

Reconstruction de la gare de Culmont-Chalindrey

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 6. 6.45	13	V 1°)
Arrêté	8. 6.45		
	14. 6.46	(J.C. 23. 6.46)	
	C.A. 27. 6.51	12	VII 1°)
Lettre SNCF au MTP	4. 7.51		

C.A. 20. 4.55 15 VIII b)

V. D. 9321 : Acquisition des terrains
nécessaires à cette reconstruction

Lettre SNCF au MTP
Dépêche MTP à SNCF

9. 3.57
31.10.57

Reconstruction de la gare de Culmont-Chalindrey

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 DARGEON
Monsieur BOURREL
Monsieur LAGNACE
Secrétariat du Conseil d'Administration

de et

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

LE SECRETAIRE D'ETAT

3ème Bureau

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
trilage 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, approu-
vé 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

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'Est

Paris, le 9 mars 1957

Ligne de Paris à Strasbourg
Gare de BLAINVILLE-DAMELÉVIERES
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-DAMELÉVIERES, 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 débouchement.

Afin d'éviter toute fausse manœuvre 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 Notice (pièce A) et compris dans les projets de reconstruction ci-après :

- BLAINVILLE, approuvé le 18 septembre 1954,

- CULMONT-CHAILINDREY, approuvé le 8 avril 1955,

- REIMS (dépôt), approuvé le 17 mars 1955.

Leur montant est évalué à 475 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-joint (pièce B).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

ARMAND

20 april 1955

8711

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 20 avril 1955

P.15

VIII - Questions diverses

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

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

= par dépêche en date du 7 avril 1955, le projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Brest (programme réduit) auquel le Conseil avait donné son accord le 11 juillet 1951;

= par dépêches du 8 avril 1955 :

- le projet de reconstruction de la gare de Culmont-Chalindrey (programme réduit) dont le Conseil avait autorisé la transmission le 27 juin 1951;

- et le projet de construction de 9 locomotives BB à courant continu 1.500 volts appelées à assurer la traction sur la section de ligne Dijon - Dôle, projet qui avait reçu l'agrément du Conseil le 12 janvier 1955, mais dont le montant a été ramené de 855 à 814,5 M. par suite de la baisse des prix unitaires obtenue des constructeurs;

= par dépêche du 15 avril 1955, le projet de construction de 71 locomotives électriques BB à courant monophasé destinées à la desserte des lignes Bâle - Réding et Dôle - Vallorbe - Pontarlier-les-Verrières. Le Conseil avait adopté ce projet le 9 février 1955 et les commandes correspondantes au cours de sa séance du 23 mars 1955.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 4 juillet 1951

D 5300/6

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction avec améliorations de la gare de Culmont-Chalindrey.

Ce projet, qui a été revu pour réduire au strict minimum compatible avec les nécessités de l'exploitation les dispositions prévues, annule et remplace celui qui vous a été adressé le 8 juin 1945.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit projet, et, si vous n'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 Bâle.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Pierre TISSIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

27 juin 1951

3132

du 27 juin 1961

2.1. VII - Projets et questions techniques

- 1°) Reconstitution des installations de la zone de
Boulogne-Billancourt (programme A.S.I.).
- 2°) Reconstitution des installations de la zone de
Levallois-Perret (programme A.S.I.).
- 3°) Reconstitution des installations de la zone de
Clichy (programme A.S.I.).
- 4°) Reconstitution de la zone d'Ermenonville (programme
A.S.I.).

Le Conseil a examiné les notes distribuées et souligne
l'importance des réductions apportées aux projets initiaux.

Le Conseil a également précisé que ces projets
techniques ont été établis en étroite liaison avec les services du
Ministère des Travaux Publics et tient à remercier les Services
de la S.E.C.F. pour l'apport d'économie qu'ils ont réalisé.

Le Conseil approuve les projets.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PARIS, le 11 JUIN 1951

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la reconstruction avec améliorations
de la gare de CULMONT-CHALINDREY
(Programme réduit)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 27 JUIN 1951
Question N° VII

Au cours de sa séance du 6 Juin 1945, le Conseil d'Administration a approuvé le projet de reconstruction avec améliorations du centre ferroviaire de CULMONT-CHALINDREY.

Le mouvement des voyageurs de cette gare de bifurcation est important; son dépôt doit faire face aux ruptures de charge des trains qui abordent la ligne d'IS-sur-TILLE, à profil accidenté, ainsi qu'aux relais de machines de la plupart des trains de marchandises. La fermeture récente du triage d'IS-sur-TILLE a encore accru le nombre de ces relais.

Les installations anciennes n'étaient pas entièrement adaptées au rôle qu'elles doivent remplir.

L'importance des destructions subies par ce centre (schéma n° I) donnait l'occasion de réaliser les améliorations désirables.

Le projet présenté en 1945 (schéma n° II) prévoyait à cet effet des améliorations diverses, tant à la gare qu'au dépôt et au faisceau de relais (voir tableau annexe, colonne 1) et notamment :

A la gare :

- l'allongement et l'élargissement des quais à voyageurs pour permettre la desserte normale des trains longs et le débouché des escaliers d'accès du passage souterrain à construire,
- la modification de la cour et de la halle à marchandises,
- la construction d'un poste électrique central et l'extension, à toute la traversée de la gare, de la signalisation lumineuse.

1 tableau joint
3 schémas.

....

Au dépôt :

- l'augmentation des surfaces couvertes de la rotonde et de l'atelier;
- l'installation d'un vérin électrique avec fosse;
- l'établissement d'une chaufferie centrale et d'un toboggan pour la manutention mécanique du combustible;
- la construction de 2 réservoirs de 500 m³;
- la construction de bâtiments de service ou à caractère social (cantine, logements, etc...).

Aux faisceaux de relais et sur les raccordements directs :

- l'augmentation de la capacité de réception du faisceau;
- la suppression d'un cisaillement d'itinéraires à la sortie du faisceau côté est;
- la construction d'un bâtiment de services divers.

Une grande partie de ce programme a été réalisée ou est en voie d'achèvement (voir tableau annexe, colonne 2).

Au cours de la révision du projet, il a été reconnu possible (voir tableau annexe, colonne 3):

- d'abandonner certaines installations primitivement envisagées, telles que le passage souterrain pour voyageurs, la modification de la cour et de la halle à marchandises, le chantier à combustible de ville, un réservoir de 500 m³, la construction d'une cantine.
- de réduire la surface couverte de la rotonde, de la chaufferie centrale et de divers bâtiments (bureaux, vestiaires, lavabos, centre d'apprentissage).
- enfin, de réaliser plus simplement les manoeuvres d'aiguilles par trois postes 1, 2 et B placés au centre des installations qu'ils commandent, au lieu d'établir un poste central électrique.
- la manutention du combustible par un silo à portique au lieu d'un toboggan;
- la suppression du cisaillement de deux itinéraires, ce qui permet d'éviter la construction de 3 sauts de mouton.

.....

Cependant, par suite de sa situation géographique à la soudure des courants de transport venant du Nord et du Bassin lorrain, en direction du SUD-EST, le centre de CHALINDREY traite un important trafic et il doit nécessairement être équipé de manière à satisfaire aux besoins du service, sans qu'il en résulte de retards dans les acheminements. Il est donc nécessaire de conserver, dans le projet réduit, les améliorations initialement prévues, pour permettre de recevoir plus rapidement les trains de passage et pour faciliter l'échange des locomotives.

D'autre part, il n'existe aucune voie de relais de longueur suffisante sur la ligne de PARIS à BALE. Les trains longs, devant changer de machine, doivent donc être scindés en deux tronçons ou être reçus à LANGRES, ce qui entraîne des parcours de machines haut-le-pied. Pour remédier à cette situation, il a paru opportun, bien que cette opération ne figurât pas au projet primitif, de déplacer la transversale d'entrée en gare, côté PARIS, afin d'augmenter la longueur utile des voies principales et d'éviter sur lesquelles les relais pourront s'effectuer sans inconvénient pour l'exploitation.

Les principales améliorations qui restent à réaliser concernent (voir schéma n° III et colonne n° 4 du tableau annexe) :

- à la gare : - le remplacement de l'ancien poste 2 de 70 leviers par un poste électromécanique, qui comportera 105 leviers en raison de la nouvelle disposition des voies;
- la substitution de la signalisation lumineuse à la signalisation mécanique, pour améliorer les conditions techniques de la circulation des trains.
- au dépôt : - l'achèvement des installations en cours : l'atelier et ses bureaux annexes, la rotonde, abritant déjà 24 machines, qui sera complétée pour en abriter 36, sur un effectif total de 75, proportion qui n'a rien d'excessif en raison de la rigueur du climat.
- la construction du silo-portique, de la chaufferie.
- la construction de bâtiments pour huilerie et lampisterie, sablerie, visiteurs.
- aux faisceaux de relais et sur les raccordements :
 - l'allongement de la longueur utile et l'augmentation du nombre des voies du faisceau de relais, côté IS-sur-TILLE (5 voies de 700 à 750 m et 2 voies en cul-de-sac au lieu de 3 voies + 2 en cul-de-sac).
 - le déplacement vers PARIS de la transversale du poste 1 pour porter à 700 ou 750 m environ (au lieu de 500) la longueur utile des voies du faisceau de relais côté PARIS.

....

- la déviation de la voie I d'IS-sur-TILLE pour supprimer le cisaillement très gênant des deux courants (le Nord) LANGRES - IS-sur-TILLE (DIJON) et (DIJON)-IS-sur-TILLE - MERREY (l'Est).

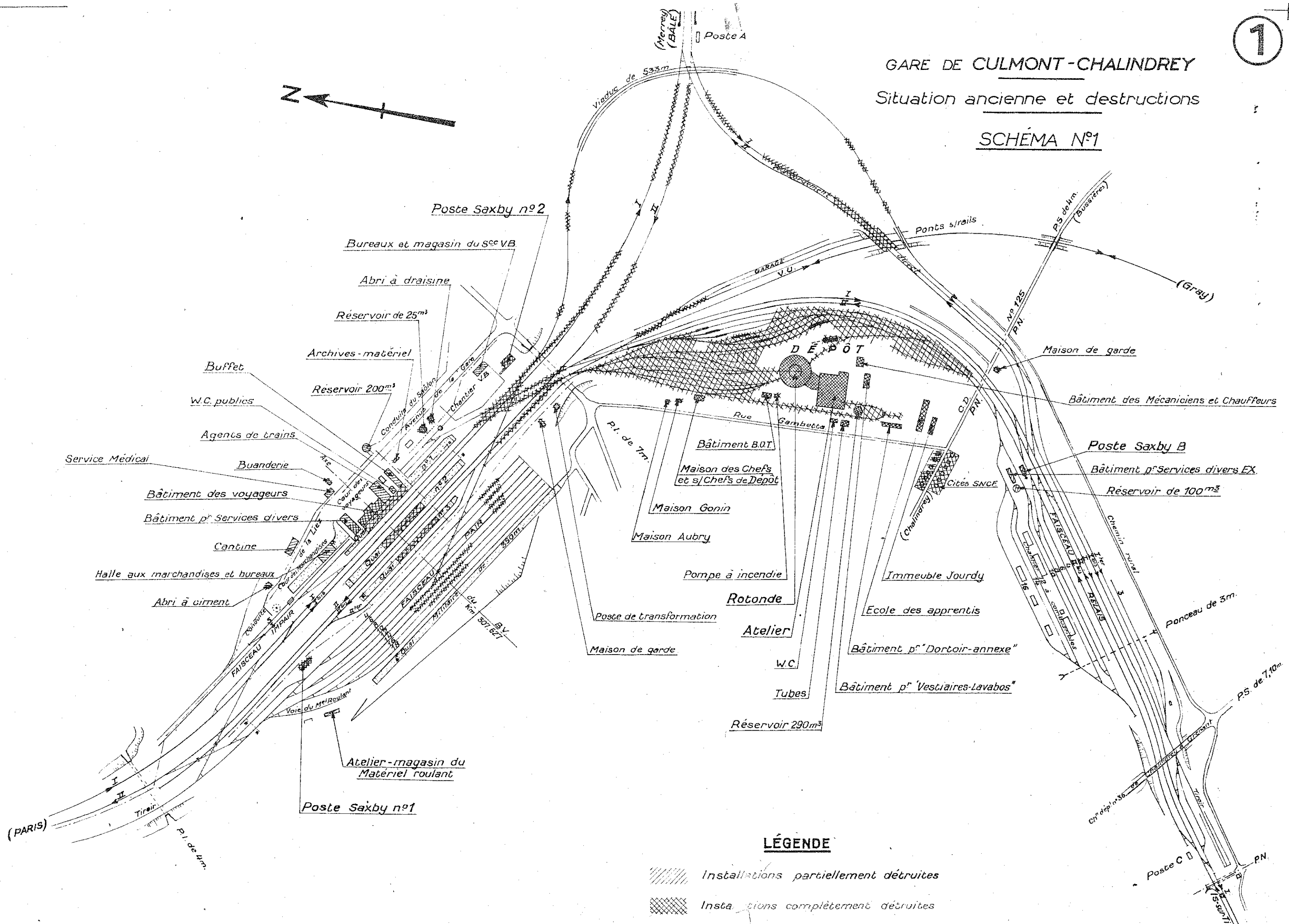
- la construction d'un petit bâtiment pour chef de service et agent de manoeuvre.

Le montant total de ce projet réduit est évalué à 1545 MF, dont 757 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er Septembre 1950 et 788 MF (prix Janvier 1950) pour les travaux restant à faire.

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

Le Directeur,
Chef du Service technique
des Installations fixes,





RECONSTRUCTION AVEC AMELIORATIONS
DE LA GARE DE CULMONT-CHALINDREY

BILAN DES AMELIORATIONS

Améliorations prévues au projet initial (présenté le 8.6.45)	Améliorations réalisées au 1er.9.50	Réductions ou abandons	Améliorations restant à réaliser
<div>I - GARE -</div> <div>(1)</div> <div><ul style="list-style-type: none">- allongement des quais à voya- geurs n° 2 et 3 avec élargisse- ment des quais n°s 2 et 3- construction d'un passage souterrain- allongement des marquises (de 30 à 55 m)- construction d'un bâtiment (200 m²) pour lampisterie, archives, etc...- élargissement de la Cour aux marchandises- allongement de la voie de débord- reconstruction sur un nouvel emplacement de la halle aux marchandises partiellement détruite- construction d'un bureau d'ex- péditions accolé à la halle aux marchandises- construction d'un poste élec- trique central- Extension de la signalisation luminieuse- installations hydrauliques</div>	<div>(2)</div> <div><p>Allongement du quai n° 3 et élargissement des quais n°s 2 et 3</p><p>Construction d'un bâtiment pour archives (50 m²)</p></div>	<div>(3)</div> <div><p>Passage souterrain</p><p>Élargissement de la Cour aux marchandises</p><p>Allongement de la voie de débord</p><p>Halle reconstruite sur place en identique</p><p>Poste électrique central</p></div>	<div>(4)</div> <div><p>Allongement des quais n°s 1 et 2</p><p>Reconstruction et allongement des marquises à 55 m</p></div>
<div>II - DEPOT -</div> <div><ul style="list-style-type: none">- installations de téléphonie, de chronométrie, d'éclairage et de force motrice.- majeure partie des terrassements et allongement d'un P.I. en vue des améliorations prévues à la colonne (4).- déplacement de la transversale du poste 1 de 350 m vers PARIS, et liaison aux voies de débord de cette transversale.</div>	<div>Réservoir de 750 m³ station de filtrage</div>	<div>Réduction de 1/5 de la surface couverte primitive</div>	<div>Achèèvement</div> <div>Achèèvement (local machine à laver, parc à roues, portique)</div> <div>Vérin électrique</div> <div>....</div>

Améliorations prévues au projet initial (présenté le 8.6.45)	Améliorations réalisées au 1.9.50	Réductions ou abandons	Améliorations restantes à réaliser
- installations pour le traitement de l'eau d'alimentation des chaudières		Installations pour le traitement de l'eau d'alimentation des chaudières.	
- établissement d'une chaufferie centrale (152 m ²)		Réduction de 1/5 de la surface primitive	Chaufferie (120 m ²)
- construction d'un toboggan		Toboggan	Remplacé par un silo-portique
- pose d'une voie desservant un parc à matériel de la voie		Pose d'une voie desservant un parc à matériel de la voie	
- chantier à combustible de ville		Chantier à combustible de ville	
- construction de 2 réservoirs de 500 m ³	construction de 1 réservoir de 500 m ³	Construction de 1 réservoir de 500 m ³	
- construction d'un réservoir de 100 m ³ (eau potable)		Construction d'un réservoir de 100 m ³	
- construction d'un atelier (880 m ²) et d'un bâtiment scolaire (440 m ²) pour apprentis.		Construction d'un atelier et d'un bâtiment scolaire pour apprentis	Aménagement de locaux pour apprentis dans le bâtiment pour célibataires (en cours).
- construction d'une cantine (178 m ²).		Construction d'une cantine	
- construction de 4 logements pour agents dirigeants	4 logements pour agents dirigeants		
- Construction de bureaux (645 m ²)	Bâtiment pour bureaux et vestiaires-lavabos (670 m ²)	Superficie totale ramenée de 1005 m ² à 670 m ²	
- Construction de vestiaires-lavabos (360 m ²)			Huilerie et lampisterie d'une part (170 m ²)
- Construction d'huilerie, lampisterie, sablerie (300m ²)			Sablerie, parc à sable et passerelle, d'autre part.
- Adjonction d'une passerelle de distribution de sable			Construction d'un W.C.
- construction de 2 bâtiments pour W.C.	Construction d'un W.C.		
- bureau, sacherie, pour combustible de ville		Bureau, sacherie	
- abris à bicyclettes			Abris à bicyclettes
- abri de concierge (25 m ²)		Abri de concierge	
- poste de transformation (65 m ²)	Poste de transformation n° 1 (40 m ²)		Poste de transformation n° 2 (16 m ²)
- pistes, aires en ciment			Pistes, aires en ciment
- foyer des mécaniciens et chauffeurs (50 m ²)	Foyer des mécaniciens et chauffeurs.		Téléphonie automatique Parc à vieilles matières
	Poste à acétylène (50m ²)		Chantier à briquettes
III - RACCORDEMENTS ET FAISCEAUX DE RELAIS -			
			Bâtiment pour services divers MI avec poste d'aiguillage (180 m ²).
- déviation de la voie 1 d'IS-sur-TILLE	Terrassement		Déviations de la Voie 1 d'IS-sur-TILLE
- déplacement de la voie unique de la ligne de GRAY			Déplacement de la voie unique de la ligne de GRAY
- déviation de la voie 2 du raccordement direct avec construction de 2 sauts-de-mouton (1 sur la voie de GRAY et la voie 1 d'IS-sur-TILLE déviée, et 1 sur les 2 voies de circulation des machines)		Déviations de la voie 2 et construction des 2 sauts de mouton	

Améliorations prévues au projet initial (présenté le 9.6.45)	Améliorations réalisées au 1.9.50	Réductions ou abandons	Améliorations restant à réaliser
<ul style="list-style-type: none"> - allongement de la voie de tiroir du faisceau de relais - construction d'un bâtiment de services divers EX au faisceau de relais (119 m²) - réduction à 9 mm/m de la rampe de 11,53 mm/m de la voie 1 d'IS-sur-TILLE 			Allongement réduit de la voie de tiroir Bâtiment pour services divers EX (35 m ² seulement).
<ul style="list-style-type: none"> - Déviation, sur 1600 m, du chemin départemental n° 125 avec suppression de 2 PN. - déviation d'un chemin d'exploitation et d'un chemin rural - construction de 3 P.S. de 8 m de largeur - déplacement d'un P.N. 	Déviation du Chemin départemental n° 125 avec suppression de 2 PN. Déviation d'un chemin d'exploitation et d'un chemin rural Construction de 3 P.S. de 8 m de largeur	Réduction de la rampe de la voie 1 d'IS-sur-TILLE Déplacement d'un P.N. Construction d'un saut-de-mouton	
<ul style="list-style-type: none"> - construction d'un saut-de-mouton sur les voies de circulation des machines, pour la voie 2 d'IS-sur-TILLE - pont sous rails de 8 m d'ouverture droite (à reconstruire et à abaisser) 			Pont sous rails à reconstruire avec 8,40 m d'ouverture droite Allongement d'un P.S.
<ul style="list-style-type: none"> - allongement d'un ponceau de 3m - allongement d'un P.S. 	Allongement d'un ponceau de 3 m Terrassements		Augmentation de la capacité du faisceau de relais Poste mécanique B (par suite de l'abandon du poste central électrique).

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'urba-
nisme,

Vu le décret du 30 octobre 1935 relatif à l'expropriation et à l'oc-
cupation 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'expropria-
tion 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 simpli-
cation de la procédure d'expropriation en cas d'urgence;

Vu le décret n° 46-143 du 20 janvier 1946 portant règlement d'ad-
ministration 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 im-
mobilières 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 modifi-
cations 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 reconstruc-
tion, programme quinquennal, programme spécial d'équipement, programme
normal de travaux complémentaires) :

Désignation des travaux	Communes	Départements
Région EST		
CULMONT-CHALINDREY - Reconstruc- tion de la gare avec améliora- tions	Chalindrey	Haute - Marne

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 Haute-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.

3722

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Est

Ligne de Paris à Bâle

Gare de Culmont-Chalindrey

Reconstruction avec améliorations

Ve 39.001 307-5

7
33 006

Paris, le 8 juin 1945

C O F I E

Comme suite à la décision
du Conseil du 6 juin 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif aux améliorations à apporter aux installations de la gare de Culmont-Chalindrey 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 dudit projet et, si vous n'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 Bâle.

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 Bd St-Germain (7°)

6 juin 1945

3722

du 6 juin 1945

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction :

P.V. (p.13)

- Gare et dépôt de Culmont-Chalindrey.

M. LEMAIRE souligne l'importance du rôle que joue la gare pour l'acheminement du trafic venant des Régions Nord et Est vers la Région Sud-Est : elle constitue une gare de bifurcation avec un fort mouvement de voyageurs et là se font les ruptures de charges des trains qui abordent la ligne d'Is-sur-Tille à profil accidenté, ainsi que la plupart des relais de machines de trains de marchandises. Les installations ayant été presque entièrement détruites par les bombardements, la reconstruction serait mise à profit en vue d'une adaptation plus poussée de celles-ci au rôle qu'elles doivent remplir.

En ce qui concerne la gare, ces améliorations comportent notamment l'allongement des quais à voyageurs et des marquises pour la desserte des trains longs et la construction d'un passage souterrain reliant ces quais, la construction d'un poste électrique central et l'extension de la signalisation lumineuse à toute la traversée de la gare, enfin, la modification des raccordements et des voies principales en vue d'éviter les cisaillements.

Au dépôt, l'on prévoit l'augmentation des superficies couvertes de la remise et de l'atelier, l'établissement d'une chaufferie centrale, d'installations pour le traitement de l'eau d'alimentation des chaudières, d'un vérin électrique avec fosses et d'un toboggan pour la manutention mécanique du combustible, l'établissement de nouveaux locaux pour les apprentis, la construction d'une cantine pour le personnel et de 4 logements pour les agents dirigeants.

La dépense totale serait de 295 M., dont 149 au compte de la Reconstruction et 146 M. au compte des Travaux Complémentaires.

Le projet est approuvé.

2^e tirage

ADMINISTRATION
du 6 JUIN 1945

(Question N° V)

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

18 mai 1945

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de la reconstruction avec améliorations de la gare de
Culmont-Chalindrey

Les installations de la gare de Culmont-Chalindrey ayant été en grande partie détruites ou gravement endommagées par les bombardements de 1944, ainsi que le montre le croquis I ci-joint, la S.N.C.F. se propose de profiter des travaux de reconstruction pour apporter diverses améliorations aux installations de la gare et du Dépôt.

Ces améliorations s'imposent d'autant plus qu'il s'agit d'une gare de bifurcation où le mouvement des voyageurs est important et où se font les ruptures de charge des trains qui abordent la ligne d'Is-sur-Tille, à profil accidenté, ainsi que la plupart des relais de machines des trains de marchandises. Il est par suite nécessaire que les installations soient tout à fait adaptées au rôle qu'elles doivent remplir.

Les améliorations envisagées, soulignées en rouge au croquis II ci-joint, sont les suivantes :

GARE - Allongement des quais à voyageurs et des marquises pour la desserte des trains longs et construction d'un passage souterrain reliant ces quais.

- Amélioration du débord,
- Construction d'un petit bâtiment de service au delà du Buffet,
- Construction d'un poste électrique central et extension, à toute la traversée de la gare, de la signalisation lumineuse qui existe déjà sur la ligne de Chalindrey à Is-sur-Tille.

DEPOT - Augmentation des superficies couvertes de la remise et de l'atelier.

- Etablissement d'une chaufferie centrale, d'installations pour le traitement de l'eau d'alimentation des chaudières, d'une passerelle pour les tuyauteries de distribution du sable aux machines, d'un vérin électrique avec fosses, d'un toboggan pour la manutention mécanique du combustible.

.....

- Amélioration de l'alimentation en eau potable et non potable,
- Construction d'une cantine pour le personnel et de 4 logements pour agents dirigeants,
- Etablissement de nouveaux locaux pour les apprentis (augmentation de la superficie des locaux détruits et à reconstruire),
- Etablissement de sauts de mouton pour les voies de circulation des machines entre le Dépôt et le faisceau de rupture de charge situé le long de la ligne d'Is-sur-Tille, afin d'éviter des cisaillements dangereux.

RACCORDEMENTS ET DEVIATIONS DE VOIES PRINCIPALES -

Modification des raccordements et des voies principales de Gray et d'Is-sur-Tille pour éviter les cisaillements, permettre l'extension éventuelle du faisceau de rupture de charge et améliorer le profil de la voie I⁴ du raccordement des lignes de Bâle et d'Is-sur-Tille.

Ces travaux nécessiteront la déviation du chemin Départemental n° 25 avec suppression de 2 P.N. (sur la ligne d'Is-sur-Tille et le raccordement) qui seront remplacés par des passages supérieurs, ainsi que la déviation de chemins ruraux ou d'exploitation et le déplacement d'un P.N. pour piétons sur la ligne d'Is-sur-Tille.

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 d'installations provisoires faites depuis la libération, sont évaluées à 295 M. se répartissant comme suit :

149 M. au compte de Reconstruction
 146 M. au compte des Travaux Complémentaires de premier Etablissement.

Il est demandé à Messieurs 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,

Signé : PORCHEZ.

