

505 L M h1/19

25.11

(1940-1941,
1957-1958)

A

Amélioration des installations de triage et construction
nouveau dépôt à Châlons-sur-Marne (87 M.)

S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 18.12.40	21	V	3°
25.2.41	23.12.40			
MTP à SNCF	(J.O. 10.3.41)			
	8.9.41			
	C.A. 13.11.57	7	VII	1°)
	C.A. 28. 5.58	11	VIII	c.)

28 mai 1958

2511

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 28 mai 1958

P.11

VIII - Questions diverses

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

M. MARCY fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

- = par dépêche du 28 avril 1958, le projet, adopté par le Conseil le 12 février 1958, concernant la construction de 50 remorques à bogies pour autorails et de 35 remorques à bogies pour automotrices électriques;
- = par dépêche du 30 avril 1958, le projet rectificatif relatif à l'amélioration des installations du triage et à la construction d'un nouveau dépôt de locomotives à Châlons-sur-Marne, projet dont le Conseil avait autorisé la transmission le 13 novembre 1957;
- = par dépêches en date du 5 mai 1958, les projets ayant reçu l'accord du Conseil le 15 janvier 1958 et intéressant, l'un, la transformation de 19 fourgons à deux essieux en fourgons-chaudières, l'autre, la transformation de 18 voitures ex-transatlantiques de la Région Ouest en voitures-couchettes de 1ère classe A8c8;
- = par dépêche du 13 mai 1958, le projet de banalisation des voies principales sur la ligne de Paris à Strasbourg, entre Champigneulle et Nancy, avec établissement d'un évitement, projet auquel le Conseil avait donné son agrément le 15 janvier 1958;
- = par dépêches du 17 mai 1958 :
 - le projet adopté par le Conseil le 5 mars 1958 et relatif à la construction de 25 locomotives électriques BB légères à courant continu 1.500 volts et de 35 locomotives électriques BB mixtes à courant monophasé 25.000 volts 50 périodes;
 - et le projet d'acquisition de 31 autorails de 825 CV et de 30 autorails de 300 CV qui avait recueilli l'accord du Conseil le 26 mars 1958.

13 novembre 1957

2511

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 13 novembre 1957

P.7

VII - Projets et Questions Techniques

- 1°) Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives à Châlons-sur-Marne (projet rectificatif)
- 2°)
- 3°)
- 4°)

Sur le rapport de M. PORCHEZ, le Conseil approuve les projets qui lui sont soumis.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le 21 OCTOBRE 1957

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
 au sujet du projet rectificatif de Châlons-sur-Marne
 Amélioration des installations du triage et construction
 d'un nouveau dépôt de locomotives

Une décision ministérielle du 8 Septembre 1941 a approuvé le projet de Châlons-sur-Marne - Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives, qui figurait en 1ère urgence au Programme Spécial d'Équipement, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 2 Octobre 1940.

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

La construction du nouveau dépôt est terminée. Le nouveau triage est en service, mais de multiples travaux restent encore à exécuter ou à achever.

Compte tenu des dépenses déjà réglées et des dépenses restant à faire au 1er Janvier 1957, ce projet s'élève à 1 851,595 MF (montant brut).

Comparé au projet primitif, évalué à 87,895 MF en valeur 1940, il accuse un supplément de dépenses de 48,305 MF, soit 54,95 %.

Cet important dépassement, résumé au tableau ci-annexé, nécessite la présentation du présent projet rectificatif.

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

En outre, des modifications dans la conception des dépôts, chantiers d'entretien et installations pour le personnel, ainsi que dans le perfectionnement du matériel d'équipement ayant vu le jour au cours du long délai couru entre la présentation du projet et son 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 le présent projet rectificatif.

1 annexe

Le Directeur des
 Installations fixes

R. Lévy

CHALONS-SUR-MARNEANNEXEAmélioration des installations du triage et construction d'un nouveau
dépôt de locomotives

Prix: Novembre 1940

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir) F	Projet rectificatif F	Montant du dépassement F	Objet des augmentations
Acquisitions de terrains et frais correspondants	460 000	171 000	- 289 000	Valeur d'achat inférieure aux prévisions.
Voie et ballastage, terrassements..	38 555 000	53 652 000	15 097 000	Fourniture et pose de matériel neuf au lieu du ma- tériel de remploi prévu et ayant fait défaut. Modification des dispositions primitives des voies. Volume de terrassements supérieur aux prévisions.
Ouvrages d'art	1 300 000	1 438 000	138 000	La consistance des travaux est sensiblement égale aux prévisions.
Installations de sécurité et de télécommunication	13 460 000	22 423 000	8 963 000	En raison du manque de matériel, des postes à carac- tère provisoire ont dû être construits entraînant des dépenses non prévues à l'origine.
Bâtiments autres que les logements et cites et travaux de voirie	16 605 000	38 099 000	21 494 000	L'importance des travaux d'entretien des wagons ainsi que la nécessité d'améliorer les conditions de travail du personnel ont conduit à réaliser un ate- lier d'entretien plus important que celui prévu initialement. Divers bâtiments ont également reçu une consistance supérieure à celle prévue (réfec- toire, vestiaires-lavabos, bureaux, chaufferie, huilerie, potasserie, hangar aux bois...) ; d'au- tres, non prévus, ont été construits (transforma- teurs, compresseur, générateurs d'acétylène, visi- teurs, abri pour agents...).
à reporter ...	70 380 000	115 783 000	45 403 000	En outre, des fondations spéciales ont dû être réalisées en raison de la nature du terrain et il a été reconnu nécessaire de construire une station d'épuration des eaux résiduaires du dépôt et du chantier d'entretien.

Chefs de dépenses	Projet approuvé (compris somme à valoir)	Projet rectificatif	Montant du dépassement	Objet des augmentations
	F	F	F	
Reports	70 380 000	115 783 000	45 403 000	
Matériel fixe des gares, dépôts et liens	11 095 000	13 332 000	2 237 000	Les études faites depuis la présentation du projet pour améliorer le service des dépôts et chantiers d'entretien 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 allongement du chariot transbordeur de la remise à machines. Construction de fosses de visite ou à piquer supplémentaires et d'une fosse avec aire bétonnée pour le lavage à chaud des machines. En outre, l'installation des freins de voies au faisceau de débranchement, du pont à bascule de 50 t au chantier de rectification des chargements et du chariot transbordeur au chantier d'entretien qui a dû être fondé sur pieux, a conduit à des dépassements de dépenses sur les équipements similaires du projet initial.
Installations hydrauliques et de sécurité contre l'incendie	1 920 000	2 781 000	861 000	Le supplément des dépenses prévues est dû à la construction d'une citerne de reprise et d'un réservoir de 50 m ³ pour l'alimentation en eau potable du dépôt.
Travaux provisoires et surveillance travaux	-	607 000	607 000	Dépenses non prévues au projet primitif.
Matériel et Outillage connexes M.T.	4 500 000	3 697 000	-803 000	L'évaluation primitive, déterminée sans étude préalable, était surestimée en importance et en valeur.
Principal de la dépense (montant brut)	87 895 000	136 200 000	48 305 000 soit : <u>54,95 %</u>	

Secrétariat d'Etat aux Communications

Paris, le 8 septembre 1941

Direction Générale des Transports

5^e Bureau

Région Est
Ligne de Paris à Strasbourg

Gare de Châlons-sur-Marne

Amélioration des installations du triage
et construction d'un nouveau dépôt
de locomotives

Est 166 - 3

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président
du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Vous m'avez présenté, le 23 décembre 1940,
un projet d'amélioration des installations de
trilage et de construction d'un nouveau dépôt de
locomotives à la gare de Châlons-sur-Marne, située sur la ligne de
Paris à Strasbourg.

Ce projet, dont la dépense totale est évaluée à 87.000.000 fr,
comporte notamment :

A - Triage -

1°) L'établissement dans la plaine de Fagnières d'un nouveau
faisceau de triage de 24 voies (formation et débranchement) relié
à un groupe de 15 voies du faisceau sud actuel à réaménager de
façon à obtenir deux faisceaux à large capacité situés dans le pro-
longement l'un de l'autre;

2°) L'établissement, au nord de ces installations, de voies de
circulation 1c, 2c et Ibis C et 2bis C pour l'arrivée et le départ
des trains des directions de Paris et de Laon, ainsi que pour les
mouvements de machines entre la gare de triage et le dépôt; au sud,
d'une voie de circulation Iter C pour l'arrivée et le départ des
trains de la ligne de Paris-Strasbourg;

3°) L'établissement de deux petits chantiers: l'un le long de
la voie 2bis C au nord-est du faisceau de formation pour la désin-
fection des wagons, l'autre au sud-ouest de ce même faisceau pour
la rectification des chargements;

4°) La construction, en divers points, de bâtiments à l'usage
des chefs de service, agents des trains et de manœuvres, ainsi
que d'une passerelle pour agents aux abords de la bosse de débran-
chement;

5°) L'aménagement d'un atelier de réparation à desservir par
un chariot à niveau, d'un magasin à bois, d'un parc à matériel et
de divers bâtiments à usage de bureaux, vestiaires, potasserie,
huilerie, W.C., etc...;

6°) Le département du chantier actuel du petit entretien et
son report au nord-est du faisceau de débranchement auquel il sera
relié à son extrémité côté Paris;

7°) Le déplacement vers Paris du raccordement direct des lignes I (Paris-Strasbourg) et IO (Laon-Chaumont), avec construction de deux petites voies d'attente pour les machines de relais;

8°) La déviation du chemin rural "du Pont des Vaches" comportant l'établissement de 2 P.S. pour le franchissement de la ligne Paris-Strasbourg, ainsi que du raccordement direct et du tiroir de formation;

9°) La reconstruction du P.S. de Saint-Gibrien au P.K. 168.077 de la ligne Paris-Strasbourg;

10°) La dérivation du ru des Fossés de Mercy;

11°) L'établissement d'un chemin latéral au raccordement direct.

B - Nouveau dépôt -

12°) La construction d'une remise à machines pourvue d'un chariot transbordeur central avec atelier;

13°) L'établissement d'un grill de stationnement pour machines;

14°) L'établissement d'un chantier de combustibles avec engins de manutention mécanique;

15°) L'aménagement de deux groupes de fosses à piquer pour la visite des machines à l'arrivée et pour leur préparation au départ;

16°) L'établissement d'un pont tournant de 24 m. utilisable à la rentrée et à la sortie des machines;

17°) La construction de divers bâtiments à usage de bureaux, lavabos, vestiaires pour mécaniciens, chauffeurs et ouvriers sédentaires, potasserie, huilerie, W.C., etc...;

18°) L'établissement d'une nouvelle alimentation hydraulique par prise d'eau dans la Marne, au droit du dépôt avec construction de 2 réservoirs de 500 mètres cubes;

19°) L'installation d'une sous-station électrique pour la fourniture de l'éclairage et de la force motrice à lagare, au dépôt et au petit entretien.

Le projet présenté figure en première urgence aux paragraphes III (Triages) et VI (Dépôts, Ateliers, Magasins) du programme spécial d'équipement pris en considération par la décision ministérielle du 24 octobre 1940, avec une dépense prévue de 35 millions.

Sa réalisation permettra de faire disparaître les inconvénients qui s'attachent aux installations actuelles du triage et du dépôt, en particulier le cisaillement des voies principales de la ligne Paris-Strasbourg. En outre, des économies importantes que vous évaluez à 5.000.000 fr par an seraient réalisées.

Les travaux ont fait l'objet :

- d'une part, d'une autorisation d'exécution d'urgence délivrée le 19 décembre 1940 par M. le Chef du Service Technique des Transports;

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

Par un rapport du 26 février 1941, les Ingénieurs du Service ordinaire et hydraulique du département de la Marne ont émis un avis favorable à l'approbation du projet, en formulant une réserve acceptée par la S.N.C.F. et reprise ci-après.

Il en est de même pour la prise d'eau prévue en Marne pour laquelle les Ingénieurs du Service Spécial de la Navigation Belgique-Paris-Est ont émis leur avis dans un rapport du 30 avril 1941.

Au cours des enquêtes "de commodo vel incommodo" tenues dans les Communes de Saint-Gibrien et de Fagnères, en exécution des prescriptions de la décision ministérielle du 20 janvier 1941, diverses observations ont été formulées, tant par des particuliers que par les Municipalités; la plupart de ces observations, acceptées par la S.N.C.F. recevront satisfaction suivant les réserves ci-après; les autres observations ne sauraient être retenues, parce qu'elles ne sont pas fondées ou qu'elles sont irrecevables.

Le Service Technique des Transports a fait observer que le montant du projet dépasse de 52 millions la dotation prévue au programme spécial d'équipement, mais que ce dépassement pourrait être couvert au moyen des disponibilités à provenir d'autres projets inscrits au même programme, notamment du projet d'établissement du dépôt de Nancy-Heillecourt.

D'accord avec le Service Technique, j'approuve le projet présenté dont le montant, imputable sur les crédits d'engagement ouverts au programme spécial d'équipement, est évalué à 87.895.000^f.

Etant entendu que :

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

I - A - Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits, évalués en principal à	80.630.000 fr
--	---------------

B - Travaux complémentaires de premier établissement du matériel inventorié, évalués en principal à	5.125.000 fr
---	--------------

II - Installations et matériel supprimés :

a) coût primitif, en principal. Travaux complémentaires proprement dits 2.100.000 fr

Travaux complémentaires de matériel inventorié : 40.000 fr

b) reprise de matériaux utilisables :

Travaux complémentaires proprement dits 880.000 fr

Travaux complémentaires de matériel inventorié : 15.000 fr

2°) Vous procéderez à l'aménagement des crédits du programme spécial d'équipement pour assurer la dotation nécessaire au financement du projet;

3°) La dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la S.N.C.F. (programme spécial d'équipement - Région Est) approuvé pour l'exercice correspondant.

L'approbation est donnée, en outre, sous les réserves suivantes :

1°) Aucune construction ne pourra être édiflée dans les emprises du chemin de fer aux abords du poste D (qui doit être supprimé) sans l'accord du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées;

2°) L'établissement éventuel d'une prise d'eau dans la Marne devra faire l'objet d'une autorisation spéciale après enquête réglementaire;

3°) Le bois existant sur le talus de la rampe d'accès au P.S. du P.K. 168+072 sera réservé à la Commune de Saint-Gibrien;

4°) Le raccord du chemin V.O. n° 3 avec la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" sera arrondi le plus possible pour faciliter la circulation;

5°) Le déplacement, nécessité par les travaux, de la borne-fontaine située près du P.S. actuel de Saint-Gibrien sera effectué aux frais du chemin de fer;

6°) Le talus de la rampe d'accès à ce P.S. (côté village) sera maintenu et consolidé pour éviter son éboulement;

7°) Une rampe d'accès à la déviation du chemin rural n° 13 dit "des Ajaux" sera établie pour la desserte de la parcelle n° 637, lieu dit "Le Buisson La Rose" appartenant à M. MAHEUT Marcel;

8°) La passée de défruitement qui longe les parcelles 48 et 57, lieu dit "Les Barbèses", Commune de Saint-Gibrien, sera reliée à la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches"; d'autre part,

un chemin non empierré de 4 m. de largeur sera établi au bas de la rampe d'accès au P.S. prévu pour la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" et relié à cette passée de défruitement. Les dispositions à réaliser, qui permettront la desserte des propriétés de M.M. LIBERA Gabriel et SCHULTESS, sont indiquées sur le plan annexé aux observations de la S.N.C.F. (Région Est), en date du 31 mars 1941, sur le résultat de l'enquête dans la Commune de Fagnières;

9°) La déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" sera exécutée conformément aux indications de ce plan;

10°) La rampe d'accès reliant le triage à la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" ne sera pas exécutée;

11°) 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 prévues au projet qu'après avis de l'Administration des Domaines sur les prix;

12°) 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 à l'article 31 du Cahier des Charges des lignes exploitées par la S.N.C.F.;

13°) Les chemins créés ou modifiés, ainsi que la chaussée et les trottoirs des nouveaux ouvrages, seront remis après exécution des travaux aux ayants-droit chargés d'en assurer l'entretien;

14°) Les projets détaillés des bâtiments à usage du personnel seront soumis préalablement à leur exécution à M. le Chef du Service Technique des Transports.

En lui renvoyant le dossier des enquêtes "de commodo vel incommodo", j'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la Marne chargé d'en donner connaissance aux Municipalités de Saint-Gibrien et de Fagnières.

P. Le Directeur Général des Transports,
L'Inspecteur Général des Transports
Chef du Service de la Main-d'Oeuvre,

Signature

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		
.....		
Châlons-sur-Marne - Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives.	Marne	Saint-Gibrien et Fagnières.
.....		

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Est

23 décembre 1940

Ligne de Paris
à StrasbourgCOPIE

Châlons-sur-Marne

Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives

Monsieur le Ministre,

D. 5321/90

J'ai l'honneur de vous adresser, en deux exemplaires, le projet ci-joint concernant l'amélioration des installations du triage et la construction d'un nouveau dépôt de locomotives à Châlons-sur-Marne.

Ce projet est compris, en première urgence, dans le Programme spécial d'équipement, que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre 1940 (§ III - Triages et § VI - Dépôts, Ateliers et Magasins). Il est repris au budget d'établissement de 1941 que nous avons soumis à votre approbation par lettre du 16 décembre.

Je dois, toutefois, attirer votre attention sur le fait que nous n'avons envisagé jusqu'à maintenant que des améliorations restreintes aux installations du dépôt. Mais un examen plus approfondi, tenant compte notamment des suggestions exposées dans le rapport que M. le Préfet du Doubs vous a adressé le 24 octobre au sujet de la réalisation du plan d'urbanisme envisagé par la Ville de Châlons, a fait apparaître l'intérêt qu'il y aurait à reconstruire entièrement le dépôt à un emplacement plus en rapport avec les besoins actuels et permettant de supprimer le cisaillement des voies principales de la ligne de Paris à Strasbourg. Nous avons donc substitué au projet primitif de remaniement de l'ancien dépôt un nouveau projet comportant la reconstruction complète de ce dépôt.

D'autre part, l'emplacement ainsi choisi pour le dépôt se trouvant à proximité de la gare de triage, il a semblé préférable de présenter un projet unique pour l'ensemble des installations nouvelles (trilage et dépôt).

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Au total, la dépense sera supérieure à la somme des crédits prévus. Mais l'augmentation pourra être imputée à due concurrence sur les disponibilités qui seront dégagées pour d'autres projets inscrits au même programme spécial d'équipement, notamment celui relatif au Dépôt de Nancy que je vous soumetts par ailleurs.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

18 décembre 1940

2511

Ministère de l'Intérieur, Direction des Travaux Publics

Le 18 décembre 1940

M. le Ministre

Modernisation des installations de chauffage et construction

des écoles à Châlons-sur-Marne (30 millions)

Monsieur le Ministre,

En vertu de la loi du 22 mars 1937, et de la loi du 23 mars 1938, relative à l'équipement de la France, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le dossier de la demande de crédits pour la réalisation de ce programme.

M. LEFÈVRE présente certaines observations sur les modalités de mise en œuvre des crédits pour les projets 1^{er}, 4^{er} et 5^{er}, dans le cadre du programme spécial d'équipement.

A la demande de M. LEFÈVRE, M. LE MESNÉRAIS recherchera les ressources qui pourront être affectées à ces projets, dans les limites du plan d'urbanisme actuellement établi par la Ville de Châlons.

M. LEFÈVRE - Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute estime et de mon profond respect.

Je prie de vous adresser, Monsieur le Ministre, mes remerciements pour l'attention que vous portez à la demande de crédits pour la réalisation de ce programme. Je vous prie également d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute estime et de mon profond respect.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 18 décembre 1940

QU. V - Projets

3°- Amélioration des installations du triage et construction
d'un nouveau dépôt à Châlons-sur-Marne (87 millions).-

P.V. COURT

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

M. GETTEN présente certaines observations sur les modifications apportées après coup aux projets 3°, 4° et 5°, depuis l'établissement du programme spécial d'équipement.

A la demande de M. BOUTET, M. LE BESNERAIS recherchera si le nouveau projet tient compte, dans ses diverses parties, du plan d'urbanisme nouvellement établi par la Ville de Châlons.

Adire p. 21

M. LE PRESIDENT - Viennent ensuite trois projets qui se réfèrent à des conceptions analogues. Ils sont assez coûteux et entraînent des remaniements de dépôts de machines, qui sont situés auprès des gares, en pleine ville, et qu'on en éloigne.

Le premier projet concerne Châlons-sur-Marne. Il mérite une attention particulière en raison de l'écart considérable qui existe entre le projet primitif qui a été incorporé dans le programme spécial d'équipement et les propositions qui vous sont soumises aujourd'hui. Cet écart résulte de la comparaison même des évaluations de dépenses. Dans le programme spécial d'équipement, nous avions deux projets distincts, d'une part, l'agrandissement du triage qui était prévu pour 30 M. et, d'autre part, l'amélioration des installations du dépôt des machines qui était prévue pour 5 M., soit, au total, 35 M.

Dans le projet actuel, l'ensemble des travaux atteint, pour l'agrandissement du triage, 52 M. et, pour la construction d'un nouveau dépôt de locomotives, 35 M., soit, au total, 87 M. Vous voyez, par conséquent, que la différence est considérable dans l'ensemble et que cette différence est particulièrement sensible pour le dépôt de machines, puisqu'il s'agit de 35 M. au lieu de 5. Il ne s'agit pas là de rectifications de prévisions. Il s'agit, en réalité, d'une modification assez profonde de la conception même des travaux.

Dans l'ancien projet, le dépôt des machines restait à son emplacement actuel qui est distinct de la gare de triage située auprès de la gare de voyageurs. Comme il était inextensible sur place, parce qu'il se trouve encastré dans l'agglomération même, en pleine ville, on se bornait, pour le dégager un peu, à reporter le chantier à combustibles sur un terrain voisin qui n'était d'ailleurs relié au dépôt de machines que par un passage à niveau traversant une rue et on utilisait les terrains libérés pour certaines améliorations de détail.

Au contraire, le projet actuel est plus vaste. On supprime l'ancien dépôt de machines situé près de la gare de Châlons et on le construit à proximité du faisceau de triage. Pourquoi cette réforme ? Parce que, dans l'ancien projet, le

.....

faisceau de triage et le dépôt de machines se trouvaient respectivement de deux côtés différents par rapport, d'une part, à la gare des voyageurs et, d'autre part, aux voies principales, de sorte que la circulation sur les voies principales et le service même de la gare voyageurs étaient continuellement troublés par les mouvements de machines entre le dépôt et le triage.

En second lieu, parce que le dépôt de machines, ainsi que je vous l'ai dit, se trouvait encastré dans la ville même, sans aucune possibilité d'extension et que les liaisons avec le dépôt de combustibles exigeaient un passage à niveau sur une rue, alors que la suppression de ce passage à niveau était demandée par la ville de Châlons.

Enfin, en troisième lieu, parce que, depuis l'élaboration du projet, la ville de Châlons a ~~révisé~~ établi un plan d'urbanisme qui a été transmis par le Préfet de la Marne à la date du 24 octobre 1940, et que la mise en oeuvre de ce plan d'urbanisme ne peut être réalisée que par la suppression du dépôt de Châlons.

C'est pour toutes ces raisons que la solution définitive a été envisagée.

Ainsi que je vous le disais tout à l'heure, la dépense totale est évaluée à 87 M. et les économies correspondantes, provenant d'une meilleure exécution du service, sont évaluées à 5 M., ce qui représenterait une rentabilité de 5,70 %. L'économie provient essentiellement de la réduction de la main-d'oeuvre et de la diminution du parcours des machines.

Quant au dépassement du projet primitif, il sera en partie compensé, ~~en totalité~~ par l'économie réalisée sur un autre projet soumis à l'ordre du jour du Conseil d'aujourd'hui, qui vise le déplacement du dépôt de machines de Nancy.

M. GETTEN. - Je suis tout à fait d'accord sur l'opération envisagée. Mon observation porte sur l'ensemble de ces trois projets et les remaniements auxquels ils ont donné lieu d'un mois à l'autre. Il serait peut-être préférable de rédiger les projets autrement.

On nous dit ^{dans la note} : "Le complément pourra être prélevé sur la réduction de 130 à 90 M. du projet de report du dépôt de Nancy à Hellecourt".

Et je lis, dans le projet relatif au dépôt de Chalmont : "Il présente une diminution de 18 M. par rapport à l'évaluation primitive de 60 M. indiquée au programme approuvé le 20 octobre 1940 par le Conseil d'Administration".

Je crois qu'il serait peut-être préférable que l'étude approfondie ait lieu avant plutôt qu'entre ces deux présentations.

M. LE PRESIDENT. - Il y a une question assez délicate. Vous savez dans quelles conditions nous a été demandé le programme spécial d'équipement. Il fallait que nous l'établissions en 8 jours. Il est évident qu'on a indiqué seulement le principe des travaux qu'on allait exécuter. Il n'est pas possible de considérer qu'à ce moment l'étude ait été assez approfondie pour arriver à des chiffres exacts. Ensuite, depuis que le programme spécial d'équipement a été présenté, c'est-à-dire depuis près de 3 mois, les services se sont mis au travail et ont, sur le terrain même, étudié et mis au point les projets. Il est évident que l'étude détaillée des projets a conduit à réviser, soit en augmentation, soit en diminution, certaines évaluations.

Pour qu'il en soit autrement, il faudrait que nous établissions par avance les projets et que nous ne les incorporions dans un programme que lorsque, du point de vue technique, ils auront été approuvés. Seulement, cela présenterait, à mon avis, une difficulté, c'est que nous serions saisis de projets sans aucune liaison avec un programme quelconque et nous aurions, qu'on le veuille ou non, la main forcée par le fait que les projets auront été envoyés et approuvés. Je crois que la formule suivie jusqu'à maintenant, qui consistait, pour ces grands programmes, à indiquer quels sont, dans l'ensemble, les travaux à effectuer et quelle est à peu près la dépense correspondante, puis, à mettre vraiment au point la question, lorsque l'Administration Supérieure a donné son accord sur les grandes lignes de ces programmes, répond mieux aux nécessités de la situation, à condition que, comme je l'indiquais tout à l'heure, la question ne soit définitivement réglée, au fond, que par le vote des crédits d'engagement.

M. GETTEN - Je suis d'accord avec vous sur cette procédure. Mon observation porte sur l'écart entre les deux projets soumis en ce qui concerne le dépôt de Nancy : premier projet 130 M., second 70 M. On a un peu l'impression qu'on a voulu dégager 50 M. pour les reporter sur le nouveau projet de Châlons. La différence est assez importante.

M. LE PRESIDENT - Dans le premier projet, nous laissons le dépôt de machines là où il était. Dans le second, nous en construisons un nouveau dans la gare de triage, conception absolument différente que, pour ma part, je crois meilleure, parce qu'il s'agit d'un ancien dépôt encastré dans la ville. Je ne parle pas des inconvénients divers, fumée, bruit, etc... mais c'est un de ces dépôts qui ont été construits

pour une situation donnée, qui sont inextensibles, ne peuvent plus donner lieu à remaniements et arrivent à coûter très cher, en raison de l'ensemble des manoeuvres qu'il faut faire sur place et des refoulements de tous ordres. Pour Châlons donc, je crois que la conception est meilleure et, en outre, elle a été presque imposée par un fait nouveau qui a été le plan d'urbanisme établi par la Ville et envoyé après notre programme spécial d'équipement, qui correspondait à des travaux antérieurs de la part de nos Services. On a, à ce moment-là, revu la question et il eût été absurde de s'en tenir à la dépense prévue, puisque, en réalité, l'extension de la gare et l'application d'un plan d'urbanisme auraient comporté la disparition du dépôt.

M. LE BESNERAIS - Dans les 5 M. d'économies, une grande partie provient du déplacement du dépôt.

M. LE PRESIDENT - Sur les 5 M. d'économies, 4 M. proviennent de l'amélioration du triage et 1 M. du déplacement du dépôt.

M. LE BESNERAIS - Au taux de 5 %, 1 M. représente l'intérêt de 20 M. La première étude avait été faite en n'envisageant pas le déplacement du dépôt. Le nouveau dépôt sera construit en partie sur l'emplacement de l'ancien triage.

M. BOUTET - Je voudrais demander une explication à M. le Directeur Général. Si mes souvenirs sont exacts, il y avait à Châlons-sur-Marne une difficulté de passage sur voie principale qui nécessitait un ralentissement de 60 ou 70 km pour franchir la gare. Est-ce qu'on y a porté remède depuis

le moment où je me suis préoccupé de cette question ? Je me demande si ce ne serait pas le moment d'examiner cette question.

M. LE PRESIDENT - Toutes les voies principales sont dégagées dans le plan.

M. LE BESNERAIS - Cette sujétion avait été réduite, mais pas supprimée complètement, parce qu'il restait à remanier les aiguilles du côté ^{où} est le dépôt. A l'heure actuelle, nous voudrions le faire à l'occasion de la construction du nouveau dépôt, surtout que nous remanions les voies principales.

M. BOUTET - Cela supprimera donc le ralentissement obligatoire de la gare de Châlons.

M. LE BESNERAIS - Pendant la guerre, nous avons été amenés à envisager la création d'un dépôt annexe à côté du triage actuel, parce que, quand il y a une circulation importante sur les voies principales, lorsque le dépôt était de l'autre côté du triage actuel et de l'autre côté des voies, les machines ne pouvaient aller prendre les trains de marchandises qu'en traversant les deux voies principales dans les deux sens; aussi avons-nous envisagé de créer un dépôt annexe qui serait terminé, si la guerre n'avait pas été finie en juin, de manière à envoyer toutes les machines ensemble, en profitant d'un blanc dans la circulation, et faire attendre les trains au dépôt annexe. C'est une utilisation déplorable du personnel et du matériel.

M. BOUTET. - Un second point : on a dit tout à l'heure que cette modification était provoquée par une demande de la Municipalité et l'envoi d'un plan d'urbanisme. Or, le plan d'aménagement prévoit également la création d'une voie nouvelle qui doit traverser à peu près l'endroit où on envisage de construire le dépôt. At-on tenu compte de cette voie nouvelle ? Autrement dit, le projet correspond-il bien au plan d'urbanisme de la ville de Châlons ?

M. LE BESNÉRAIS - Je le crois, mais je vais m'en informer tout de suite.

M. LE PRÉSIDENT - Il n'y a pas d'autres observations ?

Le projet est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 18 décembre 1940

V - Projets

3°) Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt à Châlons-sur-Marne (87 millions).

Président

Exposé spécial à Châlons.

Approuvé le 18/12/40

Dep

87 M

5 M de rentabilité

(Dépense sur compte de crédit de 1/2 M par an)

Gettes

Une somme qui est la contribution de l'Etat

Poulet

Bostier

Diff de pénétration des trains

LB

Aug de rendement avec la liaison de Châlons

Poulet

Est en suit en la mise à jour de la

LB

Le pénétration

adapte

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'amélioration des installations du triage
et de construction d'un nouveau dépôt de locomotives
à Châlons-sur-Marne.

Deux projets concernant la gare de Châlons-sur-Marne (Région de l'Est) avaient été envisagés séparément au programme spécial d'équipement, l'un pour l'extension de la gare de triage, et l'autre pour l'amélioration des installations du dépôt de locomotives.

L'étude approfondie de ces deux projets a fait apparaître :

- d'une part, des difficultés sérieuses pour tirer un parti convenable et rationnel des installations actuelles du dépôt. Celui-ci, en effet, est établi sur un terrain triangulaire, dans un quartier urbain, où les extensions seraient très onéreuses. Il se trouve bien prolongé en arrière par une parcelle où se trouvait autrefois le terminus de la ligne de chemin de fer Orléans-Châlons et qui, faisant partie du domaine public, avait été utilisée, en dernier lieu, comme annexe du dépôt et remisage de matériel militaire. Cette parcelle formant cul-de-sac se prête peu à une utilisation rationnelle. Mais, de plus, elle se trouve séparée du dépôt par le passage à niveau de la rue Jules Lobet dont la ville de Châlons avait depuis longtemps envisagé la suppression pour améliorer l'entrée en ville;

- d'autre part, les inconvénients que présentent les dispositions relatives du dépôt et du triage; ces deux établissements sont situés de part et d'autre de la gare à voyageurs et de part et d'autre des voies principales; les circulations de machines troublent donc sans cesse les circulations sur voies principales et le service de la gare locale.

Il était donc désirable de rechercher une solution plus complète et plus rationnelle en étudiant le déplacement du dépôt et son installation à côté du nouveau triage envisagé par ailleurs.

Les deux installations, triage et dépôt, devenant connexes, il a été jugé préférable de présenter un seul projet d'ensemble comprenant deux parties :

I - Amélioration des installations du triage.

Les installations de triage sont actuellement constituées par 2 faisceaux distincts nécessitant des échanges longs et coûteux, et dont les voies, de très courte longueur, ne permettent de former les trains que par parties.

Cette insuffisance des installations et la complication du service qui en résulte, rendent très incommodes les opérations de triage auxquelles est appelée à faire face la

gare de CHALONS, de telle sorte qu'il est nécessaire d'ouvrir le faisceau annexe de REVIGNY pendant certaines périodes de l'année.

Le présent projet qui apportera une amélioration sensible aux conditions de travail tout en réduisant les dépenses d'exploitation comporte :

- un nouveau faisceau de triage de 24 voies dont 8 voies de formation, relié à un garage de 9 voies existantes devant servir de voies d'attente à l'arrivée.
- un faisceau de 6 voies constituées par l'allongement, côté PARIS, de voies existantes, pour l'attente au départ et le stationnement pour les relais de machines.
- des voies de circulation établies de part et d'autre de ces installations pour l'arrivée et le départ des trains des trois directions de Paris, Laon et Strasbourg et pour la circulation des machines entre le triage et le dépôt.
- un petit chantier de désinfection des wagons au nord-est du faisceau de formation et un autre pour la rectification des chargements à l'ouest de ce même faisceau.

La réalisation de ce projet entraînera :

- le déplacement, vers Paris, du raccordement direct des lignes de PARIS-STRASBOURG et LAON-CHAUMONT.
- le report du chantier actuel de petit entretien au faisceau de débranchement.
- la déviation d'un chemin rural avec construction d'un P.S.
- l'établissement d'un chemin latéral
- la reconstruction et l'allongement d'un P.S.
- la déviation d'un rû.

II - Construction d'un nouveau dépôt de locomotives.

En outre des inconvénients signalés ci-avant et qui sont inhérents à sa situation géographique, le dépôt actuel de Châlons-sur-Marne ne dispose que d'installations insuffisantes pour le garage et le stationnement des machines; le chantier à combustible est incommode et dispendieux; la rotonde est vétuste.

Le nouveau dépôt, équipé d'une façon moderne, comprend :

- une remise pour machines avec chariot transbordeur central
- un gril de stationnement
- un chantier de combustible avec manutention mécanique
- deux groupes de fosses à piquer pour la visite à l'arrivée et la préparation au départ
- un pont tournant de 24 m.
- divers bâtiments de service, et des installations d'alimentation hydraulique et de distribution d'énergie électrique.

L'ensemble du projet entraînera une dépense de 87 M dont 52 M pour le triage et 35 M pour le dépôt.

Les dotations prévues au programme spécial d'équipement étaient seulement de 30 M pour le triage et de 5 M pour le dépôt.

Le complément pourra être prélevé sur la réduction de 130 à 70 M du projet de report du dépôt de Nancy à Heillecourt, prévu également au programme d'équipement et présenté par ailleurs au Conseil d'Administration.

Les économies annuelles à attendre de la réalisation de ces travaux sont de l'ordre de 5 M

Elles se décomposent de la façon suivante :

a)- pour l'amélioration des installations de la gare de triage :

- suppression du poste B (3 aiguilles) 0,100 M

- suppression d'une équipe de manoeuvres et
diminution du personnel et machines au dé-
branchement et à la formation 1,800 M

à Reporter..... 1,900 M

....

Report 1, 900 M

Maintien fermé du triage de Revigny..... 0, 500

Suppression des garages en parcours 1, 600

4 M

b)- pour le déplacement du dépôt :

Diminution des H.L.P. entre le dépôt et
le triage y compris ceux intéressant
les relais 0, 500

Manutention mécanique du combustible et
réduction des manoeuvres..... 0, 500

au total 5 M

En outre, à l'actif du projet il y a lieu de considérer l'intérêt que présente le report du dépôt à l'écart de l'agglomération, report qui permettra de libérer une surface importante de terrains de grande valeur, situés en pleine ville, lesquels pourront, après déclassement, être mis en vente à la faveur du plan d'urbanisme envisagé par la ville de Châlons.

Ajoutons que le présent projet répond en partie aux suggestions exposées dans un rapport adressé le 24 octobre 1940 par M. le Préfet du Département de la Marne à M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la réalisation de ce plan d'urbanisme.

Ces suggestions comprenaient :

- la création d'un triage et d'un dépôt modernes
- le déplacement et l'agrandissement des gares de voyageurs et de marchandises.
- le raccordement de cette dernière avec le pont sur le canal
- le quadruplement des voies entre Châlons et Vitry.

Nous répondons par ailleurs à M. le Ministre que nous allons réaliser le projet ci-joint qui donne en partie satisfaction aux demandes de M. le Préfet de la Marne, mais que la S.N.C.F. ne peut envisager de retenir les autres propositions, qu'elle n'aurait cependant pas d'objection à voir

figurer dans le cadre d'un plan d'urbanisme en cours d'élaboration, financé par l'Etat ou la ville de Châlons.

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ce projet.

Le Directeur,

Adoube