

SOSLH 50/12

3133

(1941)

A

ment de voies entre Arras et Longueau.-

(s) C.A. 3. 9.41 44 VII

Voir D. 652 : Nouveau plan quinquennal  
(plan d'équipement national)

Triplement de voies entre Arras et Longueau.-

PROJET DE LOI - N° 100 - 1941

PROJET DE LOI - N° 100 - 1941

Le Gouvernement a l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale le projet de loi ci-dessous, qui a pour objet :

de compléter la législation relative à la répression des délits de fraude fiscale ;

de modifier certaines dispositions de la loi du 17 mai 1930 relative à la répression des délits de fraude fiscale ;

de modifier certaines dispositions de la loi du 17 mai 1930 relative à la répression des délits de fraude fiscale ;

de modifier certaines dispositions de la loi du 17 mai 1930 relative à la répression des délits de fraude fiscale ;

de modifier certaines dispositions de la loi du 17 mai 1930 relative à la répression des délits de fraude fiscale ;

3 septembre 1941

QUESTION VII - Nouveau programme quinquennal

Triplement de voies entre Arras et Longueau

P.V.

M. LE PRESIDENT expose que la loi du 6 avril 1941, dont il a été précédemment rendu compte au Conseil, prévoit l'établissement, avant le 1er janvier 1942, d'un Plan d'Equipement National dont la première tranche sera réalisée dans une période de dix ans.

Par lettre du 14 mai 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a demandé à la S.N.C.F. de lui présenter l'avant-projet d'un nouveau programme quinquennal de travaux à exécuter dans le cadre dudit Plan d'Equipement National à la suite des programmes actuellement en cours, la réalisation de ces programmes - le programme quinquennal et le programme spécial d'équipement - ne s'étendant que sur une période de 5 ans.

Le programme soumis au Conseil, dont le montant atteindrait 10.545 M. en principal, soit, après incorporation des frais généraux, 11.641 M., serait consacré à des compléments d'électrification au renouvellement du matériel et à des améliorations diverses.

.....

Quant aux améliorations diverses, prévues à concurrence de 1.390 M., elles ..... comprendraient, en outre, divers projets ayant pour objet de faciliter l'exploitation et d'augmenter la sécurité : amélioration de la circulation .....

.....

Après échange de vues auquel prennent part M. DEVINAT et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve le programme qui lui est soumis.

Sténo (s) p. 44

M. LE PRESIDENT - .....

c) Améliorations diverses. - La troisième rubrique du nouveau programme quinquennal concerne les améliorations diverses du réseau qui figurent pour une somme de 1.390 M., se décomposant de la façon suivante :

- Améliorations de circulation ..... 105 M.

.....

1°) Les améliorations de circulation comportent deux grands chapitres : le triplement des voies principales entre Aulnay et Mitry et triplement partiel entre Arras et Longueau. Il s'agit de lignes dès maintenant saturées, celle d'Aulnay-Mitry notamment qui est parcourue, à la fois, par des trains de banlieue de la région parisienne, par des trains rapides reliant Paris à Laon et Hirson et par des trains de marchandises en provenance ou à destination de la grande gare de triage du Bourget. Le triplement de la voie sur cette section sera même peut-être insuffisant et il est possible qu'on soit obligé d'en envisager le quadruplement. Quoi qu'il en soit, le triplement réalisera déjà une grosse amélioration.

.....

Le Conseil approuve le nouveau programme quinquennal qui lui est soumis.

2ème programme quinquennal

Résumé du programme (extrait)

| Titre du projet                          | Justifications sommaires  | Montant en principal | Economies annuelles à attendre de la réalisation du projet |
|--|---|----------------------|--|
| <hr/>                                    |   |                      |  |
| <u>III/-Améliorations de circulation</u> |   |                      |  |
| 1°- Triplement d'Aulnay-Mitry            | Nécessité d'améliorer le débit d'une artère saturée qui ne pourrait faire face à une reprise du trafic des houillères | 35 M.                | 2 M.   |
| 2°- Triplement partiel d'Arras-Longueau  | -d°-  | 70 M.                | 3 M.5  |

Nouveau programme quinquennal

Extrait des documents soumis au Conseil  
d'Administration dans sa séance du 3 septembre 1941

III/- AMELIORATIONS DE CIRCULATION

|                           | : Montant :      |
|---------------------------|------------------|
|                           | : en principal : |
|                           | :-----: :        |
| 2° - Arras-Longueau ..... | 70 M. :          |
|                           | : :              |
|                           | : :              |
|                           | : :              |

Note justificative sommaire

.....  
2° - Arras - Longueau : Triplement partiel.

La section de ligne comprise entre Arras et Longueau assure le passage de trois courants de trafic principaux : liaison de Paris avec l'agglomération lilloise et le Port de Dunkerque et trafic des charbons du bassin du Nord et du Pas-de-Calais.

Dès avant la guerre, cette ligne était parvenue à un point de saturation, le transit des trains de houille via Longueau ne pouvant plus être assuré qu'avec difficulté au milieu d'une circulation rapide en augmentation constante.

Pour faire face aux besoins futurs du trafic, il est nécessaire de prévoir une amélioration substantielle des installations. La seule solution susceptible de donner complète satisfaction serait le triplement des voies principales entre Arras et Longueau, la 3ème voie étant à double sens et placée sous un régime de commande centralisée du trafic.

.....

Cette solution complète ne s'imposera cependant que lorsque le trafic atteindra un volume nettement supérieur à celui de 1938, ce qui dépend essentiellement du trafic franco-anglais via Dunkerque et du développement des transports rapides entre Paris et Lille.

En première étape, le programme ci-dessous apporterait un soulagement immédiat :

- a) pour le sens pair : dédoublement de la voie paire entre Arras et Achiét (17 km), section où l'existence d'une rampe continue de 5 mm. empruntée par les trains à charge ralentit le débit et provoque des incidents dans la marche;
- b) pour le sens impair : création d'une voie de garages actifs entre Albert et Beaucourt-Hamel (8 km) sur laquelle pourraient être évités, devant les trains rapides, les trains de marchandises sans que ceux-ci aient cependant à faire arrêt.

45 trains P.V. circulent chaque jour dans chaque sens en période chargée entre Arras et Longueau et il n'est pas possible, en l'état actuel des installations, d'aller au delà de ce chiffre. L'itinéraire détourné possible par Picardie-Flandres est peu économique, car la charge des trains y est limitée à 1.100 t. au lieu de 1.600 t; sur Arras-Longueau.

Pour faire face à une augmentation de trafic de 10 % déjà envisagée au projet précédent, il faudrait acheminer par l'itinéraire Picardie-Flandres 7 trains par jour, alors que 5 trains suffiraient par Arras-Longueau. Le parcours train supplémentaire correspondant est de 90.000 km. par an, correspondant à une dépense de 3.500.000 fr.



# LONGUEAU - ARRAS

Amélioration de la circulation

— SCHEMA —

