

Reconstruction avec amélioration de la gare  
de Belfort

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 15. 5.46	10	V 1°)
	17. 5.46		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 19. 3.52	15	VII 1°)
	26. 3.52		
	C.A. 8. 7.53	17	VIII c)

8 juillet 1953

112

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 8 juillet 1953

---

P.17

VIII - Questions diverses

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

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

- par dépêches du 17 juin 1953, les projets de reconstruction (programmes réduits) de la gare et du dépôt de Tourcoing, de la gare de Belfort, des installations de Tergnier ainsi que des ateliers et du magasin général de Noisy-le-Sec, projets qui avaient été respectivement adoptés par le Conseil les 23 janvier, 19 mars, 7 mai et 18 juin 1952;

3722

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 26 mars 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 modifications de la gare de Belfort.

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 17 mai 1946.

Le montant du présent projet est évalué à 650 M. dont 425,5 M. correspondant aux travaux exécutés au 1er juillet 1951 et 224,5 M. aux prix de 1950 pour les travaux restant à faire.

Aux prix actuels, les travaux restant à réaliser représentent environ 360 M.

La dépense sera inférieure d'environ 8 % à celle qu'aurait entraînée le rétablissement des installations anciennes.

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.

19 mars 1952

3411

Extrait du R.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 13 mars 1954

P. 15

VII - Projets et questions techniques

- 1°) Reconstruction des installations de Belfort (projet réduit)
- 2°) Reconstruction des installations de Strasbourg (projet réduit)
- 3°) Reconstruction du dépôt et de l'atelier de voitures et wagons de Lens (projet réduit)
- 4°) Reconstruction des installations de St-Pol-sur-Thérain (projet réduit)
- 5°) Reconstruction des installations de Laval (projet réduit).

Sur le rapport de M. FORTIN, le Conseil approuve les projets.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
-----

Le

- 7 MARS 1952

## N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration  
au sujet du projet de reconstruction avec modifications  
de BELFORT (Projet réduit).  
-----

La gare de BELFORT, située sur l'artère PARIS-BALE, se trouve en même temps sur l'itinéraire interrégional STRASBOURG-LYON et à l'origine de l'itinéraire international vers BERNE par DELLE - C'est de plus, une gare de correspondance avec les lignes de DELLE et de BESANCON, ainsi qu'avec les cars qui desservent les localités du territoire de BELFORT et du Doubs -

Enfin, sa situation dans une région industrielle et sa désignation comme gare centre pour les transports de régime accéléré lui apportent un important trafic tant en ce qui concerne le service des voyageurs que celui des marchandises.

Les installations de la gare qui comportaient deux chantiers de débord, l'un en gare, l'autre dit "de la rue de Mulhouse" (à 1 km, vers PARIS), un triage, un dépôt et un poste d'entretien de matériel roulant, ont subi d'importants dommages au cours de bombardements aériens de 1944. Un projet de reconstruction de ces installations a été soumis et approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 15 Mai 1946.

Ce projet comportait diverses améliorations destinées à pallier les insuffisances des moyens d'exploitation de la gare et du dépôt (schéma n°1) savoir :

Au service des voyageurs, les bâtiments endommagés étaient simplement prévus à réparer en ménageant la possibilité d'établir ultérieurement une gare routière. Les installations de ce service avaient en effet été partiellement transformées avant guerre, suivant un projet approuvé le 31 Janvier 1936, dans lequel il ne restait à achever que le bâtiment des voyageurs.

Le service des marchandises, devait être aménagé en vue de l'adapter aux nouveaux besoins des transports de régime accéléré. Les deux halles détruites étaient prévues à remplacer par une halle unique (arrivages, expéditions et transbordement); de plus,



devaient être construits : une halle pour les groupeurs, un quai découvert et un quai rail-route. Un faisceau de 4 voies devait être créé pour la réception et la formation des trains du régime accéléré. Le chantier de débord de la rue de Mulhouse était spécialisé aux transports du régime ordinaire.

Au triage, le profil de la bosse devait être amélioré afin d'augmenter le débit du débranchement.

Dépôt, par suite de la proximité de l'important centre de traction de Mulhouse (50 km environ), l'effectif machines était réduit de 92 à 70 unités, l'ancienne remise à machines, au 2/3 détruite, était reconstruite, en deux secteurs, pour 27 places couvertes. Les voies d'entrée et de sortie étaient regroupées et les installations anciennes, complétées par des aménagements complémentaires tels que : chaufferie centrale, toboggan, huilerie, lampisterie, sablerie, vestiaires-lavabos, centre d'apprentissage, stade, etc.

Enfin, l'entretien de matériel roulant était aménagé en poste de 3e catégorie pour la réparation des wagons reformés au triage (40 par jour environ).

Depuis la Libération, il a été procédé à la remise en état des installations indispensables à la reprise du service, dont beaucoup en provisoire, ainsi qu'aux quelques améliorations ci-après intéressant plus particulièrement le Service des Marchandises :

- établissement du faisceau des 4 voies de réception, avec voie de tiroir de 300 m,
- allongement du quai de transbordement,
- exhaussement de la bosse de débranchement du triage.

Au dépôt, on a construit un bâtiment pour le tour à roues et à fusées et on procède actuellement à l'édification d'un abri pour la bascule de pesage des machines.

Au cours de la révision du projet, il a été reconnu possible de renoncer à certaines améliorations initialement prévues ou de les réaliser plus simplement en utilisant dans toute la mesure du possible, après remise en état, les anciennes installations endommagées.



C'est ainsi qu'en ce qui concerne.

- Le Service des Marchandises, la remise en état de l'ancienne halle des expéditions (à laquelle sera accolée la nouvelle halle des arrivages) et l'allongement avec couverture du quai de transbordement, permettent d'éviter la construction de la halte unique, de celle des groupeurs, des quais découverts et rail-route.

Une simplification et une réduction du nombre des voies et des liaisons sont également apportées à l'ensemble des voies de la gare.

- Le dépôt, où les voies actuelles seront conservées en presque totalité, on abandonne :
  - la reconstruction d'un secteur détruit de la rotonde, couvrant 17 voies, le secteur endommagé de 10 voies étant simplement remis en état,
  - les aménagements complémentaires initialement prévus (chaufferie centrale, toboggan, sablerie, bâtiment spécial pour vestiaires-lavabos, centre d'apprentissage).

Une simplification a été également apportée dans le dispositif des voies d'entrée et de sortie.

Au poste d'entretien du matériel roulant, les installations réparées à titre provisoire seront conservées moyennant quelques travaux confortatifs.

Cependant, les installations actuelles de la gare, inférieures à celles d'avant guerre, et dont beaucoup sont encore en provisoire, ne permettent pas une exploitation dans des conditions normales. Pour les transports de régime accéléré en particulier, cette situation entraîne le report d'une partie de ce trafic sur d'autres centres. Il est donc nécessaire de maintenir au projet les achèvements et compléments ci-après énumérés (schéma n°2) qui répondent aux nécessités du service :

#### Au Service Marchandises

- construction d'une halle "Arrivages" accolée à la halle "Expéditions", la superficie de ces 2 halles (1 840 m<sup>2</sup>) étant très inférieure à celle des halles anciennes (4 800 m<sup>2</sup>),

....

- achèvement et couverture du quai de transbordement;
- remplacement, au triage, des locaux provisoires (baraquements) pour services divers, par un bâtiment à construire;
- construction, au chantier de débord de la rue de Mulhouse, d'un bâtiment pour services divers (chef de service, corps de garde, agents de manoeuvre, visiteurs, lampisterie, vestiaires) en remplacement des locaux provisoires (caisses à wagons) existants, et édification de W.C. et d'un garage à bicyclettes.

#### Au dépôt

- Rétablissement en définitif des locaux provisoires pour bureaux, abri léger pour vérin, potasserie, locaux annexes d'atelier, et aménagement de vestiaires lavabos dans le foyer;
- Etablissement d'une fosse de lavage au jet et de pistes;
- Construction d'un réservoir de 500 m3 en remplacement d'un réservoir de 350 m3 détruit

Au poste d'entretien du matériel roulant, la desserte de l'atelier sera améliorée et des pistes pour camionnettes et chariot seront aménagées.

Le projet réduit comporte également le regroupement des installations provisoires du Service de la Voie dans un bâtiment à construire, la sonorisation du bâtiment des voyageurs, (BELFORT étant une gare de correspondance importante) et la construction d'un abri d'équipe (50 m2) pour les agents du Service de la Voie et du Matériel roulant, ainsi que de 2 logements pour sous-chefs de dépôt.

Le montant total de ce projet est évalué à 650 MF dont 425,5 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er Juillet 1951 et 224,5 MF (prix janvier 1950 soit 360 MF aux prix actuels) pour les travaux restant à faire.

Par rapport au projet initial, l'économie réalisée est de l'ordre de 773 MF (prix janvier 1950).

...

Le projet réduit est également inférieur, de près de 100 MF en valeur 1950 à la dépense qu'aurait entraîné la reconstruction des installations anciennes.

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

Le Directeur des  
Installations fixes,

*Révisé*

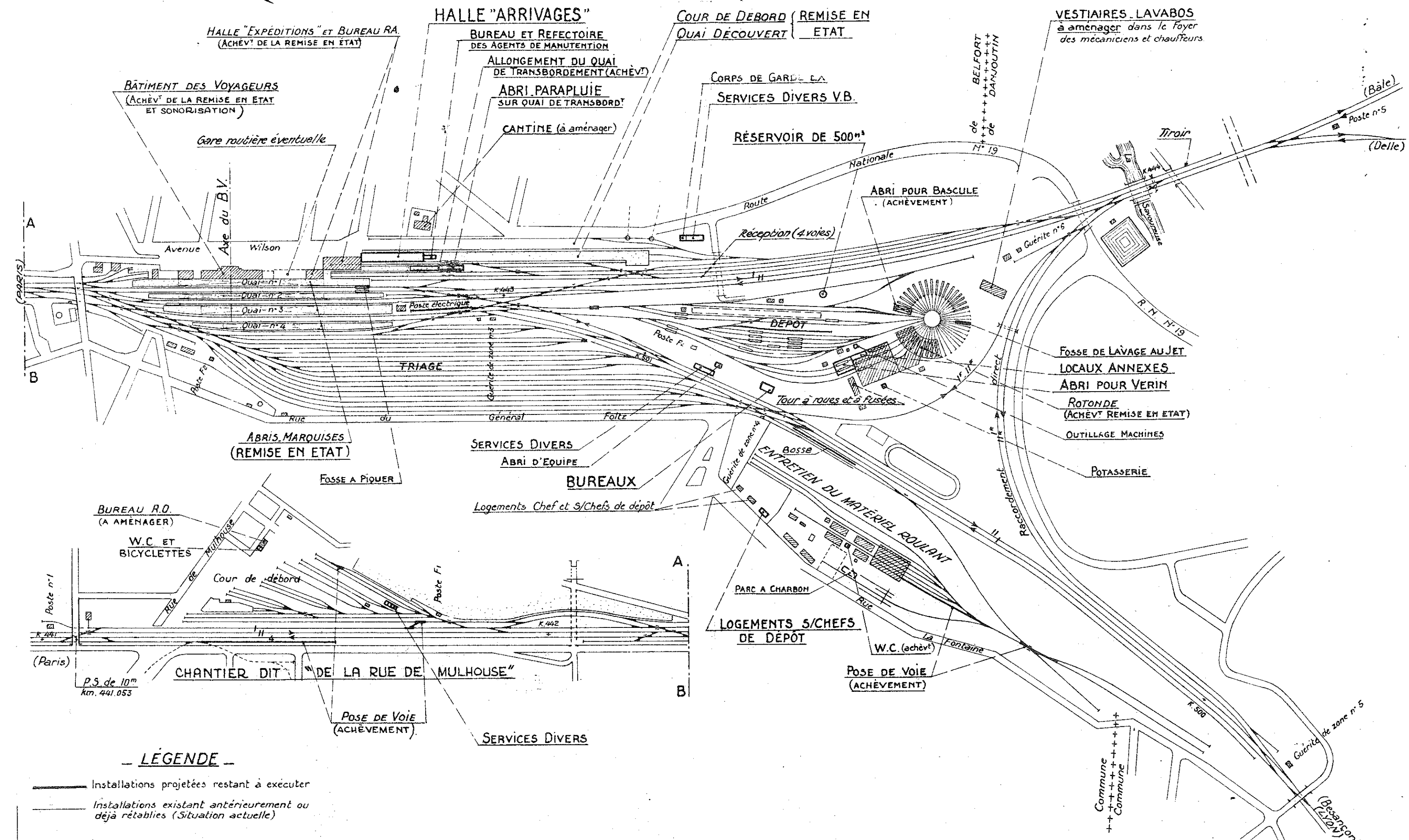
SCHÉMA N°1



Nº 700<sup>A</sup>.ET. (2.52)

— Dispositions du projet réduit —

SCHEMA N° 2



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'Est

-----  
Ligne de Paris à Bâle

Paris, le 17 mai 1946

-----  
Gare de Belfort

C O P I E

-----  
Reconstruction avec améliorations

-----  
Veg 39 001 442-1

78

D. 3300/6

Comme suite à la séance du Conseil  
du 15 mai 1946

Monsieur le Ministre,

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

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la reconstruction 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.

15 mai 1946

8712



## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

--:--:--:--

### N O T E

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

-----

La gare de Belfort est située au Km 443 sur la ligne de 526 km de Paris à Bâle. Elle est également sur l'itinéraire international Paris-Berne par Delle et interrégional Strasbourg-Lyon. Elle assure la correspondance avec les autocars remplaçant les trains de la ligne coordonnée de Belfort à Giromagny ainsi qu'avec ceux desservant la Région.

Le trafic des voyageurs est l'un des plus importants de la Région de l'Est. Belfort est aussi un centre industriel important.

En 1944 la gare a subi plusieurs bombardements aériens et les Allemands y ont opéré des destructions lors de leur retraite, toutes les installations ont ainsi été plus ou moins détruites (schéma n°1).

Le présent projet a pour objet la reconstruction de ces installations, suivant les dispositions indiquées au schéma n°2 dont les points essentiels sont indiqués ci-après.

#### VOYAGEURS

Le Service des voyageurs avait déjà été partiellement transformé avant la guerre, suivant projet approuvé le 31 janvier 1936, et seul l'achèvement du B.V. restait à réaliser. Les bâtiments détériorés seront réparés et les travaux seront poursuivis en réservant la possibilité d'établir une gare routière qui fera ultérieurement l'objet d'un projet séparé.

#### MARCHANDISES

Belfort sera gare centre pour les transports de régime accéléré. Les installations marchandises qui existaient seront aménagées en conséquence. Les 2 halles détruites seront remplacées par une grande halle pour les arrivages, les expéditions et le transbordement, et une halle pour les groupeurs. Un faisceau de 4 voies sera créé pour la réception et la formation des trains du régime accéléré.

Le chantier de débord dit "de la rue de Mulhouse" sera affecté, après quelques menus aménagements, aux transports du régime ordinaire.

.....

## DEPOT

L'effectif des machines sera ramené de 90 à 70 machines (dont 35 machines à voyageurs, 30 machines à marchandises et 5 machines de manoeuvre), en raison de la proximité de l'important dépôt de Mulhouse situé à 49 km.

Les voies et les fosses à l'entrée et à la sortie seront regroupées. L'ancienne remise annulaire, aux deux tiers détruite, sera reconstruite suivant une orientation meilleure, eu égard au climat rigoureux de la région, le nombre de places couvertes n'étant pas modifié.

Les autres installations du dépôt, détruites ou endommagées seront reconstruites ou réparées. Une chaufferie centrale, un toboggan, une sablerie, une installation pour les traitement de l'eau d'alimentation des chaudières, un centre d'apprentissage et un stade seront en outre aménagés.

## ENTRETIEN

Des trois ateliers d'entretien et matériel roulant qui existaient avant la guerre sur la ligne de Paris à Bâle, Chaumont, Belfort et Mulhouse, le dernier seul subsiste actuellement. Pour améliorer la répartition de ces 3 ateliers, les deux qui sont détruits seront reconstruits à Troyes et Langres. Les projets de reconstruction des gares de Troyes et de Langres, approuvés par MM. les Membres du Conseil d'Administration les 11 avril et 13 juillet 1945 ont été conçus en conséquence.

Il ne sera maintenu à Belfort qu'un petit poste d'entretien pour la réparation des wagons réformés au triage (15 par jour environ).

## INSTALLATIONS SOCIALES

La gare comporte un foyer pour les agents des trains, qui sera réparé, et un pour les mécaniciens et chauffeurs, qui sera reconstruit. En outre le bâtiment pour les vestiaires lavabos des agents du dépôt sera reconstruit suivant les dispositions modernes.

Le bâtiment actuel du Service Médical qui n'a pas été endommagé suffit aux besoins de l'ensemble du personnel.

Les dépenses correspondant à l'ensemble de ces travaux sont évaluées à 305 M aux conditions économiques de novembre 1944.

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

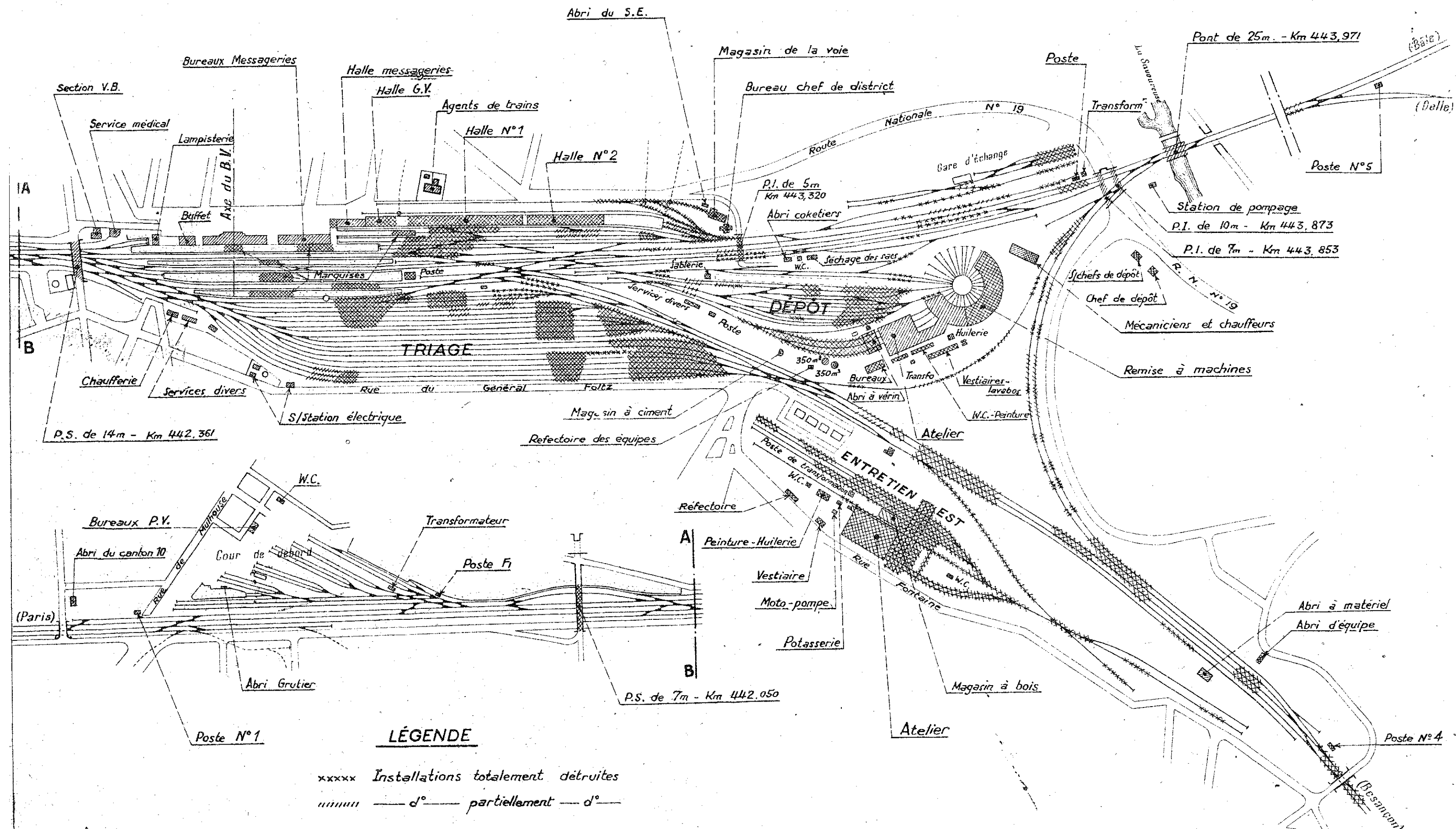
Le Directeur du Service Central des  
Installations Fixes et de la Construction

*Révisé*

# GARE DE BELFORT

## Situation ancienne et destructions

### SCHÉMA N°1



## SCHÉMA N° 2



- Installations projetées  
— Installations existantes et non remaniées