

Reconstruction avec améliorations de la gare de Blainville - Damelevières

	C.A.	16. 5.45	6	V	2°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		22. 5.45			
Arrêté		14. 6.46	(J.O.	23. 6.46)	
	C.A.	23. 4.58	13	VII	2°)
	C.A.	27.10.54	13	VIII	d)
Lettre SNCF au MTP		9. 3.57			
Dépêche MTP à SNCF		31.10.57			
Dépêche MTP à SNCF		15.11.57			
Lettre I.F. à Région Est		27.11.57			

S.N.C.F.

27 Novembre 1957

ion des Installations
Fixes

ne de PARIS à STRASBOURG

de BLAINVILLE-DAM ELEVIERES

Modernisation du triage

Vel 39.070.373-1/43

Monsieur le Directeur
de la Région de l'Est,

Il a été porté à ma connaissance une erreur dans la rédaction
de la Décision Ministérielle EST 169-3 du 31 Octobre 1957 qui a
3964
approuvé le projet visé en marge.

Au verso, au lieu de :

2°) les imputations au compte de Reconstitution
figurant et 770 000 000 F

il faut :

2°) les imputations au compte de Reconstitution
figurant et 670 000 000 F

je vous serais obligé de bien vouloir faire le nécessaire
dans vos divers services.

P. le Directeur,

Le Chef Adjoint,

signé : VAUBOURDOLLE

Paris, le 15 novembre 1957

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service des Chemins de fer

3ème Bureau

Le Ministre

Référence : A.G. 131-1
3.964

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminiſtra-
tion de la Société Nationale des Chemins de
fer Français

Objet - Imputation de travaux au compte de Reconstitution en compensation de
travaux de reconstruction qui ne seront pas exécutés.

Par décision du 31 octobre 1957, j'ai approuvé le projet,
présenté le 9 mars 1957, concernant la modernisation du triage de
Blainville-Damelevières et comportant l'imputation de la dépense
au compte de Reconstitution en compensation de travaux de recons-
truction abandonnés.

Après avis de la Mission de Contrôle Financier, j'estime que
les opérations de ce genre doivent être subordonnées aux condi-
tions suivantes :

- le transfert de crédit s'opèrera dans le cadre de la Région,
- l'objet et la nature des travaux abandonnés et des équipements
de substitution devront présenter une certaine homogénéité;
notamment il devra s'agir dans les deux cas de la part "amélio-
ration" des projets de reconstitution considérés.

Cependant, il pourra être suppléé à l'une ou à l'autre des
deux conditions différentes, et même aux deux simultanément, s'il
y a visiblement communauté d'origine entre l'apparition dans cer-
tains projets des éléments superflus qui en seraient retranchés
et celle, dans d'autres secteurs, des insuffisances auxquelles
il serait porté remède.

En vue de l'application de ces principes, vous voudrez bien:

- 1°) me faire connaître le montant total des dépenses que vous
projetez de financer au moyen de transferts de crédits de
Reconstitution;
- 2°) vous engager, en cas de travaux de reconstruction donnant

....

lieu à des dépassements dus à une insuffisance de prévisions,
à déduire de ce total le montant de ceux-ci.

Il est bien entendu que la présente décision ne s'applique
pas aux projets de cette nature déjà présentés à mon approbation.

Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur Général des Chemins de fer et des
Transports,

DOUMENC

Md 151157
D 3300/6

COPIE - DIRECTION DES INSTALLATIONS FIXES - 6 ex.
BUDGET - 2 ex.
DIRECTION DU MOUVEMENT - 1 ex.
DIRECTION DU MATERIEL ET DE LA TRACTION - 1 ex.
DIRECTION DE LA REGION EST - 20 ex.
(s) PORCHEZ
Monsieur le Directeur Général
Monsieur DARGÉOU
Monsieur BOURREL
Monsieur LAGNACE
Secrétariat du Conseil d'Administration

Ministère des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme

PARIS, le 31 Octobre 1957

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service des Chemins de fer

3ème Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Admi-
nistration de la Société Nationale des
Chemins de fer Français

Références - Est 169-3
3 964

Objet - Région de l'Est - Ligne de PARIS à STRASBOURG -
Gare de BLAINVILLE-DAMELEVIERES -
Modernisation du triage.

Référence - Votre lettre D 3300/6 du 9 mars 1957.

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté un projet relatif à l'amélioration du triage de BLAINVILLE-DAMELEVIERES.

Ce projet a pour but, à l'occasion de l'électrification de la ligne de PARIS à STRASBOURG, de moderniser les installations du triage et de les adapter à l'activité croissante de son trafic.

Le dit projet ne comporte pas les travaux d'électrification, lesquels sont prévus au projet d'électrification Est-Paris, approuvé le 1er mars 1957.

Les dispositions envisagées sont détaillées à la notice jointe au dossier.

Vous proposez que les dépenses correspondantes, évaluées à 450 000 000 F aux prix de 1954, soit 560 000 000 F aux prix actuels, soient imputées au compte de Reconstitution en compensation de différents travaux qui ne seront pas exécutés et qui étaient imputés à ce compte pour un total de 473 000 000 F aux prix de 1954.

...

Ces travaux abandonnés, énumérés à la notice jointe au dossier, étaient prévus dans les projets de reconstruction de BLAINVILLE-DAMELEVIERES, approuvé par décision du 18 septembre 1954, de CULMONT-CHALINDREY, approuvé par décision du 18 avril 1955 et de REIMS-DEPOT, approuvé par décision du 17 mars 1955, respectivement pour 121 000 000 F, 202 000 000 F et 150 000 000 F. Ils ne présentent plus d'intérêt en raison principalement des profondes modifications apportées dans la structure du trafic par le développement des programmes d'électrification.

Après examen par mes Services, j'approuve le projet présenté dont la dépense est évaluée à 560 000 000 F aux prix actuels.

Il est entendu que :

- 1°) l'imputation des dépenses sera effectuée conformément aux dispositions de la loi n° 54-916 du 16 septembre 1954 concernant les dommages de guerre subis par la S.N.C.F. ;
- 2°) les imputations au compte de Reconstitution figurant aux décisions ministérielles des 18 septembre 1954, 8 avril 1955 et 17 mars 1955 approuvant les projets de reconstruction des gares de BLAINVILLE-DAMELEVIERES, CULMONT-CHALINDREY et du dépôt de REIMS, seront ramenées respectivement aux chiffres de 771 400 000 F, 1 666 000 000 F et 770 000 000 F.

Pour le Ministre et par délégation,
LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE
FER ET DES TRANSPORTS,

(s) A.DOUMENC

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Est

Paris, le 9 mars 1957

Ligne de Paris à Strasbourg
Gare de BLAINVILLE-DAMELEVIERES
Modernisation du triage

Vel 39 070 373.1

Monsieur le Ministre,

D. 3300/6

Par dépêche ministérielle AG 254-1 du 12 mai 1949, il a été demandé à la S.N.C.F. de réduire la consistance de ses projets de reconstruction.

Le fléchissement du trafic à cette époque a permis des compressions très importantes, dont le montant s'élevait pour l'ensemble des projets à plus de 40 milliards aux prix de 1950.

Mais aujourd'hui le trafic a dépassé de plus de 20 % celui de 1950 et, de plus, le Commissariat Général au Plan a prescrit de prévoir, au cours des cinq prochaines années, une augmentation de 43 % par rapport au trafic de 1954.

D'autre part, le développement des programmes d'électrification entraîne des modifications profondes de la structure du trafic.

La S.N.C.F. se trouve ainsi amenée à reconsidérer ses projets et, en particulier, ses projets de reconstruction pour les adapter aux nouvelles conditions : certaines opérations ne présentant plus d'intérêt peuvent être abandonnées; d'autres, au contraire, doivent être prévues, le montant total des dépenses à engager restant, en toute occurrence, inférieur au coût des opérations prévues au programme de reconstruction dont la S.N.C.F. a adressé le détail au Service des Chemins de fer, le 12 décembre 1955, en application de l'article 2 de la loi du 16 septembre 1954.

En ce qui concerne en particulier la gare de BLAINVILLE-DAMELEVIERES, la S.N.C.F. a estimé que certains travaux prévus au projet de reconstruction pouvaient, sans inconvénient, être abandonnés.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics,
aux Transports et au Tourisme,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

.....

Par contre, les installations du triage qui datent d'une trentaine d'années, présentent des inconvénients notables qui ne permettent pas de faire face, dans des conditions satisfaisantes, au développement du trafic résultant de l'expansion industrielle de la Région. Leur modernisation exigerait d'importants travaux comprenant essentiellement :

- le déplacement des voies de circulation;
- l'allongement des voies de triage;
- le remaniement, avec modernisation de la tête de débranchement.

Afin d'éviter toute fausse manoeuvre et toute reprise ultérieure onéreuse, il est nécessaire de réaliser ces améliorations avant l'électrification du triage comprise au projet Est-Paris approuvé le 1er mars 1957.

Ces travaux de modernisation, dont le détail est donné dans la Notice (pièce A), sont évalués, déduction faite des matériaux récupérés, à 560 M. aux conditions économiques actuelles, soit 450 M. aux prix de 1954.

En vertu de l'exposé ci-dessus, la S.N.C.F. propose d'imputer ces dépenses au Compte de Reconstitution, en compensation des travaux abandonnés énumérés dans cette même Notice (pièce A) et compris dans les projets de reconstruction ci-après :

- BLAINVILLE, approuvé le 18 septembre 1954,
- CULMONT-CHALINDREY, approuvé le 8 avril 1955,
- REIMS (dépôt), approuvé le 17 mars 1955.

Leur montant est évalué à 473 M. aux prix de 1954.

Les travaux restant à réaliser à BLAINVILLE, imputables au Compte de Reconstitution, ainsi que les travaux abandonnés, sont figurés sur le plan ci-annexé (pièce B).

Je vous serais obligé de bien vouloir, si vous n'avez pas d'objection, approuver ces propositions.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

ARMAND

27 octobre 1954

8722

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 27 octobre 1954

P.13

VIII - Questions diverses

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

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, du Logement et de la Reconstruction a approuvé :

- par dépêche du 18 septembre 1954, le projet de reconstruction de la gare de Blainville-Damelevières (programme réduit), après exclusion des travaux afférents au déplacement du chantier à combustibles et du gril de classement qui s'avèreraient inutiles en cas d'électrification de la ligne Châlons-Strasbourg; le montant de ce projet se trouve ainsi réduit de 50 M., aux

prix de janvier 1950, par rapport à celui que le Conseil avait adopté le 23 avril 1952;

- par dépêche du 28 septembre 1954, le projet de construction de 40 remorques à bogies pour autorails dont le Conseil avait autorisé la transmission au cours de sa séance du 7 juillet 1954;

- par dépêche du 2 octobre 1954, le projet de construction de 200 voitures métalliques à bogies pour trains rapides et express auquel le Conseil avait donné son accord le 7 juillet 1954, mais dans une consistance un peu différente, la Direction Générale ayant postérieurement estimé nécessaire de substituer 40 voitures à couchettes du type B9c9 myfi à 40 voitures du type B10 myfi; le montant du projet se trouve, en conséquence, porté de 7.416 M. à 7.533 M., somme encore inférieure à celle de 7.600 M. prévue dans le budget d'exploitation pour l'exercice 1954. M. le Ministre a, d'autre part, formulé quelques réserves quant à l'emploi de l'acier inoxydable pour la construction des 40 voitures de 1ère classe incluses dans le projet, son accord sur ce point ne valant que sous condition d'obtenir du constructeur un prix ne dépassant pas de plus de 1 M. celui d'une voiture de même type en acier ordinaire.

M. le Ministre des Travaux Publics, du Logement et de la Reconstruction a, en outre, approuvé :

- par dépêche du 7 octobre 1954, le projet relatif à la reconstruction de la gare de Montbéliard, pour un montant réduit de 2.900.000 fr aux prix de janvier 1950 par rapport à celui que le Conseil avait adopté le 21 novembre 1951, l'allongement de la halle à marchandises côté Belfort et divers remaniements de voies ayant été exclus du projet;

- par dépêche du 13 octobre 1954, le projet de construction de 3.000 containers dont le Conseil avait autorisé la transmission au cours de sa séance du 7 juillet 1954, étant toutefois entendu que l'acquisition des 500 containers ouverts du type a 51 nouveau modèle de 5 m³ compris dans ledit projet n'est autorisée qu'à titre d'expérience et que la S.N.C.F. devra présenter, après deux années d'exploitation, un bilan de l'emploi de ces cadres.

23 avril 1952

3712

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 23 avril 1952

P.13

VII - Projets et questions techniques

- 1°) Reconstruction de la gare/d'Hirson (et du dépôt)
(projet réduit)
- 2°) Reconstruction des installations de Blainville-Damelevières
(projet réduit)
- 3°) Reconstruction de la gare et du dépôt de Busigny (projet réduit)
- 4°) Reconstruction de la gare de Compiègne
- 5°) Reconstruction de la gare de Calais-Ville
- 6°) Reconstruction de la gare d'Alençon (projet réduit)
- 7°) Reconstruction de la gare et du dépôt de Caen (projet réduit)
- 8°) Reconstruction des Ateliers de Sotteville-Buadicom (projet réduit) .

Sur le rapport de M. PORCHER, le Conseil approuve les projets.
Il est donné acte à M. PAILLEUX de ses observations touchant la nécessité, du point de vue sanitaire, de reconstruire au plus tôt les bureaux des Arrondissements de Caen.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

N O T E

Le 3 AVR 1952

note Richotte

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de reconstruction avec améliorations
de la gare de BLAINVILLE-DAMELEVIERES
(Projet réduit)

La gare de BLAINVILLE-DAMELEVIERES, située sur la ligne PARIS - STRASBOURG et sur la transversale NANCY-EPINAL vers LURE et BELFORT, comprend, outre les installations de la gare proprement dite, un triage important, un dépôt et un chantier d'entretien du matériel roulant.

L'ensemble des installations a été endommagé au cours des opérations militaires de 1944 et lors du départ des allemands.

Les dispositions du projet initial, approuvé par le Conseil d'Administration, dans sa séance du 16 mai 1945, comportaient le rétablissement des installations détruites, dans leur consistance ancienne, mais avec des dispositions améliorées et des installations nouvelles destinées à remédier à des insuffisances ou à des inconvénients, notamment (voir schéma n° 1) :

- l'agrandissement du bâtiment des voyageurs (avec sortie couverte); la construction d'un passage souterrain pour faire communiquer le triage avec le foyer des agents de trains, d'un bâtiment pour services divers et d'un abri à tracteurs; la sonorisation des faisceaux de triage; de nouvelles dispositions des voies d'entrée et de sortie des machines au dépôt; la construction d'un secteur de rotonde pour 18 machines, avec fosses et pont tournant de 27 m; la reconstruction du secteur détruit de 7 voies, pour le remisage des machines longues; la construction de divers bâtiments (chaufferie centrale, bureaux, huilerie, lampisterie, sablerie, apprentissage) pour regroupement de locaux épars, détruits ou endommagés, d'une passerelle de distribution de sable, d'une fosse de lavage au jet, d'un abri pour le vérin de descente d'essieux et d'un réservoir hydraulique de 500 m³ (en remplacement de celui de 250 m³ endommagé); l'installation d'un toboggan pour la manutention mécanique des combustibles et d'un pont roulant à benne preneuse; l'aménagement d'un chantier à combustible de ville et, éventuellement, d'un chantier pour le stockage de réserve de combustible; l'agrandissement de l'atelier d'entretien du matériel roulant avec aménagement d'un faisceau de 5 voies pour l'échange des wagons; l'installation de 2 chariots transbordeurs de 12 m (en remplacement de celui de 9,30 m endommagé), la construction de bâtiments pour le personnel (vestiaires-lavabos et douches) et pour acétylogène et l'aménagement de parcs à combustible et à vieilles matières.

.....

Depuis la Libération, il a été procédé à la remise en état des installations nécessaires à la reprise du service dans une consistance sensiblement équivalente à l'ancienne, certaines voies non indispensables ayant toutefois été supprimées ou simplifiées. Les améliorations suivantes ont été réalisées :

à la gare, le réservoir hydraulique de 250 m³ détruit, a été remplacé par un réservoir de 500 m³;

au dépôt, les nouvelles dispositions du futur gril d'entrée et de sortie des machines ont été amorcées, côté STRASBOURG, et les parties détruites de l'ancienne rotonde ont été reconstruites avec un secteur de 7 voies dotées de fosses de 25 m pour le remisage et la visite des machines longues;

au chantier d'entretien du matériel roulant, deux hangars métalliques de récupération à usage d'atelier principal et d'annexe ont été édifiés et le chariot transbordeurs de 9,30 m, endommagé a été remis en état, ce qui permettra d'éviter la dépense des chariots neufs de 12 m qui avaient été prévus.

A l'occasion de la révision de ses projets, la S.N.C.F. a reconnu possible de renoncer à certains aménagements initialement prévus ou de les réaliser plus simplement. Cependant, afin de pouvoir exploiter les installations actuelles dans des conditions satisfaisantes, il importe de les compléter par les améliorations suivantes (voir schéma n° 2) :

à la gare : le bâtiment des voyageurs sera reconstruit avec la même surface que le bâtiment détruit mais en modifiant ses dispositions intérieures, et la sortie des voyageurs sera couverte; un bâtiment groupera les installations du Service de la Voie, détruites ou endommagées : (chefs de district, surveillants de travaux, ouvriers, magasins, archives, etc ...) le buffet, désaffecté, sera aménagé pour bureau restant, vestiaires pour agents de manoeuvre et logement pour chef de gare adjoint;

au triage : une passerelle de construction moins onéreuse que le passage souterrain initialement prévu sera construite; un bâtiment groupera les services divers (bureaux pour chef et sous-chefs, personnel, central automatique, vestiaires-lavabos, cuisine, réfectoire, W.C., etc ...), les divers faisceaux seront sonorisés et un abri pour tracteurs remplacera le baraquement provisoire.

au dépôt : seront achevés les grils d'entrée et de sortie avec fosses, et une nouvelle disposition de l'ensemble des voies permettra de réduire les mouvements des machines; autour du pont tournant sud de 24 m qui remplace le pont de 27 m prévu initialement, seront établies 23 voies de classement rayonnantes non couvertes dont 10 avec fosses et une fosse de lavage au jet; divers bâtiments seront construits pour : bureaux, mécaniciens, visiteurs, sablerie, graisseurs, tubistes, coketiers, garage,

concierge; seront également construits ou installés : un abri pour vérin, une passerelle à sable, un pont roulant à benne preneuse; enfin seront aménagés un chantier pour le stockage de réserve de combustible des dépôts de la région de NANCY, ainsi que diverses pistes pour la circulation des agents, camionnettes et chariot de manutention;

au chantier d'entretien du matériel roulant, dans le but de réduire les dépenses au maximum; l'atelier principal ne comprendra que des hangars métalliques de récupération à accoler à celui déjà installé et à équiper en fosses et aires de levage; divers petits bâtiments restent à construire en remplacement de baraquements pour le personnel (vestiaires-lavabos, réfectoire, cuisine, douches, infirmerie, W.C.), poste de transformation, centrale d'acétylène ...; divers parcs seront aménagés pour combustibles, ferraille, vieux métaux; un faisceau de 3 voies (au lieu de 5) pour l'échange des wagons sera établi ainsi que des pistes pour agents, camionnettes et chariots de manutention.

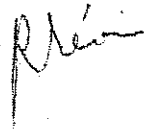
Enfin des locaux d'hygiène et salles de cours pour les apprentis seront aménagés dans un bâtiment existant, la construction du bâtiment prévu antérieurement à cet usage étant abandonnée.

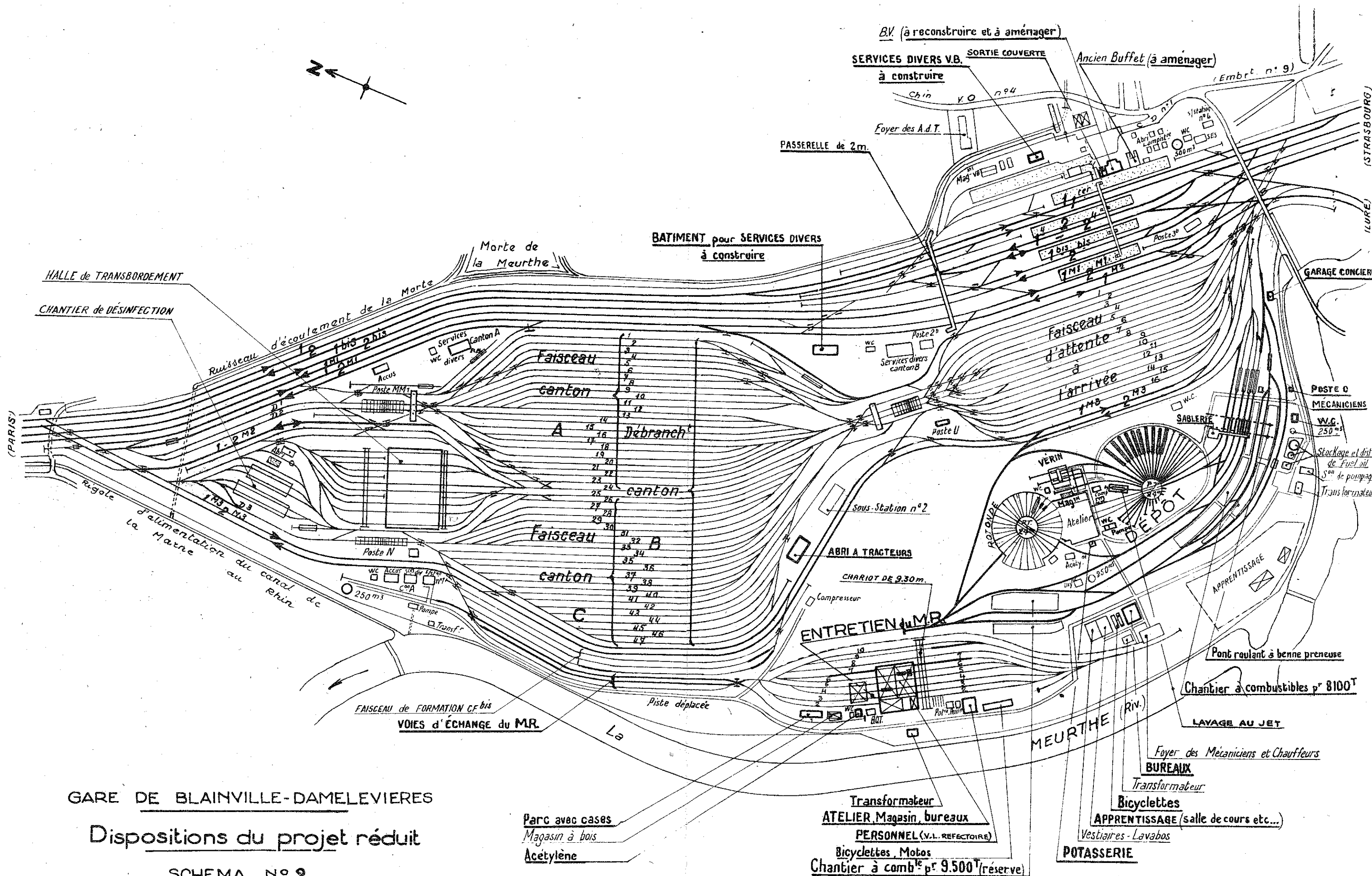
Le montant total du projet est évalué à 730 MF dont 326 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er janvier 1952 et 404 MF aux prix de janvier 1950 (soit 650 MF aux prix actuels) pour les travaux restant à faire.

Par rapport au projet initial, l'économie réalisée est de l'ordre de 309 MF (prix janvier 1950).

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

Le Directeur des
Installations fixes,





GARE DE BLAINVILLE-DAMELEVIERES

Dispositions du projet réduit

SCHEMA N° 2

LÉGENDE

- Installations projetées restant à exécuter
- Installations existant antérieurement ou déjà rétablies (situation actuelle)

Extrait du Journal Officiel Lois et décrets

du 23 juin 1946

Arrêté du 14 juin 1946 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 français, 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		
BLAINVILLE - Reconstruction de la gare avec améliorations	Damelevières, Barbonville	Moselle

/.....

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 Moselle,
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.

3722

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 3300/6

Paris, le 22 mai 1945.

- C O P I E -

Région de l'Est

Ligne de Paris à Strasbourg

Comme suite à la décision du
Conseil du 16 mai 1945

Gare de
Blainville-Damelevières

Reconstruction avec améliorations

Monsieur le Ministre,

Ve 39 070 375-5
8

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif aux améliorations à apporter à la gare de Blainville-Damelevières à l'occasion de sa reconstruction.

Ce projet figure au programme ordinaire des Travaux Complémentaires de l'exercice 1945, sous la rubrique "Amélioration d'installations connexes de la reconstruction".

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit 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 Paris à Strasbourg.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244 Bould. Saint-Germain - PARIS (7°)

16 mai 1945

5722

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 16 mai 1945

QUESTION V - Projets

2°) Projets de reconstruction :

P.V. (p.6)

- Gare de Blainville-Damelevières.-

M. LEMAIRE précise que les installations détruites seraient reconstruites à l'équivalent. Toutefois, diverses améliorations sont prévues. Elles intéressent surtout les conditions de travail et d'hygiène du personnel et comportent notamment :

- la construction d'un passage souterrain reliant directement le triage au foyer des agents des trains ;

- au dépôt, l'allongement d'un secteur de la rotonde et la construction d'une nouvelle remise annulaire, l'établissement de nouveaux locaux pour l'apprentissage, la construction d'une chaufferie centrale et d'un toboggan pour la manutention mécanique du combustible, l'augmentation de la réserve d'eau ;

- à l'entretien, la construction d'un bâtiment pour le personnel.

La dépense est évaluée à 240 M., dont 204 M. au compte de la Reconstruction et 36 M. au compte des Travaux Complémentaires.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

NOTE

AVRIL 1945

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration au
sujet de la reconstruction avec améliorations de la
gare de BLAINVILLE-DAMELEVIÈRES

Les installations de la gare de Blainville-Damelevières ayant subi d'importants dommages au cours des bombardements de 1944, la S.N.C.F. se propose de profiter des travaux de reconstruction pour apporter diverses améliorations aux installations du triage, du Dépôt et de l'Entretien.

Ces améliorations ont notamment pour objet d'améliorer les conditions de travail et d'hygiène du personnel.

Elles comportent essentiellement, comme il est indiqué au croquis ci-joint :

1°) au triage - La construction d'un passage souterrain de 2,50 m de largeur faisant communiquer le triage avec le foyer des agents de trains, qui - ayant été détruit - sera reconstruit à gauche des voies principales, à un emplacement plus éloigné des bruits du chantier de débranchement.

2°) au dépôt - L'allongement d'un secteur de la rotonde actuelle, pour recevoir les machines longues, et la construction d'une nouvelle remise annulaire pouvant abriter 18 machines, indépendamment des 30 que peut recevoir la rotonde actuelle (augmentation du nombre de places couvertes motivée par la rigueur du climat).

- L'établissement de nouveaux locaux pour l'apprentissage.

- La construction d'un abri pour le vérin, d'une passerelle pour distribuer du sable, de locaux pour le traitement de l'eau d'alimentation des machines, d'une chaufferie centrale (distribution d'eau chaude et de vapeur) et d'un toboggan pour la manutention mécanique du combustible.

- L'augmentation de la réserve d'eau.

3°) à l'entretien - La construction d'un bâtiment pour le personnel et l'installation d'un 2^e chariot à niveau pour faciliter les manutentions.

Les dépenses à engager, tant pour le rétablissement des installations dans leur situation ancienne ou dans une situation sensiblement équivalente, que pour l'exécution des travaux sus-visés, y compris celles de déblaiement et de reconstruction faites depuis la libération, sont évaluées à 240 M se répartissant de la façon suivante :

- 204 M au Compte de la Reconstruction

- 36 M au Compte des Travaux Complémentaires de l'et Etablissement.

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

Le Directeur du Service Central
des Installations Fixes et de la Construction.-

Morice

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare de BLAINVILLE - DAMELEVIÈRES

Reconstruction avec améliorations

PLAN

Echelle : 1/10.000

