

505 LN 101 / 1h

3726

(1945, 51, 55)

Reconstruction de la gare de Vierzon

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A.	26. 9.45	6	V 1)
		29. 9.45		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A.	7. 3.51	9	VII 1°)
		12. 3.51		
	C.A.	6. 4.55	11	VIII f)

6 april 1955

5426

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 6 avril 1955

P.11

VIII - Questions diverses

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

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

= par dépêche du 14 mars 1955, le projet d'acquisition, au titre de l'exercice 1955, de 1.920 wagons que le Conseil avait adopté au cours de sa séance du 23 février 1955;

= par dépêche du 15 mars 1955, le projet relatif à l'amélioration des conditions de circulation à la traversée du triage d'Hausbergen dont le Conseil avait autorisé la transmission le 15 septembre 1954;

= par dépêches du 17 mars 1955 :

- le projet de reconstruction du dépôt de Reims (programme réduit) auquel le Conseil avait donné son agrément le 21 novembre 1951;

- et le projet relatif à l'installation du block automatique lumineux entre Toulouse (poste 6) et la bifurcation d'Empalot et du block manuel unifié de double voie entre cette bifurcation et Tarbes (l'équipement en block manuel unifié de double voie de la section de ligne comprise entre la bifurcation d'Empalot et Toulouse-St-Cyprien a été retranché du projet tel que le Conseil l'avait adopté le 22 décembre 1954, la mise à voie unique de cette section ayant depuis lors été envisagée; l'évaluation du dit projet se trouve ainsi ramenée à 271.840.000 francs aux prix actuels);

= par dépêches du 22 mars 1955 :

- le projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Gisors-Embranchement dont le Conseil avait autorisé la transmission le 24 octobre 1951;

- et le projet de reconstruction du dépôt de Portes (programme réduit) qui avait reçu l'accord du Conseil au cours de la séance du 7 février 1951;

= par dépêche du 24 mars 1955, le projet de reconstruction de la gare de Vierzon (programme réduit), dans une consistance légèrement réduite par rapport aux propositions adoptées par le Conseil le 7 mars 1951, la suppression d'un des deux cabinets médicaux envisagés ayant été reconnue possible. Il en résulte une économie évaluée à 2 millions aux prix de janvier 1950.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 12 mars 1951

D 3300/6

COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction des installations de la gare de Vierzon.

Ce projet annule et remplace celui qui vous a été présenté le 29 septembre 1945 et pour lequel l'autorisation d'exécuter d'urgence a été accordée le 29 octobre 1946.

L'exécution en sera poursuivie dans la mesure où des crédits pourront être prévus à cet effet dans nos budgets de reconstruction.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me retourner un exemplaire du projet.

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

P. le Président du Conseil d'Administration,
Le Vice-Président du Conseil d'Administration,
signé : de TARDE

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

7 mars 1951

3726

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 7 mars 1951

p.9

VII - Projets et questions techniques

1°) Reconstruction de la gare de Vierzon (projet réduit)

Sur le rapport de M. PORCHEZ, le Conseil approuve le projet.

P R O J E T

de reconstruction de la gare de VIERZON (projet réduit)

Montant : 230 M., dont 190 M. correspondent aux travaux exécutés au 1er juillet 1950 et 40 M. (aux prix de janvier 1950) pour les travaux restant à faire.

Imputation : Compte " Reconstruction "

Dans sa séance du 26 septembre 1945, le Conseil d'Administration a approuvé le projet de reconstruction des installations de la gare de VIERZON, qui indépendamment de la remise en état des installations détruites en 1944, prévoyait certaines améliorations par rapport à l'ancienne situation et, en particulier :

- une modification en plan et en profil des voies principales aux abords du poste B, qui devait être reconstruit à un autre emplacement,
- la création, au poste sud, d'itinéraires indépendants destinés à faciliter l'entrée et la sortie du faisceau de triage,
- la construction de locaux (bureaux, lavabos-vestiaires, douches) à proximité du dépôt
- la construction d'un cabinet médical en vue de l'affectation d'un médecin à l'établissement,
- le prolongement de deux voies du triage à l'emplacement de la halle de transbordement dont la nouvelle organisation des transports permet d'éviter la reconstruction.

En plus des remises en état nécessaires, une partie des améliorations a été réalisée :

- la modification des voies aux abords de l'ancien poste sud,
- le prolongement des voies du triage à l'emplacement de la halle de transbordement.

En outre, un poste a été établi dans la zone centrale pour permettre d'attendre la reconstruction du poste B.

.....

Par contre la S.N.C.F. se propose de ne plus comprendre dans le projet certaines améliorations primitivement envisagées :

- la modification du tracé en plan des voies principales;
- la reconstruction complète de l'atelier électrique et de la remise à vapeur, dont la partie non détruite a été seulement remise en état,
- la construction des nouveaux bureaux du dépôt qu'il a été possible d'éviter par suite d'un nouvel aménagement des locaux existants.

Les installations restant à réaliser ne comprennent donc plus que :

- l'amélioration du profil des voies principales,
- la construction de lavabos-vestiaires pour l'ensemble du personnel du dépôt et d'un cabinet médical pour le médecin affecté à l'établissement.

Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, le montant des travaux qui restaient à exécuter au 1er juillet 1950 peut être évalué à 40 M. environ aux prix de janvier 1950.

Il est proposé de bien vouloir approuver ce projet qui sera soumis ensuite à l'approbation ministérielle.

16 Février 1951.

Muslaury

12.2.51

Yell Bichoffe

VII / 12
rb.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le 14 FEV 1951

N O T E

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

Dans sa séance du 26 Septembre 1945, le Conseil d'Administration a bien voulu approuver le projet de reconstruction des installations de la gare de VIERZON, qui avait subi de sérieux dommages au cours des événements de 1944 (croquis n°1).

Indépendamment de la remise en état des installations détruites, le projet initial (croquis n°2) prévoyait certaines améliorations par rapport à l'ancienne situation et, en particulier :

- aux abords du poste B, une modification en plan et en profil du tracé des voies principales, ces travaux entraînant la reconstruction d'un poste, plus important, à un nouvel emplacement.
- la création, au poste Sud, d'itinéraires indépendants destinés à faciliter l'entrée et la sortie du faisceau de triage.
- la construction de bureaux, de lavabos-vestiaires et de douches à proximité du dépôt.
- la construction de locaux médicaux en vue de l'affectation d'un médecin à l'établissement.
- le prolongement des voies 17 et 18 du triage à l'emplacement de la halle de transbordement dont la nouvelle organisation des transports permet d'éviter la reconstruction.

+

+ +

En plus des remises en état nécessaires au rétablissement de l'exploitation de la gare une partie des améliorations prévues a été réalisée :

- modification des voies aux abords de l'ancien poste Sud (poste 5 actuel)
- prolongement des voies 17 et 18 du triage.

.....

En outre un poste a été établi dans la zone centrale pour permettre d'attendre la reconstruction du poste B.

Nous nous proposons de ne plus comprendre dans le projet de reconstruction, certaines améliorations primitivement envisagées :

- la modification du tracé en plan des voies principales de PARIS et de TOURS, dans la zone centrale de la gare (abords du poste B) qui aurait entraîné des travaux relativement importants. La suppression de ces travaux a été rendue possible grâce à l'augmentation des moyens de traction (emploi généralisé des machines 141 R) permettant par l'accroissement du tonnage des rames, de diminuer le nombre des circulations.
- la reconstruction complète de l'atelier électrique et de la remise à vapeur, dont la partie non détruite a été simplement remise en état.
- la construction des nouveaux bureaux du dépôt qu'il a été possible d'éviter par suite d'un nouvel aménagement des locaux existants.

Compte tenu des travaux abandonnés, les installations restant à réaliser (croquis n°3 gros traits) ne comprennent plus que :

- l'amélioration du profil des voies aux abords du poste B. Le profil actuel "en fond de bateau", à la jonction des voies de TOURS et de PARIS rend, par suite de l'augmentation des charges transportées, les démarrages difficiles en un point important de la gare (liaisons TOURS PARIS et entrée du faisceau de débranchement). La jonction TOURS PARIS sera mise à voie unique et la simplification des liaisons ainsi obtenue permettra le maintien en définitif du poste B, provisoire. Une nouvelle liaison sera établie près du poste A, améliorant la circulation sur les voies principales entre les postes A et B.
- la construction de lavabos-vestiaires pour l'ensemble du personnel du dépôt et d'un cabinet médical pour le médecin affecté à l'établissement.

+

+ +

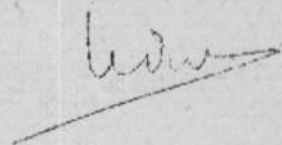
Le montant total du projet réduit est évalué à 230 MF, dont 190 MF correspondent aux travaux exécutés au 1er Juillet 1950 et

.....

40 MF (aux prix de Janvier 1950) pour les travaux restant à faire.

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

P/ LE DIRECTEUR,
Chef du Service technique des
Installations fixes

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'L. W.' or similar, with a long horizontal stroke extending to the right.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 3300/6

Région du Sud-Ouest

Paris, le 29 septembre 1945

Gare de Vierzon

-
Reconstruction des
installations

C O P I E

Comme suite à la décision
du Conseil du 26 septembre 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction des installations de la gare de Vierzon.

Je vous serais obligé de me renvoyer, après décision, un exemplaire du projet.

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

P. Le Président du Conseil d'Administration,

Le Vice-Président,

Signé: de TARDE.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction
Générale des Chemins de fer et des Transports, 244 Bd St-Germain.

26 septembre 1945

8726

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 26 septembre 1945

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction :

Gare de Vierzon.

P.V. (p.6)

M. GOURSAT, après avoir rappelé l'importance du rôle que joue la gare de Vierzon, indique les principales améliorations qu'il est envisagé d'y apporter à l'occasion de la reconstruction de celles de ses installations endommagées ou détruites.

Vierzon n'étant pas gare-centre dans le régime d'acheminement accéléré, la halle de transbordement ne sera pas reconstruite, ce qui permettra de prolonger certaines voies. Le projet prévoit, en outre, l'amélioration du tracé des voies principales de Paris et de Tours dans la zone du poste S, la simplification et le groupement des liaisons, la réalisation de l'indépendance des itinéraires d'entrée et de sortie du dépôt des machines, du triage et de divers mouvements dans la zone du poste S, ainsi que de nouvelles dispositions des remises à vapeur, de l'atelier électrique et des bureaux dans le dépôt.

La dépense s'élèverait à 79 M. 5.

Le Conseil approuve le projet.

Société Nationale des Chemins de Fer Français

NOTE

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de la remise en état des installations
en gare de Vierzon

Les bombardements aériens des 29 juin, 1^{er}, 11, 26 juillet, 18 août et les destructions opérées par les Allemands le 2 septembre ont causé d'importants dégâts aux bâtiments et aux voies de la gare de Vierzon.

Les bâtiments, sauf la halle de transbordement, seront réparés et les voies remises en état.

Cependant, le poste B, le dépôt et le poste S ayant été totalement sinistrés et leurs abords immédiats endommagés, nous proposons de profiter des destructions pour remédier à certaines déficiences des voies dans ces différentes zones.

Nous avons en conséquence préparé le présent projet qui comporte

- l'amélioration en plan et en profil du tracé des voies principales de Paris et de Tours dans la zone du poste S
- la simplification et le groupement des liaisons.
- la réalisation de l'indépendance des itinéraires d'entrée et de sortie des machines, du triage et de divers mouvements dans la zone du poste S ainsi que de nouvelles dispositions des remises à vapeur, de l'atelier électrique et des bureaux du dépôt.
- l'installation d'une nouvelle voie et la suppression de voies superflues dans le dépôt.

Par ailleurs, dans l'organisation future des transports, la gare de Vierzon étant centre de sous zone, il n'est pas nécessaire de reconstruire la halle aux marchandises. Les voies 17 et 18 de triage seront prolongées à son emplacement, raccordées à la tête sud et formeront deux voies de lotissement supplémentaires.

Les dépenses sont évaluées à 79,5 M.

La ventilation des dépenses entre le compte de Reconstruction et le Compte de Premier Etablissement sera précisée ultérieurement.

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

14 SEP 1945

Moncler