

505 L H 52 / 1

3138

(1940-H1, Hh,
1947-1948)



ARCHIVES

Etablissement aux abords de Nantes d'un raccordement d'une gare de triage au Blottereau et d'un raccordement avec la gare de Nantes-Est.

	C.D.	9.1.40	31	V
	C.A.	17.1.40	13	IIbis
Lettre du M.T.P. à la S.N.C.F.		7. 6.40		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		5. 9.40		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		21.11.40		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		27.11.40		
Arrêtés		7. 1. et 25. 2.41	(J.O. 10. 3.41)	
Note du Directeur Général au Pt		1. 6.44		

Raccordement direct du triage à la ligne de Bordeaux

	C.A.	5. 3.47	31	V	3°
Lettre SNCF au MTP		10. 3.47			
Dépêche du MTP à la SNCF		14. 4.48			

- V. D. 3726 : Création à Nantes-Orléans
- d'un centre pour le transport du régime accéléré
- D. 373 : Etablissement de 3 voies
- supplémentaires au faisceau de réception du triage de Nantes-Blottereau
- V. D. 3131 : Déplacement de la ligne
- Tours-St-Nazaire dans la traversée de Nantes.
- D. 2512 : Regroupement des dépôts
- de Nantes.

Etablissement aux abords de Nantes, d'un raccordement d'une gare de triage au Blottereau et d'un raccordement avec la gare de Nantes-Est.

Ministère
des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 14 Avril 1948

Direction Générale
des Chemins de fer et
des Transports

- C O P I E -

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS

Réf. Ouest 541-12

(+) Copie de cette
lettre a été distribuée
le 14 mars 1947.

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

OBJET : Région Ouest - Nantes - Aménagement d'un raccorde-
ment entre la ligne de Bordeaux et la gare de tria-
ge de BLOTTEREAU.

Reference : Votre lettre D 3414/0 du 10 mars 1947 (+)

Par lettre citée en référence, vous avez soumis à mon ap-
probation un projet relatif à l'aménagement à Nantes d'un raccorde-
ment entre la ligne de Bordeaux et la gare de triage de Blottereau.

La dépense correspondante, imputable au budget d'établis-
sement d'un exercice ultérieur, est évaluée à 14.000.000 fr aux prix
de novembre 1944, soit 67.200.000 fr aux prix actuels.

Après examen par mes Services techniques, j'approuve en
principe le projet présenté, comme suite et complément des tra-
vaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construc-
tion de la ligne de Nantes à Bordeaux.

Aucun crédit n'étant prévu pour ce projet au programme
des travaux complémentaires de 1948, l'exécution effective des
travaux restera subordonnée à une nouvelle décision qu'il vous
appartiendra de provoquer et qui comportera un dispositif finan-
cier mis à jour pour tenir compte des prix qui seront pratiqués
à l'époque de cette exécution.

Il est entendu que :

1°) le terrain destiné à l'assiette de la déviation pro-
jetée au chemin d'accès à l'Usine des Eaux, en bordure de la nou-
velle voie de raccordement, sera cédé par la S.N.C.F. à la ville
de Nantes, cette cession dispensant la S.N.C.F. des travaux d'éta-
blissement de la déviation du dit chemin d'accès.

...

2°) par suite de la surélévation envisagée par la ville de Nantes de la partie sud du chemin donnant accès au P.N. 305, la S.N.C.F. établira à ses frais le long de la ligne de Bordeaux une clôture du type ordinaire en béton armé de 2 m. de hauteur sur 120 m. de longueur environ,

3°) la S.N.C.F. prendra toutes précautions nécessaires dans l'établissement de l'ouvrage au-dessus de la ligne de Bordeaux et du chemin surélevé; elle demandera en conséquence à la ville de Nantes, avant tout commencement d'exécution, de lui fixer la position exacte des canalisations maîtresses du Service des Eaux pour qu'il en soit tenu compte dans l'établissement des dessins d'exécution,

4°) le tirant d'air au-dessus du chemin d'accès au P.N. 305 sera de 4 m. 30 au minimum.

P. le Ministre et par autorisation,

Le Chef de Service Adjoint au Directeur
Général des Chemins de fer et des
Transports,

Signé : R. BERNARD

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 mars 1947

Région de l'Ouest

NANTES

Aménagement d'un raccordement
entre la ligne de BORDEAUX et
la gare de triage du BLOTTEREAU

D. 3414/0

C O P I E.

Comme suite à la décision
du Conseil du 5 mars 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre appro-
bation, en deux exemplaires, le projet relatif à l'aménage-
ment à NANTES d'un raccordement entre la ligne de BORDEAUX et
la gare de triage du BLOTTEREAU.

Ce projet sera compris dans le budget d'Etablisse-
ment d'un exercice ultérieur.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après déci-
sion, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'y
avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément
des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la
construction de la ligne de NANTES à BORDEAUX.

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

Le Président du Conseil d'Administration.

Signé : Marcel FLOURET

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS

5 mars 1947

8138

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 5 mars 1947

QUESTION V - Projets

- 3°) Création, à Nantes, d'un raccordement direct entre la ligne de Bordeaux et le triage du Blottereau.

(p.31)

M. LEMAIRE expose que l'organisation actuelle du triage du Blottereau, où sont centralisées, depuis 1940, les opérations de triage de la région de Nantes, ne permet pas l'entrée et la sortie directes des trains de marchandises en provenance ou à destination de la région bordelaise. Aussi est-il proposé de raccorder directement la ligne de Bordeaux au triage. Cette modification, qui entraînera la suppression corrélative du raccordement reliant présentement la ligne de Bordeaux à celle de Nantes-Etat, procurera des économies annuelles de temps, de parcours et de personnel de l'ordre de 3,7 M.

La dépense est évaluée à 33,6 M.

Le Conseil approuve le projet.

A. Phillips

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la création à NANTES d'un raccordement
direct entre la ligne de BORDEAUX et le triage du
BLOTTEBEAU

1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004

gare ou
Orléans
parcours

Pou
sement d
BLOTTERE
Pont de

Le
ETAT, de
Blottere
et de ré

et de ré

Les
évaluées
décembre

La 1
3,7 M.
Ulte

de suppri
relations
dégager a
les terra
tions mar

Il e
de bien

Aléni

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 Elottèreau 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

.....

reprendre 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 disjointes 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 Chantonay, 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 18 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, approuvée 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 80 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 -

A 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.
	<hr/>
	124,070 M.
Frais généraux.....	14,890 M.
	<hr/>
	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.
	(Budget propre..... 19,5 M. (+ 3 M. disponibles)
- Ville de Nantes)	(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. -)
	<hr/>
	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..... 34.735,88 fr
- b) emprunt de 1.250.000 fr contracté en 1933 pour 30 ans, au taux de 5,30 % 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 8 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 30 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 centrale 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 Municipales 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 reviendrait 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.

- Secrétariat d'Etat aux communications -

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

Par arrêté 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 DU PROJET	Départements	Communes
.....	:	:
3°) Programme normal des travaux complémentaires	:	:
.....	:	:
Remaniement de la gare de Paris--: Seine	:	: Paris
Montparnasse et amélioration :	:	:
de ses accès. :	:	:
Nantes - Etablissement d'une gare: Loire-Inférieure: Nantes	:	:
de triage au Blottereau. :	:	:
.....	:	:

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

27 novembre 1940

Région de l'Ouest

C O P I E

Amélioration et extension
des installations des divers
ports de l'Atlantique

Monsieur le Ministre,

D 3443/158

Par lettre D 3443-158 du 9 novembre 1940, nous vous avons transmis, pour approbation, les projets relatifs aux travaux exécutés d'urgence avant l'Armistice sur la Région Sud-Ouest en vue d'améliorer et d'étendre les installations de divers ports de l'Atlantique.

Comme suite à cette lettre, j'ai l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre approbation le seul projet intéressant les travaux exécutés dans les mêmes conditions sur la Région Ouest.

Ce projet est relatif à l'extension du triage de NANTES-BLOTTEREAU. Il comporte l'établissement de 8 voies supplémentaires, ce qui porte le nombre total de voies de triage de 24 à 32.

Les travaux prescrits à la S.N.C.F., suivant notification D.C.T./ST - GO.20(17) du 7 juin 1940, étaient en cours ~~en~~ lors de la cessation des hostilités. Nous avons été amenés à les poursuivre étant données les difficultés éprouvées à NANTES pour le garage des wagons, du fait que les Autorités d'occupation immobilisent pratiquement une grande partie de la gare actuelle pour leurs propres besoins.

La dépense s'élève à 3.370.000 francs. Elle est à imputer sur le crédit de 200 M. ouvert au Ministère des Travaux Publics, par décret en date du 2 juin 1940, pour la construction de parcs de stockage au voisinage de certains ports de l'Atlantique.

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
246, Boulevard Saint-Germain
PARIS (7^e)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

21 novembre 1940.

Région de l'Ouest

Ligne de TOURS à NANTES

Gare de Triage du Blottereau

Construction de bâtiments
pour les divers Services,
établissement d'un poste
électrique et installation
de freins de voie.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

D 3311/638

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation en ~~aux~~
deux exemplaires (1), le projet relatif à la construction
de bâtiments pour les divers Services, l'établissement
d'un poste électrique et l'installation de freins de voie
à la gare de triage du Blottereau.

Ce projet, qui ne vous est présenté qu'au point de
vue technique, sera ultérieurement inscrit pour exécution
dans un programme des travaux complémentaires.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé; FOURNIER.

(1) un exemplaire a été remis directement à votre Service Technique.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

V^e 000 112 - 4

5 septembre 1940

Monsieur le Directeur des Transports par fer
MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Par lettre n° 307 du 26 juillet 1940, vous m'avez fait observer que les événements survenus depuis la délivrance, au cours des derniers mois, d'autorisations d'exécuter d'urgence certains travaux, ont fait disparaître pour beaucoup de ceux-ci l'intérêt d'entreprendre ceux qui ne l'étaient pas encore ou d'achever ceux qui étaient en cours de réalisation.

.....

Par ailleurs, à la suite de la tournée des ~~xxxi~~ 2 et 3 juin 1940 de M. le Ministre des Travaux Publics dans les ports de l'Atlantique, il avait été décidé, suivant lettre du 7 juin 1940, de M. Le Directeur Général des Transports, que divers travaux seraient entrepris immédiatement en vue de l'amélioration et de l'extension des installations desservant les ports de St-Nazaire, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne.

Le financement de ces travaux devait être assuré sur le crédit de 200 M. ouvert au Ministère des Travaux Publics par décret du 2 juin 1940.

Or, la plupart de ces travaux ne présentent plus d'intérêt aujourd'hui et les travaux ont été suspendus. Nous adresserons prochainement en régularisation les projets relatifs aux parties exécutées.

Toutefois, nous avons jugé nécessaire de poursuivre l'extension du faisceau de triage de Nantes-Blottereau et de terminer les 8 voies supplémentaire prévues dans la lettre du 7 juin 1940. Ces travaux sont maintenant terminés et feront l'objet également d'un projet en régularisation qui sera soumis incessamment à l'approbation ministérielle.

signature

17 janvier 1940

3138

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 17 janvier 1940

QU. Ibis - Compte rendu de la délégation de
pouvoirs donnée par le Conseil d'Ad-
ministration dans sa séance du
1er septembre 1939.

p. 13

M. LE PRESIDENT rappelle qu'il a été distribué aux
membres du Conseil un compte rendu des affaires qui ont
été réglées en vertu de la délégation de pouvoirs donnée
par le Conseil dans sa séance du 1er septembre 1939, et
dont il reprend l'énumération :

C - Projets -

- 1°) Etablissement d'une gare de triage au Blottereau et de
raccordement avec les gares de Nantes (Montant : 21 M.)

Il s'agit de travaux qui avaient été disjoints du program-
me général d'aménagement de la gare de Nantes, mais dont l'exé-
cution urgente est rendue nécessaire par suite du développement
très important escompté du trafic du port de Nantes, consé-
cutif à la création d'une base de l'Armée Britannique.

9 janvier 1940

3138

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 9 janvier 1940

QU. V - Projets

Etablissement, aux abords de Nantes, d'un raccordement d'une gare de triage au Blottereau et d'un raccordement avec la gare de Nantes-Etat (21 millions).
P.V. COURT

Le Comité approuve ce projet.

STENO p. 31

M. LE BESNERAIS. - Vous savez que, pendant la guerre 1914-1918, une gare de triage avait été installée au Blottereau. Elle a été supprimée à la fin de la guerre en raison de la diminution du trafic. Or, la création à Nantes d'une importante base britannique et le développement escompté de ce fait du trafic du port de Nantes qui reçoit, avec Bordeaux, la plus grande partie des transports en provenance d'Angleterre et d'Amérique, rendent indispensable le rétablissement de la gare de triage du Blottereau.

La situation est un peu singulière du fait que le projet approuvé par le Conseil d'Administration le 21 juin 1939 consacrait l'abandon de ces travaux qui figuraient dans un avant-projet présenté en 1930-1931 par la Compagnie du P.O. Nous espérons, en effet, que la guerre n'aurait pas lieu et que ce triage serait inutile.

Quoiqu'il en soit, le trafic du port de Nantes, qui était de l'ordre de 3 M. de tonnes, doublera probablement au

cours de l'année prochaine, d'après les renseignements donnés par la Direction des transports maritimes et les installations actuelles vont être insuffisantes.

Le projet que nous vous soumettons prévoit l'installation, sur une plateforme déjà existante, d'un faisceau de triage d'une importance assez modeste, mais la place nécessaire est réservée pour installer plus tard un certain nombre de voies supplémentaires.

La dépense est estimée à 21 M., ce qui est un chiffre assez bas pour une gare de triage. Cela s'explique en particulier par le fait que la plateforme existe déjà. D'autre part, on profite de l'existence du saut-de-mouton sur la voie de liaison entre Nantes-Etat et le port pour relier à peu de frais le triage et le port.

C'est pour ces raisons que le projet est relativement peu coûteux. Au point de vue trafic, il est évidemment nécessaire de l'exécuter le plus tôt possible.

M. LE PRÉSIDENT..- C'est pour cette raison que je demande au Comité de Direction de l'approuver aujourd'hui.

M. GRIMPRET..- Est-ce que la Défense Nationale va participer à cette dépense ?

M. LE BESNERAIS..- Non, car il s'agit d'une dépense rémunératrice pour nous, le trafic journalier devant atteindre 3.000 wagons, soit une augmentation de 1.200 unités sur la situation actuelle.

M. LE PRÉSIDENT..- Comment la question se présente-t-elle au point de vue budgétaire ?

M. LE BESNERAIS..- Une somme de 20 M. a été inscrite à cet effet au budget d'établissement de 1940. La dépense réelle n'excèdera que de fort peu cette prévision.

M. BOUTHILLIER..- Aucune question d'imputation ne se pose ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT..- Non. Le financement du projet figure dans les prévisions de l'exercice 1940.

M. GRIMPRET..- Je ne vois cependant qu'un crédit de 12 M. 6 au programme quinquennal.

M. LE BESNERAIS..- Ces 12 M. 6 sont afférents aux travaux de la traversée de Nantes. Ce n'est pas ce dont il s'agit. Le crédit de 20 M. dont je parle et qui est relatif à l'établissement de la gare de triage du Blottereau figure au budget d'établissement lui-même.

M. GRIMPRET - Il est regrettable que la note ne le précise pas, bien que nous ne cessions de demander, pour tous les projets, une précision quant à l'imputation de la dépense.

M. BOUTHILLIER..- Cette précision est indispensable.

M. LE PRESIDENT..- D'accord. Quelqu'un a-t-il des observations à ajouter ? Le projet est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

Comité de Direction

Séance du 9 janvier 1940

V - Projets

- Etablissement, aux abords de Nantes, d'un raccordement d'une gare de triage au Blottereau et d'un raccordement avec la gare de Nantes-Etat (21 millions).

COMITÉ DE DIRECTION

du -9 Janvier 1940 193

LZ/254

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(Question N° V)

Service Central des Installations Fixes

N O T E

pour M.M. les Membres du Comité de Direction

au sujet de :

Abords de Nantes

Etablissement d'un raccordement d'une gare de triage au Blottereau et d'un raccordement avec la gare de Nantes-Etat.

A la suite de l'approbation donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 21 Juin 1939 (Question n° IV), la S.N.C.F. a présenté à la même date un nouveau projet concernant le déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes et l'aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs, qui reprenait l'essentiel de l'avant-projet présenté en 1930 - 1931 par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

Toutefois, le nouveau projet consacrait l'abandon des travaux d'aménagement de la gare de triage et du dépôt du Blottereau et de la construction des raccordements envisagés pour desservir cette gare de triage, dont la plateforme a été préparée, mais qui avaient déjà été écartés par le P.O. de la 1ère étape des travaux.

....

Il était apparu, en effet, que la situation du trafic était telle que les extensions prévues de ces installations n'étaient plus absolument indispensables.

Or, la création à Nantes d'une importante base britannique et le développement très important escompté du trafic du port de Nantes font apparaître l'insuffisance considérable des installations de triage actuelles et la nécessité inéluctable de les étendre pour faire face à un mouvement de wagons considérablement accru.

Il convient d'observer que les triages de Chantenay et de Nantes-Etat sont anciens, absolument inextensibles et à la limite de leurs possibilités.

Les difficultés pressenties par les Autorités britanniques les ont amenés à nous demander, par lettre transmise le 12 Octobre 1939, par le Général, Chef de la Mission française, de leur réserver la plateforme du Blottereau pour qu'elles puissent y aménager une gare de formation de leurs trains militaires.

Après examen du problème, nous avons été d'avis de laisser à la disposition de l'Armée britannique certaines installations de Nantes-Etat, dont les voies courtes se prêtent mal au triage, mais conviennent parfaitement aux opérations de formation des trains militaires, et de réaliser au Blottereau une véritable gare de triage qui suppléera à la fois à l'insuffisance de celles de Chantenay et de Nantes-Etat.

Cette décision se justifiait d'autant plus qu'il est prévu, par ailleurs d'aménager au Blottereau au titre du programme quinquennal un dépôt au Sud des voies principales actuelles.

Plutôt que d'envisager une installation provisoire, qui aurait nécessité de très importantes dépenses en pure perte, il nous a paru convenable de réaliser, dès maintenant, des installations définitives, dont la S.N.C.F. ne manquera pas de tirer parti, une fois la paix revenue, pour une exploitation plus rationnelle des divers chantiers actuels de Nantes.

Les dispositions du projet envisagé autrefois par la Compagnie du P.O. pour l'installation d'un faisceau de triage au Blottereau, ont toutefois été largement simplifiées et limitées, en première phase, aux travaux réalisables dans un délai de quelques mois, compte tenu des moyens dont on peut disposer actuellement.

Il comporte un faisceau de 20 voies de débranchement de 750 mètres de longueur utile, avec butte de gravité côté Nantes et un faisceau accolé au précédent de 4 voies de formation de même longueur ; le faisceau actuel de réception serait allongé à 750 mètres et le nombre de ses voies porté de 5 à 7.

D'autre part, le raccordement dit "Américain", qui avait été établi en 1918 entre les lignes de Nantes-Segré et de Nantes-Angers et dont la plateforme avait été conservée, serait rétabli pour faciliter les relations entre la gare de Nantes-Etat et le nouveau triage.

Enfin, pour éviter aux trains en provenance ou à destination du triage côté Nantes de cisailer les mouvements circulant sur les voies principales Angers-Nantes, la voie principale paire serait reportée à l'extérieur du faisceau de triage, en longeant la limite de la plateforme côté Nord et rejoindrait son ancien tracé aux abords du poste A après avoir franchi par en-dessous la ligne de Nantes-Segré.

Pour faciliter ce nouveau tracé, les lignes de Nantes à Segré et de Nantes à Châteaubriant qui sont fermées au service voyageurs seraient remises à voie unique jusqu'à la gare de Doulon.

L'ensemble des aménagements sera complété par les installations de sécurité, d'éclairage et d'alimentation en eau nécessaires, ainsi que par la construction de divers locaux utiles à l'exploitation de la nouvelle gare de triage.

La dépense est estimée à 21 M. à imputer au Compte des Travaux Complémentaires de Premier Etablissement.

La création de cette nouvelle gare de triage au Blottereau rendra inutiles certains aménagements prévus à la gare de Nantes-Etat qui devait être transformée et aménagée en gare centrale de marchandises P.V. au titre du nouveau projet de déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes, dont il a été question au début de la présente note.

Sans revenir sur ce projet et, en particulier, sur la combinaison financière - qui a présenté de grandes difficultés pour être établie - la S.N.C.F. demanderait à M. le Ministre des Travaux Publics qu'une partie de la dépense à engager pour la réalisation de la gare de triage du

Blottereau et des nouveaux raccordements soit considérée comme à valoir sur sa participation dans ce projet évaluée à 80 M.

La somme ainsi considérée comme à valoir pourrait être arbitrée au montant des travaux qui auraient été effectués dans la gare de Nantes-Orléans et qui figurent au détail estimatif du projet sous la rubrique III B "Aménagement de la gare de Nantes-Etat en gare centrale P.V." pour un total de 4 M 005 en principal (déduction faite de la valeur actuelle des matériaux réutilisables) et à environ 4 M 5 frais généraux compris au taux de 12 % appliqué à l'ensemble du projet.

Il est proposé au Comité de Direction de bien vouloir approuver le présent projet qui est compris au budget de 1940.