

5052796/9

3724

(1945 46, 51, 53)

Reconstruction de la gare d'Argentan

	C.A.	19.12.45	18	V	1°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		2. 1.46			
	Arrêté	14. 6.46	(J.C.	23. 6.46)	
	C.A.	14.11.51	21	VII	4°
	C.A.	21.11.51	10	VII	5°)
Lettre SNCF au MTP		27.11.51			
	C.A.	9. 9.53	17	VIII	c)

9 septembre 1953

3724

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 9 septembre 1953

P.18

VIII - Questions diverses

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

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

-
- par dépêche du 3 août 1953, les projets de reconstruction des
installations :

- à 3 gares de (Coutances
(Limoges-Fuy-Inbert et
(Limoges-Bénédictins

- des gares et dépôts (d'Evreux
(d'Argentan)

que le Conseil a respectivement approuvés dans ses séances des
11 septembre 1946, 8 janvier 1947, 27 juin 1951 et 21 novembre
1951

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 27 novembre 1951

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, un projet relatif à la reconstruction avec améliorations de la gare et du dépôt d'Argentan.

Ce projet, qui a été revu pour réduire au strict minimum compatible avec les nécessités de l'exploitation les dispositions prévues, annule et remplace celui qui vous a été adressé le 2 janvier 1946.

Le montant du projet est évalué à 511 M., dont 327 M.4 correspondant aux travaux exécutés au 1er janvier 1951 et 183 M.6, aux prix de 1950, aux travaux restant à faire.

Aux prix actuels les travaux restant à réaliser représenteraient environ 275 M.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du dit 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 ligne de Mézidon au Mans.

Veillez 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.

21 novembre 1951

3724

du 21 novembre 1951

p.10

VII - Projets et questions techniques

5°) Reconstruction de la gare et du dépôt d'Argentan
(projet révisé).

M. PORCHEZ commente la note distribuée.

M. MICHEL demande s'il est vraiment indispensable de reconstruire un atelier de levage. N'a-t-il pas été décidé de concentrer dans un certain nombre de grands ateliers les grosses opérations d'entretien intéressant les locomotives à vapeur ?

M. PORCHEZ répond que cette concentration permet de renoncer à 3 des fosses antérieurement prévues, mais que l'intérêt d'exécuter sur place les révisions intermédiaires et les réparations accidentelles conduit à conserver deux fosses de levage.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve le projet.

Le 31 OCT 1951

NOTE

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

Dans sa séance du 19 Décembre 1945, le Conseil d'Administration a bien voulu approuver le projet de reconstruction de la gare et du dépôt d'ARGENTAN, situés au croisement de l'importante transversale MEZIDON-LE MANS et de la ligne de PARIS-GRANVILLE, dont les installations avaient été gravement touchées au cours des bombardements de 1944.

Les dispositions de ce projet comportaient :

- le rétablissement des installations détruites ou endommagées;
- la reconstruction du bâtiment des voyageurs dans l'axe de la place prévue au plan d'urbanisme;
- le remaniement du triage qui assure le trafic de transit d'une ligne sur l'autre;
- l'extension et la modernisation du dépôt - totalement détruit - qui doit faire face à l'accroissement du trafic dû au passage par ARGENTAN et MEZIDON de la ligne LE MANS-SOTTEVILLE qui empruntait autrefois un itinéraire passant par SAINTE-GAUBURGE.

Dans ce cadre et sous le couvert de l'autorisation d'exécuter d'urgence du 13 Février 1946, les travaux suivants représentant 327 MF de dépenses ont été exécutés (croquis I).

1°) GARE

- Remise en état des installations (voies, signalisation et postes) avec amélioration du tracé des voies principales dans la traversée de la gare et allongement des quais à voyageurs;
- reconstruction dans leur consistance primitive de la halle aux marchandises, du quai découvert et du bureau unique;
- installation provisoire sommaire des services voyageurs et de gare dans de petits baraquements en bois.

2°) DEPOT

- Réaménagement des faisceaux d'entrée et de sortie avec fosses;
- établissement de 2 grils de classement d'une capacité de 30 machines;
- remplacement du pont-tournant de 23,50m par un pont tournant de 24m;
- remplacement du chariot transbordeur de 12m par un de 25m;
- reconstruction du toboggan;
- reconstruction du bâtiment "Mouvement" comportant les vestiaires-lavabos du personnel sédentaire et de conduite;

- reconstruction de l'école d'apprentissage;
- reconstruction de l'atelier des machines-outils avec ses annexes (magasin et vestiaires-lavabos);
- remise en état du Foyer commun EX et MT;
- aménagement d'un abri de fortune en bois pour remiser les machines (3 fosses),

Au cours de la révision du projet, il a été reconnu possible d'abandonner :

- le remaniement du faisceau de triage, côté LE MANS, et l'établissement d'une voie de tiroir;
- la modification de l'embranchement de l'usine à gaz et l'installation d'une voie de garage avec fosse pour la machine de manoeuvre;
- la construction d'un bâtiment spécial pour les bureaux de la Section et du district V.B. qui seront installés dans le futur Bâtiment des voyageurs.

et de réduire :

- de 1 200 m² à 800 m² la surface du Bâtiment des Voyageurs;
- de 930 m² à 592 m² la surface de la marquise accolée au B.V.;
- de 1 680 m² à 1 600 m² la surface totale des abris sur quais;
- la largeur de la remise à machines qui n'abritera que 6 voies au lieu de 8;
- l'importance de l'atelier de lavage qui sera constitué par un hangar léger et ne couvrira que 2 fosses au lieu de 5.

L'ensemble des abandons et réductions représente une économie de 57 MF par rapport au projet initial.

Cependant, les travaux qui restent à faire (croquis II) dans cette gare de correspondance, sont importants en raison de la nécessité de mettre à la disposition des voyageurs des abris sur les quais, de reconstruire le bâtiment principal, la remise à machines et l'atelier de levage, et de parachever les installations réalisées, savoir :

- Asphaltage des quais à voyageurs;
- électrification de la grue de chargement de 10 tonnes;
- achèvement de la fosse du chariot transbordeur;
- établissement d'un parc à roues;
- reconstruction du poste de visite du matériel;

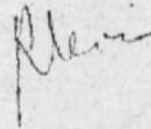
.....

- achèvement des bureaux-vestiaires-réfectoire du personnel du dépôt et aménagement d'un cabinet médical;
- Substitution de grues hydrauliques de 250 mm aux grues de fortune actuelles.

Le montant total du projet ainsi réduit est évalué à 511 MF dont 327,4 MF correspondant aux travaux déjà exécutés au 1er Janvier 1951 et 183,6 MF (prix de 1950) soit 275 MF aux prix actuels pour les travaux restant à faire.

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

LE DIRECTEUR,
Chef du Service technique des
Installations fixes



Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 14 novembre 1951

p.21

VIII - Projets et questions techniques

- 1°) Reconstruction de la gare de Montbéliard
- 2°) Reconstruction de la gare de Conflans-Jarny (projet révisé)
- 3°) Reconstruction de la gare et du dépôt de Beauvais (projet)
- 4°) Reconstruction de la gare et du dépôt d'Argentan (projet révisé)
- 5°) Reconstruction des installations des Aubrais et d'Orléans
(projet rectificatif partiel)

L'examen de ces questions est renvoyé à la prochaine séance.

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 Ouest	
ARGENTAN - Reconstruction de la gare et du dépôt	Argentan	Orne
.....

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 l'Orne, 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.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'Ouest

Ligne de Mézidon au Mans

ARGENTAN

Reconstruction de la gare et du dépôt

Veg³ 39 430-099-5
D. 1300/6Comme suite à la décision
du Conseil du 19 décembre 1945.

Paris, le 2 janvier 1946

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet relatif à la reconstruction de la gare et du dépôt d'Argentan.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit 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 Mézidon au Mans.

Veuillez agréer,.....

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

19 décembre 1945

8724

du 19 décembre 1945

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction :

- Gare et dépôt d'Argentan.

P.V. (p.18)

M. LEMAIRE, après avoir rappelé les destructions subies par la gare et le dépôt, expose les modifications qu'il est envisagé d'y apporter à l'occasion de leur reconstruction.

La gare serait reconstruite dans sa consistance primitive, mais légèrement déplacée pour satisfaire aux conditions d'urbanisme. D'autre part, ses aménagements intérieurs seraient remaniés de manière à mieux répondre aux nécessités du service.

En ce qui concerne le triage, la tête du faisceau côté Le Mans serait remaniée de façon à greffer les embranchements particuliers sur une même voie et à rendre indépendant l'accès au triage. Une voie de la cour de débord serait affectée au nettoyage des wagons et une halle unique grouperait les services des transports du régime ordinaire.

Le potentiel du dépôt serait porté de 57 à 70 machines. Ses installations seraient modernisées et perfectionnées. Elles comporteraient notamment deux grils de classement, un faisceau d'entrée et un faisceau de sortie avec fosses de visite et de décrassage, ainsi qu'un pont tournant de 24 m. Un nouvel atelier d'entretien serait construit et la remise à machines agrandie afin d'augmenter la capacité de garage couvert. En outre, les installations à l'usage du personnel seraient améliorées.

La dépense totale s'élève à 162 M.

Le Conseil approuve le projet.

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes
et de la Construction

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la reconstruction de la gare et du dépôt d'ARGENTAN

La gare d'Argentan a été fortement endommagée par les bombardements ; l'importance des dégâts est figurée sur le croquis de la situation ancienne, ci-joint.

Les travaux de reconstruction proposés comportent une adaptation des anciennes installations aux conditions du trafic envisagé. Il en résulte, d'une part, des modifications dans le tracé des voies en vue d'assurer une meilleure exploitation du triage, et, d'autre part, un remaniement complet des installations du dépôt, avec légère extension.

Les aménagements nouveaux sont indiqués sur le croquis du projet également joint.

Gare - Le bâtiment des voyageurs, entièrement détruit, sera reconstruit dans sa consistance primitive, mais les aménagements intérieurs en seront disposés de façon à répondre aux besoins futurs du service. Par ailleurs, ce bâtiment sera déplacé de 20 m environ vers Mézidon pour satisfaire aux conditions d'urbanisme qui comportent l'installation d'une gare routière dans la cour des voyageurs agrandie avec élargissement du chemin d'accès existant.

Triage - La gare d'Argentan qui n'est pas appelée à devenir un centre de transports de régime accéléré conserve son faisceau de triage de 9 voies qui suffit au trafic.

Le tonnage quotidien susceptible d'être expédié est de l'ordre de 7 000 à 8 000 t, représentant 8 à 10 trains de 40 à 60 wagons.

Côté Le Mans, la tête du faisceau a été remaniée de façon à greffer les embranchements particuliers sur une même voie afin de rendre indépendant l'accès au triage. Une voie de la cour de débord sera affectée au nettoyage des wagons.

Côté Mézidon, une voie mère d'embranchements est prévue à titre éventuel afin de desservir les nombreuses industries situées au sud de la gare.

Enfin, une halle unique groupera les Services des transports du régime ordinaire.

Dépôt - Le Service assuré par le dépôt d'Argentan est mixte (voyageurs et marchandises).

L'effectif prévu est de 70 locomotives.

Les installations de voie comporteront :

- deux grils de classement pour un total de 30 machines,
- un faisceau d'entrée et un faisceau de sortie, avec fosses de visite et de décrassage,
- un pont tournant de 24 m.

Un nouvel atelier d'entretien, avec 5 aires de levage et des sections machines-outils et chaudronnerie, sera construit, au nord-ouest du dépôt et sera desservi par un chariot transbordeur de 25 m - intercalé entre la remise et l'atelier d'entretien.

La remise à machines sera agrandie afin d'augmenter la capacité de garage couvert.

Le bâtiment "Mouvement" sera implanté au droit du nouveau gril de départ. Quant aux différents bureaux du dépôt, ils seront reconstruits à leur emplacement ancien.

La réalisation de ces travaux nécessitera l'acquisition d'une étroite bande de terrain entre la limite d'emprise actuelle et la route nationale n° 158 de Tours à Caen.

Les dépenses à engager pour l'ensemble des travaux sont évaluées à 132 M.

Des propositions seront adressées ultérieurement sur la ventilation des dépenses entre les comptes de Reconstruction et des Travaux Complémentaires.

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

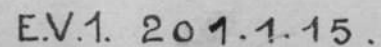
29 NOV. 1945

Le Directeur du Service Central
des Installations et de la Construction

Attesté

Gare ~~a~~ Dépôt
Situation ancienne et destructions

Granville

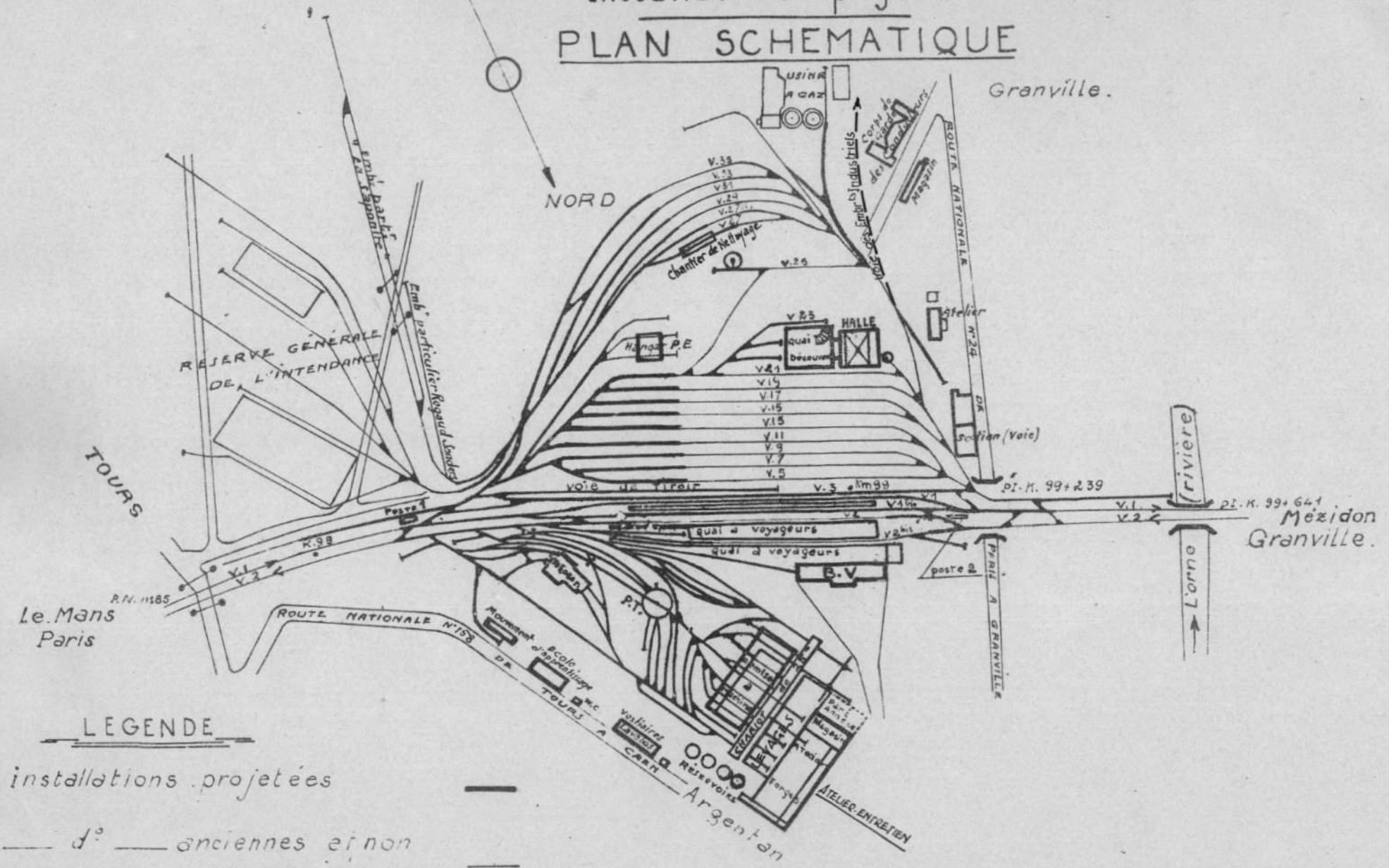


ARGENTAN

Reconstruction de la Gare et du Dépôt

Installations projetées

PLAN SCHEMATIQUE



LEGENDE

installations projetées —

d° — anciennes et non remaniées —

E.V. 1. 201. 1. 16