2511

A

Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy, en remplacement du dépôt actuel de Nancy (70 M.)

	C.A.	18-12-40	28	V 4°
Lettre S.N.C.F. au M. T.P.		23-12-40		
Arrêté 25.2.4I	(J.O.	I3.3.4I)		
Dépêche MTP à SNCF		I9.9.4I		
	C.A.	30. 5.56	19	VII 1°)
	C.A.	26. 6.57	15	VIII a.)

Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy, en remplacement du dépôt actuel de Nancy (70 M.)

26 juin 1957

251

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 26 juin 1957

P.15 VIII - Questions diverses

a) Suite donnée par l'Administration Supérieure aux projets approuvés par le Conseil.

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme a approuvé:

= par dépêches du 25 mai 1957 :

- les projets adoptés par le Conseil le 30 janvier 1957 et concernant, d'une part, l'acquisition de 31 autorails de 825 CV pour tous services, de 20 autorails de 300 CV et de 60 remorques à bogies, d'autre part, l'application du chauffage électrique sur 280 voitures et 73 fourgons destinés à circuler sur l'artère à électrifier Lyon-Nîmes avec embranchement sur St-Etienne;

- le projet rectificatif auquel le Conseil avait donné son accord le 30 mai 1956 et qui avait trait à l'établissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy, les dépenses ainsi régularisées s'élevant, après achèvement des travaux, à 1.531.084.000 Frs;

= par dépêches du 3 juin 1957, les projets ayant recueilli l'agrément du Conseil le 20 février 1957 et relatifs, d'une part, à l'acquisition de 5.850 wagons, d'autre part, à l'amélioration des installations voyageurs de la gare de Paris-Austerlitz;

= par dépêche du 5 juin 1957, le projet de fusion de postes de la Région du Sud-Est (4ème tranche) dont le Conseil avait autorisé la transmission le 20 février 1957;

= par dépêche du 6 juin 1957, le projet de reconstruction du "Pont de Fives" qui avait reçu l'accord du Conseil le 6 avril 1955;

= et par dépêches du 11 juin 1957 :

- le projet relatif à la construction de 268 logements et de 679 chambres pour célibataires (tranche 1957 du programme de constructions directes de la S.N.C.F.), projet que le Conseil avait adopté le 19 décembre 1956;

- et le projet d'acquisition de 175 voitures métalliques à bogies pour trains rapides et express auquel le Conseil avait donné son agrément le 30 janvier 1957.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 30 mai 1956

P.19

VII - Projets et questions techniques

(1°) Nancy - Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy.

Chaumont - Report du dépôt, côté Bâle et établissement de voies de circulation entre la gare et le dépôt.

(projets rectificatifs).

(2°) Reconstruction des installations d'Epinal (gare, dépôt, entretien) (nouveau projet réduit).

(3°) Reconstruction de la gare et du dépôt d'Arras (projet modificatif).

Sur le rapport de M. PORCHEZ, le Conseil approuve les projets.

4-5-56 Mlle Brichoffe

AL.69.27

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

VII/1°

Le - 5 MAI 1956

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet des projets rectificatifs de :

- NANCY - Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY;

- CHAUMONT - Report du dépôt, côté BALE, et établissement de voies de circulation entre la gare et le dépôt

---

Deux décisions ministérielles des 19 Septembre 1941 et 19 Janvier 1942, ont approuvé respectivement les projets de :

NANCY - Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY;

CHAUMONT - Report du dépôt, côté BALE, et établissement de voies de circulation entre la gare et le dépôt,

qui figuraient en 1ère urgence au Plan Spécial d'Equipement, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 2 Octobre 1940.

Entre 1941 et 1945, l'exécution de ces projets n'a pu qu'être amorcée, en raison des événements de cette période. Elle n'a pu être vraiment entreprise qu'après la Libération, mais à une cadence ralentie par suite de l'insuffisance des crédits accordés à la S.N.C.F.

Les travaux sont sur le point d'être achevés.

Compte tenu des dépenses déjà réglées et des dépenses restant à faire au 1er Janvier 1955, ces deux projets s'élèvent à 1 513,250 MF pour celui de NANCY, et à 881,3 MF pour celui de CHAUMONT.

Comparés aux projets primitifs, ils accusent respectivement un supplément de dépenses de :

...

- 32,267 MF, en valeur 1940, soit 53,8% , et 34,1 MF, également en valeur 1940, soit 72,6%.

Ces importants dépassements, résumés aux tableaux Nos 1 et 2, ci-annexés, nécessitent la présentation des présents projets rectificatifs.

Ils sont dus à des imprévisions et à des omissions, en raison, notamment, du manque de renseignements précis permettant une étude plus approfondie des projets et des conditions rencontrées au cours des travaux (nature des terrains nécessitant des fondations spéciales.....).

En outre, des modifications dans la conception des dépôts modernes et dans le perfectionnement du matériel d'équipement et des installations à l'usage du personnel qui ont vu le jour au cours du long délai couru entre la présentation des projets et leur exécution, ont également contribué à l'augmentation des dépenses initiales.

Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver les présents projets rectificatifs.

2 annexes

Le Directeur
des Installations Fixes

Gare de NANCY

Annexe n° 1

AL.71.27

Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY

Prix: Novembre 1940

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif (compris somme à valoir)	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Acquisitions de terrains et frais correspondants.....	1 775 000	1 800 000	25 000	Valeur d'achat supérieure aux prévisions.
Voie et ballastage, terrassements, assainissement de plateforme.....	15 555 000	20 772 000	5 217 000	Pose de matériel neuf au lieu du matériel de remploi prévu et ayant fait défaut. Modification des dispositions primitives des voies. Volume de déblais supérieur aux prévisions et nature du sol (argile) nécessitant d'importants travaux d'assainissement.
Ouvrages d'art.....	4 620 000	11 203 000	6 583 000	Construction de murs de soutènement non prévus au projet primitif. Modifications de certains ouvrages imposées par les résultats de l'enquête de commodo vel incommodo. Construction d'aqueducs et ponceaux, au dépôt, pour dérivations des ruisseaux, omis au premier projet.
Installations de sécurité et de télécommunications.....	4 270 000	12 478 000	8 208 000	La signalisation mécanique, prévue, a été remplacée par la signalisation lumineuse unifiée, augmentant ainsi les conditions de sécurité et le débit de la ligne. Remplacement de certains postes, par suite de la modification du tracé des voies et de la nouvelle signalisation et remplacement de signaux sur mâts par des signaux sur potences. La manoeuvre des aiguilles du dépôt, prévue en grande partie à pied d'oeuvre, a été réalisée à partir d'un poste de concentration.
A reporter :	26 220 000	46 253 000	20 033 000	...

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif (compris somme à valoir)	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Report....	26 220 000	46 253 000	20 033 000	Au dépôt, les lignes d'alimentation, d'éclairage et de courant force, prévues aériennes, ont été réalisées en câbles souterrains pour raison d'économie d'entretien, et de sécurité.
Bâtiments autres que les logements et cités et travaux de voirie.....	20 830 000	28 282 000	7 452 000	Les études faites depuis la présentation du projet pour améliorer le service des dépôts ont conduit à modifier les dispositions initialement prévues, ou à y apporter certaines additions entraînant un supplément de dépenses: augmentation de la surface de l'atelier, aménagement d'une distribution d'huile automatique, modernisation de la distribution pneumatique du sable, établissement d'une chaufferie industrielle plus importante, avec réservoirs de stockage de carburant, établissement de locaux pour T.I.A., aménagement complémentaire de locaux pour chef de dépôt adjoint et chefs mécaniciens, et d'installations d'hygiène pour le personnel féminin, aménagement de locaux pour le service médical, construction et équipement d'un 2ème poste de transformation. Agrandissement du chantier à combustible pour permettre la constitution d'un stock de réserve. Par contre, le chantier à combustible de ville a été abandonné.
A reporter..	47 050 000	74 535 000	27 485 000	

...

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif (compris somme à valoir)	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Report...	47 050 000	74 535 000	27 485 000	
Logements et cités et travaux de voirie correspondants.....	1 083 000	1 083 000	"	La Cité de 73 logements prévue au projet approuvé, pour un montant de 10 017 000 F, est en cours de réalisation, mais au titre H.L.M. et reconstitution. La dépense de 1 083 000 F ne comprend donc que l'acquisition d'une maison pour chef de dépôt principal et la construction d'un immeuble de 8 logements pour les cadres de dépôt.
Matériel fixe des gares, dépôts et ateliers.....	6 413 000	9 101 000	2 688 000	Les études faites depuis la présentation du projet, pour améliorer le service des dépôts, ont conduit à apporter certaines modifications ou adjonctions au projet initial, soit : Installation d'un pont tournant de 24 m au lieu du pont prévu de remploi et d'un chariot transbordeur de 27 m au lieu de 24 m. Adjonction de 4 ponts roulants, afin d'assurer une meilleure desserte des ateliers et du magasin, en remplacement des monorails prévus initialement. Construction de 8 fosses de visite supplémentaires, d'une fosse avec aire bétonnée pour le lavage à chaud des machines et d'une fosse à piquer supplémentaire. En outre, avaient été omises certaines dépenses relatives à l'équipement de la distribution d'air comprimé et acétylène, au matériel pour l'aménagement du magasin, au déménagement de l'ancien dépôt, au démontage, transport et réinstallation des machines-outils, aux fondations spéciales des fosses.
A reporter....	54 546 000	84 719 000	30 173 000	

...

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif (compris somme à valoir)	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Report.....	54 546 000	84 719 000	30 173 000	
Installations hydrauliques et de défense contre l'incendie.....	1 900 000	2 787 000	887 000	Le supplément des dépenses prévues est dû à la longueur des conduites, et au nombre de grues hydrauliques du dépôt, supérieurs aux prévisions.
Phases provisoires et surveillance des travaux.....	"	1 885 000	1 885 000	Dépenses non prévues au projet primitif.
Mobilier et outillage connexes M.T.....	4 060 000	3 794 000	- 266 000	L'évaluation primitive du matériel et de l'outillage, déterminée sans étude préalable, était surestimée en importance et en valeur.
Principal de la dépense (Montant brut).....	60 506 000	93 185 000	32 679 000	
à déduire :				
Valeur de récupération des matériaux.....	- 523 000	- 935 000	- 412 000	Valeur de récupération sous-estimée.
	59 983 000	92 250 000	32 267 000	
			soit : 53,8%	

Gare de CHAUMONT — Annexe n° 2

Report du dépôt, côté BALE, et établissement de voies de circulation entre la gare et le dépôt

Prix: Novembre 1940

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Acquisitions de terrains et frais correspondants.....	1 322 000	2 050 000	728 000	Acquisitions plus importantes que celles prévues. Valeur d'achat sous-estimée.
Voie et ballastage, terrassements	11 962 500	20 080 000	8 117 500	Pose de matériel neuf au lieu du matériel de remploi prévu et ayant fait défaut. Modification des dispositions primitives des voies. Volume de déblais supérieur aux prévisions et d'exécution difficile (roches) nécessitant l'emploi d'explosifs.
Ouvrages d'art.....	2 649 000	11 700 000	9 051 000	Allongement supplémentaire des P.S. de Clamart et de Langres, dû à l'élargissement de la tranchée. Elargissement du P.I. de Choignes nécessité par la modification des voies d'entrée au dépôt. Construction d'un mur de soutènement et d'un aqueduc omis au projet primitif. Remplacement, par un aqueduc, des buses prévues pour l'évacuation des eaux de divers bâtiments du dépôt.
Installations de sécurité et de télécommunications.....	4 903 000	5 260 000	357 000	La signalisation lumineuse, prévue du type Est pour les voies principales et de circulation a été exécutée dans la zone du poste 2 dans la forme de la signalisation unifiée. La manoeuvre des aiguilles du dépôt, prévue en grande partie à pied-d'oeuvre, a été réalisée à partir d'un poste de concentration. Au dépôt, les lignes d'alimentation d'éclairage et de courant force, prévues aériennes, ont été réalisées en câbles souterrains pour raison d'économie d'entretien, et de sécurité.
A reporter.....	20 836 500	39 090 000	18 253 500	...

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Report.....	20 836 500	39 090 000	18 253 500	
Bâtiments autres que les logements et cités et travaux de voirie.....	16 519 400	24 020 000	7 500 600	Les études faites depuis la présentation du projet pour améliorer le service des dépôts ont conduit à modifier les dispositions initialement prévues, ou à y apporter certaines additions entraînant un supplément de dépenses : augmentation de la surface de l'atelier, installation d'une machine à laver, aménagement d'une distribution d'huile automatique, modernisation de la distribution pneumatique du sable, établissement d'une chaufferie industrielle plus importante avec réservoirs de stockage de carburant, établissement de locaux pour T.I.A., aménagements complémentaires de locaux pour chef de dépôt adjoint et chefs mécaniciens, et d'installations d'hygiène pour le personnel féminin. Construction et équipement d'un 2ème poste de transformation, établissement d'un nouveau chantier pour stockage de combustible, construction d'un bassin d'épuration des eaux résiduaires du dépôt à la suite de réclamation. Par contre, ont été abandonnés les bâtiments prévus pour concierge, équipes du Service V.B. et bureau du combustible de ville avec chantier correspondant.
Logements et cités et travaux de voirie correspondants.....	441 000	630 000	189 000	Insuffisance des prévisions de dépenses pour construction de logements de chef et sous-chefs de dépôt.
A reporter.....	37 796 900	63 740 000	25 942 600	

...

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Report.....	37 796 900	63 740 000	25 942 600	
Matériel fixe des gares, dépôts et ateliers.....	4 404 500	8 550 000	4 145 500	Les études faites depuis la présentation du projet pour améliorer le service des dépôts ont conduit à apporter certaines modifications ou adjonctions au projet initial, soit : Installation d'un pont tournant de 27 m pour le virage des machines longues au lieu d'un pont de 24 m, et d'un chariot transbordeur de 27 m au lieu de 24 m. Adjonction de 3 ponts roulants afin d'assurer une meilleure desserte des ateliers et du magasin, en remplacement des monorails prévus initialement, allongement de la fosse pour vérin de descente d'essieux et adjonction d'une fosse adjacente pour permettre la mise en levage simultanée de 3 machines, construction de 2 fosses de visite supplémentaires et d'une fosse avec aire bétonnée pour le lavage à chaud des machines. En outre, avaient été omises certaines dépenses relatives à l'équipement de la distribution d'air comprimé et acétylène, au matériel pour l'aménagement du magasin, au déménagement de l'ancien dépôt, au démontage, transport et réinstallation des machines-outils, au portique pour la manutention des essieux, aux fondations spéciales de certaines fosses construites sur remblai.
Installations hydrauliques et de défense contre l'incendie.....	1 398 600	2 180 000	701 400	Le supplément des dépenses prévues est dû à la longueur des conduites, supérieure aux prévisions et à leur pose en terrain rocheux.
A reporter....	43 600 000	74 470 000	30 870 000	

...

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif	Montant du dépassement	Objet des augmentations
Reports....	43 600 000	74 470 000	30 870 000	
Phases provisoires et surveillance des travaux.....	"	2 235 000	2 235 000	Dépenses non prévues au projet primitif.
Mobilier et Outillage connexes M.T.....	3 777 000	5 315 000	1 538 000	L'importance des travaux d'entretien du matériel moteur et spécialement des travaux de levage des locomotives a entraîné une augmentation de la dotation de machines-outils, et en conséquence un supplément de dépenses.
Principal de la dépense (montant brut).....	47 377 000	82 020 000	34 643 000	
à déduire : Valeur de récupération des matériaux.....	- 377 000	-1 300 000	- 923 000	Valeur de récupération sous-estimée
	47 000 000	80 720 000	33 720 000	
à ajouter : Travaux de voirie exécutés à l'occasion de la reconstruction du P.S. dit de "Clamart".....	-	+ 380 000	+ 380 000	Travaux exécutés pour le compte de la Direction des Routes et de la Ville de Chaumont.
	47 000 000	81 100 000	34 100 000	
			soit : 72,6%	

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

5e Bureau

Région Est
-
Lignes de Paris à Strasbourg
et de Nancy à Mirecourt

Gare de Nancy

Etablissement d'un nouveau dépôt
et d'une voie de circulation en-
tre Jarville et Nancy.-
-
Est 166 - 4

Paris, le 19 septembre 1941

COPIE

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

Vous m'avez présenté, le 23 décembre 1940, un projet d'établissement d'un nouveau dépôt pour la gare de Nancy et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy.

Ce projet comporte l'exécution des travaux ci-après :

- construction, sur le territoire de la Commune d'Heillecourt, d'une remise couverte pour 48 machines, desservie par un chariot électrique, avec atelier accolé et établissement d'un gril de stationnement pour 18 machines (le cas échéant, ces deux installations pourraient d'ailleurs être agrandies et offrir, dans la remise couverte : 56 places, sur le gril de stationnement : 30 places);

- construction de 9 fosses de visites (dont 4 sur les voies de sortie) desservies par un seul pont roulant à benne preneuse;

- installation d'un pont tournant de 24 m. pouvant être utilisé aussi bien à la rentrée qu'à la sortie;

- installation d'un chantier de combustible pourvu d'engins mécaniques de manutention à l'origine du dépôt;

- construction de trois réservoirs en béton armé d'une capacité totale de 1.500 m^3, constituant une réserve d'eau en cas d'arrêt momentané de l'alimentation en eau par la distribution de la Ville de Nancy;

- construction de locaux pour bureaux, lavabos-vestiaires, foyer des mécaniciens, chaufferie, huilerie, etc...;

- établissement d'une voie spéciale II^T entre le dépôt et la gare de Nancy pour les sorties de machines, d'une liaison I^T entre

.....

la voie IM actuelle et la voie de la ligne Champigneulles-Jarville pour les rentrées de machines, et dans le dépôt de voies destinées aux mouvements des machines, ainsi qu'au garage du train et des wagons de secours;

- construction d'une cité de 73 logements (dont 1 logement pour le Chef de Dépôt et 4 pour les sous-chefs) et d'un bâtiment pour les célibataires).

La réalisation de ces travaux nécessitera, en outre, diverses modifications aux installations existantes et l'établissement de plusieurs ouvrages d'art, à savoir :

- sur la ligne de Paris à Strasbourg, de légers déplacements des voies existantes entre Nancy et Jarville, le déplacement de la bosse de gravité du triage de Jarville, la construction d'un mur de soutènement en remplacement d'un talus à proximité du pont de la rue du Mont Désert, la reconstruction de la passerelle pour piétons du P.K. 353.686, l'allongement des P.I. des P.K. 354.065 et 355.299, la modification du quai militaire;

- en gare de Jarville, l'établissement d'un quai unique entre les voies principales de la ligne 14 (Nancy Merrey) déplacées, la construction d'une passerelle pour les voyageurs, la suppression du P.N. du P.K. 0.305 de cette ligne 14 et du P.S. de la ligne 30 (Champigneulles-Jarville) et leur remplacement, pour les piétons, par une passerelle accolée à celle des voyageurs, pour les véhicules par un P.S. à établir au P.K. 0.440 de la ligne 14, enfin une légère modification de l'embranchement particulier Ch. Pantz et Cie;

- sur la ligne 14 (Nancy Merrey), l'établissement d'un P.I. pour le passage par en dessous de la voie IIT;

- la modification du profil en long du chemin V.O. n° 3 pour permettre l'établissement de l'ouvrage destiné à la traversée de ce chemin par la liaison IT;

- la déviation du chemin V.O. n° 5 de la commune d'Heillecourt;

- la dérivation du ruisseau dit "de la Fontaine du Pré Teint".

Le détail des dispositions prévues est indiqué dans la notice explicative et sur les plans joints au dossier.

La réalisation du projet dont il s'agit supprimera les nombreux inconvénients présentés par le dépôt actuel de Nancy qui est ancien et ne répond plus aux conditions actuelles d'exploitation des chemins de fer; elle évitera les pertes de

.....

temps et permettra d'obtenir à la fois une meilleure utilisation des machines et des économies de personnel.

Le projet présenté figure en première urgence au par. VI (Dépôts, ateliers et magasins) du programme spécial d'équipement pris en considération par une décision ministérielle du 24 octobre 1940.

Les travaux ont fait l'objet :

- d'une part, d'une autorisation d'exécution d'urgence délivrée le 13 décembre 1940 par M. le Chef du Service Technique des Transports;

- d'autre part, d'une déclaration d'utilité publique et d'urgence par arrêté ministériel du 7 janvier 1941.

Une décision ministérielle du 23 janvier 1941 a prescrit l'ouverture d'une enquête "de commodo vel incommodo" dans les communes de Jarville et d'Heillecourt.

Au cours de cette enquête, qui a eu lieu du 25 janvier au 1er février 1941, diverses réclamations ont été présentées par des particuliers. Les Conseils municipaux de Jarville et d'Heillecourt ont, en outre, formulé plusieurs demandes relatives, notamment à l'ouverture des nouveaux P.I. ainsi qu'au tracé et à l'exécution des déviations de chemins. D'autre part, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de Meurthe-et-Moselle chargé des Services ordinaires et hydraulique a présenté quelques observations dans le même sens. En transmettant les dossiers de l'enquête, M. le Préfet de Meurthe-et-Moselle a émis un avis favorable à la réalisation du projet en demandant qu'il soit tenu compte, dans toute la mesure du possible, des demandes formulées au cours de l'enquête.

La S.N.C.F. a accepté de donner satisfaction à certaines réclamations présentées par les particuliers ou par les Conseils municipaux, qui font l'objet des réserves ci-après. Elle a rejeté les autres réclamations comme étrangères à l'enquête. Pour tenir compte des observations des Conseils municipaux de Jarville et d'Heillecourt et de l'avis du Service des Ponts et Chaussées, elle a apporté à son projet primitif diverses modifications qui sont indiquées sur les retombes des plans du dossier d'enquête des communes de Jarville (Retombes n° 1 - 2 bis et 3) et d'Heillecourt. Finalement, sauf sur un point de détail (rayon de la courbe de raccordement de la déviation du chemin V.O. n° 2 au chemin d'accès à la Cité projetée du chemin de fer), l'accord a été réalisé entre le chemin de fer et le Service des Ponts et Chaussées sur les dispositions à adopter en ce qui concerne le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux.

.....

Le Service Technique des Transports a proposé de statuer conformément aux propositions de la S.N.C.F. présentées à la suite de l'enquête.

Adoptant l'avis de ce Service, j'approuve le projet dont il s'agit dont le montant, imputable sur les crédits d'engagement ouverts au plan spécial d'équipement, est évalué, en principal (déduction faite de la valeur du matériel retiré) à 70.523.200 fr étant entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 modifiée le 7 octobre 1939 et à la décision du 11 septembre 1939 seront les suivantes :

I - Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits, évalués, en principal 64.516.000f

Travaux complémentaires de matériel inventorié, en principal..... 4.050.000f

II - Installations et matériel supprimés:

a) coût primitif, en principal, de ces installations..... 1.957.200f

b) valeur actuelle du matériel retiré..... 523.200f

2°) la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la Société Nationale des chemins de fer (plan spécial d'équipement - Région Est) régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

Cette approbation est donnée, en outre, sous les réserves suivantes :

1°) le P.I. a construire pour le franchissement du chemin V.O. n° 3 de la commune de Jarville par la liaison I^T et l'allongement du P.I. du P.K. 355.299 de la ligne Paris-Strasbourg nécessité par le franchissement du même chemin par la voie de circulation II^T, auront 10 m. d'ouverture droite et comporteront une chaussée de 6m50 et 2 trottoirs de 1m75. Le profil en long de ce chemin V.O. n° 3 au droit du nouveau P.I. à construire pour le passage de la liaison I^T sera modifié conformément aux indications de la retombe n° I du plan d'enquête de la commune de Jarville;

.....

2°) La déviation du chemin V.O. n° 2 sera réalisée conformément aux indications de la retombe n° 2 bis du plan d'enquête de la commune de Jarville, le rayon minimum du raccordement de cette déviation avec le chemin d'accès à la Cité étant de 35 m. Ce carrefour sera dégagé pour permettre la visibilité sur 50 m. de l'un des chemins sur l'autre;

3°) la déviation du chemin V.O. n° 5 de la commune d'Heillecourt sera réalisée conformément aux indications de la retombe du plan d'enquête de la commune d'Heillecourt; les emprises de cette déviation auront 14 m. de largeur, la plateforme ayant 7m50 de largeur dont 6 m. de partie empierrée; la commune d'Heillecourt établira à ses frais, si elle le juge utile, des plantations sur cette déviation, le produit de la vente des plantations existantes sur le chemin actuel lui étant abandonné par la S.N.C.F.

4°) Pour chacun de ces chemins nouveaux ou rectifiés, la chaussée sera réalisée suivant un bombement de 1/80 et comportera :

a) un hérisson de 0m16 d'épaisseur minimum;

b) un empierrement de 0m10 d'épaisseur en laitier concassé ou en matériau de dureté équivalente.

En outre, un rechargement de l'empierrement sera exécuté dans les deux années qui suivront celle de la construction de la chaussée, ce rechargement ainsi que l'empierrement primitif devant être exécutés conformément aux règles techniques en usage.

5°) Pour rétablir la communication entre le chemin des Chênes (rue de Fonteno) et l'Avenue de la Malgrange (rue Maurice Barrès), il sera établi, au-dessous de la voie I^{T} un P.I. de 2m50 de largeur et de 2m20 de hauteur minimum, et au-dessus de la voie II^{T}, au droit au P.N. actuel de la ligne Nancy-Merrey, une passerelle en béton armé de 2 m 50 de largeur avec rampes d'accès accessibles aux petits véhicules (bicyclettes, voitures d'enfants, etc...); le détail des dispositions à réaliser est indiqué sur la retombe n° 3 du plan d'enquête de la commune de Jarville;

6°) Le chemin latéral de défruitement entre le dépôt et le ruisseau du Moulin sera prolongé jusqu'à la déviation du chemin V.O. n° 2 d'Heillecourt à Laneuveville, conformément aux indications de la retombe du plan d'enquête de la commune d'Heillecourt, et comportera un empierrement sommaire de 2m50 de largeur;

7°) Les allongements des aqueducs par lesquels les ruisseaux de Brichambaut et de la Malgrange franchissent le chemin de fer auront des sections au moins égales à celles des parties anciennes. La section du canal de dérivation du ruisseau du Pré Teint devra pouvoir écouler le débit des grandes eaux de ce

....

ruisseau, et l'aqueduc sous le dépôt devra pouvoir être visité facilement;

8°) Toutes mesures utiles seront prises par le chemin de fer pour assurer la continuité des conditions d'eau de la commune de Jarville à la traversée des voies et faciliter leur entretien;

9°) Les élargissements des P.I. existants aux P.K. 355.297 et 355.635 de la ligne de Paris à Strasbourg demandés au cours de l'enquête ne pourront être réalisés que si les collectivités intéressées acceptent de prendre en charge l'augmentation des dépenses résultant de ces modifications au projet;

10°) Les dessins de détail des bâtiments à construire à usage du personnel devront être soumis, avant tout commencement d'exécution, à M. le Chef du Service Technique des Transports que je délègue pour les approuver;

11°) L'utilisation du ciment sera réduite au minimum pour l'emploi de la maçonnerie pour les culées et appuis des ouvrages;

12°) Conformément aux prescriptions de l'article 3 du décret du 5 juin 1940, complétant la législation applicable au domaine immobilier de l'Etat, la S.N.C.F. ne pourra poursuivre les acquisitions de terrains qu'après avoir recueilli l'avis de l'Administration des Domaines sur les prix;

13°) Les terrains acquis qui ne serviront pas d'assiette à des chemins publics seront incorporés au domaine public du chemin de fer et feront l'objet du bornage supplémentaire prévu par l'article 31 du cahier des charges des lignes exploitées par la S.N.C.F.

14°) Les chemins créés ou modifiés, ainsi que la chaussée et les trottoirs des nouveaux ouvrages seront remis, après exécution, aux ayants droit chargés d'en assurer l'entretien.

En lui renvoyant les dossiers d'enquête "de commodo vel incommodo", j'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de Meurthe-et-Moselle chargé d'en donner connaissance à M. l'Ingénieur en Chef du Service ordinaire des Ponts et Chaussées ainsi qu'aux municipalités de Jarville et de Heillecourt.

Le Directeur Général des Transports,

signé : CLAUDON.

2511

Extrait du Journal Officiel

Lois et décrets du 10 mars 1941

SECRETARIAT D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

Travaux d'équipement de la Société Nationale des chemins de fer français

---

Par arrêtés des 7 janvier et 25 février 1941, pris en application de la loi du 11 octobre 1940 relative à la procédure d'expropriation pour l'exécution d'urgence des travaux destinés à lutter contre le chômage, ont été déclarés d'utilité publique et urgents les travaux ci-après désignés qui figurent dans les divers programmes présentés par la Société nationale des chemins de fer français, actuellement en cours de réalisation (programme spécial d'équipement, programme quinquennal, programme normal de travaux complémentaires).

TITRE DES PROJETS	DEPARTEMENTS	COMMUNES
1°) Programme spécial d'équipement		
Nancy - Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy.	Meurthe-et-Moselle	Nancy/

2511

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Est

Ligne de PARIS à STRASBOURG

Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY.

COPIE

23 décembre 1940.

D. 3321/88

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet concernant l'établissement, à NANCY, d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY.

Ce projet est inscrit en première urgence au § VI (Dépôts, Ateliers et Magasins) du Programme Spécial d'équipement. Vous avez bien voulu le prendre en considération le 30 novembre 1940. Il est repris au budget d'établissement pour l'exercice 1941 qui a été soumis à votre approbation le 16 décembre 1940.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'état
aux Communications.

18 décembre 1940

2511

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 18 décembre 1940

-=-=-=-

QU. V - Projets

4°- Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy, en remplacement du dépôt actuel de Nancy (70 millions).-

P.V. COURT

Le Conseil approuve ~~xxx~~ ce projet, qui figure au programme spécial d'équipement.

Sténo p. 28

M. LE PRESIDENT.- Ce projet correspond à une préoccupation du même genre. Il s'agit de l'établissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy. Les considérations qui justifient ces travaux sont de même nature. Le dépôt actuel est situé près de la gare en pleine ville et, par conséquent, inextensible; en outre, on ne peut le moderniser sur place, parce que la solution resterait incomplète et que les sommes dépensées le seraient à peu près en pure perte, car, tôt ou tard, il faudrait réaliser la solution définitive qui consiste à abandonner le dépôt actuel et à construire un dépôt entièrement nouveau. Ce dépôt est évidemment assez loin de la gare puisqu'il se trouve environ à 3 km. Il faut établir également les voies de circulation nécessaires pour les machines

entre le dépôt et la gare. Cette solution est certainement coûteuse, puisqu'elle entraîne une construction entièrement nouvelle du dépôt et, comme je l'indiquais tout à l'heure, en raison de son éloignement du centre de la Ville, elle entraîne la construction d'une cité ouvrière dont le coût est évalué à une dizaine de millions. Il est certain qu'elle entraîne un mouvement plus important des machines haut-le-pied entre le dépôt et la gare. C'est une solution quil faut adopter pour les raisons générales que j'indiquais tout à l'heure.

En ce qui concerne le financement, la dépense prévue est de 70 M. Le crédit d'engagement avait été inscrit au plan d'équipement pour 130 M. Cette réduction a été obtenue tant par une réduction des installations prévues que par une simplification des moyens d'accès au ~~kkpkrk~~ dépôt. Le crédit de paiement prévu pour 1941 était de 44 M., la réduction de la dépense globale permettra de le ramener à 30 M. probablement. Est-ce qu'il y a des observations sur ce projet ?

Il est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 18 décembre 1940

V - Projets

4°) Etablissement d'un nouveau dépôt et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy, en remplacement du dépôt actuel de Nancy (70 millions).

Président,

Conditions générales de degrès, de cités, compte tenu du montant des crédits alloués et compte de l'échéancier.

Non avec dépense et paiement

adopté

Nancy
= 7

Projet inscrit au

Programme Spécial d'équipement

Crédit d'engagement 130M

Crédits de paiement 44M en 1941

Projet réévalué à 70M par la lettre ci-jointe
avec réduction des crédits de paiement à
30M en 1941.

D'où les disponibilités suivantes :

crédit d'engagement 60 M.
— de paiement 14 M.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 18 Décembre 1940
(Question N° _____)

V/421.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

le 13 DEC 1940

N O T E

pour M.M. les Membres du CONSEIL d'ADMINISTRATION

au sujet du

Projet d'établissement d'un nouveau dépôt
et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY
en remplacement du dépôt actuel de NANCY.

Les installations du dépôt de locomotives de Nancy sont anciennes, elles ne répondent plus depuis plusieurs années aux conditions d'exploitation actuelles qui ont entrainé une augmentation sensible de l'effectif et de la puissance des machines qui y sont affectées. Le nombre insuffisant des fosses, les courbes de faible rayon qui rendent difficile et dangereuse la circulation des machines de grand empattement, sont des causes de retard pour la préparation et la mise en tête de machines.

L'extension des installations actuelles situées dans un quartier urbain au voisinage immédiat de la gare voyageurs est impossible en raison de la présence d'immeubles importants aux abords.

La reconstruction sur place du dépôt serait très difficile à réaliser, compte tenu des exigences du service, et n'apporterait qu'une solution très imparfaite.

C'est dans ces conditions qu'a été envisagé le report du dépôt à un emplacement plus spacieux permettant l'établissement d'une installation moderne, susceptible même de pouvoir être agrandie si cela devenait encore nécessaire dans l'avenir. L'emplacement choisi, situé au-delà de la gare de Jarville, se trouve en dehors de l'agglomération de Nancy. Le report du dépôt à cet emplacement présentera l'avantage de supprimer la gêne occasionnée par les fumées dans un quartier très habité de la villeet de libérer des terrains de grande valeur qui pourront servir d'assiette à de nouveaux immeubles suivant le plan d'embellissement de la Ville de Nancy, moyennant un remaniement des installations qui y sont conservées pour le moment : (remise d'autorails et atelier d'entretien). Nous présenterons dès que possible un projet pour l'exécution de ces remaniements.

Le projet que nous présentons aujourd'hui comprend :

- A - Les aménagements du dépôt, c'est-à-dire essentiellement :

  - une remise rectangulaire de 48 places couvertes, desservie par un chariot électrique et comportant en annexes, ateliers, magasins et locaux d'apprentis.

  - un gril de remisage non couvert pour 18 machines

  - un gril d'entrée et un gril de sortie avec fosses

  - des appareils de chargement mécanique de combustible (toboggan et chargeur de briquettes)

  - un pont tournant de 24 m

  - trois réservoirs en B.A. de 500 m3 branchés sur l'alimentation en eau de la Ville de Nancy

....

- des bâtiments divers (bureaux, vestiaires-lavabos, dortoirs, réfectoire, chaufferie, huilerie).

- B - Les moyens d'assurer correctement et rapidement les mouvements de machines entre la gare et le dépôt.

Cette question est particulièrement importante, étant donné l'éloignement réciproque de ces deux établissements, en particulier pour éviter des stationnements et des retards de machines à leur sortie du dépôt et à leur rentrée, c'est pourquoi il a été prévu dans le sens pair une voie spéciale II T franchissant en saut-de-mouton les voies de la ligne de NANCY à MIRECOURT et longeant ensuite les voies principales pour venir s'y souder à l'entrée même de la gare de NANCY.

Du côté impair, il a été simplement prévu que les machines emprunteraient soit la voie principale 1 de la ligne de PARIS-NANCY et NANCY-MIRECOURT, soit la voie impaire marchandises qui serait prolongée au-delà du triage de JARVILLE et raccordée à la voie de la ligne CHAMPIGNEULLES-JARVILLE.

- C - Une cité comprenant 73 logements et 1 dortoir de célibataires. L'éloignement du dépôt de l'agglomération urbaine rend indispensable en effet de loger sur place une partie du personnel nécessaire, particulièrement certains agents de maîtrise et les chefs et sous-chefs de dépôt.

Cette cité sera facilement alimentée en eau et en courant électrique.

- D - Enfin des travaux qui sont la conséquence du projet lui-même :

- modification des quais de la gare de JARVILLE
- construction d'un P.I. et d'un P.S. et de 2 passerelles
- enfin quelques remaniements aux abords du quai militaire et de la tête du triage de JARVILLE, côté NANCY.

La dépense est évaluée à 70 M imputable au compte des Travaux Complémentaires; elle est très inférieure à l'évaluation primitive de 130 M indiquée au programme approuvé le 2 octobre 1940 par le Conseil d'Administration; la réduction[1] porte principalement sur une simplification des

---

(1) cette réduction compensera l'augmentation de 52 M prévue pour le projet du triage et du dépôt de Châlons-sur-Marne présenté par ailleurs au Conseil d'Administration.

moyens d'accès au dépôt que l'étude approfondie du projet a montré possible et d'autre part sur une réduction des installations prévues et de la cité pour le logement du personnel.

Le projet ainsi réduit a été pris en considération le 30 novembre 1940 par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

L'économie annuelle à attendre de sa réalisation est de l'ordre de 1,5 M; elle se rapporte d'une part à une économie de main-d'oeuvre évaluée à [illegible]0 000 fr. et à une réduction du temps de stationnement des machines évaluée à 540 000 fr.

Il était prévu, pour l'exercice 1941, une dotation de 44 M qui pourra être réduite à 30 M le complément étant reporté sur le projet du triage et du dépôt de Chalons-sur-Marne présenté par ailleurs au Conseil d'Administration.

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le projet qui figure au programme spécial d'équipement (§ VI - Dépôts, Ateliers et Magasins) approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 20 octobre 1940.

Le Directeur,

Abouhe

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 18 Décembre 1940

(Question N° V/4)

V/421.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

le 13 DEC 1940

N O T E

pour M.M. les Membres du CONSEIL d'ADMINISTRATION

au sujet du

Projet d'établissement d'un nouveau dépôt
et d'une voie de circulation entre JARVILLE et NANCY
en remplacement du dépôt actuel de NANCY.

Les installations du dépôt de locomotives de Nancy sont anciennes, elles ne répondent plus depuis plusieurs années aux conditions d'exploitation actuelles qui ont entrainé une augmentation sensible de l'effectif et de la puissance des machines qui y sont affectées. Le nombre insuffisant des fosses, les courbes de faible rayon qui rendent difficile et dangereuse la circulation des machines de grand empattement, sont des causes de retard pour la préparation et la mise en tête de machines.

L'extension des installations actuelles situées dans un quartier urbain au voisinage immédiat de la gare voyageurs est impossible en raison de la présence d'immeubles importants aux abords.

La reconstruction sur place du dépôt serait très difficile à réaliser, compte tenu des exigences du service, et n'apporterait qu'une solution très imparfaite.

C'est dans ces conditions qu'a été envisagé le report du dépôt à un emplacement plus spacieux permettant l'établissement d'une installation moderne, susceptible même de pouvoir être agrandie si cela devenait encore nécessaire dans l'avenir. L'emplacement choisi, situé au-delà de la gare de Jarville, se trouve en dehors de l'agglomération de Nancy. Le report du dépôt à cet emplacement présentera l'avantage de supprimer la gêne occasionnée par les fumées dans un quartier très habité de la villeet de libérer des terrains de grande valeur qui pourront servir d'assiette à de nouveaux immeubles suivant le plan d'embellissement de la Ville de Nancy, moyennant un remaniement des installations qui y sont conservées pour le moment : (remise d'autorails et atelier d'entretien). Nous présenterons dès que possible un projet pour l'exécution de ces remaniements.

Le projet que nous présentons aujourd'hui comprend :

- A - Les aménagements du dépôt, c'est-à-dire essentiellement :

  - une remise rectangulaire de 48 places couvertes, desservie par un chariot électrique et comportant en annexes, ateliers, magasins et locaux d'apprentis.

  - un gril de remisage non couvert pour 18 machines

  - un gril d'entrée et un gril de sortie avec fosses

  - des appareils de chargement mécanique de combustible (toboggan et chargeur de briquettes)

  - un pont tournant de 24 m

  - trois réservoirs en B.A. de 500 m3 branchés sur l'alimentation en eau de la Ville de Nancy

....

- des bâtiments divers (bureaux, vestiaires-lavabos, dortoirs, réfectoire, chaufferie, huilerie).

- B - Les moyens d'assurer correctement et rapidement les mouvements de machines entre la gare et le dépôt.

Cette question est particulièrement importante, étant donné l'éloignement réciproque de ces deux établissements, en particulier pour éviter des stationnements et des retards de machines à leur sortie du dépôt et à leur rentrée, c'est pourquoi il a été prévu dans le sens pair une voie spéciale II T franchissant en saut-de-mouton les voies de la ligne de NANCY à MIRECOURT et longeant ensuite les voies principales pour venir s'y souder à l'entrée même de la gare de NANCY.

Du côté impair, il a été simplement prévu que les machines emprunteraient soit la voie principale 1 de la ligne de PARIS-NANCY et NANCY-MIRECOURT, soit la voie impaire marchandises qui serait prolongée au-delà du triage de JARVILLE et raccordée à la voie de la ligne CHAMPIGNEULLES-JARVILLE.

- C - Une cité comprenant 73 logements et 1 dortoir de célibataires. L'éloignement du dépôt de l'agglomération urbaine rend indispensable en effet de loger sur place une partie du personnel nécessaire, particulièrement certains agents de maîtrise et les chefs et sous-chefs de dépôt.

Cette cité sera facilement alimentée en eau et en courant électrique.

- D - Enfin des travaux qui sont la conséquence du projet lui-même:

- modification des quais de la gare de JARVILLE
- construction d'un P.I. et d'un P.S. et de 2 passerelles
- enfin quelques remaniements aux abords du quai militaire et de la tête du triage de JARVILLE, côté NANCY

La dépense est évaluée à 70 M imputable au compte des Travaux Complémentaires; elle est très inférieure à l'évaluation primitive de 130 M indiquée au programme approuvé le 2 octobre 1940 par le Conseil d'Administration; la réduction(1) porte principalement sur une simplification des

---

(1) cette réduction compensera l'augmentation de 52 M prévue pour le projet du triage et du dépôt de Châlons-sur-Marne présenté par ailleurs au Conseil d'Administration.

moyens d'accès au dépôt que l'étude approfondie du projet a montré possible et d'autre part sur une réduction des installations prévues et de la cité pour le logement du personnel.

Le projet ainsi réduit a été pris en considération le 30 novembre 1940 par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

L'économie annuelle à attendre de sa réalisation est de l'ordre de 1,5 M; elle se rapporte d'une part à une économie de main-d'oeuvre évaluée à [illegible]0 000 fr. et à une réduction du temps de stationnement des machines évaluée à 540 000 fr.

Il était prévu, pour l'exercice 1941, une dotation de 44 M qui pourra être réduite à 30 M le complément étant reporté sur le projet du triage et du dépôt de Chalons-sur-Marne présenté par ailleurs au Conseil d'Administration.

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le projet qui figure au programme spécial d'équipement (§ VI - Dépôts, Ateliers et Magasins) approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 20 octobre 1940.

Le Directeur,