

505LMh3/10

2512

(1940, 1944)

groupement des dépôts de Nantes (20 M.)

	C.A.	20.11.40	36	V	2°
re S.N.C.F. au M.T.P.		23.11.40			
du Directeur Général au Président		1. 6.44			

Voir D 371 - Travaux de déplacement  
de la ligne Tours-  
Saint-Nazaire dans la  
traversée de Nantes.-

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central  
des  
Installations Fixes

C O P I E

Paris, le 1er juin 1944

Veg 39-515 430-1  
269

D. 736/47

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

Monsieur le Président,

L'arrêt, imposé par les Autorités d'occupation, des travaux de Nantes, les profondes destructions causées à la ville par les bombardements aériens, l'évolution des idées de la S.N.C.F. en matière de transports (liaison entre les transports par fer et par route, acheminement accéléré de certains trafics), conduisent à revoir l'ensemble des travaux entrepris ou projetés dans cet important centre ferroviaire.

Avant de pousser plus loin nos études, je crois opportun de vous exposer la situation actuelle de la question et de vous soumettre des propositions sur l'orientation que nous comptons donner à ces études.

L'avant-projet dressé par la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans, d'accord avec le Réseau de l'Etat, et présenté à l'Administration Supérieure, les 14 novembre 1930 et 29 mai 1931, comportait :

- 1°- des travaux, d'un montant total de 165 millions, à exécuter sur la rive droite de la Loire, savoir :
  - a) déplacement de la ligne principale dans la traversée de la ville entre la gare d'Orléans et Chantenay ;
  - b) établissement d'une gare à voyageurs commune aux Réseaux P.O. et Etat, à l'emplacement de la gare actuelle de Nantes-Orléans ;
  - c) divers travaux d'aménagement de la gare de triage, du dépôt de Blottereau et construction de raccords avec les lignes de Bordeaux, de Segré, Rennes et Chateaubriant ;
- 2°- des travaux, d'un montant total de 34 millions, à exécuter sur la rive gauche du bras de la Loire, dit de "La Madeleine", savoir :

.....

- a) transformation de la gare Etat en gare P.V. ;
- b) établissement d'un raccordement entre cette nouvelle gare P.V. et le triage de Blottereau ;
- c) établissement d'un second raccordement entre le précédent et la ligne de Pornic.

La dépense totale de 199 millions devait être couverte comme suit, conformément aux dispositions d'une Convention passée le 10 novembre 1933 entre le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'Etat, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans et l'Administration des Chemins de fer de l'Etat :

- participation de l'Etat.....	23 M.
- participation forfaitaire de la Ville de Nantes par prélèvement sur ses ressources.....	23 M.
- participation forfaitaire de la Ville de Nantes par emprunt gagé par surtaxes locales temporaires.....	40 M.
- participation forfaitaire de la Chambre de Commerce de Nantes, par emprunt gagé par surtaxes locales temporaires.....	5 M. 5
- participation forfaitaire du Département de la Loire Inférieure.....	5 M. 5
- participation du Réseau d'Orléans (Compte des Travaux Complémentaires).....	55 M.
- participation du Réseau de l'Etat (Compte des Travaux Complémentaires).....	17 M.
- avance du Réseau d'Orléans, gagée par surtaxes de transit (majoration des distances de 4 km pour transport en "transit" via Nantes).....	30 M.
	<hr/>
	199 M.

Les dépassements éventuels du projet devaient être répartis entre l'Etat, d'une part, et les Réseaux d'Orléans et de l'Etat, d'autre part, au prorata de leurs participations initiales.

L'avant-projet fut pris en considération par une Décision Ministérielle du 4 novembre 1931. Une loi du 30 juin 1934 prit acte des engagements souscrits par les divers intéressés et déclara les travaux d'utilité publique.

La situation financière du Pays s'étant aggravée, une dépêche ministérielle du 5 août 1933 invita la Compagnie d'Orléans à

reprandre l'étude de l'affaire et prescrivit la mise au point du projet dont l'exécution serait échelonnée sur deux étapes.

De nouvelles propositions furent en conséquence présentées par la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans. Une Décision Ministérielle, du 24 juin 1935, approuva l'exécution d'une première étape de travaux évaluée à 124 millions, sur un projet évalué à 220 millions. Cette première étape comportait essentiellement la déviation de la ligne entre la gare d'Orléans et Chantenay, suivant des dispositions différant quelque peu de celles initialement prévues.

Les travaux, entrepris en 1936, se heurtèrent immédiatement à des difficultés d'ordre technique auxquelles vinrent rapidement s'ajouter celles nées des désordres sociaux de 1936-1937.

Dès sa création, en 1938, la S.N.C.F. décida de ne pas engager de nouveaux travaux avant que le dispositif financier de la première étape n'ait été revu : l'élévation des prix conduisait une nouvelle fois à envisager une réduction du programme des travaux.

En définitive, ceux-ci furent limités aux seules améliorations ci-après :

- déviation rive droite,
- déviation rive gauche,
- aménagement des gares Orléans et Etat.

La reconstruction de la gare des voyageurs, le triage et le dépôt du Blottereau étaient donc disjoints de ce programme réduit.

La dépense des seuls travaux projetés était évaluée à 235 millions, alors que le programme de 1930, réévalué aux prix de 1939, aurait exigé une dépense de 400 millions.

Le financement de ce programme 1939 exigeait de nouveaux crédits, puisque la décision de 1935 ne prévoyait que le financement d'une première étape de 124 millions.

En outre, la répartition des dépenses entre les divers intéressés devait être revue pour tenir compte de la réduction apportée au programme initial, et la question des dépassements éventuels devait faire l'objet d'un nouvel accord.

Après de laborieuses négociations, et sur l'intervention pressante de l'Administration Supérieure, afin que les Collectivités participent à la couverture des dépassements au prorata de leurs engagements respectifs, un accord intervient. Le projet correspondant présenté par la S.N.C.F. le 21 juin 1939 est approuvé par Décision Ministérielle du 6 octobre de la même année.

La dépense est répartie comme suit :

.....

S.N.C.F. -

- Travaux Complémentaires..... 80 M. 2
- Obligations gagées par surtaxes de transit..... 20 M.

Ville de Nantes -

- participation budgétaire..... 33 M.
- emprunt gagé par surtaxes locales..... 40 M.

Chambre de Commerce -

- emprunt gagé par surtaxes locales..... 5 M. 5
- allocation remboursée par surtaxes locales..... 5 M.

Département de la Loire Inférieure - ..... 9 M. 9

Etat - ..... 41 M. 4

Il est à nouveau décidé que la participation des Collectivités aura un caractère forfaitaire et que la S.N.C.F. et l'Etat supporteront les dépassements éventuels au prorata de leur nouvelle participation.

A la suite de l'Armistice, en raison des difficultés qu'elle prévoit, la S.N.C.F. ne croit pas devoir reprendre les travaux de déviation de la ligne entre la gare d'Orléans et Chantenay, tandis que le Maire de Nantes, invoquant la nécessité d'occuper la main-d'oeuvre en chômage, demande la reprise de l'ensemble des travaux. Faisant suite aux démarches de la Municipalité, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications invite la S.N.C.F., par dépêche du 29 août 1940, à rouvrir les chantiers de travaux du programme approuvé le 6 octobre 1939.

La S.N.C.F., tout en se conformant à l'ordre reçu, attire l'attention de l'Administration Supérieure sur les augmentations de prix survenues depuis que les estimations du projet ont été dressées, et fait connaître qu'il ne lui sera pas possible d'augmenter sa participation, déjà très importante; elle demande donc que les dépassements éventuels soient entièrement à la charge de l'Etat.

Par lettre du 16 novembre 1940, elle demande au Secrétaire d'Etat aux Communications de lui confirmer qu'il en sera bien ainsi, conformément d'ailleurs à l'accord verbal qu'il a donné au cours de la réunion tenue dans son cabinet, le 19 octobre 1940 (examen du programme des travaux intéressant la Direction des Routes).

Un arrêté ministériel du 2 décembre 1940, notifié à la S.N.C.F. le 11 décembre, prévoit une somme de 30 millions sur le programme quinquennal pour l'aménagement des gares de Nantes. La S.N.C.F., en accusant réception, rappelle qu'elle n'a accepté de reprendre les travaux qu'à la demande du Gouvernement et sous la réserve expresse que les dépassements seraient entièrement à la charge de l'Etat.

.....

Par lettre du 28 janvier 1941, le Secrétaire d'Etat, s'appuyant sur la Convention du 10 novembre 1933, répond qu'il ne lui est pas possible de mettre la totalité du dépassement à la charge de l'Etat ; il ajoute toutefois qu'il propose à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances d'insérer dans la loi de finances du 2ème trimestre 1941 un article tendant à adopter la répartition suivante :

- à la charge de l'Etat..... 23 M.
- à la charge de la S.N.C.F..... 7 M.

Cette répartition est justifiée dans l'exposé des motifs préparé par le Secrétariat d'Etat aux Communications, par l'assimilation de la déviation de la ligne entre Nantes-Orléans et Chantenay, à des travaux d'établissement auxquels l'Etat, sous le régime normal de construction des lignes nouvelles (le régime visé est celui des Conventions de 1921), contribue à concurrence des 4/5.

Par lettre du 17 mars 1941, la S.N.C.F. se borne à faire connaître qu'elle s'incline devant la décision prise.

Enfin, par une décision en date du 20 février 1941, concernant les travaux à exécuter dans la Ville de Nantes, comme complément de ceux entrepris pour la déviation du chemin de fer, et adressée au Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle (Commissariat à la lutte contre le chômage), le Secrétariat d'Etat aux Communications fait parvenir à la S.N.C.F. copie de la décision qu'il adresse le même jour au Préfet de la Loire Inférieure et dans laquelle il est indiqué au paragraphe 6° :

"En ce qui concerne les dépassements de dépenses afférentes au projet approuvé par la Décision Ministérielle susvisée du 6 octobre 1939, un texte de loi sera nécessaire pour modifier les règles de répartition accusées par la Convention du 10 novembre 1933, approuvées par la loi du 30 juin 1934".

En fait, le projet d'article de loi préparé par le Secrétariat d'Etat aux Communications pour être inséré dans une loi de finances n'a reçu aucune suite.

#### - Situation des travaux -

Les travaux ont été suspendus, le 15 juin 1942, sur ordre des Autorités allemandes. Mais, en dehors du programme général des travaux approuvés, la S.N.C.F. a été amenée à réaliser, à ses frais, une grande partie des installations dont l'exécution avait été disjointe du projet initial. C'est ainsi que furent réalisés, par imputation au Compte Travaux Complémentaires, les travaux suivants, d'un montant total de 30 M. :

.....

1°- Extension du triage du Blottereau :

- faisceau de débranchement de 24 voies de 750 m. de longueur utile,
- faisceau de réception de 7 voies,
- faisceau de 8 voies supplémentaires,
- construction de 5 voies d'attente au départ (en cours de réalisation).

2°- Construction d'un dépôt moderne au Blottereau, pour les machines assurant la conduite des trains marchandises ayant leur origine et leur terminus au triage.

3°- Construction d'un nouveau passage souterrain à Nantes-Orléans

- Situation des dépenses et des subventions du projet avec surtaxes -

À la fin de 1943, la situation des dépenses portées en comptabilité se présentait comme suit :

- déplacement de la ligne.....	107,800 M.
- aménagement de la gare de Nantes-Orléans.....	5,820 M.
- suppression des P.N. de la rive gauche.....	10,320 M.
- aménagement de la gare de Nantes-Etat en gare P.V.	0,130 M.
	124,070 M.
Frais généraux.....	14,890 M.
	138,960 M.

soit 139 M. en chiffres ronds, qui ont été couverts comme suit :

- S.N.C.F.....	59,3 M.	
- Etat.....	24,5 M.	
- Ville de Nantes	(Budget propre..... 19,5 M. (+ 3 M. disponibles)	
	(Emprunt à sur-taxes	(... 26,9 M. (+ 2,1 M. disponibles)
- Chambre de Commerce	(Emprunt à sur-taxes	
	(Allocations remboursables..... 3 M. (+ 2 M. disponibles)	
	Département.....	5,8 M. (+ 0,2 M. - )
		139 M. (+ 7,3 M. - )

.....

- Situation du Compte des Surtaxes -

a) Surtaxes de transit.- Lors de la reprise du projet par la Région de l'Ouest une étude avait été entreprise en vue de déterminer le produit des surtaxes de transit.

Cette étude aurait nécessité le dépouillement d'un nombre considérable de feuilles d'expéditions ; elle n'a pu être menée à bien. Mais il fut reconnu que le produit était bien inférieur à ce qui avait été primitivement escompté. Par suite de la baisse du trafic commercial transitant par Nantes, le produit est sûrement loin de couvrir les charges des 20 M. d'obligations auxquelles il devrait correspondre.

Nous envisageons d'imputer ces 20 M. au Programme Quinquennal, avec l'ensemble des autres dépenses à la charge de la S.N.C.F.

b) Surtaxes locales temporaires.- La situation du compte des surtaxes locales temporaires se présente comme suit :

- Emprunts

- a) emprunt de 600.000 fr contracté en 1932 pour 24 ans au taux de 5 % auprès de la Caisse des Dépôts.  
Annuité..... 34.755,88 fr
- b) emprunt de 1.250.000 fr contracté en 1933 pour 30 ans, au taux de 5,50 % auprès de la Caisse des Dépôts.  
Annuité..... 83.702,68 fr
- c) emprunt de 29 M. contracté en 1935 pour 30 ans, au taux de 5 % auprès de la Caisse des Dépôts.  
Annuité..... 1.933.946,29 fr

Le taux des surtaxes a été modifié en octobre 1939, Depuis lors, les rendements ont été les suivants :

1940.....	5.583.000
1941.....	7.541.000
1942.....	8.019.000
1943.....	8.322.000

largement supérieurs au montant des annuités.... 2.070.000 fr  
en chiffres ronds

Au surplus, le compte fait apparaître un disponible important au 31 décembre 1943, ainsi qu'il ressort du bilan ci-après :

.....

- Montant des surtaxes perçues depuis l'origine de la perception (1er octobre 1935) jusqu'au 31 décembre 1943..... 41.437.798,8

- Montant des prélèvements effectués :

- pour le service des emprunts..13.522.966

- pour le remboursement d'al-  
locations..... 5.000.000

- pour la constitution du fonds  
de réserve..... 3.000.000

21.522.966,-

Différence..... 19.914.832,8

- Financement des travaux restant à exécuter

Le montant des travaux du programme de 1939, évalués alors à 235 M., s'élèverait aujourd'hui à 345 M. D'après la Convention de 1935, le dépassement serait à répartir au prorata des seules participations de l'Etat et de la S.N.C.F. Si les dispositions envisagées par le Secrétaire d'Etat aux Communications dans sa décision du 28 janvier 1941 étaient retenues, ce dépassement devrait être réparti à raison des 4/5 à la charge de l'Etat et d'un 1/5 à la charge de la S.N.C.F. Cependant, ce dépassement résulte non pas d'imprévisions ou de travaux nouveaux, mais de la hausse considérable des prix survenue depuis 1939, qui a, peut-on dire, bouleversé l'économie des accords intervenus. Aussi n'est-il pas exclu de penser qu'une loi pourrait mettre une part du dépassement à la charge des collectivités locales. Cette part serait éventuellement couverte, en totalité ou en partie, par surtaxes locales temporaires. En admettant que le rendement actuel des surtaxes se maintiendrait aux environs de 8 millions jusqu'à la fin de leur perception, il serait possible de disposer annuellement de 6 M. environ permettant de dégager un nouvel emprunt de l'ordre de 75 millions.

Toutefois, il me paraît bien difficile actuellement de préjuger les conditions dans lesquelles les dépassements pourront être couverts. C'est pourquoi je crois préférable d'affecter les disponibilités que fait apparaître le rendement satisfaisant des surtaxes, au financement de travaux d'un intérêt certain, demandés avec insistance par les Collectivités locales et qui sont au nombre des projets que nous envisageons dans la région nantaise et dont je me propose maintenant de vous entretenir.

Les travaux à entreprendre à Nantes, pour permettre à ce centre ferroviaire de satisfaire aux exigences de l'après-guerre, sont les suivants :

1°) Aménagement d'un centre G.V.-P.V.

Les inconvénients des chantiers actuels, partagés entre Nantes-Etat et Nantes-Orléans, conduisent à envisager de regrouper le service de détail dans une nouvelle halle aux abords de Nantes-Orléans - ce qui, accessoirement, libérera les terrains nécessaires à la création de la gare routière - La dépense, évaluée à 50 millions, sera imputée au Compte des Travaux Complémentaires.

2°) Installations pour les groupeurs et pour la gare-marché

A côté du centre G.V.-P.V. devront tout naturellement trouver place des installations à l'usage des groupeurs et une gare-marché, que justifie amplement l'importance de l'agglomération nantaise.

Installations pour groupeurs et gare-marché seront, le moment venu, réalisées par les intéressés eux-mêmes et à leurs frais. Toutefois, pour réserver l'avenir et afin d'éviter toute spéculation immobilière, il me paraît intéressant d'acquérir les terrains compris entre la gare centralé et la Loire, où ces installations devront être réalisées. Un projet au Compte Travaux Complémentaires sera présenté prochainement à cet effet, son montant sera de 12 à 15 millions.

3°) Raccordement Bordeaux-Blottereau

Ce projet, envisagé depuis longtemps, avait été différé en attente des conclusions de l'étude sur l'acheminement accéléré. Il doit être repris aujourd'hui et fera l'objet d'un projet à présenter prochainement au Compte Travaux Complémentaires (10 millions). Les dispositions d'ensemble sont représentées sur le croquis ci-joint.

4°) Gare routière

L'emplacement de cette gare n'a encore fait l'objet d'aucun accord officiel. Il serait intéressant qu'elle fût installée près de notre gare de Nantes-Orléans. Afin d'atteindre ce résultat, la S.N.C.F. pourrait mettre gratuitement à disposition l'emplacement libéré par la création du centre G.V.-P.V., situé à l'est du bâtiment des voyageurs, jusques et y compris la première halle. Dans le cas où des extensions seraient nécessaires, l'emplacement occupé par d'autres halles, ainsi naturellement que ces halles elles-mêmes, pourraient être cédés, étant entendu qu'il ne devrait en résulter aucun frais pour la S.N.C.F.

5°) Reconstruction du bâtiment des voyageurs

Le bâtiment actuel est vétuste. Sa remise en état exigerait des sommes considérables et laisserait, en définitive, une construction indigne d'une grande ville et difficilement adaptable au trafic d'échange rail-route envisagé pour l'après-guerre.

Les Assemblées Municipale et Consulaire de Nantes ont pris, la première, le 1er octobre 1942, la seconde, le 4 décembre 1942,

une délibération demandant que le "boni" à escompter du produit des surtaxes, évalué à 75 M. 5, fût affecté, autant que de besoin, au financement de la reconstruction du B.V.

J'estime que nous avons le plus grand intérêt à donner suite à la demande de ces Assemblées ; toutefois, la totalité des disponibilités des surtaxes se trouvant absorbée de ce fait, la S.N.C.F. devrait garder à sa charge, non seulement la couverture de l'insuffisance des surtaxes de "transit", mais même la part qui lui reviendra dans le dépassement du projet de suppression de P.N.

Je vous serais obligé de me faire connaître si vous approuvez les propositions qui précèdent.

Votre respectueux et dévoué,

Signé : LE BESNERAIS.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

- COPIE -

Paris, le 23 novembre 1940.

Région de l'Ouest

---

Ligne de Tours à St-Nazaire

---

Nantes-Blottereau

---

Regroupement des dépôts de  
Nantes

---

Monsieur le Ministre,

D 3321/83

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif au regroupement, à Nantes-Blottereau, des dépôts de Nantes.

Ce projet est compris parmi les travaux figurant au Plan quinquennal (chapitre H) que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre 1940.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit 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'Etat aux Communications.-

20 novembre 1940

2512

QU. V - Projets

2°) Regroupement des dépôts de Nantes (20 millions).

P.V. COURT

Le Conseil approuve ce projet.

STENO p. 36

M. LE BERNERAI - Ce regroupement constitue une tranche de l'ensemble des travaux de remaniement des gares de Nantes. Nous poursuivons les travaux de la traversée de la Ville de Nantes et parmi eux figure l'aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs. Nantes comprend, en effet, deux gares : celles de Nantes-Orléans et celle de Nantes-Etat. Jusqu'à la création de la S.N.C.F., ces deux gares étaient l'une et l'autre affectées aux services des voyageurs, messageries et petite vitesse. Les Réseaux P.O. et Etat avaient déjà projeté, -et nous en avons accéléré la réalisation à la faveur des travaux de la traversée de Nantes - de tenir compte de la situation respective de ces deux gares, pour concentrer le service voyageurs et messageries à la gare de Nantes-Orléans et pour spécialiser la gare de Nantes-Etat au service P.V. La première gare est, en effet, mieux placée au point de vue voyageurs et la dernière mieux placée au point de vue marchandises, car elle est le long des quais nouveaux de Nantes.

Nous avons complété le projet - le Conseil a pris cette décision dans sa séance du 17 janvier 1940 - par la création d'une gare de triage à Nantes. Cette ville, en effet, n'a jamais eu de gare de triage, sauf pendant la guerre 1914-1918, où les circonstances ont obligé le chemin de fer à établir un triage au ~~xxx~~ Blottereau. Mais ce triage a été supprimé après la guerre, et nous avons été amenés à <sup>le</sup> rétablir au même emplacement que celui créé par les Américains en 1918.

D'autre part, le report du trafic marchandises à la gare de Nantes-Stat nous oblige à y transporter le dépôt marchandises qui se trouve actuellement dans les emprises de la gare de Nantes-Orléans et qui s'oppose aux aménagements nécessaires pour assurer l'exploitation rationnelle de la nouvelle gare centrale voyageurs.

Ce regroupement des dépôts de Nantes fait l'objet du présent projet.

Le dépôt de Nantes-Blottereau, tel que nous l'envisageons, comportera un parc à combustible de grande capacité, car il est apparu qu'en période normale, Nantes doit être un centre important d'importation de charbon et il est donc indispensable de doter le dépôt des installations utiles pour permettre le stockage et la manutention des combustibles.

M. LE PRESIDENT - Avez-vous des observations à présenter ?

Le projet est approuvé.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Conseil d'Administration

-----  
Séance du 20 novembre 1940

---  
V - Projets

2°) Regroupement des dépôts de Nantes (20 millions).

LB 2 que N. est et N. est q. l'Etat et l'Etat, mais est  
Proj. de regroupement des dépôts de Nantes et de Poitiers  
Avec le plan, on va beaucoup mieux à grande vitesse. Mais on a aussi fait  
la voie pour chemins par plan de 1934-1938.  
Mais à côté de cela, on a fait des dépôts. Mais on a aussi fait des dépôts  
avec cela à Nantes.

d'accord  
---

Service central des Installations Fixes

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 20 Novembre 1940

(Question N°  $\frac{Y}{L}$ )

## NOTE

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet du projet de :

Regroupement des dépôts de NANTES

Une décision ministérielle en date du 7 Août 1940 a approuvé la 1ère étape d'un projet d'ensemble ayant pour objet l'amélioration des aménagements des ateliers de réparation de la Traction et la création d'un dépôt à Nantes-Blottereau, en vue de permettre le regroupement des dépôts de Nantes-Orléans et de Nantes Etat.

L'aménagement définitif complet devait être poursuivi, dès que les circonstances le permettraient et faire l'objet d'une 2ème étape de travaux.

Or, dans le but de diminuer le chômage qui sévit avec une intensité particulière dans la Région Nantaise, M. le Ministre des Travaux Publics a, par dépêche du 29 Août 1940, invité la S.N.C.F. à prendre les mesures nécessaires en vue de poursuivre notamment les travaux envisagés dans la traversée de la Ville de Nantes, approuvés par décision ministérielle du 6 Octobre 1939 et en cours d'exécution.

Parmi ces travaux figurent ceux d'aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs, dont l'exécution nécessite la libération d'une partie de l'emplacement occupé par le dépôt de cette gare.

Par suite, il importe d'entreprendre, dès maintenant, la 2ème étape des travaux prévus à Nantes-Blottereau de manière à rendre possible la suppression partielle du dépôt de Nantes-Orléans où ne subsisteront plus que les quelques installations nécessaires à l'exploitation rationnelle de la nouvelle gare centrale "Voyageurs".

Par ailleurs, pour permettre au nouveau dépôt de Nantes-Blottereau, d'assurer en plus de ses propres besoins, la répartition des combustibles entre les dépôts de Châteaubriant, St-Nazaire, Auray, Quimper, Segré, Angers, Cholet et Bressuire et de disposer du stock normal de charbon nécessaire à cette répartition, il est indispensable de munir ce dépôt d'un parc à combustible dont la capacité, compte tenu de la consommation mensuelle de 12 000 t, sera d'environ 20 000 t représentant le stock normal à prévoir (45 jours).

Les dispositions projetées comportent essentiellement :

au Blottereau :

- le remaniement des ateliers et l'aménagement de bureaux,
  - l'agrandissement de la remise et l'extension des voies extérieures,
  - la construction d'une chaufferie pour le lavage à chaud,
  - la construction d'un poste de distribution de sable sec,
  - la construction de logements pour les agents dirigeants,
  - l'aménagement d'un foyer pour le personnel de conduite,
  - la construction sous les voies principales impaires et sous les voies de triage d'un passage souterrain permettant au personnel de conduite d'accéder au foyer sans traverser les voies,
  - l'établissement d'un grill de classement,
  - le renforcement de l'alimentation en eau,
  - l'aménagement d'installations d'éclairage et de force motrice
- 
- l'aménagement d'un parc à combustible de 20 000 t constitué par une fosse avec murs en béton comportant 8 cases de 2 500 t chacune.
  - l'installation d'un portique roulant, à provenir de Trappes, pour la manutention du charbon,
  - l'installation d'un tobogan mélangeur et distributeur,
  - l'aménagement d'installations d'éclairage et de force motrice.

à Nantes-Orléans.

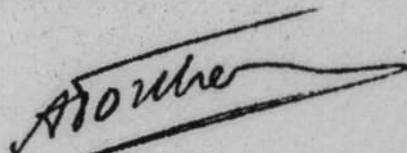
- la modification du faisceau d'entrée des autorails dans la remise actuelle,
- l'installation d'un pont tournant de 23,50 m relié au grill existant (ce grill devant servir au garage des machines de secours et de relais et des wagons de secours),

- la pose de voies d'entrée et de sortie des machines et d'une voie de cantonnement réservée aux autorails,
- la construction d'une citerne pour carburant et installations de distribution du carburant,
- l'aménagement d'une partie de la rotonde en atelier de réparation, la démolition et la reconstruction de bâtiments divers,
- le remaniement de la signalisation,
- l'aménagement d'installations électriques de force et lumière.

Le montant total des travaux est évalué à 20 M.

Il est proposé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet qui est compris au plan quinquennal et dont la réalisation est prévue dès l'exercice 1941.

Le Directeur du Service,



P-S - Les travaux faisant l'objet du présent projet (20 M) et ceux qui ont constitué la première étape dont il est question dans la présente notice (dépense de 9 M 9 dont 0 M 9 pour 1940 et 9 M pour 1941) sont prévus au plan quinquennal.

L'ensemble correspond à la dotation de 30 M qui a été indiquée lors de la réévaluation de ce plan adressée le 8 Octobre à M. le Ministre à l'occasion de la présentation du programme spécial d'équipement.