

505LM77/5

3723

(1945-46, 52-53)

A

Reconstruction de la Gare d'Hirson

Reconstruction de la gare d'Hirson

| | | | | | |
|---------------------------|------|----------|-------|-----------|-----|
| | C.A. | 16. 5.45 | 7 | V | 2°) |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P. | | 22. 5.45 | | | |
| Arrêté | | 14. 6.46 | (J.O. | 23. 6.46) | |

Reconstruction avec améliorations de la gare
et du dépôt d'Hirson

| | | | | |
|------|----------|----|------|-----|
| C.A. | 23. 4.52 | 13 | VII | 1°) |
| C.A. | 18.11.53 | 14 | VIII | a) |

18 novembre 1953

3723 -

7

VIII - Questions diverses

a) Suite donnée par l'Administration municipale
aux projets déposés par le Conseil.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que le Conseil avait adopté, le 11 octobre 1950, un projet relatif à l'installation à 1.000 passages à niveau d'une signalisation automatique, lumineuse et sonore, s'adressant directement aux usagers de la route. Ainsi qu'il en avait été rendu compte au Conseil au cours de sa séance du 12 septembre 1951, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme avait ensuite été saisi, par lettre du 23 août 1951, d'un projet se substituant aux propositions initiales et en différant notamment en ce qu'il portait de 100 à 200 le nombre de P.N. à munir du dispositif à demi-barrières du type américain et en ce qu'il prévoyait 2 feux clignotants au lieu d'un pour le signal du type Ervy-le-Châtel appelé à équiper le surplus, soit 800 au lieu de 900.

C'est le projet ainsi remanié que M. le Ministre des Travaux Publics vient d'approuver par dépêche du 26 octobre 1953. Viendront s'inscrire dans son cadre les 200 équipements déjà opérés en application de l'autorisation d'exécution d'urgence délivrée le 19 septembre 1951, ainsi que ceux qui ont été postérieurement réalisés sous le couvert d'une seconde autorisation d'exécution d'urgence ~~accordée~~ le 18 février 1953 et portant sur une nouvelle tranche de 300 P.N.

M. LE PRÉSIDENT ajoute que M. le Ministre des Travaux Publics a également approuvé, par dépêches du 2 novembre 1953, les projets de reconstruction (programmes réduits) de la gare de Serqueux, ainsi que de la gare et du dépôt d'Hirson, projets que le Conseil avait adoptés respectivement les 23 janvier et 23 avril 1952.

23 avril 1952

3723

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-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.

7.4.52

VII
BR/MF
12

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

M. de Zichoffe
Le 10 AVR 1952

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration au sujet
du projet de reconstruction avec améliorations de la gare et du
dépôt d'HIRSON (Projet réduit)

La gare d'Hirson est située au croisement de la ligne de Paris à la frontière de Belgique par Soissons et Laon, avec la transversale de Lille vers l'Est, par Charleville. Elle est également le centre d'une étoile formée par les lignes en direction de Busigny, Saint-Quentin (par Guise) et Liart.

Toutes ces lignes desservent une région industrielle et herbagère.

La gare d'Hirson, à laquelle est annexé un dépôt de machines, assure le relais de nombreux trains de houille du Nord vers l'Est et de minerai de l'Est vers le Nord. Elle reçoit et forme les trains de desserte de son étoile et absorbe une partie du trafic d'importation des charbons.

Avant guerre, la gare comportait 3 principaux chantiers : le garage du centre (21 voies) affecté principalement aux relais; et le garage de "Batavia" (26 voies). Un troisième chantier dit "garage de Buire" créé après la guerre de 1914-1918, avait été déposé, à l'exception de 2 voies, par suite de la baisse du trafic et de l'aménagement des échanges avec l'Est.

Ces installations comportaient divers inconvénients (insuffisance de longueur des voies, notamment des rolais, conditions de débranchement et de circulation défectueuses) qui occasionnaient des difficultés et des frais élevés d'exploitation.

Le centre d'Hirson ayant été presque entièrement détruit au cours des bombardements de 1944, il avait été envisagé de le reconstruire en y apportant les améliorations destinées à le doter des moyens d'exploitation, mieux adaptés aux besoins du trafic.

A cet effet, un projet, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 16 Mai 1945, avait été dressé et comportait les dispositions ci-après : (voir schéma n° 1)

.../.....

- pour la gare :
- un faisceau de triage de 15 voies de 650 m de longueur, avec bosse de débranchement et freins d'enrayage, précédé d'un faisceau de réception de 6 voies de 700 m situé en partie à l'emplacement de l'ancien garage de Batavia
 - un faisceau de relais de 5 voies de 650 m de longueur, complété par 3 autres voies de 850 m pour le relais des trains exceptionnellement longs et 3 voies de relation avec le dépôt;
 - enfin, l'allongement et l'élargissement des quais à voyageurs n° 3 et 3

- pour le dépôt:
- Les dispositions prévues tenaient compte de ce que l'effectif machines devait être ramené de 92 à 64. Elle comportaient :
 - une rotonde pour 35 voies, avec fosses, desservies par un pont tournant de 27 m, en remplacement des anciennes remises rectangulaires;
 - l'établissement d'un gril de sortie, parallèle au gril d'entrée, avec réutilisation de l'ancien portique à scories;
 - une remise pour 4 autorails et un atelier,
 - divers bâtiments à usage de bureaux, bâtiment d'hygiène, réfectoire et service médical.

Depuis la libération, il a été procédé à la remise en état ou à la reconstruction des installations nécessaires à la reprise du service. Quelques améliorations ou modifications ont été apportées à l'occasion de ces travaux :

- à la gare : la bifurcation de Buiro a été modifiée de manière à obtenir un meilleur tracé des voies principales et le raccordement direct entre les lignes de Busigny et de Liart, mis à voie unique - un petit faisceau de 6 voies en impasse a été établi pour les besoins du matériel roulant.
- au dépôt : une rotonde pour 34 voies avec fosses, et 13 voies rayonnantes, sans fosses, ont été édifiées autour d'un pont tournant de 24 m
- les grils d'entrée et de sortie ont été regroupés parallèlement l'un à l'autre et l'ensemble des voies du dépôt, modifié pour tenir compte du nouveau système de remisage par rotonde.
- enfin, le toboggan a été modifié, l'abri de fosses à roues allongé et divers locaux annexes ont été construits.

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.

Pour la gare, dont le rôle doit rester sensiblement le même qu'avant guerre les extensions et aménagements envisagés au triage ne seront pas réalisés. Il en sera de même du faisceau de réception. Les installations corrélatives de signalisation seront réduites en conséquence et les quais à voyageurs ne seront pas modifiés.

Quant au dépôt, l'électrification de l'artère Valenciennes-Thionville, doit permettre de réduire son importance et le présent projet tient compte de cette éventualité. Toutes les installations de remisage (rotondo, remise autorails, ateliers, annexes etc...) ont été réduites ou simplifiées dans toute la mesure du possible, ainsi que les installations hydrauliques et de matériel fixe s'y rapportant.

Dans le cadre de cette révision il ne reste plus en dehors du rétablissement en définitif des installations encore en provisoire qu'à achever les travaux en cours, de manière à les rendre totalement utilisables, sont ainsi à réaliser :
(voir schéma n°2)

- A la gare :
- le remaniement des dispositions intérieures du bâtiment des voyageurs en vue de faciliter le service et d'offrir plus de commodités aux usagers;
 - l'achèvement de l'amélioration du tracé des voies principales comportant l'établissement dans une situation définitive de toutes les relations comprises entre la bifurcation de Buire et la tête sud du triage, la situation provisoire actuelle comportant des risques d'incidents;
 - le regroupement des installations du Service de la Voie dans une partie de la halle aux marchandises et du bureau contigu
 - la construction d'un bâtiment pour le Service Exploitation du triage, d'un poste électro mécanique (108 leviers) en remplacement de 2 postes provisoires et d'un petit poste de bosse pour la commande des mouvements du triage.

- Au dépôt :
- l'achèvement du dispositif des voies d'entrée au dépôt
 - la construction des bureaux, de W.C., d'abris à bicyclettes, d'un petit poste dans le bâtiment des grils, et de pistes pour Fenwick.

.../.....

Le projet comporte également l'achèvement de la reconstruction du bâtiment d'hygiène des installations hydrauliques, de télécommunication, d'éclairage et le rétablissement des bassins de décantation à proximité de l'usine d'adoucissement d'eau.

Le montant total de ce projet est évalué à 805 MF dont 630 MF correspondant aux travaux réalisés au 1er Janvier 1953 et 175 MF, prix Janvier 1950 (soit 380 MF environ au prix actuels), pour les travaux restant à faire.

Par rapport au projet initial, l'économie réalisée est de l'ordre de 370 MF en valeur 1950.

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

Le Directeur
des Installations fixes,

Rémi

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 aux 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 | : | : |
| : HIRSON - Reconstruction de la gare | : Hirson | : Aisne |
| : avec améliorations | : | : |
| : | : | : |

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 sur toutes les expropriations particulières entrant dans sa compétence.

Art. 3 ← Les préfets de l'Aisne, 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.

3723

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 22 mai 1945

D.3300/6

Ligne de SOISSONS
à la frontière de Belgique

HIRSON

Reconstruction
avec amélioration

Veg³ 39 - 229-196-4
7

- C O P I E -
Comme suite à la décision du
Conseil du 16 mai 1945

Monsieur le Ministre,

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

Ce projet figure au Programme ordinaire des Travaux
Complémentaires de l'exercice 1945, sous la rubrique "Améliora-
tion 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 SOISSONS à la frontière de Belgique.

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.-

16 mai 1945

5723

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.7)

- Gare d'Hirson.-

M. LEMAIRE expose que les installations de la gare seraient rétablies sans augmentation du potentiel, mais avec certaines améliorations destinées à en accroître le rendement. C'est ainsi qu'aux deux chantiers antérieurs, dont l'exploitation présentait des difficultés en raison de l'insuffisance de longueur des voies et des conditions de circulation défectueuses, serait substitué un chantier homogène, bien équipé, apte à faire face à la reprise de trafic escomptée. Ce chantier comporterait notamment un faisceau de triage de 15 voies de 650 m. de longueur, une bosse de débranchement avec freins d'enrayage, un faisceau de réception et de débranchement de 6 voies de 700 m. et un faisceau de 5 voies de 650 m. destiné à l'évolution des trains de Paris-Busigny et Guise et de la majorité des relais.

Le dépôt serait reconstruit avec un potentiel légèrement inférieur, une partie de ses moyens d'action antérieurs devant être reportée sur Valenciennes.

Le montant de la dépense prévue est de 240 M., dont 221 M. au compte de la Reconstruction et 19 M. au compte des Travaux Complémentaires.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 25 avril 1945.

NOTE

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet des :

Améliorations à apporter à la Gare d'Hirson
à l'occasion de sa reconstruction

Les installations de la gare d'Hirson ayant été détruites en grande partie par les bombardements de 1944, la S.N.C.F. en envisage la reconstruction et se propose de profiter des travaux pour apporter diverses améliorations aux installations du Service Exploitation et du Dépôt.

Il convient de noter, en effet, que la gare d'Hirson, qui recevait, en 1938, de 400 à 450 wagons par jour, dessert une importante région industrielle et herbagère, assure les relais de nombreux trains de houille et de minerais, et absorbe une partie du trafic d'importation des charbons.

SERVICE EXPLOITATION -

Avant destruction, le Service Exploitation était assuré par 2 chantiers, dits garages "du Centre" et "de Batavia" comportant respectivement 21 et 26 voies de 300 à 500 m de longueur, dont l'exploitation présentait des difficultés en raison de l'insuffisance de longueur des voies et des conditions de circulation défectueuses ; la S.N.C.F. prévoit donc leur reconstruction suivant des dispositions qui permettront d'obtenir un chantier homogène, bien équipé, apte à faire face au trafic escompté de la reprise économique et à éviter ainsi la réouverture du 3ème chantier dit "Garage de Buire", créé à la fin de la précédente guerre et et déposé en fur et à mesure de la baisse du trafic.

Ces dispositions comportent essentiellement :

- un faisceau de triage de 15 voies de 650 m de longueur, avec bosse de débranchement et freins d'enrayage,

- un faisceau de réception et de débranchement de 6 voies de 700 m,
- un faisceau de 5 voies de 850 m, destiné à l'évolution des trains de Paris-Busigny et Guise et de la majorité des relais,
- 2 voies de relais de 850 m pour les trains exceptionnellement longs,
- 2 voies de circulation pour améliorer les relations avec le dépôt,
- la suppression de voies à quai en vue de faciliter le service des voyageurs par l'allongement et l'élargissement des quais 2 et 3.

DEPOT -

Les dispositions prévues tiennent compte de ce que l'effectif des machines sera ramené de 92 à 64 et celui des machines abritées de 60 à 35.

Elles comprennent :

- le réemploi des installations utilisables (toboggan - grill d'entrée, chantier à combustibles),
- un nouveau grill de sortie avec réutilisation de l'ancien portique à scories,
- une rotonde desservie par pont tournant, dont un secteur comportant 35 voies couvertes, remplacera les anciennes remises rectangulaires,
- divers bâtiments à usage de bureaux, bâtiment d'hygiène, réfectoire, cabinet médical,
- une remise pour autorails et un atelier.

Les dépenses à engager, tant pour l'établissement des installations dans une situation équivalente à leur situation ancienne que pour l'exécution des travaux susvisés, y compris celles de déblaiement et de reconstruction faites depuis la libération, sont évaluées à 240 millions, se répartissant comme suit :

- 221 M au compte de la Reconstruction,
- 19 M au compte des Travaux Complémentaires de l'Etablissement.

Ce projet est inscrit au Programme Ordinaire du Budget d'Etablissement, les prévisions de dépenses pour l'exercice 1945 sont de 2 M.

Il est demandé à M.M. 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,

Adouche