'à St SERGE.

Pour aller de St-SERGE à St-LAUD, il faut rebrousser à la Bifur d'Ecouflant.

Cette situation est onéreuse.

Le présent projet a pour objet l'établissement d'une liaison directe SEGRE - St-LAUD. La gare de St-SERGE serait fermée au service marchandises en détail et ne serait conservée que pour la desserte des embranchements particuliers et les wagons complets.

La suppression de la gare St-SERGE procurera une économie annuelle de 700 000 francs.

V. INSTALLATIONS DE SECURITE

Ordre d'ur- gence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
	V - <u>INSTALLATIONS DE SECURITE</u>															
1	<u>Equipement en block automatique lumineux</u>															
	TOURS-BORDEAUX	115 ^M	35 ^M	80 ^M	460 000 ^J	150 000 ^J	940 ^T	200 ^T	350 ^T	120 ^T			125 ^T	40 ^T		
	AVIGNON - CANNES	203	60	143	810 000	30 000	2 030	450	775	250			230	70		
	MANTES-LE HAVRE	65	20	45	260 000	90 000	420	100	370	125			90	30		
	Grande-Ceinture Nord (Argenteuil-Le Bourget-Juvisy)	10	3	7	815 000	25 000	2 000	400	760	280			230	70		
															
	SENS-LAROCHE	30	10	20	120 000	40 000	200	80	130	45			40	15		
	LANGON-MONTAUBAN	34	12	22	135 000	45 000	150	50	100	35			20	7		
	SETE - NIMES	28	10	18	110 000	40 000	300	100	120	40			40	13		
	Scit pour le block automatique 485 M															
1	Mise en câble des artères télé- phoniques S.N.C.F. de Paris à Lyon	130	40	90	430 000	150 000	800	650	530	450			370	200	2 050	1 000
															
	A reporter	615	190	425	3 140 000	570 000	6 840	2 030	3 135	1 345			1 145	445	2 050	1 010

Ordre d'ur- gence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)											
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
	Reports	615	190	425	3 140 000	570 000	6 840	2 050	3 135	1 345			1 145	445	2 050	1 000		
1	Substitution du block manuel au cantonnement téléphonique sur les sections : LE MANS - LA HUTTE-COULOMBIERS - RENNES- St-BRIEUC - St-CYR à DREUX	10	6	4	50 000	30 000	100	60			1 500	500	30	18				
1	Double répétition des signaux sur les machines	155	50	105	620 000	250 000					800	250	300	150				
	TOTAUX	780	246	534	3 810 000	850 000	6 940	2 090	3 135	1 345	2 300	750	1 475	613	2 050	1 000		

BLOCK AUTOMATIQUE LUMINEUX

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Après quelques essais partiels, dont certains étaient antérieurs à la guerre 1914/1918, les Grands Réseaux décidèrent d'équiper en block automatique lumineux leurs grandes artères, et quelques installations importantes furent réalisées.

A la faveur du Plan Marquet, un programme d'ensemble fut établi en 1933/1934 qui prévoyait l'équipement d'environ 4 000 km de lignes à double voie; une partie seulement de ce programme (2 000 km) put être exécutée.

L'importance de l'installation du block automatique lumineux n'échappa pas à la S.N.C.F. qui décida de poursuivre l'effort envisagé par les Réseaux.

Une partie des prévisions non réalisées du Plan Marquet fut reprise au Plan Quinquennal qui comporte l'équipement d'environ 800 km de ligne dont l'exécution doit être entreprise dès maintenant.

Au moment où la S.N.C.F. s'efforce de concentrer le trafic sur certaines gares en ce qui concerne les triages, et sur les grandes artères en ce qui concerne le trafic P.V. et G.V.; il est désirable que le développement du B.A.L. soit intensifié encore davantage, car non seulement il simplifie les méthodes d'exploitation, mais encore procure des économies appréciables du fait de la réduction des dépenses d'entretien et de l'augmentation du débit des lignes que permet le resserrement des postes d'espace-ment. Il augmente, en outre, 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.

Dans ces conditions, la S.N.C.F. prévoit l'incorporation au programme d'équipement actuellement en cours d'élaboration, de l'application du block automatique sur les lignes ci-après:

- TOURS - BORDEAUX
- AVIGNON - CANNES
- NANTES - LE HAVRE
- GRANDE-CEINTURE (Argenteuil, le Bourget, Juvisy)

ainsi que sur les Sections ci-après qui doivent être électrifiées:

- SENS - LAROCHE
- LANGON-MONTAUBAN
- SETE-NIMES

Les économies annuelles résultant de ces travaux sont évaluées à 9 M 5.

1 ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Mise en câbles des artères téléphoniques S.N.C.F.
de PARIS à LYON

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

A l'occasion des travaux d'électrification de la ligne PARIS-LYON, il sera avantageux de remplacer par des câbles les lignes téléphoniques aériennes de la S.N.C.F.

De toute manière, le maintien à leur emplacement actuel de ces lignes est impossible, étant donné la distance nécessaire entre les fils téléphoniques et les pylônes de l'électrification.

La mise en câbles évite les phénomènes d'induction, gênant les communications téléphoniques, qui se produisent inévitablement avec des lignes aériennes. Elle permet, en outre, sans frais sensibles, d'augmenter le nombre des conducteurs. Elle met, enfin, les circuits à l'abri des intempéries (vent, givre) qui, trop souvent, interrompent pendant un laps de temps considérable les communications.

Cette solution s'impose particulièrement sur une artère aussi importante que la ligne de PARIS à LYON, de préférence au déplacement pur et simple des fils aériens.

1 ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Substitution du block manuel au cantonnement
téléphonique sur certaines lignes

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les sections de ligne :

- de RENNES à SAINT-BRIEUC,
- du MANS à LA HUTTE-COULOMBIERS,
- de St-CYR à DREUX,

sont actuellement exploitées sous le régime du cantonnement téléphonique.

Sur ces lignes importantes, artères à double voie à trafic chargé, particulièrement lors des très grosses pointes des services d'été, l'espacement des trains n'est assuré que par l'application des prescriptions réglementaires, sans aucune matérialisation garantissant la Sécurité en cas de défaillance de personnel.

Il convient donc de remplacer les simples ententes téléphoniques entre les agents du cantonnement par des enclenchements de poste à poste et de substituer un block par appareil au cantonnement téléphonique.

Une dépense de 10 000 000 fr est à prévoir.

1 ère URGENCE

TITRE DU PROJET

jd

Amélioration de la répétition des signaux

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Conformément à l'accord donné par M. le Ministre des Travaux Publics aux propositions de la S.N.C.F., celle-ci a entrepris l'extension de la répétition des signaux à distance ouverts et fermés sur les machines, pour toutes les lignes et toutes les machines de la S.N.C.F.

Cette extension présentera en effet l'avantage de fournir au mécanicien, au franchissement de tout signal à distance ouvert ou fermé, une indication acoustique correspondant à la position de ce signal (La polarité du courant reçu par la brosse caractérise cette position).

En outre, un complément très intéressant de la double répétition a été mis au point, qui achève de renseigner le mécanicien sur la situation des signaux qu'il rencontre et sur le fonctionnement des appareils de répétition : si, pour une raison quelconque, la brosse ne reçoit pas de courant au passage sur un crocodile, un dispositif spécial en informe le mécanicien au moyen d'un puissant appareil sonore. Le mécanicien doit alors se conformer à des mesures de prudence destinées à remédier aux effets éventuels de cet incident.

Enfin, pour obtenir un contact aussi bon que possible entre la brosse et le crocodile, la S.N.C.F., après de multiples essais, a arrêté un type de brosse (à lamelles d'acier) et de crocodile (à surface plane et pétrolage automatique), qui représentent une mise au point dont il y a le plus grand intérêt à effectuer la généralisation sur toutes les lignes et sur toutes les machines de la S.N.C.F.

Dans ces conditions, le nouvel appareil de répétition permet aussi de remplacer très avantageusement les détonateurs de block automatique, organes non contrôlés, relativement coûteux et qui compliquent la réalisation des installations.

M. le Ministre des Travaux Publics a donné son accord au programme qui lui a été soumis par la S.N.C.F. à ce sujet.

VI. DEPOTS, ATELIERS ET MAGASINS

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		P R I N C I P A U X M A T E R I A U X (en tonnes)											
		Montant total	1941	Exercices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers			
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941						
	VI DEPOTS - MAGASINS ET ATELIERS																	
1	<u>CHALONS SUR MARNE</u> - Amélioration des installations du dépôt	5	5	"	19 000	19 000	350	350	16	16	450	450	1	1	2	2		
1	<u>CHAUMONT</u> - Déplacement du dépôt des machines et voies de circu- lation nouvelles entre la gare et le dépôt	60	30	30	280 000	140 000	1 200	600	1 500	800	1 950	990	5	2,5	8	4		
1	Ligne de Nancy à Vézelize <u>ETABLISSEMENT D'UN DEPOT A HEILLECOURT</u> -(Report du dépôt de Nancy)	130	44	86	550 000	183 000	5 800	1 930	2 300	320	4 200	1 420	9	3	15	5		
1	<u>MARSEILLE-BLANCARDE</u> - Extension du dépôt	35	10	25	200 000	65 000	4 900	3 000	300	200	700	500	2	2	"	"		
1	<u>ATELIERS DE VILLANEUVE-St-GEORGES</u> Retournement des ateliers de wagons	10	5	5	70 000	35 000	3 000	1 500	20	14	80	40	"	"	"	"		
	<u>CONSTRUCTION D'UN ATELIER DE LA VOIE</u> - sur le Sud-Est	14,2	7,1	7,1	32 000	16 000	2 500	1 500	250	150	"	"	"	"	"	"		
	TOTAUX (1ère urgence)	254,2	101,1	153,1	1 151 000	458 000	17 750	8 880	4 386	2 000	7 380	3 500	17	8,5	25	11		
2	<u>EPERNAY</u> - Agrandissement des magasins	9	3	6	44 000	14 700	6 000	2 000	300	100	100	35	"	"	10	4		

1ère URGENCE

NB

TITRE DU PROJET

CHALONS-sur-MARNE

Amélioration des installations du Dépôt.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations de stationnement (garages des machines) sont insuffisantes pour faire face à l'accroissement de l'effectif du dépôt (100 machines au lieu de 75). Ces installations étant inextensibles sur place, nous proposons d'utiliser les terrains de l'ancienne gare du chemin de fer d'Orléans à Châlons, qui sont à proximité immédiate du dépôt, pour y reporter le chantier à combustible. On disposera ainsi de l'emplacement actuel de ce chantier pour y installer un nouveau grill de voies de stationnement de machines. Le matériel en place dans l'ancienne gare (installations militaires) pourra être réemployé en partie dans les voies du nouveau chantier.

Une économie notable, mais non chiffrable, résultera certainement de la diminution de la durée du classement des machines.

On libérera en même temps la place nécessaire pour la déviation des voies principales en vue de l'amélioration de la circulation des machines entre la gare et le dépôt.

1ère URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

CHAUMONT

Déplacement du Dépôt des machines et voies de circulation nouvelles entre la gare et le dépôt .

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Le dépôt de CHAUMONT, dont l'effectif est passé de 65 à 90 machines, est inextensible en raison de la présence de nombreuses constructions aux abords immédiats de ce dépôt.

Par ailleurs, le chantier enferme les installations de l'Exploitation qui ne dispose que de moyens de garages insuffisants dans une gare qui se trouve placée à la jonction de deux lignes très importantes (Paris - Mulhouse et Laon - Chaumont).

La solution qui semble la plus rationnelle consisterait à reporter le dépôt au delà de la tranchée côté Mulhouse; deux voies nouvelles seraient posées pour la circulation des machines entre la gare et le nouveau dépôt.

1ère URGENCE

MF

TITRE DU PROJET

Ligne de NANCY à VEZELISE

Etablissement d'un Dépôt à HEILLECOURT
(Report du Dépôt de NANCY)

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations du Dépôt de locomotives de NANCY sont anciennes et ne répondent plus aux conditions d'exploitation actuelles en raison de l'augmentation du nombre et de la puissance des machines. Le nombre insuffisant de fosses à piquer occasionne des retards pour la préparation des machines en partance. Les courbes de faible rayon rendent difficile et dangereuse la circulation des machines à grand empattement.

Or, l'extension des installations actuelles est impossible en raison de la présence de groupes d'immeubles importants aux abords.

La construction d'un nouveau dépôt en dehors de l'agglomération de NANCY présentera en outre l'avantage de supprimer la gêne occasionnée par les fumées dans un quartier très peuplé de la Ville et de libérer un grand emplacement dont une partie pourra être vendue et dont le surplus facilitera ultérieurement les travaux de remaniement de la gare.

Il convient également de remarquer que les bâtiments actuels du dépôt réservés au personnel (foyer, lavabos et vestiaires, sont notablement insuffisants et ne peuvent être agrandis sur place).

1ère URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Extension du Dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE

NOTE JUSTIFICATIVE SOLELAIRE

Le Service de la Traction doit, à Marseille, satisfaire aux besoins nouveaux résultant de l'accroissement régulier de trafic et tenir compte de la réduction des installations du dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE, dont les emplacements seront partiellement occupés pour les agrandissements de la gare. Le dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE doit donc être agrandi.

Les installations nouvelles de ce dépôt comporteraient :

- un atelier de levage avec ses installations annexes,
- un nouveau parc de remisage comprenant 3 grils pour 43 machines à vapeur, susceptible de recevoir, par la suite, une remise pour 40 locomotives électriques,
- un nouveau chantier à combustibles, avec portique roulant, tobogan-mélangeur, fosses de visite, fosses mouillées, huilerie et magasin de sable,
- un centre de remisage pour 10 autorails pouvant être agrandi pour recevoir des locomotives Diesel électriques,
- diverses installations accessoires : bureaux, vestiaires, lavabos, douches, locaux pour le personnel de route, cabinet médical, etc...

1ère URGENCE

NB

TITRE DU PROJET

Ateliers de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

Retournement des Ateliers de wagons

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les Ateliers de wagons de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES sont construits, suivant le type ancien, à voies transversales. Les voies des ateliers, desservies par plaques tournantes, exigent des manoeuvres longues et onéreuses. Les wagons à grand empattement doivent être réparés en dehors du bâtiment principal. L'organisation et le rendement des Ateliers souffrent de cette situation.

Les travaux prévus auraient pour objet de placer les voies des Ateliers, parallèlement aux voies de dessertes suivant le grand axe du bâtiment ; ces voies seraient rendues accessibles aux wagons de tous types. Il serait alors possible de reorganiser le travail ; les machines-outils pourraient être disposées de façon plus rationnelle ; le travail à la chaîne pourrait fonctionner de manière plus complète. Le rendement serait sérieusement amélioré. L'économie annuelle peut être chiffrée à 1,5 M.

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

Construction d'un atelier de la Voie
sur le SUD-EST

Afin de développer la récupération du matériel et des rails usagés et des traverses dans les ateliers de la Voie, il est désirable de créer dans la Région meridionale du SUD-EST, actuellement dépourvue de tout atelier, un centre de récupération qui comprendrait :

- 1 Atelier de récupération et de remise en état de matériels de voie divers,
- 1 Atelier de recoupe et soudure de rails (électrique et aluminothermique),
- 1 Atelier de sabotage des appareils de voie,
- 1 Chantier de réentaillage et réparation de traverses en bois,
- 1 Atelier de rematriçage d'éclisses.

2^eme UrgenceTITRE DU PROJETE P E R N A YAgrandissement des Magasins.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les magasins actuels d'Epernay sont insuffisants pour abriter le matériel ; en outre, la disposition du chantier ne permet pas une desserte facile des ateliers divers ; les manoeuvres à effectuer entre les magasins et ateliers sont longues et gênent les mouvements de trains du faisceau de Cumières.

Dans ces conditions, il importe d'augmenter la surface couverte des magasins et d'améliorer les moyens de desserte de ces installations.

VII. SUPPRESSIONS DE P.N.

Ordre d'urgence	Titre du projet	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exer- cices suivants	Total	1941	Ciment		A c i e r s				Cuivre		Matériaux spéciaux divers	
							Total	1941	Ronds		Profilés		Total	1941	Total	1941
									Total	1941	Total	1941				
	- VII - <u>SUPPRESSIONS DE P.N.</u>															
1	<u>Ceinture de LILLE</u> - Suppression des 3 P.N. de Lille-Sud et création d'une gare Lille-Sud	(1) 30 M	10 M	20 M	120 000 ^j	30 000 ^j	3 000 ^t	1 500 ^t	400 ^t	250 ^t	2 000 ^t	30 ^t	25 ^t			
1	<u>BORDEAUX</u> - Suppression des P.N. de l'Avenue Thiers (avec par- ticipation ou surtaxe)	(2) 50 M	30 M	20 M	330 000	150 000	8 000	3 500	1 000	400	2 300	870	20	10	20	10
1	<u>DIJON</u> - (Ligne de Dijon à Is-sur-Tille)	(3) 13 M 5	13 M 5	"	35 000	35 000	1 200	1 000	200	150	300	300	5	5	2	2
		(4) 93 M 5	53 M 5	40 M	485 000 ^j	215 000 ^j	12 200 ^t	6 000 ^t	1 600 ^t	800 ^t	4 600 ^t	1 200 ^t	50 ^t	15 ^t	22 ^t	12 ^t

(1) dont 6 M à la charge de la S.N.C.F.

(2) 5 M -d^e-

(3) 1 M 5 -d^e-

(4) dont 12 M 5 à la charge de la S.N.C.F. et 81 M de participations.

1ère URGENCE

TITRE DU PROJET

—
Ligne de LILLE à BETHUNE

—
Abords de la Gare de Lille-Sud
Suppression des P.N. n° 3, 4 et 5 et création
d'une gare "LILLE-SUD"

—
NOTE JUSTIFICATIVE SOLMAIRE

Les P.N. n° 3, 4 et 5 de la ligne de LILLE à BETHUNE, situés au Sud de la Ville de LILLE, à la traversée des Routes Nationales n° 17 et 25 et du chemin d'intérêt commun n° 147 constituent une grosse sujétion et il convient de les supprimer aussitôt que possible.

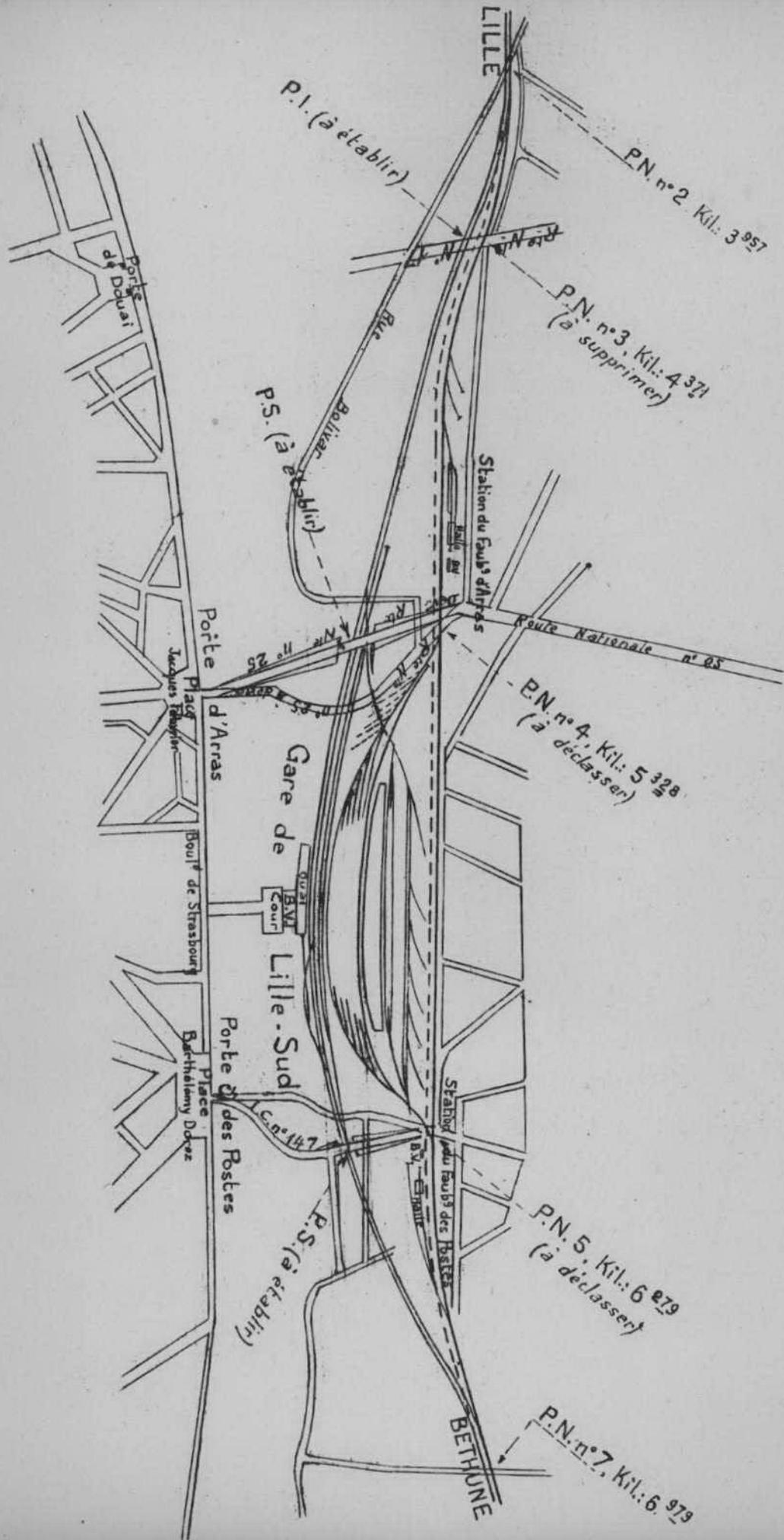
Cette suppression était comprise dans l'avant-projet d'établissement de la ligne de contournement de LILLE, auquel le Chemin de fer devait participer pour 1/5.

La répartition, entre la Ville, l'Etat et la S.N.C.F., des dépenses de la partie de ce projet limité à la suppression des 3 P.N. ci-dessus devra faire l'objet d'une entente.

Par ailleurs les gares de LILLE Porte d'ARRAS et de LILLE Porte des POSTES seraient remplacées par une gare unique "LILLE-SUD".

Les dépenses totales sont évaluées à 30 M dont une faible partie seulement sera au compte de la S.N.C.F. Les économies qui en résulteront pour elle sont de l'ordre de 360 000 fr.

Lille-Sud. Suppression des P.N. n°3-4 et 5 de Lille à Béthune.



lère Urgence

TITRE du PROJET

SUPPRESSION des PASSAGES à NIVEAU de
l'avenue Thiers à BORDEAUX

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

L'arrivée à BORDEAUX par la route nationale n° 10 ne peut se faire que par le seul pont de Pierre et l'avenue Thiers. Celle-ci est coupée par deux passages à niveau très fréquentés dont l'un notamment livre passage à la ligne PARIS-BORDEAUX.

Depuis longtemps, la Municipalité de BORDEAUX et les Grands Réseaux intéressés, puis la S.N.C.F., s'étaient préoccupés de résoudre ce problème. De nombreuses études, allant jusqu'à prévoir le doublement du pont sur la Garonne, avaient été discutées mais avaient dû être abandonnées.

Plusieurs solutions avaient été envisagées dont l'une comportait la déviation de la ligne PARIS-BORDEAUX suivant la plateforme de l'ancienne ligne Etat.

La solution qui aurait la préférence de la S.N.C.F. consiste à remplacer des passages à niveau par des passages inférieurs en surélevant légèrement les voies.

Le montant de la dépense serait d'environ 50 M et la S.N.C.F. pourrait y participer pour 5 M.

1ère URGENCE

gv

TITRE DU PROJET

Suppression des passages à niveau
de DIJON

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

La ligne de Dijon - Is-sur-Tille traverse à niveau diverses rues de la ville de Dijon. Les circulations routière et ferroviaire étant très importantes, il y a intérêt à supprimer ces passages à niveau. Le passage à niveau n°2, sur la route nationale n° 5 (Paris-Genève) a d'ailleurs été l'objet d'un accident grave le 1er novembre 1932; un tramway de la ville de Dijon fut tamponné par un express ce qui provoqua la mort de 4 personnes et en blessa grièvement plusieurs autres.

D'accord avec le Service des Ponts et Chaussées, un projet a été dressé pour la suppression des passages à niveau:

- n° 1 - Chemin des Lentilleries,
- n° 1a- Rue Clément Janin,
- n° 2 - Rue d'Auxonne - route nationale n° 5,
- n° 3 - Rue des Petites Roches.

Le projet a été approuvé le 22 novembre 1934; la dépense évaluée à cette époque à 9 072 450 fr était répartie comme suit :

Etat	4 152 500 fr
Ville de Dijon	3 397 500 fr
Participation forfaitaire S.N.C.F.	1 522 450 fr.

Ce projet entraînerait, aux prix actuels, un supplément de dépense de 4 M 5 environ qui devrait être supporté par l'Etat et la Ville de Dijon.

VIII. CONSTRUCTION DE BATIMENTS

Ordre d'urgence	TITRE du PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)									
		Montant total	1941	Exer- cices- suivants	Total	1941	CIMENT		ACIERS		CUIVRE		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS			
							Total	1941	Ronds	Profilés	Total	1941	Total	1941		
	VIII CONSTRUCTION DE BATIMENTS															
1	Vestiaires-lavabrs et corps de garde pour les agents des trains	50 M	20	30	165 000	65 000	7 000	3 000	700	300	250	100	10	3	24	10
1	Logements pour le personnel...	200 M	100	100	650 000	325 000	40 000	20 000	2 000	1 000	1 800	900	40	20	60	30
	Totaux le urgence	250 M	120	130	815 000	390 000	47 000	23 000	2 700	1 300	2 050	1000	50	23	84	40
2	Building S.M.C.F.	100 M	40	60	335 000	135 000	5 000	2 000	1 500	500	70	20	5	2	5	2

1^{ère} URGENCE

LZ

TITRE DU PROJET

Vestiaires-lavabos et corps de garde
pour les agents des trains

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Les installations à usage de vestiaires-lavabos et de corps de garde ne répondent plus aux besoins. Les locaux sont exigus, le matériel qui est de type ancien est fort vétuste et inconmode, les agents couchent dans de grands dortoirs et, par suite, ne peuvent prendre le repos indispensable. De plus, l'alimentation en eau chaude fait généralement défaut ou est insuffisante.

Afin de remédier à cette situation, il convient d'aménager, dans des locaux existants ou dans des bâtiments à construire, des installations modernes.

Les vestiaires seront alimentés en eau chaude et seront groupés dans des locaux séparés pour le personnel de route et le personnel sédentaire.

Les corps de garde comporteront des chambres à 2 lits pour les équipes.

Les travaux seraient à entreprendre en premier lieu sur les Régions de l'Est et du Sud-Est qui sont les plus défavorisées sous ce rapport.

le urgence

TITRE DU PROJET

Construction de logements pour le personnel

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Par suite de la crise des logements, de nombreux agents sont logés trop loin de leur but de travail et il est difficile de les avoir sous la main en cas de besoin.

D'autre part, des maisons en bois sont arrivées à leur extrême limite d'usure et leur remplacement s'imposera à bref délai. Enfin, de nombreuses maisons ont été détruites ou rendues inutilisables du fait de la guerre.

Il y a donc lieu de construire, pour ces agents, tant de maîtrise que subalternes les logements indispensables. La dotation prévue permettrait de construire environ 2 000 logements.

Ces logements seront groupés par 2, 4 ou 6 dans des bâtiments ou bien réalisés par des pavillons isolés suivant les besoins locaux et les disponibilités des terrains.

Les bâtiments seront construits suivant les types habituellement en usage dans les régions correspondantes.

Des bâtiments nécessaires pour les oeuvres sociales seront édifiés en même temps dans les cités.

2^{eme} Urgence

TITRE DU PROJET

jd

Construction d'un building pour
Services centraux

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

Lors de la création de la S.N.C.F., les bureaux de la Direction Générale et des Services Centraux ont pu trouver place dans les locaux des anciens Réseaux.

Dix des immeubles qu'occupent maintenant les Services Centraux appartiennent au Domaine public. Sept autres, appartenant au Domaine privé des Compagnies, sont loués, au total, pour 3,4 M, dans les conditions prévues à l'article 44 de la Convention du 31 août 1937. Trois immeubles enfin sont loués, au total, pour 120 000 fr dans les termes du droit commun.

Du fait de la dispersion de ces immeubles et de la mauvaise disposition de certains d'entre eux, la situation actuelle constitue une gêne sérieuse pour les Services Centraux, ralentissant leur activité propre et leurs relations mutuelles. Elle est onéreuse en raison des allées et venues qu'elle nécessite.

En dehors des avantages de commodité qu'il procurerait, le regroupement dans un building à construire produirait des économies de plantons, garçons de bureau, qu'on peut évaluer à plus d'un million par an, et, si les baux peuvent être transférés à d'autres personnes, une économie de loyers de 3,5 M.

IX. USINES HYDROELECTRIQUES

Ordre d'urgence	TITRE DU PROJET	DEPENSES (en millions)			MAIN D'OEUVRE (en journées)		PRINCIPAUX MATERIAUX (en tonnes)										
		Montant total	1941	Exer- cices suivants	Total	1941	CIMENT		ACIERS				CUIVRE		MATERIAUX SPECIAUX DIVERS :		
							Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	Total	1941	
	IX - USINES HYDRO- ELECTRIQUES																
1	Usine de Savignac sur la Haute-Ariège	75 ^M	20 ^M	55 ^M	375 000	130 000	18 000 ^t	12 000 ^t	1 800 ^t	1 000 ^t	200 ^t	50 ^t	180 ^t	"			
1	Usine de MUES sur le Têt	40	15	25	200 000	60 000	10 000	6 000	2 000	1 500	100	50	50	"			
1	Surélévation du barrage de l'OULE	20	15	5	80 000	60 000	7 000	6 000	1 800	1 500	"	"	"	"			
		135 ^M	50 ^M	85 ^M	655 000 ^j	250 000 ^j	35 000 ^t	24 000 ^t	5 600 ^t	4 000 ^t	300 ^t	100 ^t	230 ^t				

TITRE DU PROJET

Nouveaux aménagements hydroélectriques
de la S. N. C. F.

NOTE JUSTIFICATIVE SOMMAIRE

En dehors des travaux de modernisation et de renforcement en cours de réalisation (usines de LA CASSAGNE et de FONTPEDROUSE, usine de SOULOM, barrage et usine de FABREGES), la S.N.C.F. a en projet de nouveaux aménagements hydroélectriques, dont l'étude est faite et qui pourraient être mis en chantier sans délai.

Ces nouveaux aménagements ont pour but, les uns de créer des disponibilités supplémentaires en puissance et en énergie, les autres d'améliorer les installations existantes.

- 1°) Aménagements destinés à créer des disponibilités supplémentaires :

Usine de SAVIGNAC sur la Haute-Ariège.

C'est une usine au fil de l'eau, capable d'une puissance de 17 500 KVA et d'une production annuelle d'énergie de 110 millions de KWh.

Les travaux pourront être mis en chantier sans délai.

Coût : 75 millions de francs.

Recette annuelle nette : 9 150 000 fr.

Usine de THUES sur la Têt.

Cette usine, qui sera placée en aval des usines de LA CASSAGNE et de FONTPEDROUSE, utilisera, comme ces dernières, les eaux de la Têt régularisées par le réservoir des Bouillouses. C'est donc une usine de lac, qui sera capable d'une puissance de 6 500 KVA et d'une production de 31 millions de KWh.

.....

1^{ère} URGENCE

Mise en chantier sans délai.

Coût : 40 millions de francs.

Recette annuelle nette : 4 160 000 fr.

- 2°) Aménagements destinés essentiellement à améliorer les installations existantes:

Surélévation du barrage de l'OULE.

La richesse des ressources hydrauliques du bassin de l'OULE justifie une augmentation de la capacité du barrage d'environ 6 millions de m³, ce qui permettra la régularisation supplémentaire d'environ 20 millions de kWh.

Les travaux pourront être mis en chantier immédiatement.

Coût : 20 millions de francs.

Recette annuelle nette : 2 300 000 fr.

X. MATERIEL ROULANT NEUF

Nature des Travaux	DEPENSES (en millions)			MAIN-D'OEUVRE (en journées)		MATIERES FERREUSES (en tonnes)		MATIERES CUIVREUSES (en tonnes)		BOIS (en tonnes)		Observations
	Montant total	Fin 1940 et 1941	Autres exercices	Total	Fin 1940 et 1941	Total	Fin 1940 et 1941	Total	Fin 1940 et 1941	Total	Fin 1940 et 1941	
<u>MATERIEL ROULANT NEUF</u>												
50 locomotives à vapeur	190 ^M	145 ^M	45 ^M	1 200 000 ^J	600 000 ^J	6 900 ^t	5 200 ^t	90 ^t	70 ^t			
50 tenders de 58 m ³	30	25	5	180 000	90 000	2 200	1 600	30	22			
10 000 wagons	942	322	120	3 200 000	1 600 000	107 000	30 000	400	300	14 000 ^t	10 500 ^t	
TOTAUX	1 162 ^M	592 ^M	170 ^M	4 580 000 ^J	2 290 000 ^J	116 100 ^t	86 800 ^t	520 ^t	392 ^t	14 000 ^t	10 500 ^t	