

5052796/10

3724

(1945-46, 49, 52)

Reconstruction et amélioration des aménagements
de la gare de Laval (Ouest)

| | | | | | |
|---------------------------|------|-----|------|-------|-----------|
| | C.A. | 25. | 4.45 | II | V 2° |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P. | | 30. | 4.45 | | |
| Arrêté | | 14. | 6.46 | (J.O. | 23. 6.46) |
| | C.A. | 25. | 5.49 | 15 | V 1° |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P. | | 31. | 5.49 | | |
| | C.A. | 19. | 3.52 | 15 | VII 5° |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P. | | 26. | 3.52 | | |

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 26 mars 1952

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 nouveau projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Laval qui annule et remplace le projet correspondant qui vous a été adressé le 31 mai 1949.

Ce projet a été revu pour réduire au strict minimum compatible avec les nécessités de l'exploitation les dispositions à prévoir.

Le montant du projet est évalué à 195 M. dont 51,750 M. correspondant aux travaux exécutés au 1er janvier 1952 et 143,430 M., aux prix de 1950, aux travaux restant à faire.

Aux prix actuels, les travaux restant à réaliser représenteraient 230 M. environ.

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 Versailles à Rennes.

Veuillez 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.

19 mars 1952

5429

du 19 mars 1952

P. 15

VII - Projets et questions techniques

- 1°) Reconstruction des installations de Belfert (projet réduit)
- 2°) Reconstruction des installations de Strasbourg (projet réduit)
- 3°) Reconstruction du dépôt et de l'atelier de voitures et wagons de Lens (projet réduit)
- 4°) Reconstruction des installations de St-Pol-sur-Ternoise (projet réduit)
- 5°) Reconstruction des installations de Laval (projet réduit).

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

N O T E

Le -7 MARS 1952

M. Duchamps

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de reconstruction de la gare de LAVAL
(Projet réduit)

Les installations de la gare de LAVAL, sur la ligne de VERSAILLES à RENNES et à l'origine des lignes secondaires vers CHATEAU-GONTIER, MAYENNE et CHATEAUBRIANT, ayant subi d'importants dégâts du fait de la guerre, le Conseil d'Administration a approuvé le 25 mai 1949 un projet prévoyant la reconstruction de la gare suivant ses dispositions anciennes en y apportant diverses améliorations et simplifications :

I - GARE

- allongement des voies de service (faisceau et voie de tiroir) pour permettre la réception des trains longs, avec modification corrélative du P.S. de la R.N. 12,
- aménagement du trafic de régime accéléré sous les halles à marchandises reconstruites et reliées entre elles, et construction d'un bureau trafic,
- regroupement dans un bâtiment annexe de la lampisterie, du magasin de la gare, des vestiaires-lavabos du personnel dont les installations se trouvaient sous les halles à messageries complètement détruites,
- reconstruction du bâtiment pour l'économet et service médical avec étage supplémentaire aménagé en corps de garde pour les agents de trains.
- construction d'un abri pour draisine accolé au bâtiment de l'équipe technique et d'une voie spéciale de desserte avec ripage corrélatif de la voie de CHATEAUBRIANT.

II - DEPOT

- remise en état des seules installations indispensables à son exploitation, compte tenu de la réduction de son importance depuis l'électrification PARIS-le MANS (le relais des locomotives express sur BREST étant assuré maintenant par le dépôt du MANS)
- la remise à autorails et l'école d'apprentissage n'étaient pas prévues à reconstruire, la surface de la remise à machines était réduite de moitié et l'appareillage du toboggan réutilisé au dépôt d'ARGENTAN,

.....

Cependant il était envisagé d'aménager en sablerie, la partie maçonnée de ce toboggan et de construire un nouveau poste de transformation.

Au fur et à mesure de la reconstruction et dans le souci de réduire les dépenses la S.N.C.F. a décidé d'apporter de nouvelles simplifications au projet initial et d'abandonner : (pointillé du croquis)

- l'allongement du faisceau de manoeuvre de la voie de tiroir et corrélativement la modification du P.S. de la R.N. 12,
- la construction du corps de garde des agents de trains en aménageant des chambres dans le bâtiment annexe,
- le déplacement de la voie de CHATEAUBRIANT, l'abri de la draisine étant reporté côté PARIS,
- l'installation de la sablerie,
- la construction du poste H.T.

D'autre part, LAVAL n'étant plus retenu comme gare centre pour le régime accéléré, seule la partie réutilisable de la halle côté BREST sera remise en état et raccordée à la halle côté PARIS.

Dans ces conditions, les travaux restant à faire (traits forts du croquis) évalués à 143,430 MF (prix de janvier 1950) se rapportent au rétablissement en définitif d'installations provisoires et aux parachèvements, savoir :

- reconstruction du B.V. et de la marquise attenante avec remise en état des abris sur quais,
- construction d'un bâtiment annexe groupant les différents services installés dans des baraquements (service social, économat, trafic, bureaux de section et district, chambres pour les agents de trains),
- jonction des quais et des halles avec aménagement intérieur et construction en bout, côté PARIS, de vestiaires pour le personnel de manutention,
- construction d'un bâtiment définitif pour l'équipe technique et d'un abri pour la draisine,
- reconstruction du bâtiment "Mouvement" avec vestiaires pour les mécaniciens,
- parachèvement du foyer des mécaniciens et des bureaux.

Enfin, pour permettre la réception totale à quai des trains longs, il a été reconnu nécessaire de porter de 200 à 260 m la longueur du quai central.

Le montant total de ce nouveau projet est évalué à 195 MF dont 51,570 MF correspondant aux travaux déjà exécutés au 1er janvier 1952, et 143,430 MF (prix de janvier 1950) aux travaux restant à faire - Aux prix actuels, ces derniers travaux sont de l'ordre de 230 MF.

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

le Directeur des Installations fixes,

R. L.

5724

2

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du
Conseil d'Administration

Paris, le 31 mai 1949

C O P I E

D- 3300/6

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un nouveau projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Laval qui annule et remplace le projet correspondant qui vous a été adressé le 30 avril 1945.

Les difficultés soulevées par la Municipalité à l'occasion des mises au point d'exécution, et le souci de réduire le plus possible les dépenses, ont en effet conduit la S.N.C.F. à revoir, en les réduisant, les dispositions primitivement prévues pour cette 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 Versailles à Rennes.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
P. TISSIER.

Monsieur Christian PINEAU,
Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain
P A R I S (VIIe)

25 mai 1949

3724

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 25 mai 1949

QUESTION V - Projets

1°) Reconstruction de la gare de Laval

p.15

M. ARMAND expose que le nouveau projet de reconstruction de la gare de Laval se substituera à celui qui avait été approuvé par le Conseil le 25 avril 1945. Depuis, à la suite de négociations avec les Services de l'Urbanisme et la Municipalité, ce dernier projet a été entièrement remanié et son importance considérablement réduite pour tenir compte notamment des difficultés financières actuelles.

Les dépenses initialement prévues s'élevaient, en effet, à 102 M. aux prix de novembre 1944; elles ne sont plus, ramenées aux mêmes conditions économiques, que de 73 M., soit 263 M. aux conditions de février 1948. M. ARMAND tient à souligner l'importance de cet effort de réduction des dépenses à engager.

La nouvelle étude qui a conduit à remanier complètement le premier projet prévoit la reconstruction de la gare dans sa

consistance antérieure, la S.N.C.F. ayant renoncé à aménager le bâtiment des voyageurs suivant un type à deux étages.

En fait, le nouveau projet ne comporte aucune modification notable de l'ensemble des installations antérieures; les améliorations qui seront apportées ne représentent qu'une part minime de l'ensemble des travaux (2 millions sur les 73 millions prévus).

M. ARMAND voudrait, à cette occasion, dénoncer les critiques adressées trop hâtivement à la S.N.C.F. à propos des travaux de reconstruction rendus cependant nécessaires après les destructions massives subies par les installations du fait de sévères bombardements.

Une partie de la gare a déjà été reconstruite; les dépenses effectuées s'élèvent actuellement à 40 M., ce qui représente le tiers de l'ensemble du projet présenté.

Ce projet s'insère dans le programme d'ensemble de reconstruction sur lequel pèsent des menaces de compression.

M. BIZOT précise que la dépense évaluée à 263 M. aux prix de février 1948 fait apparaître un coefficient de majoration d'environ 3,6 qui diffère sensiblement de celui qui avait été observé précédemment à propos de la gare de Thionville.

M. CLAUDON fait observer que la variation de coefficient constatée provient de ce que, dans certains cas comme celui-ci, une partie importante des travaux a déjà été exécutée.

Le Conseil approuve le projet.

9/5/49

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Le

- 9 MAI 1949

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de reconstruction avec améliorations
de la gare de LAVAL

Les installations de la gare de LAVAL, sur la ligne de VERSAILLES à RENNES et à l'origine des lignes secondaires vers CHATEAU-GONTIER; MAYENNE et CHATEAUBRIANT, ont subi d'importants dégâts par suite de faits de guerre (croquis I).

A l'occasion de la reconstruction, un projet approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 25 avril 1945 a été soumis à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports le 30 avril 1945. Ce projet comportait la reconstruction du bâtiment des voyageurs à un emplacement différent, sur un type à deux étages, avec abaissement de la cour des voyageurs; un remaniement des voies principales, du faisceau de manœuvres et du dépôt pour la création du centre R.A, côté pair. Les dépenses correspondantes s'élevaient à 102,1 M aux prix de novembre 1944.

Or, le Conseil Municipal de LAVAL, malgré l'accord qui avait été donné par l'Urbaniste, a émis un avis défavorable à la réalisation de ce projet; d'autre part les difficultés financières actuelles ont incité la S.N.C.F. à chercher la possibilité de réduire les dépenses à engager.

Cette étude a conduit à envisager un remaniement complet du projet primitif et à une réduction importante du volume des travaux à effectuer (croquis II)

Les dispositions prévues au nouveau projet sont décrites ci-après

1°) GARE

Le bâtiment des voyageurs sera reconstruit sur ses anciennes fondations et comprendra tous les services essentiels au trafic. Un bâtiment annexe abritera la lampisterie, le magasin de la gare et les vestiaires du personnel en remplacement des installations correspondantes qui se trouvaient sous les halles à messageries complètement détruites.

Les installations nécessaires au trafic du régime accéléré seront installées à l'emplacement des halles à marchandises qui seront raccordées entre elles et dotées d'un bureau pour les agents et le public.

.....

Les voies de service, trop courtes pour recevoir les trains actuels et insuffisantes pour les besoins de la gare en périodes de gros trafic, seront allongées côté PARIS, après modification de la tête du faisceau, allongement du P.S. (Kil 299+532), allongement de la voie de tiroir et déplacement et déviation d'un chemin latéral.

Un abri pour draine sera accolé aux locaux de l'équipe technique reconstruits; une voie spéciale desservira ces installations.

La suppression des halles à Messageries permettra de réserver un emplacement pour l'Administration des P.T.T. évincé de sa position actuelle par la création d'une voie urbaine.

Les autres installations détruites ou endommagées seront rétablies dans leur consistance ancienne.

III - DEPOT

Depuis l'électrification de la ligne PARIS-LE MANS, le relais des locomotives des express sur BREST est assuré par le dépôt du MANS; l'importance de celui de LAVAL en est réduite d'autant et la S.N.C.F. envisage de simplifier ses installations. La surface de la remise à machines sera réduite de moitié; l'appareillage du toboggan sera réutilisé au dépôt d'ARTENTUN et la partie en maçonnerie aménagée en sablerie et centre de distribution T.I.A.; la remise à autorails et l'école d'apprentissage ne seront pas reconstruits.

Les autres installations seront remises en état.

Le montant du projet est évalué à 73 M aux prix de novembre 1944, dont 2,1 M pour les améliorations et à 223 M après réévaluation faite en février 1948.

Les dépenses déjà faites s'élèvent à 40 M y compris déblaiement et reconstructions provisoires.

36 % des travaux ont déjà été exécutés.

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

R. L.

Lois et décrets du 23 juin 1946

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 Mayenne, 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

Le Président
du Conseil d'Administration

Région de l'Ouest

Paris, le 30 avril 1945

Laval

Reconstruction et amélioration
des aménagements

C O P I E

Veg³ 39 420 300 - 1

12
D 3300/6

Comme suite à la décision
du Conseil du 25 avril 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en 2 exemplaires, un projet relatif à l'amélioration des aménagements de la gare de Laval à l'occasion de sa reconstruction.

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

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'y avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Versailles à Rennes.

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 7°

25 avril 1945

5724

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 25 avril 1945

QUESTION V - Projets

2°) Reconstruction de la gare de Laval.

P.V. (p.11)

M. LEMAIRE.....

Le projet est évalué à 102 M. 1, dont 87 M. 4 au Compte de la Reconstruction.

On prévoit notamment le report de la halle unique à côté du faisceau afin de faciliter les mises en place et le retrait du matériel sans couper les voies principales, l'allongement des quais à voyageurs et le dégagement de l'emplacement d'une gare routière, ainsi que la réduction des installations antérieures du dépôt, qui a perdu une grande part de son importance depuis l'électrification de la ligne Paris-Le Mans.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 25 avril 1945

V - Projets :

2°) Reconstruction de la gare de Laval.-

A. Lemay

officiers

Exposé

- 5 AVRIL 1945

La présente note à MM. les Membres du Conseil d'Administration donne tous renseignements utiles sur la consistance du projet et la ventilation des dépenses.

J'ajoute que l'allongement du faisceau de garage et le remaniement des installations de traction nécessitent l'allongement côté Nord du P.S. km 299.532 de la R.N. n° 12 de Paris à Brest avec déplacement corrélatif du chemin latéral et légère extension de nos emprises.

Enfin, en vue de faciliter l'accès aux nouvelles cours à marchandises, l'élargissement de la Rue de Mayenne a été prévu ainsi que l'amélioration du raccord de cette rue avec la Rue de Bootz, près du P.I. du km 300 435.

Le présent projet est inscrit au budget des travaux complémentaires de premier établissement de l'exercice 1945 avec un crédit d'engagement de 18 M.

Signé : Robert LEVI

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le - 5 AVRIL 1945

NOTE

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de l'amélioration des aménagements
de la gare de LAVAL à l'occasion de sa reconstruction

Les bombardements de 1944 ayant causé des dégâts importants aux installations de la gare et du dépôt de LAVAL, notamment la destruction du B.V., la démolition des halles à marchandises et de la remise des machines, le S.N.C.F. se propose de reconstruire ces installations en faisant disparaître les inconvénients que certaines d'entre elles présentaient afin d'obtenir des aménagements mieux adaptés au trafic de la gare.

Parmi ces inconvénients, on peut citer, en particulier, l'absence de voie de service côté impair, ce qui rendait impossible le desserte des installations G.V./R.N. situées de ce côté sans engager les voies principales, en partant du groupe impair.

Mais ce dernier groupe étant lui-même très exigü, avec ses voies de 300 à 400 mètres, on était obligé lors des périodes de gros trafic d'utiliser le chantier de La Chapelle-Anthéaise, distant de 12 km, ce qui entraînait des dépenses supplémentaires d'exploitation et était nuisible à la rotation du matériel.

Afin d'améliorer cette situation, il a été décidé de reporter le service des marchandises sur le côté pair en ramenant corrélativement le groupe de garages (faisceau de la voie de service 350 m à 650 m de longueur - halle à marchandises de 3 000 m²) et en réduisant les installations de traction, ce qui est sans inconvénient, le dépôt de LAVAL ayant perdu de son importance depuis l'électrification de Paris au Mans. Les installations de débord seraient maintenues et complétées par l'établissement d'un quai haut de 180 m de longueur.

Les quais à voyageurs seront ramifiés et allongés pour remédier à leur insuffisance actuelle.

Un emplacement a, en outre, été réservé à proximité du bâtiment des voyageurs pour l'aménagement d'une gare routière.

L'ensemble de ces améliorations est traduit sur le croquis ci-joint.

Les dépenses à engager, tant pour le rattachement des installations 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 1022M 1, se répartissant ainsi :

- 87 M 4 au compte de la Reconstruction,
- 14 M 7 au compte des Travaux Complémentaires de 1er Etablissement.

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,
Construction,

18024

LAVAL

Deconstruction et amélioration des aménagements

