

505LM77/3

3723

(19h5-h6, 52, 54)

Reconstruction de la gare de Busigny (région nord)

Reconstruction de la gare de Busigny - Nord -

	C.A.	11.	4.45	9	V	4°
Lettre SNCF au M.T.P .		13.	4.45			
Arrêté		14.	6.46	(J.O.	23.	6.46)

Reconstruction avec modifications de la gare et
du dépôt de Busigny

C.A.	23.	4.52	13	VII	3°)
C.A.	15.	9.54	15	VIII	c)

15 septembre 1954

3723

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 la 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-chargé" 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-Fresne de la ligne de Dijon à Vallorbe décidée par le Conseil dans sa séance du 7 avril 1954.

23 avril 1952

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 Setteville-Buddicom (projet réduit) .

Sur le rapport de M. PORCHEZ, 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

Le

25 MARS 1952

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 23 AVRIL 1952

N O T E

Question N°

VII
30

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration au sujet
du projet de reconstruction avec modifications de la gare et du
dépôt de Busigny

La gare de Busigny, sur la ligne de Paris à la Frontière de
Belgique par Saint-Quentin, est également à l'origine des lignes en
direction de Somain et d'Hirson.

C'est une gare de correspondance voyageurs, qui assure en même
temps un trafic "marchandises" important et qui comporte un petit triage
et un dépôt de machines.

Le rôle du triage consiste surtout dans l'acheminement des trains
de houille vers Paris et Laon; il forme et reçoit en outre les trains
de desserte de l'étoile pour les transports de régime accéléré et assu-
re le relais de certains trains de passage, à grand parcours.

Le dépôt comportait avant-guerre un effectif de 40 machines.

Les installations de la gare et du dépôt ayant été presque totalo-
ment détruites au cours des bombardements de 1944, la S.N.C.F. avait
envisagé de profiter des travaux de reconstruction pour apporter diver-
ses améliorations, comprises au projet approuvé par le Conseil d'Adminis-
tration dans sa séance du 11 Avril 1945.

Ces améliorations comportaient notamment (voir schéma I) :

- l'allongement du faisceau de triage pour obtenir des voies de 730 à
770 m de longueur, et l'adjonction d'une voie supplémentaire
- l'installation d'une bosse de débranchement sur l'impasse de manoeuvre,
allongée à 400 m.
- l'aménagement du dépôt, pour un effectif de 38 machines et 4 autorails,
comprenant un secteur de rotonde pour 20 voies avec fosses et 8 voies
rayonnantes sans fosses, un atelier, un chantier à combustible, et
divers bâtiments à usage de bureaux, magasin outillage, bâtiment d'hy-
giène, réfectoire, etc...

Depuis la libération, il a été procédé tant à la gare qu'au dépôt
au rétablissement des installations indispensables à la reprise du
service, sensiblement dans leur ancienne consistance.

.../.....

Les seules améliorations apportées sont pour la gare l'allongement du quai n° 1 et l'élargissement du quai n° 3 et pour le dépôt, l'établissement d'un abri pour la nouvelle fosse d'échange d'essieux.

Au cours de la révision du projet, il a été reconnu possible d'abandonner la quasi totalité des améliorations initialement prévues aussi bien au triage, qu'au dépôt dont par suite de l'électrification de l'artère Valenciennes-Thionville, l'importance sera réduite et l'effectif machines ramené de 40 à 8 machines.

Dans ces conditions, les travaux restant à effectuer à Busigny consistent principalement dans le rétablissement en définitif des installations encore en provisoire ainsi que divers aménagements, permettant d'assurer l'exploitation et le service dans des conditions satisfaisantes (voir schéma II)

A la gare, le bâtiment des voyageurs sera reconstruit à son ancien emplacement, et une marquise lui sera accolée sur le quai contigu.

L'adoucissement de l'eau n'étant plus nécessaire, l'ancienne usine d'adoucissement sera aménagée pour y installer le service médical, la bibliothèque, ainsi que les bureaux, ateliers et magasins du Service de la Voie.

Le réservoir de 1 000 m³ qui présente de graves défauts d'étanchéité sera transformé en magasin annexe pour matériaux et outillage.

Au dépôt un secteur de rotonde sera édifié sur 6 voies existantes, afin d'assurer le remisage indispensable des machines - 3 des fosses comprises dans ce secteur seront allongées à 30 m.

Le foyer mixte (agents exploitation et agents matériel et traction) sera conforté, et les bureaux actuellement installés dans un baraquement provisoire seront reportés dans un bâtiment utilisé actuellement comme vestiaires-magasin.

Le poste de transformation sera reconstruit.

Le projet comporte également le rétablissement ou le parachèvement des installations de sécurité (Postes 1 et 2) de télécommunication et de matériel fixe.

Le montant total de ce projet est évalué à 344 MF dont 203,2 MF correspondant aux travaux réalisés au 1er Janvier 1952 et 140,8 MF (prix janvier 1950), soit 225 MF environ en valeur actuelle, correspondant aux travaux restant à exécuter.

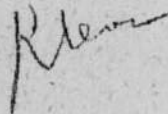
Par rapport au projet initial l'économie réalisée est de l'ordre de 267 MF (prix janvier 1950).

.../.....

Le projet réduit présente également une dépense inférieure de 100 MF environ (valeur 1950) à celle qu'aurait entraînée la reconstruction en identique.

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

Le Directeur
des Installations fixes,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'R. L. M.', is written below the typed name of the Director.

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 S.N.C.F. 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 art. 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 S.N.C.F., 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 Nord	:	:
:	:	:	:
:	BUSIGNY - Reconstruction de la	:	Busigny
:	gare avec améliorations	:	Nord
:	:	:	:
:	:	:	:

.....

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 toute les expropriations particulières entrant dans sa compétence.

Art. 3 - Les préfets, du Nord, 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.

Ligne de Creil à la
Frontière par St-Quentin
et Erquelines

Le 13 avril 1945

Busigny

Reconstruction avec
améliorations

Monsieur le Ministre,

Veg³ 39 242 180 -2
14

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

Ce projet figure au Programme ordinaire des Travaux complé-
mentaires de l'exercice 1945, sous la rubrique "Améliorations
d'installations connexes de la reconstruction".

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision,
me renvoyer un exemplaire du 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 Creil à la Frontière par St-Quentin et Erquelines.

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, PARIS VIIe

11 avril 1945

8723

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 11 avril 1945

QUESTION V - Projets

4°) Reconstruction de la gare de Busigny.

M. LEMAIRE

P.V. (p.9)

Le montant du projet serait de 147 M., dont 134 M. au compte de la reconstruction et 13 M. au compte des Travaux complémentaires.

On prévoit, en particulier, l'établissement d'une bosse de manoeuvres, d'autant plus utile que la gare aura à suppléer, spécialement pendant la période de reconstruction, à l'insuffisance des installations de Tergnier et d'Aulnoye, l'allongement du faisceau de garages et l'adjonction d'une voie à ce faisceau, enfin l'amélioration des aménagements du dépôt.

Le Conseil approuve les projets

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-

Séance du 11 avril 1945

-:-:-:-:-

V - Projets

4°) Reconstruction de la gare de Busigny

Exposé

20 MARS 1945

La note ci-jointe à MM. les Membres du Conseil d'Administration donne toutes indications utiles sur la consistance du projet et la ventilation des dépenses.

J'ajoute que l'allongement du faisceau de garages et les modifications apportées au dépôt nécessiteront une extension de nos emprises, l'allongement d'un P.I. de 2 m d'ouverture et la déviation d'un chemin latéral sur 700 m environ de longueur.

Les dépenses imputables au compte de la Reconstruction sont évaluées à 134 M, celles imputables au compte T.C. à 13 M.

Ce projet est inscrit au Programme ordinaire du budget d'établissement de 1945 avec un crédit d'engagement de 10 M.

Signé: Robert LEVI

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 20 MAR 1945

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de la reconstruction avec améliorations de
BUSIGNY

Les installations de la gare de Busigny ayant été presque entièrement détruites 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 et du dépôt.

Ces améliorations s'imposent d'autant plus que BUSIGNY devra, pendant toute la période de reconstruction de TERGNIER et d'AULNOYE, absorber journellement 2 ou 3 trains supplémentaires pour soulager ces deux chantiers.

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

- l'allongement, côté Somain, du faisceau de garages, de façon à disposer de voies de 730 m à 770 m de longueur ;
- l'adjonction d'une voie à ce faisceau par un aménagement de la circulation des machines ;
- l'allongement à 400 m de l'impasse côté Somain avec installation d'une bosse de manœuvres ;
- l'aménagement du dépôt pour 38 machines et 4 autorails (chantier de combustibles, secteur de rotonde de 20 places couvertes, avec fosses et 8 voies découvertes sans fosse, ateliers sans levage).

.....

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 susvisés, y compris celles de déblaiement et de reconstruction faites depuis la libération, sont évaluées à 147 M, se répartissant comme suit :

- 134 M au compte de la Reconstruction,
- 13 M au compte des Travaux Complémentaires de l'établissement.

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,

Alou

Reconstruction avec Améliorations

