

505 L M h 3 / 11

2512

(1940-1941,
1956, 1960)

Report du dépôt de Chaumont avec établissement
d'une voie de circulation entre le dépôt et la gare
(48 M.)

	C.A.	18-12-40	29	V 5°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		23-12-40		
Arrêté 25/2/41	(J.O.	10.3.41)		
Dépêche MTP à SNCF		21.4.41		
	C.A.	30. 5.56	19	VII 1°)
	C.A.	10. 21.60	18	VIII

10 février 1960

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 10 février 1960

P. 18

VIII - Questions diverses

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

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

- par dépêche du 11 janvier 1960, le projet que le Conseil avait adopté le 24 juin 1959 concernant l'agrandissement ou l'amélioration de logements d'agents;
- par dépêche du 13 janvier 1960 et à titre de régularisation, le projet rectificatif relatif au report côté Bâle du dépôt de Chaumont et à l'établissement de voies de circulation entre ce dépôt et la gare, projet auquel le Conseil avait donné son accord le 30 mai 1956;
- par dépêche du 28 janvier 1960, le projet de modernisation du block de double voie sur les sections de lignes Chambéry-Modane et Grenoble-Montmélian, projet qui avait reçu l'agrément du Conseil le 30 novembre 1959;

30 mai 1956

. 2 572

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 Pâle 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.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le - 5 MAI 1956

N O T E

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 30 MAI 1956

Question N° VI/1

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 lère 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.

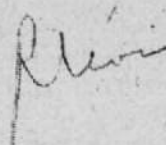
Ils sont dus à des imprévisions et à des omissions, en raison, notamment, du manque de renseignements précis permettant une étude plus approfondie des projets et des conditions rencontrées au cours des travaux (nature des terrains nécessitant des fondations spéciales.....).

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



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	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, terras- sements, 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 incommode. 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. Rempla- cement 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 manœuvre des aiguilles du dépôt, prévue en grande partie à pied d'oeuvre, a été réa- lisée 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	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 scuterrains 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	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	Montant au 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 pré- visions.
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 : <u>53,8%</u>	

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'éva- cuation 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 circu- lation a été exécutée dans la zone du poste 2 dans la forme de la signalisation unifiée. La manœuvre 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 scuterrains 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Par contre, ont été abandonnés les bâtiments prévus pour concierge, équipes du Service V.B. et bureau du combustible de ville avec chantier correspondant.</p>
Bâtiments autres que les logements et cités et travaux de voirie.....	16 519 400	24 020 000	7 500 600	
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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>En outre, avaient été mises 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.</p>
Installations hydrauliques et de défense contre l'incendie.....	1 398 600	2 180 000	701 400	<p>Le supplément des dépenses prévues est dû à la longueur des conduites, supérieure aux prévisions et à leur pose en terrain rocheux.</p> <p>...</p>
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 : <u>72,6%</u>	

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Paris, le 21 avril 1941

Direction Générale des
Transports

5ème Bureau

Région Est

Ligne de Paris à Mulhouse

Gare de Chaumont

C O P I E

LE SECRETAIRE D'ETAT

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

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

Est 135 - 8

Par lettre D 332I/89 du 23 décembre
1940, vous m'avez présenté un projet con-
cernant le report, côté Bâle, du dépôt de
Chaumont, avec établissement de voies de
circulation entre la gare et le dépôt.

Les dispositions envisagées sont détaillées dans la notice
explicative et sur le plan joints au dossier.

La construction du nouveau dépôt nécessiterait la déviation,
sur le territoire de la Commune de Choignes, du chemin rural dit
des Vieux-Moulins et du chemin vicinal ordinaire n° 2 de Choignes
à Chaumont. Le Service des Ponts et Chaussées de la Haute-Marne
a fait observer que les rayons prévus pour les courbes de la dé-
viation du chemin V.O. n° 2 (30 à 40 m.) étaient insuffisants et
qu'il y aurait lieu d'étudier un tracé ne comportant pas de cour-
bes d'un rayon inférieur à 100 m.

En exécution de ma décision du 25 janvier 1941, une enquête
"de commodo vel incommodo" sur les déviations de chemins et la mo-
dification du régime des eaux a eu lieu dans la Commune de
Choignes du 1er au 8 février 1941. La seule réclamation formulée
au cours de l'enquête émane de la municipalité de Choignes, qui
demande également que le rayon des courbes de la déviation du che-
min V.O. n° 2 soit porté à 100 m. au minimum.

Consulté sur cette réclamation, le Chef du Service V.O. de
la Région Est de la S.N.C.F. a proposé de porter à 60 m. le rayon
minimum des courbes de la déviation projetée, l'adoption d'un
rayon plus élevé pour ces courbes devant entraîner divers inconvé-
nients, et notamment un morcellement plus grand des terres cul-
tivables.

...

Le Service technique des Transports estime qu'étant donné la faible circulation sur le chemin considéré, on peut s'arrêter au chiffre de 60 m. pour le rayon des courbes de déviation à établir.

D'accord avec le Service technique des Transports, j'approuve, comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Paris à Mulhouse, 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 à 48.377.000 frs, étant entendu que :

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

I.- Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits, évalués en principal à .. 47.145.000^f

II.- Installations et matériel supprimés :

a) coût primitif, en principal 1.232.000^f
b) reprise des matériaux utilisables,
évalués à 377.000^f

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;

3°) conformément à 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 figurant au projet qu'après avoir pris l'avis de l'Administration des Domaines sur le prix;

4°) les terrains acquis 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 de la S.N.C.F.

5°) les courbes de la déviation du chemin vicinal ordinaire n° 2 de Choignes à Chaumont auront un rayon minimum de 60 m.

6°) la prise d'eau dans la Marne pour l'alimentation hydraulique du dépôt ne pourra être effectuée qu'après une autorisation régulière. Vous voudrez bien me faire parvenir une demande d'autorisation, accompagnée des pièces justificatives, sous le timbre

...

- 3 -

de la Direction des Ports maritimes et des Voies navigables, 4ème Bureau.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la Haute-Marne, chargé d'en donner connaissance à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Haute-Marne et à la Municipalité de Choignes.

P.le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports

(s) CLAUDON

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

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'Est

23 décembre 1940

Gare de Chaumont

Report du dépôt, côté Bâle et
établissement d'une voie de
circulation entre le dépôt et
la gare

C O P I E

D. 3321/89

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser, en 2 exemplaires (1) le projet concernant le report, côté Bâle, du dépôt de Chaumont avec établissement d'une voie de circulation entre la gare et le dépôt.

Ce projet figure en première urgence au § VI (Dépôts, Ateliers et Magasins) du programme spécial d'équipement que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre dernier. Il est repris au budget d'établissement pour l'exercice 1941 qui a été soumis à votre approbation le 16 décembre 1940.

La dépense, évaluée à 48 M., imputable au Compte des Travaux Complémentaires, diffère de l'évaluation primitive de 60 M. figurant au programme. Cette diminution correspond à des simplifications que l'étude approfondie a permis d'apporter au projet initialement envisagé (établissement d'une seule voie de circulation au lieu de deux entre la gare et le dépôt).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

- (1) Un exemplaire a été remis directement au Service Technique de la Direction Générale des Transports.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

18 décembre 1940

2512

à environ 1.300 m de la gare au delà de la tranchée de départ vers Bile et la place ainsi rendue disponible serait utilisée ultérieurement pour une extension des installations de la gare.

Les travaux comprennent ainsi essentiellement l'installation complète d'un dépôt nouveau sur l'emplacement indiqué et la construction entre le dépôt et la gare des voies de circulation nécessaires pour le mouvement des machines entre le dépôt et la gare. Ces voies seraient entièrement indépendantes ^{en ce qui concerne ~~xxxxx~~ les machines} allant du dépôt vers la gare. Pour le retour des machines de la gare vers le dépôt, il y a encore emprunt d'environ 500 mètres des voies principales.

La dépense est évaluée à 48 M. Le crédit d'engagement inscrit au programme spécial d'équipement était de 60 M. la différence de 12 M. provient d'une certaine simplification des installations prévues et notamment de la réduction du nombre de voies de circulation puisque, comme je l'indique, il y a une voie de circulation indépendante pour le trajet du dépôt vers la gare, tandis que, dans l'autre sens, les machines empruntent, sur un certain parcours, la voie principale, cela pour éviter de gros travaux étant donné que la voie vers l'Est de la gare est en tranchée. Le crédit de paiement prévu pour 1941 est de 30 M. On compte que les travaux seront terminés dans le courant de l'année 1941. ~~xxxxxxxxxxxx~~

Est-ce qu'il y a des observations sur ce projet ?

Il est adopté.

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

QU. V - Projets

5°- Report, côté Bâle, du dépôt de Chaumont avec établisse-
ment d'une voie de circulation entre le dépôt et la gare
(48 millions).-

P.V. COURT

Le Conseil approuve ~~aux~~ ce projet, qui figure au pro-
gramme spécial d'équipement.

Hein p. 29

M. LE PRESIDENT.- A Chaumont, les installations de la
gare et du dépôt sont actuellement défectueuses, parce qu'elles
sont assez vétustes et, d'autre part, je le répète, parce que
la gare et le dépôt sont situés à l'intérieur de l'agglomération.
Cette situation est particulièrement fâcheuse pour le dépôt,
parce qu'il est impossible de le moderniser sur place et parce
que l'emplacement réduit oblige les machines à de nombreuses
manoeuvres. ~~XX~~ Pour y remédier,
on reporterait le dépôt tout entier à l'extérieur de la Ville,

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 18 décembre 1940

V - Projets

- 5°) Report, côté Bâle, du dépôt de Chaumont avec
établissement d'une voie de circulation entre le
dépôt et la gare (48 millions).

Président :

- Demander autorisation d'effectuer,
- Report
- Financement, à la charge
- de l'Etat.

Adopté

Chaque

==

Projet visait au

Programme Spécial d'équipement

Credit d'engagement 60 M.

Credits de paiements 30 M en 1941

Le projet est évalué à 48 M.

d'où un disponible ^{de 12 M.} technique à faire face,
les autres, à la disposition.

18 Décembre 1940
du.....

(Question N°.....)

NB
V-428

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

le 14 DEC 1940 1940

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

au sujet du

Report, côté BALE, du dépôt de CHAUMONT avec
établissement d'une voie de circulation entre
le dépôt et la gare.

Le dépôt de CHAUMONT, dont l'effectif des machines est passé de 65 à 90 unités, comporte des installations anciennes, inextensibles par suite de sa situation juste en face de la gare voyageurs et de la présence, aux abords, de nombreuses constructions.

Son extension et sa modernisation sur place ne peuvent être envisagées, elles entraîneraient de gros remaniements et des dépenses considérables. Or, la gare de CHAUMONT, elle-même, malgré son importance résultant de sa situation à la jonction de deux lignes à gros trafic (Paris-Mulhouse-Bâle et Laon-Chaumont) ne dispose que de moyens de garage très insuffisants et se trouve limitée vers PARIS par un remblai élevé et d'importants ouvrages d'art et, d'autre part vers BALE par une tranchée rocheuse.

Par ailleurs, la disposition des voies et des installations à l'intérieur du dépôt actuel est telle que les machines sont obligées de rebrousser de nombreuses fois pour passer successivement aux divers chantiers, ce qui nécessite une main-d'oeuvre importante et entraîne des pertes de temps sensibles et des stationnements prolongés en dehors de la remise qui nuisent au rendement du service.

Pour remédier à ces divers inconvénients, la solution envisagée consiste à reporter le dépôt tout entier au-delà de la tranchée, côté BALE, solution qui en définitive et malgré les apparences, ne doit pas entraîner de parcours de machines haut-le-pied beaucoup plus importants que ceux qui résultent des rebroussements dans le dépôt actuel.

Le présent projet présenté à cet effet, est inscrit au programme spécial d'équipement, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 2 Octobre 1940 et a été pris en considération par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications le 24 Octobre 1940.

Il comprend :

- A - les aménagements du dépôt lui-même, c'est-à-dire essentiellement :
 - une remise rectangulaire de 40 places desservie par un chariot électrique et comportant en annexes : atelier, magasin, sous-station électrique et locaux pour apprentis.
 - 2 grils de stationnement non couverts, pour 28 machines.
 - un gril d'entrée et un gril de sortie avec fosses.

- un chantier à combustible et un chantier de chargement munis de moyens mécaniques (trémie, toboggan, chargeur de briquettes).
- un triangle de tournage.
- un pont tournant de 24 m.
- 2 réservoirs en béton armé, de 500 m³, alimentés par une station de pompage d'eau de Marne à installer à 600 m environ à l'est du dépôt.
- des bâtiments divers (bureaux, foyer des mécaniciens, vestiaires-lavabos, chaufferie, huilerie, etc...).
- un petit chantier d'entretien de la voie.

B - Les moyens d'assurer correctement les mouvements de machines entre la gare et le dépôt, c'est-à-dire :

- pour la sortie du dépôt, une voie spéciale de circulation depuis l'extrémité de la gare vers BALE.
- pour la rentrée vers le dépôt, un saut-de-mouton au-dessus des voies de la ligne PARIS-BALE, les machines devant emprunter la voie I de cette ligne sur 500 m environ au-delà de la gare.

Cette disposition entraînera le remplacement du P.S. voûté du kil. 262.258 par un P.S. en béton armé en vue de permettre le passage de la troisième voie.

C - Des travaux accessoires ou connexes :

- Diverses modifications aux voies d'accès de la gare afin de faciliter les mouvements de rentrée et de mise en tête des machines.
- La déviation sur 450 m environ, d'un chemin rural, à l'ouest du dépôt et du chemin vicinal n° 2 au sud.

L'emplacement occupé actuellement par le dépôt pourra être entièrement libéré à l'exception de la remise à machines et de ses voies de desserte en vue d'une utilisation ultérieure. Les terrains disponibles pourront être affectés à l'agrandissement éventuel de la gare ou revendus.

Les économies à réaliser s'élèveront à 850 000 fr par an dont :

550 000 fr de réduction de main-d'oeuvre (22 Agents) et
300 000 fr de réduction du temps de stationnement des machines.

Le montant total de la dépense est évalué à 48 M imputable au compte des travaux complémentaires.

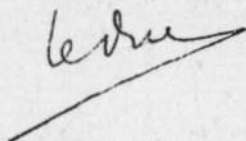
Il présente une diminution de 12 M par rapport à l'évaluation primitive de 60 M indiquée au programme approuvé le 2 Octobre 1940 par le Conseil d'Administration.

Cette diminution correspond aux simplifications que l'étude approfondie du projet a permis d'apporter aux conceptions initiales qui prévoyaient, en particulier, deux voies spéciales de circulation entre le dépôt et la gare (sens pair et sens impair) au lieu d'une seule, ce qui aurait entraîné d'importants terrassements dans une tranchée rocheuse et la reconstruction de tous les ouvrages d'art.

Une prévision de dépense de 30 M est prévue pour l'exercice 1941.

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

Le Directeur,
Le Chef de la Division Centrale
des Etudes



CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 18 Décembre 1940

(Question N° V/5)

NB
V-428

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

le

14 DEC 1940

1940

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

au sujet du

Report, côté BALE, du dépôt de CHAUMONT avec
établissement d'une voie de circulation entre
le dépôt et la gare.

Le dépôt de CHAUMONT, dont l'effectif des machines est passé de 65 à 90 unités, comporte des installations anciennes, inextensibles par suite de sa situation juste en face de la gare voyageurs et de la présence, aux abords, de nombreuses constructions.

Son extension et sa modernisation sur place ne peuvent être envisagées, elles entraîneraient de gros remaniements et des dépenses considérables. Or, la gare de CHAUMONT, elle-même, malgré son importance résultant de sa situation à la jonction de deux lignes à gros trafic (Paris-Mulhouse-Bâle et Laon-Chaumont) ne dispose que de moyens de garage très insuffisants et se trouve limitée vers PARIS par un remblai élevé et d'importants ouvrages d'art et, d'autre part vers BALE par une tranchée rocheuse.

Par ailleurs, la disposition des voies et des installations à l'intérieur du dépôt actuel est telle que les machines sont obligées de rebrousser de nombreuses fois pour passer successivement aux divers chantiers, ce qui nécessite une main-d'oeuvre importante et entraîne des pertes de temps sensibles et des stationnements prolongés en dehors de la remise qui nuisent au rendement du service.

Pour remédier à ces divers inconvénients, la solution envisagée consiste à reporter le dépôt tout entier au-delà de la tranchée, côté BALE, solution qui en définitive et malgré les apparences, ne doit pas entraîner de parcours de machines haut-le-pied beaucoup plus importants que ceux qui résultent des rebroussements dans le dépôt actuel.

Le présent projet présenté à cet effet, est inscrit au programme spécial d'équipement, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 2 Octobre 1940 et a été pris en considération par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications le 24 Octobre 1940.

Il comprend :

A - les aménagements du dépôt lui-même, c'est-à-dire essentiellement :

- une remise rectangulaire de 40 places desservie par un chariot électrique et comportant en annexes : atelier, magasin, sous-station électrique et locaux pour apprentis.
- 2 grils de stationnement non couverts, pour 28 machines.
- un gril d'entrée et un gril de sortie avec fosses.

- un chantier à combustible et un chantier de chargement munis de moyens mécaniques (trémie, toboggan, chargeur de briquettes).
- un triangle de tournage.
- un pont tournant de 24 m.
- 2 réservoirs en béton armé, de 500 m³, alimentés par une station de pompage d'eau de Marne à installer à 600 m environ à l'est du dépôt.
- des bâtiments divers (bureaux, foyer des mécaniciens, vestiaires-lavabos, chaufferie, huilerie, etc...).
- un petit chantier d'entretien de la voie.

B - Les moyens d'assurer correctement les mouvements de machines entre la gare et le dépôt, c'est-à-dire :

- pour la sortie du dépôt, une voie spéciale de circulation depuis l'extrémité de la gare vers BALE.
- pour la rentrée vers le dépôt, un saut-de-mouton au-dessus des voies de la ligne PARIS-BALE, les machines devant emprunter la voie I de cette ligne sur 500 m environ au-delà de la gare.

Cette disposition entraînera le remplacement du P.S. voûté du kil. 262.258 par un P.S. en béton armé en vue de permettre le passage de la troisième voie.

C - Des travaux accessoires ou connexes :

- Diverses modifications aux voies d'accès de la gare afin de faciliter les mouvements de rentrée et de mise en tête des machines.
- La déviation sur 450 m environ, d'un chemin rural, à l'ouest du dépôt et du chemin vicinal n° 2 au sud.

L'emplacement occupé actuellement par le dépôt pourra être entièrement libéré à l'exception de la remise à machines et de ses voies de desserte en vue d'une utilisation ultérieure. Les terrains disponibles pourront être affectés à l'agrandissement éventuel de la gare ou revendus.

Les économies à réaliser s'élèveront à 850 000 fr par an dont :

550 000 fr de réduction de main-d'oeuvre (22 Agents) et
300 000 fr de réduction du temps de stationnement des machines.

Le montant total de la dépense est évalué à 48 M imputable au compte des travaux complémentaires.

Il présente une diminution de 12 M par rapport à l'évaluation primitive de 60 M indiquée au programme approuvé le 2 Octobre 1940 par le Conseil d'Administration.

Cette diminution correspond aux simplifications que l'étude approfondie du projet a permis d'apporter aux conceptions initiales qui prévoyaient, en particulier, deux voies spéciales de circulation entre le dépôt et la gare (sens pair et sens impair) au lieu d'une seule, ce qui aurait entraîné d'importants terrassements dans une tranchée rocheuse et la reconstruction de tous les ouvrages d'art.

Une prévision de dépense de 30 M est prévue pour l'exercice 1941.

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

Le Directeur,
Le Chef de la Division Centrale
des Etudes

