

S O S L M 77/10

3723

(1945-46, 52, 54)

V. D. 2511 ; Reconstruction du dépôt et du magasin aux hydrocarbures de Longueau

Reconstruction du centre de Longueau (non compris le dépôt et le magasin aux hydrocarbures)

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. Arrêté	C.A. 5.12.45	6	V 1°
	10.12.45		
	14. 6.46	(J.O. 23. 6.46)	
	C.A. 18. 6.52	20	VII 3°
	C.A. 10. 2.54	13	VIII e)

Reconstruction du centre de Longueau (non compris dépôt et le magasin aux hydrocarbures)

10 février 1954

3723

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 10 février 1954

P.13

VIII - Questions diverses

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

M. LE PRESIDENT indique que M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports a approuvé, par dépêche du 21 janvier 1954 :

- le projet de reconstruction (programme réduit) des installations de Longueau (non compris le dépôt et le magasin des hydrocarbures), projet auquel le Conseil avait donné son accord le 18 juin 1952;

18 juin 1952

5423

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 18 juin 1952

P.20

VII - Projets et questions techniques

.....
3°) Reconstruction des installations de Longueau
(projet partiel réduit)
.....

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

26151-2
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

V¹¹/32

Le 27 MAI 1952

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de reconstruction avec améliorations du
centre de LONGUEAU.

(non compris le dépôt et le magasin des hydrocarbures)

Le noeud ferroviaire de LONGUEAU, près d'Amiens, et au centre d'une étoile essentielle de la Région du Nord, est l'un des plus importants de la S.N.C.F. Il est le point de passage et d'échange entre les grands courants de trafic, voyageurs et marchandises, de Paris vers Lille et le bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais, de Paris vers les ports du Nord de la France et du Sud de l'Angleterre, de ces mêmes ports vers l'Est et l'Europe Centrale, du Havre et de Rouen vers le Nord et l'Est.

Le centre assure ainsi les fonctions principales de gare de correspondance voyageurs, de bifurcation, de triage et de relais. Il comporte, outre la gare locale et un triage important, un grand dépôt de machines, un vaste atelier de réparation de matériel roulant (voitures et wagons) et un magasin central de la Région pour les huiles et les hydrocarbures.

Du fait de sa situation et de son importance vitale pour le trafic militaire allemand, LONGUEAU a constitué, de 1943 à la Libération, l'un des principaux objectifs des bombardements aériens; toutes ses installations ont été bouleversées et pratiquement mises hors service. (Voir croquis n° 1).

La reconstruction de ce centre a fait l'objet de deux projets; l'un concernant le dépôt et le magasin aux huiles, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 16 Mai 1945, le second se rapportant à toutes les autres installations (gare, triage, atelier de matériel roulant et magasin général), approuvé également par le Conseil d'Administration le 5 Décembre 1945.

Les travaux de reconstruction du premier projet (dépôt, magasin aux huiles) étant virtuellement achevés, aucune modification ne peut être apportée aux dispositions initialement prévues. Conformément à nos propositions, approuvées par l'Administration Supérieure le 3 Septembre 1951, ce projet ne fera pas l'objet d'une nouvelle présentation.

Le présent dossier concerne, comme le second projet de 1945, les dispositions envisagées pour toutes installations du centre de LONGUEAU, autres que celles relatives au dépôt et au magasin des hydrocarbures.

Ayant déjà été détruit une première fois en quasi totalité pendant la guerre de 1914-1918, LONGUEAU avait été reconstruit avec d'importantes améliorations se rapportant particulièrement à la suppression des cisaillements à niveau entre les courants Paris-Lille et Amiens-Tergnier, ainsi qu'à la séparation, dès la sortie du triage, du trafic lourd des Houillères vers la région parisienne (Le Bourget par Montdidier et Ormoy) avec les trains rapides vers Creil et Paris.

Ces aménagements laissaient cependant subsister des cisaillements entre les voies de Paris à Lille, de Boulogne à Paris et d'Amiens à Montdidier. D'autre part, le triage réalisé après 1918 présentait divers inconvénients : absence de faisceau de réception indépendant, insuffisance de la longueur des voies, de la capacité de relais, des moyens de freinage et de la hauteur des bosses de débranchement, ce qui limitait le débit et contraignait d'ouvrir en période chargée des chantiers de secours (Saint-Roch, Chaulnes, Serqueux, Abbeville), ce qui augmentait les dépenses d'exploitation.

Le projet initial de reconstruction des installations du centre de LONGUEAU, dressé en 1945, prévoyait la suppression des insuffisances ci-dessus signalées, et comportait les principales améliorations ci-après : (Voir croquis n° 2).

- a/ Voies principales : création d'un saut de mouton permettant d'éviter le cisaillement de la voie "retour Boulogne" avec la voie "départ Lille", toutes deux parcourues par de nombreux trains rapides, ainsi que la coupure des 2 voies de la ligne de Paris-Lille par les 2 voies de la ligne Montdidier-Amiens, affectées à de nombreux trains marchandises du régime ordinaire ;
- b/ Triage et relais : - établissement, en tête du triage, d'un faisceau de réception indépendant, de 10 voies de 750 m, avec voie de circulation, permettant l'accès direct des trains venant du Nord et modification corrélative des installations de la gare voyageurs (Voies, quais, passages souterrains, ouvrages divers et signalisation) ;
- reconstruction des deux faisceaux de triage (dits "de Boulogne" et "d'Arras"), avec allongement respectif des voies à 650 et 750 m et aménagement de ces 2 groupes en un faisceau unique comportant une bosse de débranchement élevée (pour 2 voies), freins de voies et manoeuvre automatique des aiguilles ;
 - établissement d'un nouveau faisceau de relais de 7 voies (750 et 800 m) pour les trains venant de l'Ouest et se dirigeant vers le Nord et l'Est et vice-versa, et de voies de circulation permettant de séparer le courant Longueau-Montdidier du courant Lille-Paris ;

-reconstruction avec allongement à 650 m des voies des anciens faisceaux de relais pair et impair ;

-aménagement d'un chantier de réparation rapide de wagons, d'un faisceau de 3 voies de garage pour la formation des rames desservant Amiens et sa banlieue, et la construction de bâtiments de service nécessaires aux besoins de l'exploitation (postes, agents de manoeuvre, vestiaires-lavabos, réfectoires, cabinet médical, garages à bicyclettes, etc...)

La création de ces diverses installations, et en particulier des faisceaux, nécessitait d'importants terrassements.

c/ Atelier des Voitures et Wagons : Cet atelier, complètement détruit, était prévu à reconstruire avec une superficie de 15 550 m², complété par un hangar de 1 730 m² pour le stockage des bois ouvrés et par divers bâtiments annexes à l'usage de bureaux, chaufferie, poste de transformation, garages, etc...

d/ Magasin général : Le magasin prévu était destiné à remplacer en partie celui de Formerie (entre Amiens et Rouen) entièrement détruit et moins bien placé par rapport à l'ensemble de la Région, pour ce qui concerne l'approvisionnement et le stockage des pièces nécessaires à la réparation des voitures et wagons. Il comprenait la construction d'un bâtiment principal, sur quai, de 6 550 m², avec partie en étage, d'un hangar de stockage de 1 440 m², de bâtiments annexes (sous-station, garages pour locotracteur, Fenwick, camions) et un parc à ciel ouvert de 32 000 m² desservi par un chariot transbordeur et par 2 grues.

Dès la reprise du trafic sur la Région du Nord, il a été nécessaire de rétablir à LONGUEAU, soit en définitif, soit en provisoire (le plus souvent suivant leur ancienne consistance), les installations indispensables au fonctionnement de cet important noeud ferroviaire, en particulier les voies principales et de circulation, celles des divers faisceaux de triage et de relais, les installations correspondantes de signalisation, télécommunication, électriques et hydrauliques, ainsi que divers bâtiments de service, à usage du personnel et engins divers.

Quelques améliorations ont également été réalisées, en particulier :

- à la gare et au triage : le saut de mouton, ainsi qu'une grosse partie de la plateforme des voies du futur faisceau de réception, un faisceau de 4 voies de relais, 3 voies de circulation, la construction d'un cabinet médical ;

- à l'atelier des voitures et wagons : l'édification d'un hangar d'entretien de 8 400 m² environ, en remplacement de la remise détruite ;
- au magasin général : l'établissement d'un hangar de 1 440 m² pour le stockage des pièces, et de bâtiments annexes (sous-station, garage locotracteur, Fenwick, bâtiment d'hygiène actuellement utilisé pour bureaux).

Par suite de la limitation des crédits mis à la disposition de la S.N.C.F., les dispositions du projet initial ont dû être revues afin de rechercher, dans des conceptions plus modestes, les réductions susceptibles d'être apportées aux différents chantiers de la gare.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne la gare, il a été reconnu possible de renoncer à l'établissement du faisceau de réception de 10 voies prévu en tête du triage et à l'allongement des faisceaux des groupes "Boulogne" et "Arras". Corrélativement, les travaux d'amélioration du tracé des voies principales, de modification de la bosse de débranchement, d'établissement de freins de voies, d'extension d'ouvrages d'art et postes de signalisation, d'installations et engins divers, seront, soit abandonnés, soit très sérieusement réduits.

De même, pour l'atelier de réparation des voitures et wagons et le magasin général, les dispositions initialement prévues subiront d'importantes réductions, notamment en ce qui concerne la superficie des bâtiments et l'importance des voies de desserte.

Pour compléter les remises en état effectuées et tirer le parti maximum des travaux réalisés de manière à donner à l'ensemble des installations du centre de LONGUEAU les moyens d'exploitation indispensables aux multiples fonctions qui lui sont dévolues (spécialement en ce qui concerne l'amélioration des circulations et des moyens de relais), il est prévu de poursuivre, dans des conditions aussi économiques que possible, l'aménagement des différents chantiers.

A cet effet, en dehors de l'achèvement des réfections définitives des installations vitales encore en provisoire, les améliorations ci-après sont envisagées : (Voir schéma n°3).

a/ Gare et triage :

- Mise en place des voies principales de l'entrée en gare de LONGUEAU, en vue de l'utilisation du saut de mouton exécuté permettant la suppression du cisaillement des courants "retour Boulogne" avec "départ Lille" et "Paris-Lille" avec "Montdidier-Amiens" ;
- allongement de l'impasse du faisceau de relais Arras-Rouen et soudure de celle-ci sur la voie de circulation marchandises ;
- établissement entre les groupes de triage "Boulogne" et "Arras" d'un petit chantier de réparation rapide de wagons avec poste d'entretien, pour éviter les pertes de temps que comporte l'envoi au grand atelier de certains véhicules peu avariés ;
- construction de divers bâtiments de service pour les besoins de l'exploitation et du Service de la Voie ;
- équipement des postes de signalisation et parachèvement des installations de sécurité.

b/ Ateliers des Voitures et Wagons :

- établissement des voies de desserte des différents ateliers, magasins et parcs et d'un chariot transbordeur unifié de 21 m, afin d'améliorer la rotation du matériel ;
- construction de bâtiments annexes pour bureaux, magasins d'atelier, chaufferie, bâtiment d'hygiène, garages à bicyclettes, pistes pour chariots Fenwick.

c/ Magasin général :

- achèvement des voies d'accès et de desserte ;
- construction d'un bâtiment principal (6 400 m²) d'abris à bicyclettes, pistes, etc...
- aménagement en vestiaires-lavabos du bâtiment occupé actuellement par les bureaux.

Les dépenses totales sont évaluées à 2 437 MF, dont 1 707 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er Janvier 1952, et 730 MF aux prix de janvier 1.50 (soit 1 160 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 1 900 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,

Alévi

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

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 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 Nord		
LONGUEAU - Reconstruction de la gare avec améliorations	Boves, Longueau, Amiens, Camon	Somme

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 Somme, 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.

8723

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 décembre 1945

D 3300/6

COPIE

LONGUEAU
Reconstruction avec
améliorations

Comme suite à la décision
du Conseil du 5 décembre 1945.-

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 Longueau.

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

.....

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

ligne de Paris à la frontière de Belgique par Lille et par Valenciennes (section de Creil à Amiens).

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

5 décembre 1945

8723

du 5 décembre 1945

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction :

-Centre de Longueau (non compris le dépôt et la magasin aux hydrocarbures).

P.V. (p.6)

M. LEMAIRE, après avoir souligné l'importance du rôle que joue le noeud ferroviaire de Longueau sur la région Nord, rappelle que les installations, telles qu'elles avaient été reconstruites après la guerre 1914-1918, s'étaient vite révélées insuffisantes pour permettre une exécution satisfaisante du service. Aussi, ces installations ayant été à nouveau presque entièrement détruites à la suite des bombardements aériens de 1944, est-il envisagé, à l'occasion de leur reconstruction, d'y apporter d'importantes améliorations.

Tout d'abord, en ce qui concerne les triages, il est prévu la construction d'un faisceau de réception entre les voies principales Paris-Lille et Paris-Boulogne, grâce à un élargissement d'environ 80 mètres de la plate-forme. Les faisceaux de triage de "Boulogne" et d'"Arras" seraient reconstruits, mais la longueur de leurs voies serait portée respectivement à 750 et 650 mètres ; d'autre part, un faisceau de 3 voies, destiné à la desserte des cours de debord d'Amiens et sa banlieue, serait intercalé entre ces 2 groupes.

En ce qui concerne les relais, dont le nombre est extrêmement important, la réalisation la plus intéressante serait la construction d'un nouveau faisceau de 7 voies, dont 2 éventuelles, pour les mouvements de l'Ouest vers le Nord et l'Est ou vice-versa.

Quant à la circulation, elle serait très sensiblement améliorée par la création, à l'entrée de la gare côté Paris, d'un saut-de-mouton permettant d'éviter le cisaillement de la voie "retour-Boulogne" par la voie "départ Lille", ainsi que celui des voies de Paris à Lille par les deux voies de Montdidier à Amiens. Ce saut-de-mouton faciliterait également la circulation des locomotives entre le faisceau de réception et le dépôt.

L'atelier de voitures et wagons serait reconstruit sur une superficie légèrement inférieure. Il serait complété par un hangar de 1.736 m² pour le stockage des bois ouvrés. Il serait créé, en outre, un magasin général, se substituant à l'ancien magasin de Formerie qui a été entièrement détruit.

Enfin, le projet prévoit la remise en état, avec de substantielles améliorations, des installations sociales destinées au personnel.

.....

La dépense totale s'élèverait à 940 M. aux prix de novembre 1944.

M. BIZOT demande s'il ne serait pas possible de scinder l'exécution en plusieurs phases successives, de telle manière que, sans renoncer pour autant aux améliorations d'ensemble envisagées, la S.N.C.F. puisse borner son effort dans l'immédiat aux travaux susceptibles d'être réalisés sans entraîner de surcharge budgétaire excessive.

M. LEMAIRE répond que les services ont certainement déjà prévu des phases distinctes pour la partie des travaux à exécuter au nord de la route nationale n° 35. Mais les travaux intéressant la zone située au sud de cette même route se commandent les uns les autres et il n'apparaît pas qu'il soit possible de les dissocier.

M. PAILLIEUX demande à qui incomberont les frais de la déviation du chemin vicinal n° 3, telle qu'elle est prévue sur le plan. Cette déviation donne l'impression d'être faite pour faciliter la circulation routière.

M. LEMAIRE précise que cette déviation a pour seul objet de permettre l'exécution des travaux. La dépense ne peut donc en être supportée que par la S.N.C.F.

M. OURADOU s'inquiète de savoir dans quelles conditions sera assuré le logement des quelque 125 à 130 agents de l'ancien magasin général de Formerie qui doit être transféré à Longueau.

M. LEMAIRE répond que la cité de Longueau, avant sa destruction comportait encore des locaux vacants : elle sera reconstruite, sans doute même avec quelques extensions. En outre, la Région Nord dispose, à Ailly-sur-Noye - à 10 km environ de Longueau - d'une cité où était logé autrefois le personnel affecté à la scierie établie dans cette gare et qui, depuis, a été transférée à Moulin-Neuf. Ces disponibilités suffiront pour assurer le logement du personnel muté de Formerie, les navettes nécessaires étant créées, le cas échéant, pour l'amener sur le lieu du travail.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 5 décembre 1945

V - PROJETS

1°) Projets de reconstruction :

- Centre de Longueau (non compris le dépôt et le magasin aux hydrocarbures).

Le Comandant -

M. Poncelet - perçages

Lemaire - horloges

Bizot - 2 phases

approuvé

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de

RECONSTRUCTION AVEC AMELIORATIONS
DU CENTRE DE LONGUEAU
(non compris Dépôt et Magasin aux Hydrocarbures)

Le Centre de LONGUEAU est un point de passage et d'échange entre les grands courants de trafic voyageurs et marchandises de Paris vers Lille et le Bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais, de Paris vers les ports du Pas-de-Calais et de l'Angleterre, de ces ports vers l'Est et vers l'Europe Centrale, du Havre et de Rouen vers le Nord et l'Est de la France.

Outre son rôle purement local, ce centre assure un triple rôle de bifurcation, de triage et de relais. Il est également le siège d'un dépôt important, d'un grand atelier de matériel roulant et du magasin central pour la Région du Nord pour les huiles et les hydrocarbures.

Depuis 1943 toutes les installations ont été bombardées et mises hors de service (voies principales, voies de circulation, triage, relais, dépôt, atelier et magasin). (Croquis n°1 ci-joint).

La reconstruction du dépôt et du magasin aux huiles a fait l'objet du premier projet qui a déjà été approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 16 mai 1945.

Le présent projet a trait à la reconstruction de toutes les autres installations : saut de mouton, triage, relais, ateliers de voitures et wagons, magasin général, installations sociales.

Le centre de LONGUEAU avait déjà subi, pendant la guerre 1914-1918 une destruction quasi-totale. La reconstruction consécutive avait été l'occasion d'améliorations importantes, pour supprimer notamment les cisaillements à niveau entre les courants Paris-Lille et Amiens-Tergnier. A cette même époque l'origine de la ligne dite "des Houillères" (ligne pour le trafic lourd, qui atteint le triage du Bourget, via Montdidier et Ormoy) fut reportée de Boves à Longueau, de manière à séparer dès la sortie du triage de Longueau le trafic lourd vers le Bourget des trains rapides vers Creil et Amiens.

.....

Mais cet aménagement laissait encore subsister des cisaillements entre les voies de Paris à Lille, de Boulogne à Paris et d'Amiens à Montdidier. D'autre part, le triage, conçu après 1918, ne répondait plus à l'accroissement du trafic, et de la longueur des trains : l'absence de faisceau de réception indépendant, l'insuffisance de la longueur des voies et de la capacité du faisceau de relais, le manque de moyens de freinage et la trop faible hauteur des bosses limitaient le débit et ne permettaient pas une exploitation économique.

Nous nous proposons, en reconstruisant les installations du centre de Longueau, d'apporter des améliorations aux insuffisances rappelées ci-dessus, de façon que les installations puissent, aux moindres frais, remplir correctement leurs fonctions de gare de bifurcation, de triage et de relais, devant assurer notamment le triage de 1 300 à 1 800 wagons par jour, recevoir et expédier de 25 à 35 trains de 65 à 75 wagons.

Les dispositions adoptées sont représentées sur le croquis N° 2 ci-joint. Elles comprennent essentiellement :

I - SAUT DE MOUTON

Création d'un saut de mouton à l'entrée de la gare côté Paris, pour éviter le cisaillement de la voie "retour Boulogne" par la voie "départ Lille" ainsi que celui des 2 voies de Paris à Lille par les deux voies de Montdidier à Amiens.

II - GARE DE TRIAGE RELAIS

Reconstruction avec allongement à 650 m des voies des anciens faisceaux de relais pair et impair, dont le nombre total, de 18, ne sera pas change.

Etablissement de voies de circulation entre ces faisceaux et les quais à voyageurs pour séparer le courant Longueau-Montdidier du courant Lille-Paris.

Construction d'un nouveau faisceau de relais de 7 voies dont 2 éventuelles, pour les trains venant de l'Ouest et se dirigeant vers le Nord et l'Est ou vice versa.

Reconstruction des 2 faisceaux de triage, dit "de Boulogne" et "d'Arras", les 36 voies de ces deux faisceaux de triage étant allongées respectivement à 650m et 750m, avec aménagement de ces 2 faisceaux en un faisceau unique, avec une bosse à deux voies élevée, freins de voies et manœuvre automatique des aiguilles.

.....

Construction d'un faisceau de réception indépendant de 10 voies de 750 m. avec une voie de circulation permettant l'accès direct de trains venant du Nord. L'intérêt qu'il y a à placer ce faisceau de réception - non pas à côté du faisceau de triage, mais dans son prolongement et en avant de lui - nous conduit à déplacer des quais de voyageurs, à remanier l'ancien passage souterrain et à en créer un nouveau, ces modifications étant les seules apportées aux installations voyageurs.

Aménagement d'un nouveau chantier de réparation de wagons à côté du faisceau de triage.

Etablissement de 3 voies de garage marchandises pour le garage et la formation de rames desservant Amiens et sa banlieue.

Construction de bâtiments de service nécessaires à l'exploitation soit 1 000 m² environ au total, et reconstruction des bureaux et magasin du Service de la Voie & des Bâtiments, soit 600 m² environ au total.

III - ATELIERS DES VOITURES & WAGONS

L'atelier des voitures et wagons de Longueau, qui a été entièrement détruit, sera reconstruit avec une surface de 15 550 m².

L'atelier de Longueau assurera, avec les 3 autres ateliers (Landy, Hellemmes et Tergnier), l'entretien de toutes les voitures et wagons de la Région du Nord.

L'atelier de Longueau est complété par un hangar de 1 736 m² pour le stockage des bois ouvrés, et par divers bâtiments annexes à usage de bureaux, chaufferie, postes de transformations, garages ... L'effectif de l'atelier sera de 830 ouvriers environ.

IV - MAGASIN GENERAL

Il n'y avait pas de magasin général à Longueau. Toutes les pièces pour la réparation des voitures et wagons étaient stockées dans l'unique magasin général de Formerie, entre Rouen et Amiens. Ce magasin de Formerie a été entièrement détruit par bombardements; il sera reconstruit à côté de l'atelier le plus voisin, c'est-à-dire à Longueau. C'est pourquoi le présent projet comprend la construction d'un magasin général qui, avec la partie en étage, couvre une surface de 5 500 m² au total.

Ce bâtiment est complété par un hangar de 1 400 m², par un petit garage annexe pour loco-tracteurs et camions, et par un parc à ciel ouvert de 32 000 m² environ, desservi par un chariot transbordeur et par deux grues.

V - INSTALLATIONS SOCIALES

Outre le foyer des agents des trains situé dans la cité "du Château", lequel sera remis en état, les installations à l'usage du personnel comprendront :

- 3 bâtiments nouveaux pour vestiaires, lavabos, réfectoires
- 1 bâtiment nouveau pour le cabinet médical, ve
- divers garages pour bicyclettes et motocyclettes

L'extension seule des installations entraînera l'acquisition de 160 000 m² de terrain. La nouvelle plateforme à établir sur un terrain bas et marécageux doit être remblayée sur une hauteur de 4 à 5 m, hauteur portée à 7 et 8 m dans les zones bombardées.

Le remblai correspondant, soit 1 200 000 m³ est prélevé à raison de 1 000 000 m³ sur l'emprunt de terre prise dans un terrain de 120 000 m², à acquérir, le restant (200 000 m³) étant trouvé dans les emprises. La surface acquise est donc au total de 280 000 m².

La réalisation du projet entraînera une dépense de 940 M, évaluée aux prix de novembre 1944.

Des propositions seront adressées ultérieurement pour la répartition de cette dépense entre les comptes de la Reconstruction et des Travaux Complémentaires.

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

28 NOV. 1945

Approché