

Reconstruction de la gare de Langres (Est)

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. Arrêté	C.A.	18. 7.45	5	V	
		21. 7.45			
		14. 6.46	(J.O. 23. 6.46)		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A.	2. 4.52	14	VII	1°
		4. 4.52			
	C.A.	15. 9.54	15	VIII	c)

15 septembre 1954

3722

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 15 septembre 1954

P.15

VIII - Questions diverses

c) 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 :

= par dépêches des 26 juillet, 3 août, 6 août et 26 août 1954, approuvé les projets de reconstruction avec améliorations concernant le gare et le dépôt de Caen (programme réduit), la gare, le dépôt et l'entretien de Thionville (programme réduit), la gare de Langres (programme réduit), la gare de Trappes, la gare et le dépôt de Busigny (programme réduit), que le Conseil avait respectivement approuvés dans ses séances des 23 avril 1952, 7 mai 1952, 2 avril 1952, 20 juillet 1949 et 23 avril 1952;

= par dépêche du 5 août 1954, donné son accord de principe au projet tendant à réduire à 2 le nombre des classes de voitures dans les trains rapides et express à partir du service

d'été de 1956 dont le Conseil a été informé dans ses séances des 24 juin et 23 décembre 1953, et autorisé, en conséquence, par dépêches des 6 et 18 août 1954, la transformation de 60 voitures ex-luxe de la Région du Sud-Est en voitures de la classe inférieure future, d'une part, et de voitures comportant des compartiments de 2ème classe en voitures de la classe supérieure, d'autre part (projets approuvés par le Conseil le 7 avril 1954);

= approuvé, par dépêche du 23 août 1954, l'application, aux 15.000 wagons couverts, d'un dispositif "vide-charge" avec régleur de timonerie (projet adopté par le Conseil dans sa séance du 26 mai 1954) et, par dépêche du 24 août 1954, la mise à voie unique des sections Dôle-Arc-Senans et Mouchard-Frasne de la ligne de Dijon à Vallorbe décidée par le Conseil dans sa séance du 7 avril 1954.

3122

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 4 avril 1952

D. 3300/6

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 Langres.

Ce projet, dont les dispositions prévues ont été réduites au strict minimum compatible avec les nécessités de l'exploitation, annule et remplace celui qui vous a été adressé le 21 juillet 1945.

Le montant du présent projet est évalué à 170 M, dont 78 M correspondant aux travaux exécutés au 1er janvier 1952 et 92 M aux prix de 1950, pour les travaux restant à faire.

Aux prix actuels, les travaux restant à réaliser représentent environ 147 M.

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,

Pierre TISSIER

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

2 avril 1952

3742

du 2 avril 1952

P.14

VII - Projets et Questions techniques

1°) Projets de reconstruction

- gare de Haguenau (programme réduit)
- gare de Langres (programme réduit)
- gare et dépôt de Somain (programme réduit)
- dépôt d'Arras
- gare de Juvisy (programme réduit)
- gare de St-Pierre-des-Corps (programme réduit).

M. PORCHEZ commente les notices distribuées pour chacun de ces projets.

M. LE PRESIDENT s'enquiert de l'évolution des projets relatifs à la reconstruction de la gare de Tours, lesquels conditionnent les dispositions à prendre concernant les installations de St-Pierre-des-Corps.

M. PORCHEZ répond que seul reste à déterminer l'emplacement exact du bâtiment voyageurs et précise que la décision qui sera prise à ce sujet n'est pas susceptible de remettre en cause les dispositions prévues dans le projet relatif à la gare de St-Pierre-des-Corps.

Le Conseil approuve les projets qui lui sont soumis.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le 10 MARS 1952

N O T E

pour Messieurs, les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de reconstruction avec améliorations
de la gare de LANGRES

Au cours de sa séance du 18 Juillet 1945, le Conseil d'Administration a approuvé le projet de reconstruction avec améliorations de la gare de Langres (ligne de Paris à Bâle) dont les installations avaient été rendues inutilisables par les Allemands lors de leur retraite.

Langres étant devenu gare centre pour les transports de régime accéléré, ce projet prévoyait, outre le rétablissement des installations détruites et endommagées, diverses améliorations ou modifications destinées à faire face aux besoins de ce nouveau trafic. Il prévoyait également la construction en bordure du triage de Jorquenay, situé à 2 km de Langres, vers Paris, d'un chantier d'entretien de matériel roulant en remplacement de celui de Belfort détruit.

Dans le cadre de ce projet, les principales améliorations ou modifications prévues étaient les suivantes : (voir schéma n°1)

à la gare -

- l'allongement des quais à voyageurs pour permettre la desserte des trains longs;
- l'agrandissement de la halle à marchandises afin de faire face au trafic de régime accéléré et la construction d'un bureau accolé à cette halle.

au chantier d'entretien du matériel roulant -

- la création à Jorquenay d'un chantier d'entretien du matériel roulant marchandises, avec atelier, chariot-transbordeur, faisceau d'échange et installations annexes (parcs à roues et à vieilles matières, acétylogène, alimentation hydraulique, vestiaires-lavabos....)

.....

- la transformation du chantier actuel, situé en gare, pour permettre la réparation du matériel voyageurs et wagons de messagerie effectuée actuellement sur les voies de la gare, comprenant : atelier, chaufferie, bâtiment pour le personnel....).

Dès la Libération, les installations nécessaires à la reprise du service ont été remises en état ou reconstruites, soit à titre définitif (B.V., buffet, marquises sur quais....) soit à titre provisoire (halle à marchandises, bâtiments du chantier de réparation du matériel roulant,), les seules améliorations réalisées sont les suivantes :

- à la gare :

- l'allongement des quais à voyageurs
- la construction d'une remise à colis

- au chantier d'entretien du matériel roulant :

- l'édification, au chantier de la gare, de deux hangars métalliques, provenant de récupération, à usage d'atelier.

Au cours de la révision du projet et dans le cadre d'une nouvelle répartition géographique des chantiers d'entretien du matériel roulant, il a été reconnu possible d'abandonner la création, à Jorquenay, du chantier primitivement prévu, l'ancien chantier situé en gare étant, en compensation, transformé dans des conditions très modestes pour répondre aux besoins essentiels.

Les travaux restant à exécuter sont donc limités aux quelques améliorations ci-après -(voir schéma n°2) :

- à la gare :

- construction d'une halle à marchandises et d'un bureau afin d'assurer dans de bonnes conditions, le service des transports de régime accéléré.

- au chantier d'entretien du matériel roulant :

- construction de locaux annexes pour bureaux, outillage, ateliers, magasins, compresseur, potasserie, huilerie, générateurs d'acétylène, etc...)
- l'édification de W.C., d'abris à bicyclettes et d'un hangar à bois;
- installations diverses complémentaires (cabestans, poutres de renvoi, téléphonie, chronométrie, conduites d'eau, bouches d'incendie, chemin d'accès et pistes)

....

Les dépenses totales sont évaluées à 170 MF dont 78 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er janvier 1952 et 92 MF aux prix de janvier 1950 (soit 147 MF environ aux prix actuels) pour les travaux restant à faire.

Par rapport au projet initial, l'économie réalisée est de l'ordre de 224 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,

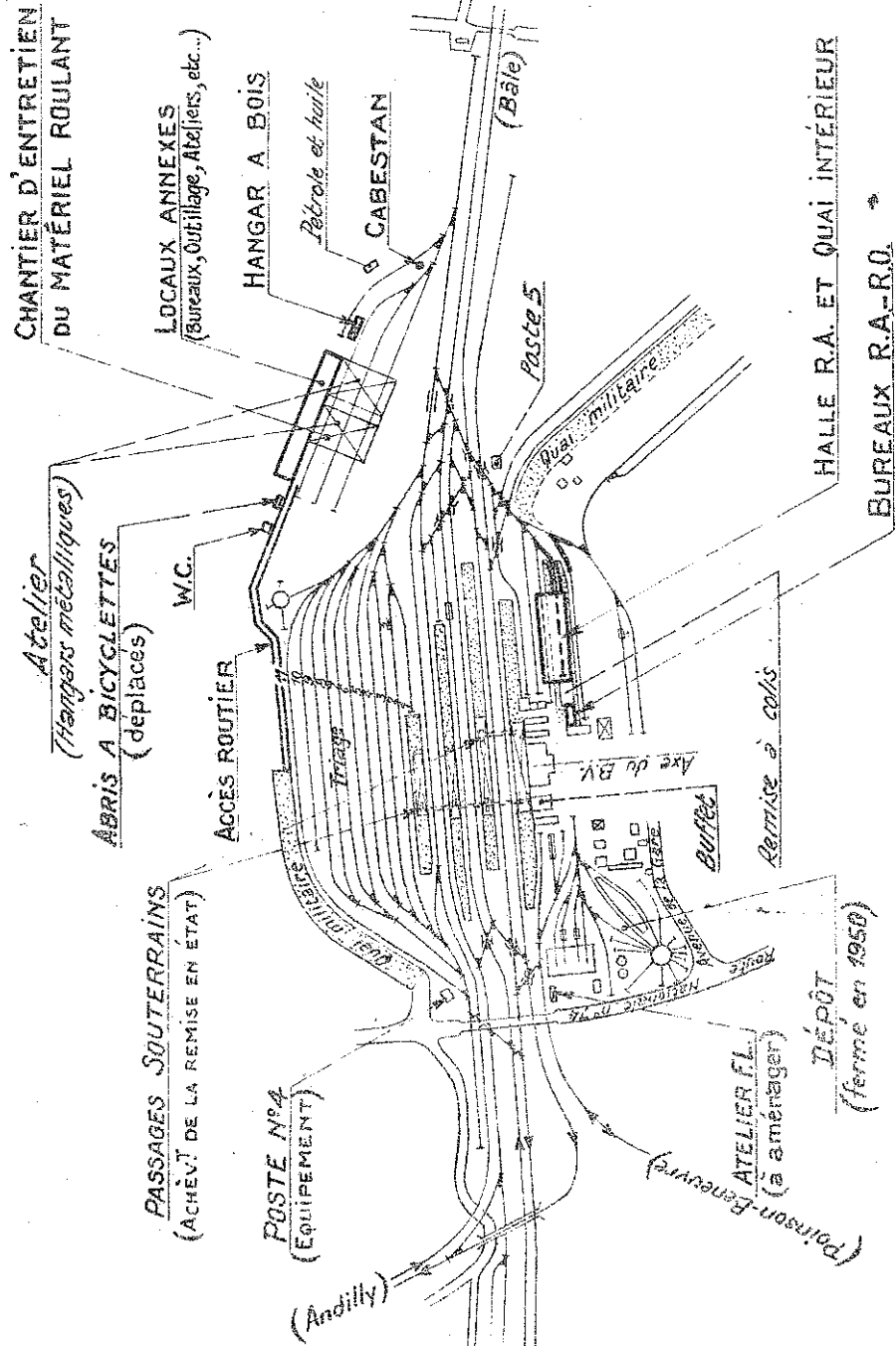
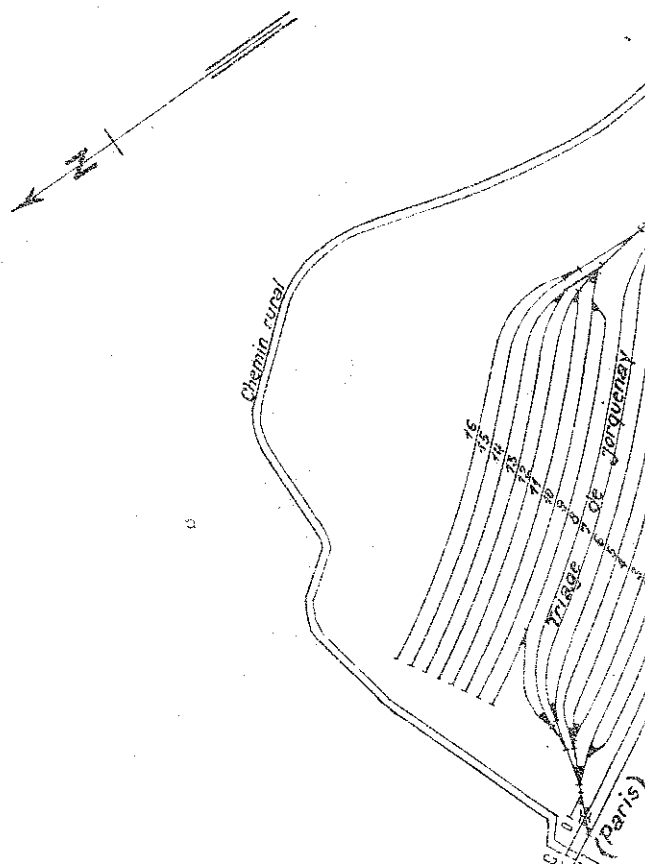
Révisé

Gare de LANGRES

2

Dispositions du projet réduit

SCHÉMA N°2



LÉGENDE

Installations projetées restant à exécuter
Installations existantes 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
(extrait)

et des transports, /

Le ministre des travaux publics, 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		
LANGRES - Reconstruction avec amélioration des installations de la gare - Construction d'un entre-tien au triage de Jorquenay en remplacement de celui de Belfort	Langres, Jorquenay	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

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Région de l'Est

Ligne de Paris à Bâle

Gare de Langres

Paris, le 21 juillet 1945.

Construction d'un entretien au
triage de Langres-Jorquenay en
remplacement de celui de Belfort,
et reconstruction avec améliora-
tion des installations de la gare
de Langres.

Veg. 39.001.296-6
8

Comme suite à la décision du
Conseil du 18 juillet 1945

D. 3300-6

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la construction d'un Entretien au triage de Langres-Jorquenay en remplacement de celui de Belfort, et à la reconstruction avec améliorations des installations de la gare de Langres.

Ce projet figure au programme ordinaire des Travaux complémentaires de l'exercice 1945, sous la rubrique "Amélioration d'installations connexes de la reconstruction - Gares d'importance moyenne et petits dépôts".

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,

Signé : FOURNIER.

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

18 juillet 1945

3422

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 18 juillet 1945

QUESTION V - Projets

Projets de reconstruction

Gare et chantier d'entretien de Langres

p. 4

M. LEMAIRE expose que, les chantiers d'entretien de Chaumont et de Belfort ayant été entièrement démolis, la S.N.C.F. envisage, au lieu de les rétablir à leur emplacement primitif, de construire de nouveaux chantiers à Troyes-Preize et à Langres. Ainsi serait obtenue une meilleure répartition des moyens le long de la ligne de Paris à Mulhouse.

Le chantier de Langres serait aménagé en bordure du triage de Jorquenay. Il comprendrait un bâtiment d'entretien de 90 m. sur 33, desservi par 3 voies, un chariot transbordeur de 12 m. assurant la liaison avec les voies d'entrée et de sortie, un faisceau d'échange de 4 voies de 250 m. et diverses installations annexes parmi lesquelles des vestiaires-lavabos pour le personnel.

Le projet prévoit, d'autre part, la reconstruction des installations de la gare de Langres elle-même, avec diverses améliorations

comportant notamment l'allongement des quais et l'extension du poste de réparations du matériel à voyageurs et des wagons de messageries.

La dépense totale est évaluée à 74 M., dont 57, 5 M. au compte de la reconstruction et 16, 5 M. au compte des travaux complémentaires.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

NOTE POUR MM. LES MEMBRES DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

CONSTRUCTION D'UN ENTRETIEN AU TRIAGE DE LANGRES-JORQUENAY
EN REMPLACEMENT DE CELUI DE BELFORT.

RECONSTRUCTION AVEC AMELIORATION DES INSTALLATIONS DE LA
GARE DE LANGRES.

Avant la guerre, il y avait sur la ligne de Paris à Mulhouse
des chantiers d'entretien à : Chaumont kil. 362
Belfort kil. 445
Mulhouse kil. 492.

Les bombardements de 1944 ont entièrement détruit les chan-
tiers de Chaumont et de Belfort (ci-joint croquis n°1 concernant
Belfort; le croquis des destructions de Chaumont était inclus au
dossier de Troyes-Preize examiné au cours de la séance du Conseil
du 11 avril 1945).

Au lieu de les reconstruire à leur emplacement primitif, la
S.N.C.F. envisage de construire de nouveaux chantiers à Troyes-
Preize et à Langres; on obtiendra ainsi une meilleure répartition
le long de la ligne, à savoir :

Troyes-Preize	kil. 165
Langres	kil. 397
Mulhouse	kil. 492

La construction du chantier de Troyes-Preize est comprise
dans le projet de reconstruction des installations de la gare de
Troyes-Preize soumis à l'approbation ministérielle le 13 avril 1945.

La construction de chantiers de Langres en bordure du triage
de Jorquenay fait l'objet du présent projet.

D'autre part, certaines installations de la gare de Langres
ayant été détruites ou endommagées par les bombardements de 1944,
(croquis N°2 ci-joint) la S.N.C.F. envisage de les rétablir dans leur
situation ancienne ou selon des dispositions sensiblement équiva-
lentes tout en profitant des travaux de reconstruction pour réaliser
certaines améliorations ou extensions qui répondent à ses vues
d'avenir : allongement des quais à voyageurs, reconstruction avec

agrandissement de la halle aux marchandises, extension du poste de réparations du matériel à voyageurs et des wagons de messagerie.

Les dépenses à engager pour l'exécution de l'ensemble des travaux susvisés, y compris celles de déblaiement et d'installations provisoires faites depuis la libération ou restant à faire sont évaluées à 74 millions.

La décomposition des dépenses faites suivant la méthode employée jusqu'à présent dans la préparation de nos projets, faisait apparaître une dépense de 57,5 M au compte de la Reconstruction (reconstruction avec égalité de potentiel) et une dépense de 16,5 M au compte TC.

Or, par dépêche du 5 juin 1945, M. le Ministre des Travaux Publics a demandé que certaines modifications soient apportées dans la présentation des projets de reconstruction, qui ne comporteront plus que l'estimation globale des dépenses et celle de la reconstruction en identique des installations détruites ou endommagées.

Sans préjuger du principe qui sera adopté pour la répartition des dépenses entre les comptes Reconstruction et Travaux complémentaires et pour ne pas retarder l'approbation technique du présent projet par l'autorité supérieure, nous avons cru devoir présenter celui-ci sans autre indication que celle des dépenses totales, étant entendu que nous fournirons ultérieurement dès qu'il sera établi tous renseignements complémentaires demandés par la dépêche susvisée du 5 juin 1945.

Il est demandé à MM. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet, sous réserve de la répartition des dépenses qui sera faite suivant le principe général qui sera arrêté ultérieurement.

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

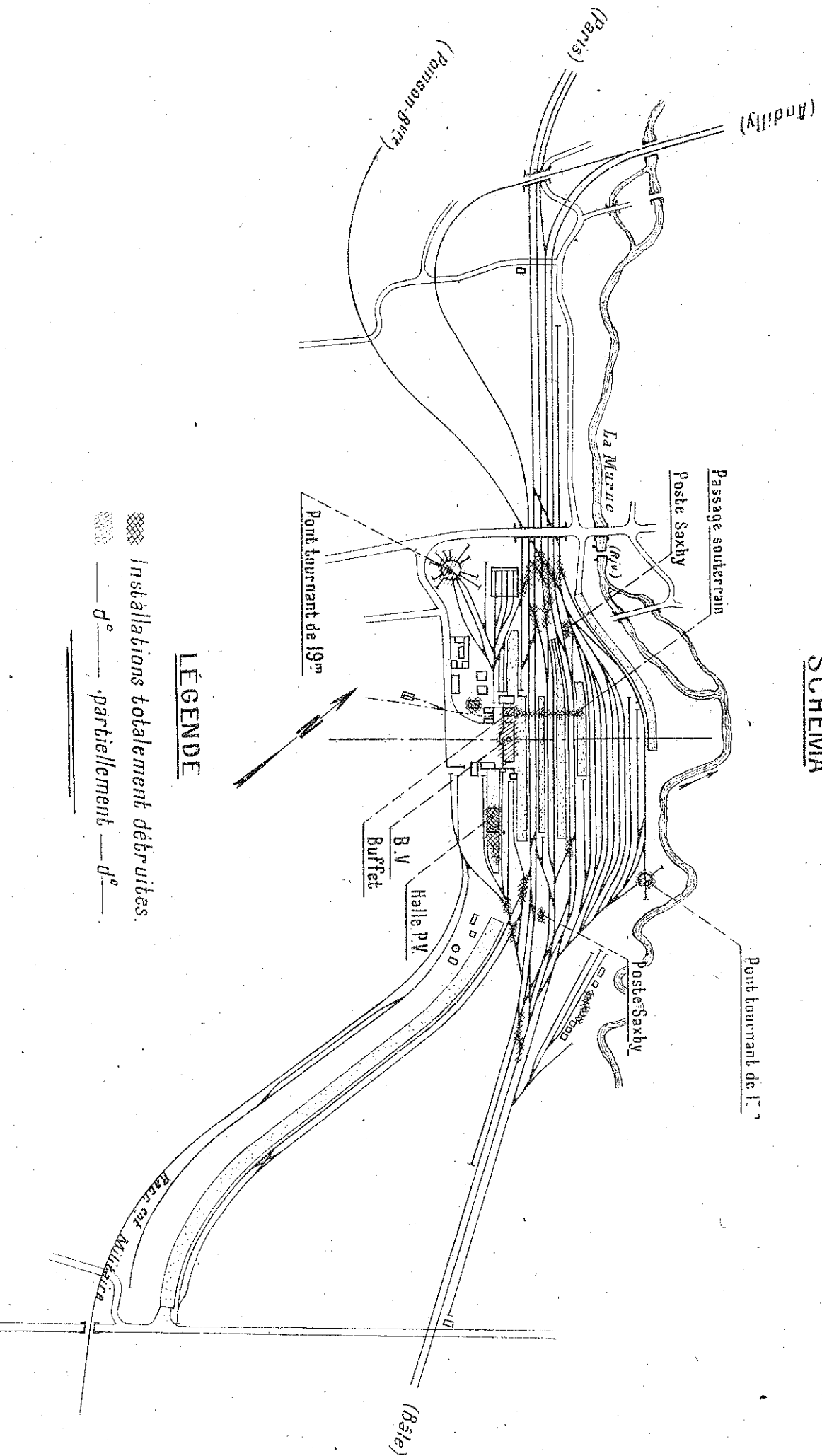
R. K.

GARE DE LANGRES

Situation ancienne
et destructions

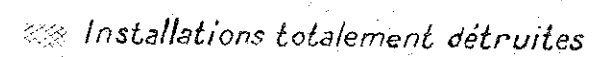
SCHEMA

Croquis III



SCHÉMA

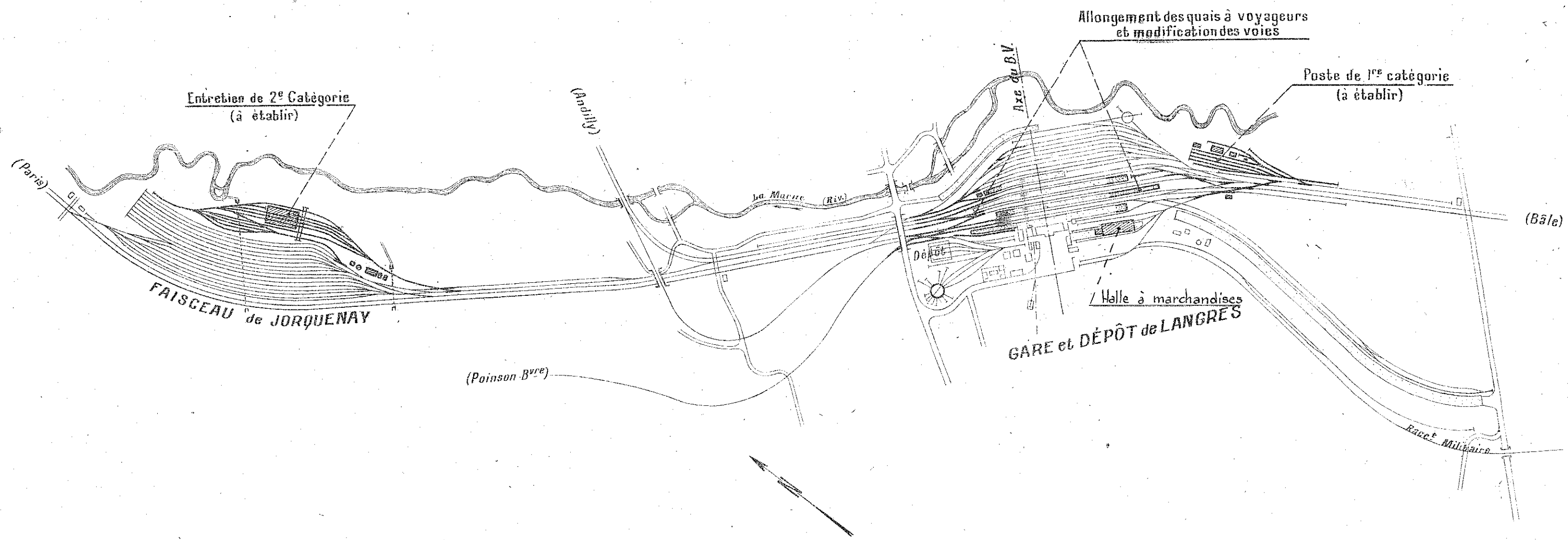
Credits



GARE DE LANGRES

Reconstruction au faisceau de Jorquenay
de l'entretien de Belfort, et reconstruction
avec améliorations des installations de la gare.

SCHÉMA



LÉGENDE

- Entretien } Installations projetées.
- Dépôt } Install^{ons} existantes et non remaniées.