

505 LMS 217

3138

(1945 - 1947)

ARCHIVES

Etablissement d'un raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire de G.V. Bobigny-Sucy-Bonneuil et la ligne de Paris à Bâle aux abords de la gare de Villiers-sur-Marne

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 19.12.45	29	V 8°
Arrêté	2. 1.46		
Déclasse MTP à la SNCF	14. 6.46	(J.O. 23. 6.46)	
	28.10.47		

issement d'un raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire de G.V. Bobigny - Sucy-Bonneuil et la ligne de Paris à Bâle aux abords de la gare de Villiers-sur-Marne

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 28 octobre 1947

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

Référence : EST 137-6

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Natio-
nale des Chemins de fer Français.

OBJET : Région EST - Ligne de PARIS à BALE et
ligne complémentaire de Grande Ceinture
BOBIGNY-SUCY-BONNEUIL.
Établissement d'un raccordement direct
à voie unique aux abords de la gare de
VILLIERS-s-MARNE.

+ copie de cette let- REFERENCE : Votre lettre n° D 3414/0 du 2 jan-
tre a été distribuée. vier 1946.*
le 7 janvier 1946.

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté le pro-
jet relatif à l'établissement d'un raccordement direct à voie
unique entre la ligne complémentaire de Grande Ceinture BOBIGNY-
SUCY-BONNEUIL et la ligne de PARIS à BALE, aux abords de la
gare de VILLIERS-s-MARNE.

Le détail des dispositions prévues figure au dossier du
projet.

Le Chef des Services d'Urbanisme de la Région parisienne
a, par lettre du 23 novembre 1945, donné son accord au projet.

Le résultat des enquêtes, qui ont été ouvertes dans les
communes de VILLIERS-s-MARNE et de CHAMPIGNY-s-MARNE, est favo-
rable au projet sous diverses réserves qui ont reçu satisfaction.

Les travaux, dont l'exécution d'urgence a été autorisée le
2 janvier 1946, ont été terminés en décembre 1946.

La présente décision a donc pour but de régulariser la
situation.

.....

Après examen par mes Services techniques, j'approuve le projet présenté, dont le montant imputable sur les crédits d'engagement ouverts au budget rectifié d'Etablissement de l'exercice 1947 (Programme ordinaire des Travaux complémentaires - paragraphe 5° - Travaux de voie) s'élève à 32 millions aux prix de novembre 1944, étant entendu que :

1°) les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à l'avenant du 4 Mars 1942 (art. 1er, paragr. h), seront les suivantes :

I - Compte de 1er Etablissement

Travaux complémentaires proprement dits

<u>Débit</u> -	Dépenses de travaux neufs évalués en principal à	32.050.000 fr
<u>Crédit</u> -	Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal à	100.000 fr

II - Fonds de renouvellement

<u>Débit</u> -	Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal à	100.000 fr
<u>Crédit</u> -	Valeur de récupération des matériaux évaluée à	50.000 fr

2°) La dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au programme des travaux complémentaires de la S.N.C.F. régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

J'adresse copie de la présente décision à M.M. les Préfets des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise .

Pour le Ministre et par autorisation
Le Chef de Service Adjoint au Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports

(s) BESNARD

Extrait du Journal Officiel Lois et
décrets du 23 juin 1946

Arrêté du 14 juin déclarant d'utilité publique des travaux
à effectuer par la Société nationale des chemins de fer dans trente-
neuf départements

Le ministre des travaux publics et des transports, le ministre de l'économie nationale et le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,

Vu le décret du 30 octobre 1935 relatif à l'expropriation et à l'occupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires;

Vu la loi validée du 11 octobre 1940, modifiée par les articles 56 à 58 de l'acte dit loi du 31 décembre 1942 portant fixation du budget pour l'exercice 1943, tendant à simplifier les procédures d'expropriation pour l'exécution d'urgence de travaux destinés à lutter contre le chômage;

Vu l'ordonnance n° 45-2492 du 24 octobre 1945 relative à la simplification de la procédure d'expropriation en cas d'urgence;

Vu le décret n° 46-143 du 20 janvier 1946 portant règlement d'administration publique, relatif aux conditions d'application de la loi validée du 11 octobre 1940;

Sur la proposition du directeur général des chemins de fer et des transports et après avis de la commission de contrôle des opérations immobilières poursuivies par les services publics ou d'intérêt public,

Arrêtent :

Art. 1er - Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux énumérés ci-après, entraînant des acquisitions de terrains, des modifications aux chemins et aux cours d'eau et faisant partie de ceux qui figurent dans les programmes de la Société nationale des chemins de fer, actuellement en cours de réalisation (programme de reconstruction, programme quinquennal, programme spécial d'équipement, programme normal de travaux complémentaires) :

: Désignation des travaux	: Communes	: Départements

: Région EST		
: VILLIERS-sur-MARNE - Etablissement	: Champigny-sur-	: Seine
: d'un raccordement direct entre	: Marne,	:
: la ligne grande ceinture Bobi-	: Villiers-sur	: Seine-et-Oise:
: gny-Sucy et la ligne Paris-	: Marne,	:
: Bâle.	: Gretz-Tournan	: Seine-et-Mame:
:	:	:

..... /....

Art. 2 - Il sera procédé à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions du décret-loi du 30 octobre 1935 et de l'acte dit loi du 11 octobre 1940. La commission de contrôle des opérations immobilières poursuivies par les services publics ou d'intérêt public devra être consultée pour toutes les expropriations particulières entrant dans sa compétence.

Art. 3 - Les préfets de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 14 juin 1946.

Le ministre des travaux publics
et des transports,

Jules MOCH.

Pour le ministre de l'économie nationale,
Le chef de cabinet,

Georges REBER.

Pour le ministre de la reconstruction et
de l'urbanisme,
Le directeur du cabinet,

Jacques-Auguste MEAUDRE de SUGNY.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Ligne de Paris à Bâle - Ligne complémentaire de G.V. Bobigny-Sucy-Bonneuil

Paris, le 2 janvier 1946

Etablissement d'un raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire de G.V. Bobigny-Sucy-Bonneuil et la ligne de Paris à Bâle aux abords de la gare de Villiers-sur-Marne

Comme suite à la décision du Conseil du 19 décembre 1945

C O P I E

Ve 39.001 - 020 - 3

D. 3.414/0

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à l'établissement d'un raccordement direct à une voie unique entre la ligne complémentaire de Grande Ceinture Bobigny - Sucy-Bonneuil et la ligne de Paris à Bâle, aux abords de la gare de Villiers-sur-Marne.

Ce projet est compris au programme ordinaire, dans les propositions qui vous ont été adressées pour le budget de l'exercice 1946, sous la rubrique "Travaux de voie".

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

Veuillez agréer,.....

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : . FOURNIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 19 décembre 1945

QUESTION V - Projets

8°) Construction d'un raccordement entre la ligne complémentaire de la grande ceinture et la ligne de Paris à Bâle (Villiers-sur-Marne)

P.V. (p.29)

M. LEMAIRE expose que la ligne complémentaire de la grande ceinture, qui double la section Bobigny - Sucy-Bonneuil, franchit, sans aucun raccordement, la ligne de Paris à Bâle. Il en résulte que les trains de marchandises allant en direction du triage de Vaires doivent faire l'objet à Pantin d'un rebroussement, dont les conséquences fâcheuses pour l'exploitation sont encore actuellement aggravées par la destruction du viaduc de Nogent.

Le projet a pour objet l'établissement d'un raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire de la grande ceinture et la ligne de Paris à Bâle, aux abords de Villiers-sur-Marne. Ce raccordement permettrait - tant du fait de la suppression du rebroussement qu'en raison de la possibilité de faire passer désormais par Troyes l'itinéraire Vaires-Chaumont - de réaliser des économies de parcours, de personnel et de machines de manoeuvres, évaluées à 10 M.

La dépense serait de 32 M., imputable au compte des Travaux complémentaires. Les travaux seraient conduits de manière à être achevés en octobre 1946.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 19 décembre 1945

V - Projets.

- 8°) Construction d'un raccordement entre la ligne complémentaire de la Grande Ceinture et la ligne de Paris à Bale (Villiers-S/Seine).

H. Leveau. -

Y. Mon

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

-:--

Raccordement de VILLIERS-sur-MARNE

En 1928, a été mis en service la ligne complémentaire de la Grande Ceinture qui double le tracé de Bobigny Sucy-Bonneuil. Cette ligne complémentaire est raccordée directement à la ligne Paris-Strasbourg à Gagny mais franchit la ligne de Paris à Bâle sans aucun raccordement.

Cette situation présente l'inconvénient que tous les trains de marchandises allant de la direction de Bâle au triage de Vaires, doivent rebrousser à Pantin. Cet inconvénient est actuellement aggravé par la destruction du viaduc de Nogent qui ne sera reconstruit que dans le premier semestre 1947.

Le présent projet a pour but le raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire Grande Ceinture et la ligne de Paris à Bâle, aux abords de Villiers-sur-Marne. Il permettra des économies de parcours de trains marchandises importantes venant de la suppression du rebroussement à Pantin indiqué ci-dessus, ainsi que de la réduction de parcours de trains Vaires Chaumont et au-delà, qui pourront passer par Troyes au lieu de Vitry-le-François. A ces économies de parcours de trains s'ajouteront celles du personnel de la gare de Pantin et des heures de machines de manœuvres dans cette même gare. Les économies totales atteignent 10 M.

La ligne à voie unique aura un développement de 1 856 m avec une rampe de 10 mm par mètre sur 1 846 m.

Les dépenses à prévoir sont de 32 M à imputer au Compte T.C. Les travaux seront poussés activement pour être achevés en octobre 1946.

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

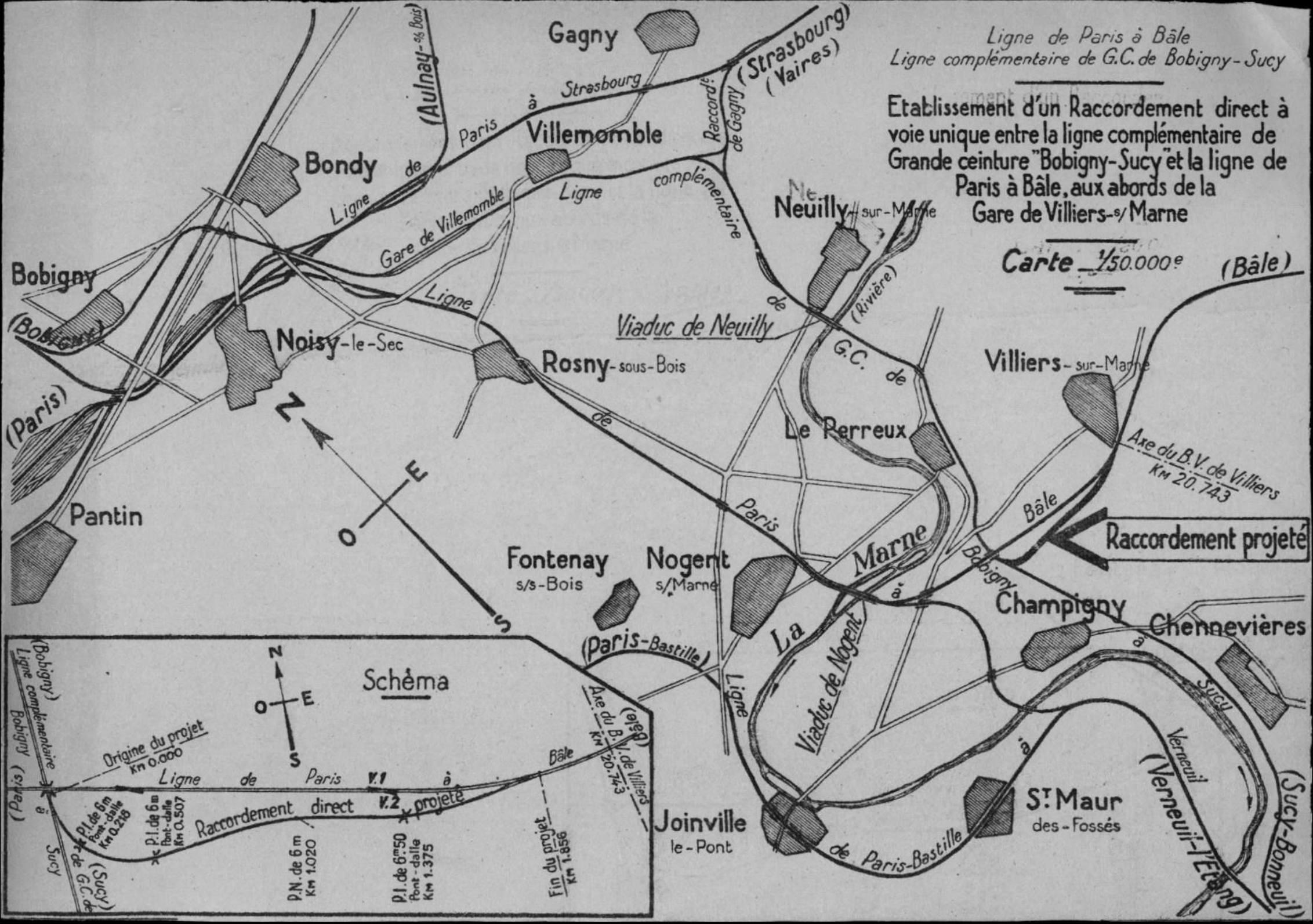
29 NOV. 1945

[Signature]

Ligne de Paris à Bâle
Ligne complémentaire de G.C. de Bobigny-Sucy

Etablissement d'un Raccordement direct à voie unique entre la ligne complémentaire de Grande ceinture "Bobigny-Sucy" et la ligne de Paris à Bâle, aux abords de la Gare de Villiers-s/Marne

Carte 1/50.000^e (Bâle)



Schéma

