

505LM77/7

3723

(1945-46, 52, 54)

A

Gare de Valenciennes - Reconstruction
avec améliorations

	C.A.	23. 5.45	9	V	2°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		25. 5.45			
Arrêté		14. 6.46	(J.O.	23. 6.46)	
	C.A.	7. 5.52	27	VII	3°
	C.A.	28. 7.54	16	VIII	f)

Gare de Valenciennes - Reconstruction avec améliorations

28 juillet 1954

3723

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 28 juillet 1954

VIII - Questions diverses

P.16

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

M. LE PRESIDENT informe le Conseil de ce que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé:

- par dépêche du 1er juillet 1954, le projet de reconstruction des installations de la gare et du dépôt de St-Dié (programme réduit) dont le Conseil avait autorisé la transmission le 10 octobre 1951, le montant de ce projet se trouvant toutefois ramené, par suite de l'abandon d'une partie des remaniements prévus dans les installations du dépôt, de 150 à 139 M. aux prix de janvier 1950;

- par dépêche en date également du 1er juillet 1954, le projet de reconstruction avec améliorations du centre de Valenciennes (programme réduit), que le Conseil avait adopté le 7 mai 1952; cette approbation ministérielle vaut sous réserve que le montant du projet soit ramené de 1.400 M. à 1.275 M. aux prix de 1950, l'électrification projetée permettant de réduire la consistance des travaux envisagés pour l'aménagement du dépôt;

- par dépêche du 2 juillet 1954, le projet relatif à l'installation du chauffage électrique sur une deuxième tranche de véhicules appelés à circuler sur les lignes électrifiées du Nord-Est, projet auquel le Conseil avait donné son accord le 27 janvier 1954;

- par dépêche du 5 juillet 1954, le projet relatif au remplacement du poste 6 de la gare de Toulouse-Matabiau par un poste électrique à itinéraires; le Conseil avait adopté ce projet au cours de sa séance du 4 novembre 1953.

7 mai 1952

3723

P.37

VII - Projets et questions techniques

- 1°) Reconstruction de la gare de Thionville (programme réduit)
- 2°) Reconstruction des installations de Mohon (programme réduit)
- 3°) Reconstruction de la gare, du dépôt et de l'atelier de voitures et wagons de Valenciennes (programme réduit)
- 4°) Reconstruction du dépôt d'Aulnoye (programme réduit)
- 5°) Reconstruction des installations de Ternier (-programme réduit)
- 6°) Reconstruction de la gare de Méridon (programme réduit)
- 7°) Reconstruction des ateliers de wagons et du chantier de stockage et de débitage des bois de Nîmes-Courbessac (programme réduit)

Sur le rapport de M. PORCHET, le Conseil approuve les projets.
M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT se réserve d'examiner avec la
S.N.C.F. la possibilité de réviser certains aménagements des voies
du dépôt d'Aulnoye.

23/4/52
M du Brichoffe
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

NOTE

Le 25 AVR 1952

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du Projet de reconstruction avec améliorations
de la gare, du dépôt et de l'atelier des voitures et
wagons de VALENCIENNES (Projet Réduit)

La gare de VALENCIENNES, située sur la grande transversale allant
de DUNKERQUE vers l'Est de la France, par HIRSON, est le centre d'une étoile
dont les autres branches sont en direction de : la Frontière de Belgique par
BLANC-MISSERON, MAUBEUGE par BAVAY, Le CATEAU par SOLESMES, CAMBRAI par
LOURCHES et DOUAI par SOMAIN.

La gare assure un service local très chargé et dessert de nombreux
embranchements; elle assure le trafic d'un important bassin métallurgique et
minier, les ruptures de charge des trains en provenance du bassin minier à
destination de l'Est et les relais des trains de charbon, de minerai et de
matériel.

Elle dispose dans ce but, d'un triage (dit " de SAINT-SAULVE ")
et d'un groupe de voies de garages (dit " chantier de l'avant-gare "). Un
dépôt et un atelier des voitures et wagons lui sont annexés.

Les installations anciennes qui ont subi d'importantes destructions
au cours des bombardements de 1944, répondaient sensiblement aux besoins du
trafic. Toutefois, il avait été envisagé, à l'occasion de leur reconstruction,
d'apporter diverses additions ou améliorations pour adapter la gare aux
besoins du trafic d'acheminement accéléré.

Le projet de reconstruction établi à cet effet et approuvé par le
Conseil d'Administration dans sa séance du 23 Mai 1945 prévoyait notamment :

à la gare :

- la création de 2 faisceaux, l'un de 8 voies de 550 m de longueur pour la
réception des trains d'acheminement accéléré et l'autre, de 4 voies, pour
l'échange du matériel roulant destiné à l'atelier des voitures et wagons
et aux divers embranchements particuliers.
- l'allongement à 740 m de 4 des 8 voies du chantier de l'avant-gare pour
la réception de trains longs.

../.....

- l'établissement d'un chantier de réparation rapide des wagons et la construction d'une halle unique en remplacement des deux anciennes détruites.

au dépôt : L'effectif de 105 machines d'avant-guerre devait être porté à 120; à cet effet, il était prévu :

- l'établissement de 2 grils (entrée et sortie) avec toboggan distributeur.
- la construction d'un atelier de petit et de grand entretien pour 8 levages mensuels, de deux secteurs de rotondes, desservis chacun par un pont tournant de 27m, comportant le premier, 28 voies avec fosses et 17 voies non couvertes sans fosses, et le second 32 voies avec fosses et 10 voies non couvertes, sans fosses.
- la création de divers bâtiments à usage de foyer, bâtiment d'hygiène, bureaux, etc.....

à l'atelier des voitures et wagons :

- le regroupement en un atelier unique, des deux anciens ateliers situés de part et d'autre du Service Marchandises sans relation directe entre eux, permettant ainsi d'accroître les possibilités d'entretien.

Depuis la Libération, il a été procédé à la remise en état des installations nécessaires à la reprise du Service, ainsi qu'à certaines améliorations dans le cadre des dispositions initialement prévues, savoir :

à la gare : Etablissement d'une partie du faisceau pour le régime d'acheminement accéléré (4 voies de 550 m au lieu des 8 prévues) du faisceau d'échange (3 voies au lieu de 4), et l'allongement à 740 m de 4 voies du chantier d'avant-gare.

- la construction de divers bâtiments (Service Exploitation aménagé dans la halle de Douane, bureaux de la Voie, Mouvement Nord et Sud) ainsi que l'allongement de la halle à marchandises.

au dépôt : la création des grils (entrée et sortie) avec fosses et silo-portique, l'établissement d'un groupe de 48 voies, dont 30 avec fosses couvertes par un secteur de rotonde, desservies par un pont tournant de 24 m, et d'un autre groupe de 48 voies rayonnantes sans fosses autour d'un second pont tournant de 27 m.

- la construction de bâtiments pour huilerie, lampisterie, outillage, etc.....

à l'atelier des voitures et wagons : la construction d'un bâtiment unique comportant trois hangars, et de divers petits bâtiments (dégraissage, acétylogène, etc....).

Un chariot transbordeur de 21m a été également installé. Enfin, les installations hydrauliques, électriques et de sécurité ont été révisées et complétées pour être adaptées aux nouvelles dispositions.

Au cours de la révision du projet, il a été reconnu possible de renoncer à certains aménagements initialement prévus ou de les réaliser plus simplement, notamment :

à la gare :

On a renoncé à la construction de la halle unique; la partie démolie de la halle de douane ne sera pas reconstruite. On abandonnera également l'établissement de 4 voies au faisceau pour le régime des transports accélérés, 2 voies au faisceau d'échange des wagons, le chantier de réparations rapides, un garage pour camions, un quai en bout, et la reconstruction du poste C qui sera maintenu dans sa consistance et son état actuel. Les bureaux et ateliers de la Voie seront aménagés dans des locaux existants.

au dépôt :

- le secteur de rotonde Ouest pour 32 voies couvertes ne sera pas construit. Par contre, 2 voies supplémentaires ont été couvertes au secteur de rotonde Est qui comporte un pont tournant de 24m au lieu de 27m.
- l'atelier prévu sera remplacé par un hangar métallique existant.
- le logement de concierge prévu ne sera pas construit, non plus que l'usine d'adoucissement des eaux.

à l'atelier des voitures et wagons :

- abandon des bâtiments pour : battage des coussins, vestiaires-lavabos et locotracteurs.

Pour permettre l'utilisation rationnelle, aux moindres frais, des installations réalisées et en tirer le parti maximum, il est nécessaire de les compléter par les travaux ci-après : (schéma II)

.. /

- à la gare :

- modification de liaisons et allongement des voies en impasse dans les cours aux marchandises.
- extension de la cour du chantier de régime ordinaire avec aménagement de son accès, et de la cour des marchandises afin d'augmenter les moyens de débord.
- construction de locaux pour hydrocarbures et acétylène, modification du quai à bestiaux pour en faciliter l'accès, et achèvement des magasins, ateliers et bureaux du Service de la Voie.
- au dépôt : Malgré l'électrification de l'artère Nord-Est, l'effectif sera encore de 95 machines vapeur. Il est prévu de compléter l'équipement par :
 - l'installation de 2 voies nouvelles d'entrée, raccordées au pont tournant de 27 m, et de 2 jonctions de secours dans la zone des grils.
 - la construction de 10 fosses sur les voies rayonnantes du pont tournant de 27m.
 - l'établissement d'un chantier à combustibles, desservi par une double voie reliée au pont tournant de 27m.
 - la reconstruction de l'atelier (en utilisant le hangar métallique actuel allongé de 30m), avec pont roulant de 10 tonnes, 3 voies sur fosses reliées au pont tournant de 27m et abritant la fosse à descendre les roues.
 - enfin, la construction de divers bâtiments à usage : d'atelier de rotonde, annexes, bureaux, abris de brigade, bâtiment d'hygiène et cabinet médical.

- à l'atelier de voitures et wagons -

- l'achèvement de l'aménagement intérieur avec construction de 2 fosses à proximité de l'atelier de peinture
- l'installation d'un cyclone d'aspiration des copeaux, d'une estacade à détrit, divers petits bâtiments (petites réparations, abri à bicyclettes) et parcs (essieux, ferraille, bois, etc ...).

Il est prévu également de compléter les installations de sécurité, hydrauliques, de télécommunications, de téléphonie et de chronométrie.

Les dépenses totales sont évaluées à 1400 MF, dont 1065 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er Janvier 1952 et 335 MF aux prix de Janvier 1950 (soit 536 MF environ aux prix actuels) pour les travaux restant à faire.

L'économie de ce projet par rapport au projet initial est de l'ordre de 600 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,

Révi

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 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	
VALENCIENNES - Reconstruction de la gare avec améliorations	Valenciennes	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 toutes 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.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région du Nord

Ligne de Paris à la frontière
de Belgique par Lille et par
Valenciennes

Paris, le 25 mai 1945

VALENCIENNES

Reconstruction avec amélio-
rations

C O P I E

D 3300/6

Veg³ 39 262 250-11

7

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 de Valenciennes à l'occasion de sa re-
construction.

Ce projet figure au Programme ordinaire des Travaux
Complémentaires de l'exercice 1945, sous la rubrique "Amélio-
ration d'installations connexes de la Reconstruction".

Je vous serais obligé de bien vouloir, après déci-
sion, 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 Paris à la frontière de Belgique
par Lille et par Valenciennes.

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 Bld St-Germain - PARIS VII°

23 mai 1945

3723

QUESTION V - Projets

2°) Projets de reconstruction

P.V. (p.9)

- Gare de Valenciennes.

M. GOURSAT expose que les installations détruites par les bombardements seraient rétablies sous réserve seulement de diverses améliorations.

Les améliorations relatives aux installations de l'Exploitation auraient essentiellement pour objet de permettre à la gare de faire face aux besoins nouveaux résultant du trafic d'acheminement accéléré, Valenciennes devenant gare-centre. Elles comporteraient notamment l'établissement d'un faisceau de 8 voies de 550 mètres, l'allongement à 740 mètres des voies de chantier de l'avant-gare pour la réception des trains longs assurant le trafic de houille et de coke entre le bassin du Nord et du Pas-de-Calais et la Lorraine, la construction d'une halle unique en remplacement des halles détruites, l'installation d'un chantier de réparation rapide des wagons.

Le potentiel du dépôt serait, d'autre part, sensiblement augmenté, par suite du report à Valenciennes d'une grande partie des moyens d'action antérieurement centrés à Hirson. Le dépôt comprendrait principalement un grill d'entrée et de sortie avec toboggan distributeur de combustibles, un atelier de petit et de grand entretien, 2 rotondes desservies chacune par un pont tournant de 27 mètres.

La dépense prévue est de 435 M., dont 404 M. au compte de la Reconstruction et 31 M. au compte des Travaux Complémentaires.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le - 3 MAI 1945

N O T E

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

au sujet des améliorations à apporter
à la gare de Valenciennes à l'occasion
de sa reconstruction

Les installations de la gare de Valenciennes ayant été détruite en grande partie par les bombardements de 1944, la S.N.C.F. prévoit leur reconstruction et se propose de profiter des travaux pour apporter diverses améliorations aux installations de l'Exploitation, du Matériel roulant et du Dépôt ainsi qu'il est exposé ci-après :

Exploitation -

Dans l'ensemble, les installations du Service Exploitation donnaient satisfaction, toutefois, il est nécessaire d'apporter diverses additions en vue de faire face aux besoins nouveaux et, en particulier au trafic d'acheminement accéléré qui amènera journellement une centaine de wagons acheminés par 15 trains réguliers.

Les dispositions prévues à cet effet et reprises au croquis ci-annexé sont les suivantes :

- établissement d'un faisceau de 8 voies de 550 m de longueur pour la réception des trains d'acheminement accéléré,
- allongement à 740 m de 4 des voies du chantier de l'avant-gare pour la réception des trains longs,
- établissement d'une impasse de 170 m pour faciliter les manœuvres,
- construction d'une halle unique en remplacement des halles détruites,
- construction d'un chantier de réparation rapide des wagons,
- raccord éventuel au chemin de fer des Abattoirs que la Ville se propose de moderniser à l'occasion de leur reconstruction.

Matériel roulant -

- remplacement par un atelier unique des 2 ateliers, l'un des voitures, l'autre des wagons qui ont été entièrement détruits.

Dépôt -

Prévu pour un effectif de 1.0 machines, dont 60 abritées, il comprendra principalement :

- un grill d'entrée et de sortie avec toboggan distributeur de combustible,
- un atelier de petit et de grand entretien remplaçant l'atelier de levage et l'atelier de petit entretien détruits,
- 2 rotondes desservies chacune par un pont tournant de 27 m remplaçant les rotondes détruites,
- divers bâtiments à usage de foyer, bâtiments d'hygiène, bureaux.

Les dépenses à engager, tant pour le rétablissement des installations dans une situation sensiblement équivalente à la situation ancienne que pour l'exécution des travaux susvisés, y compris celles de déblaiement et de reconstruction faites depuis la libération, sont évaluées à **435 M.** se répartissant comme suit :

- **404 M** au compte de la Reconstruction,
- **31 M** au compte des Travaux Complémentaires de l'Établissement.

Ce projet est inscrit au Programme ordinaire du Budget d'Établissement, les prévisions de dépenses de l'exercice 1945 sont de 3 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,

