

505 LA 103/5

378

(1940-41)

Améliorations des installations de triage de
Châlons-sur-Marne

	C.A.	18.12.40	4	V	1°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		23.12.40			
Arrêté	25. 2.41.	(J.O. 10. 3.41)			
Dépêche M.T.P. à S.N.C.F.		8. 9.41			

V D 2511 l'ensemble de
la question constr.
d'un nouveau dépôt à
Châlons-s-Marne.

Amélioration des installations de triage de Châlons-sur-Marne

Paris, le 8 septembre 1941

Direction Générale des Transports

5ème Bureau

COPIE

Région Est
Ligne de Paris à Strasbourg

Gare de Châlons-sur-Marne

Amélioration des installations du
triaiage et construction d'un nouveau
dépôt de locomotives.

Le Secrétaire d'Etat

Est 166 - 3

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Vous m'avez présenté, le 23 décembre 1940, un projet d'amélioration des installations de triage et de construction d'un nouveau dépôt de locomotives à la gare de Châlons-sur-Marne, située sur la ligne de Paris à Strasbourg.

Ce projet, dont la dépense totale est évaluée à 87.000.000 f, comporte notamment :

A. - Triage -

1°) L'établissement dans la plaine de Fagnières d'un nouveau faisceau de triage de 24 voies (formation et débranchement) relié à un groupe de 15 voies du faisceau sud actuel à réaménager de façon à obtenir deux faisceaux à large capacité situés dans le prolongement l'un de l'autre;

2°) L'établissement, au nord de ces installations, de voies de circulation Ic, 2c et Ibis C et 2 bis C pour l'arrivée et le départ des trains des directions de Paris et de Laon, ainsi que pour les mouvements de machines entre la gare de triage et le dépôt; au sud, d'une voie de circulation Iter C pour l'arrivée et le départ des trains de la ligne de Paris-Strasbourg;

3°) L'établissement de deux petits chantiers : l'un le long de la voie 2bis C au nord-est du faisceau de formation pour la désinfection des wagons, l'autre au sud-ouest de ce même faisceau pour la rectification des chargements;

4°) la construction, en divers points, de bâtiments à l'usage des chefs de service, agents des trains et de manoeuvres,

.....

ainsi que d'une passerelle pour agents aux abords de la bosse de débranchement;

5°) l'aménagement d'un atelier de réparation à desservir par un chariot à niveau, d'un magasin à bois, d'un parc à matériel et de divers bâtiments à usage de bureaux, vestiaires, potasserie, huilerie, W.C., etc.....;

6°) le déportement du chantier actuel du petit entretien et son report au nord-est du faisceau de débranchement auquel il sera relié à son extrémité côté Paris;

7°) le déplacement vers Paris du raccordement direct des lignes I (Paris-Strasbourg) et 10 (Laon-Chaumont), avec construction de deux petites voies d'attente pour les machines de relais;

8°) la déviation du chemin rural "du Font des Vaches" comportant l'établissement de 2 P.S. pour le franchissement de la ligne Paris-Strasbourg, ainsi que du raccordement direct et du tiroir de formation;

9°) la reconstruction du P.S. de Saint-Gibrien au P.K. 168.077 de la ligne Paris-Strasbourg;

10°) la dérivation du ru des Fossés de Mercy;

11°) l'établissement d'un chemin latéral au raccordement direct.

B. - Nouveau dépôt

12°) La construction d'une remise à machines pourvue d'un chariot transbordeur central avec atelier;

13°) l'établissement d'un gril de stationnement pour machines;

14°) l'établissement d'un chantier de combustibles avec engins de manutention mécanique;

15°) l'aménagement de deux groupes de fosses à piquer pour la visite des machines à l'arrivée et pour leur préparation au départ;

16°) l'établissement d'un pont tournant de 24 m. utilisable à la rentrée et à la sortie des machines;

17°) la construction de divers bâtiments à usage de bureaux, lavabos, vestiaires pour mécaniciens, chauffeurs et ouvriers sédentaires, potasserie, huilerie, W.C., etc.....;

18°) l'établissement d'une nouvelle alimentation hydraulique par prise d'eau dans la Marne, au droit du dépôt avec construction de 2 réservoirs de 500 mètres cubes;

19°) l'installation d'une sous-station électrique pour la fourniture de l'éclairage et de la force motrice à la gare, au dépôt et au petit entretien.

Le projet présenté figure en première urgence aux paragraphes III (Triages) et VI (Dépôts, Ateliers, Magasins) du programme spécial d'équipement pris en considération par la décision ministérielle du 24 octobre 1940, avec une dépense prévue de 35 M.

Sa réalisation permettra de faire disparaître les inconvénients qui s'attachent aux installations actuelles du triage et du dépôt, en particulier le cisaillement des voies principales de la ligne Paris-Strasbourg. En outre, des économies importantes que vous évaluez à 5.000.000 fr par an seraient réalisées.

Les travaux ont fait l'objet :

- d'une part, d'une autorisation d'exécution d'urgence délivrée le 19 décembre 1940 par M. le Chef du Service Technique des Transports;

- d'autre part, d'une déclaration d'utilité publique et d'urgence prononcée par arrêté ministériel du 7 janvier 1941.

Par un rapport du 26 février 1941, les Ingénieurs du Service ordinaire et hydraulique du département de la Marne ont émis un avis favorable à l'approbation du projet, en formulant une réserve acceptée par la S.N.C.F. et reprise ci-après.

Il en est de même pour la prise d'eau prévue en Marne pour laquelle les Ingénieurs du Service Spécial de la Navigation Belgique-Paris-Est ont émis leur avis dans un rapport du 30 avril 1941.

Au cours des enquêtes "de comodo vel incommodo" tenues dans les Communes de Saint-Gibrien et de Fagnières, en exécution des prescriptions de la décision ministérielle du 20 janvier 1941, diverses observations ont été formulées, tant par des particuliers que par les Municipalités; la plupart de ces observations, acceptées par la S.N.C.F., recevront satisfaction suivant les réserves ci-après; les autres observations ne sauraient être retenues, parce qu'elles ne sont pas fondées ou qu'elles sont irrecevables.

Le Service Technique des Transports a fait observer que le montant du projet dépasse de 32 M. la dotation prévue au programme spécial d'équipement, mais que ce dépassement pourrait être couvert au moyen des disponibilités à provenir d'autres projets inscrits au même programme, notamment du projet d'établissement du dépôt de Nancy-Heillecourt.

D'accord avec le Service Technique, j'approuve le projet présenté dont le montant, imputable sur les crédits d'engagement ouverts au programme spécial d'équipement, est évalué à 87.895.000 fr.

Etant entendu que :

1°) Les imputations, tant en dépenses qu'en recettes, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à la décision ministérielle du 11 septembre 1939, seront les suivantes:

I. - A. - Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits, évalués en principal à 80.630.000 fr

B. - Travaux complémentaires de premier établissement du matériel inventorié, évalués en principal à 5.125.000 fr

II. - Installations et matériel supprimés :

a) coût primitif, en principal. Travaux complémentaires proprement dits 2.100.000 fr

Travaux complémentaires de matériel inventorié : 40.000 fr

b) reprise de matériaux utilisables :

Travaux complémentaires proprement dits 880.000 fr

Travaux complémentaires de matériel inventorié : 15.000 fr

2°) Vous procéderez à l'aménagement des crédits du programme spécial d'équipement pour assurer la dotation nécessaire au financement du projet;

3°) la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la S.N.C.F. (programme spécial d'équipement - Région Est) approuvé pour l'exercice correspondant.

L'approbation est donnée, en outre, sous les réserves suivantes :

1°) Aucune construction ne pourra être édiflée dans les emprises du chemin de fer aux abords du poste D (qui doit être supprimé) sans l'accord du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées;

2°) l'établissement éventuel d'une prise d'eau dans la Marne devra faire l'objet d'une autorisation spéciale après enquête réglementaire;

3°) le bois existant sur le talus de la rampe d'accès au P.S. du P.K. 168.072 sera réservé à la Commune de St-Gibrien;

4°) le raccord du chemin V.O. n° 3 avec la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" sera arrondi le plus possible pour faciliter la circulation;

5°) le déplacement nécessité par les travaux, de la borne-fontaine située près du P.S. actuel de St-Gibrien sera effectué aux frais du chemin de fer;

6°) le talus de la rampe d'accès à ce P.S. (côté village) sera maintenu et consolidé pour éviter son éboulement;

7°) une rampe d'accès à la déviation du chemin rural n°13 dit "des Ajaux" sera établie pour la desserte de la parcelle n° 637, lieu dit "Le Buisson La Rose" appartenant à M. MAHEUT Marcel;

8°) la passée de défrèvement qui longe les parcelles 48 et 57, lieu dit "Les Barbèses", Commune de St-Gibrien, sera reliée à la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches"; d'autre part, un chemin non empierré de 4 m. de largeur sera établi au bas de la rampe d'accès au P.S. prévu pour la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" et relié à cette passée de défrèvement. Les dispositions à réaliser, qui permettront la desserte des propriétés de M. LIBERA Gabriel et SCHULTESS, sont indiquées sur le plan annexé aux observations de la S.N.C.F. (Région Est), en date du 31 mars 1941, sur le résultat de l'enquête dans la Commune de Fagnières;

9°) la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" sera exécutée conformément aux indications de ce plan;

10°) la rampe d'accès reliant le triage à la déviation du chemin rural dit "du Pont des Vaches" ne sera pas exécutée;

11°) conformément aux prescriptions de l'art. 3 du décret du 5 juin 1940 complétant la législation applicable au domaine immobilier de l'Etat, la S.N.C.F. ne pourra poursuivre les acquisitions de terrains prévues au projet qu'après avis de l'Administration des Domaines sur les prix;

12°) les terrains acquis qui ne serviront pas d'assiette à des chemins publics seront incorporés au domaine public du chemin de fer et feront l'objet du bornage supplémentaire prévu à l'art. 31 du Cahier des Charges des lignes exploitées par la S.N.C.F.;

13°) les chemins créés ou modifiés, ainsi que la chaussée et les trottoirs des nouveaux ouvrages, seront remis après exécution des travaux aux ayants-droit chargés d'en assurer l'entretien;

14°) les projets détaillés des bâtiments à usage du personnel seront soumis préalablement à leur exécution à M. le Chef du Service Technique des Transports.

En lui renvoyant le dossier des enquêtes "de commodo vel incommodo", j'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la Marne chargé d'en donner connaissance aux Municipalités de St-Gibrien et de Fagnières.

P. le Directeur Général des Transports,
l'Inspecteur Général des Transports
Chef du Service de la Main-d'Oeuvre,

signature.

Extrait du Journal Officiel

Lois et décrets du 10 mars 1941

Secrétariat d'Etat aux Communications -

Travaux d'équipement de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Par arrêtés des 7 janvier et 25 février 1941, pris en application de la loi du 11 octobre 1940 relative à la procédure d'expropriation pour l'exécution d'urgence des travaux destinés à lutter contre le chômage, ont été déclarés d'utilité publique et urgents les travaux ci-après désignés qui figurent dans les divers programmes présentés par la Société nationale des chemins de fer français, actuellement en cours de réalisation (programme spécial d'équipement, programme quinquennal, programme normal de travaux complémentaires).

TITRE DES PROJETS	DEPARTEMENTS	COMMUNES
Programme spécial d'équipement		
.....
Chalens-sur-Marne.- Amélioration du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives.	Marne.....	St-Gibrien Fagnière

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Région de l'Est

23 décembre 1940

Ligne de Paris
à Strasbourg

Châlons-sur-Marne

- COPIE -

Amélioration des installations du triage et construction d'un nouveau dépôt de locomotives

Monsieur le Ministre,

D. 3321/90

J'ai l'honneur de vous adresser, en deux exemplaires, le projet ci-joint concernant l'amélioration des installations du triage et la construction d'un nouveau dépôt de locomotives à Châlons-sur-Marne.

Ce projet est compris, en première urgence, dans le Programme spécial d'équipement, que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre 1940 (§ III - Triages et VI - Dépôts, Ateliers et Magasins). Il est repris au budget d'établissement de 1941 que nous avons soumis à votre approbation par lettre du 16 décembre.

Je dois, toutefois, attirer votre attention sur le fait que nous n'avons envisagé jusqu'à maintenant que des améliorations restreintes aux installations du dépôt. Mais un examen plus approfondi, tenant compte notamment des suggestions exposées dans le rapport que M. le Préfet du Doubs vous a adressé le 24 octobre au sujet de la réalisation du plan d'urbanisme envisagé par la Ville de Châlons, a fait apparaître l'intérêt qu'il y aurait à reconstruire entièrement le dépôt à un emplacement plus en rapport avec les besoins actuels et permettant de supprimer le cisaillement des voies principales de la ligne de Paris à Strasbourg. Nous avons donc substitué au projet primitif de remaniement de l'ancien dépôt un nouveau projet comportant la reconstruction complète de ce dépôt.

D'autre part, l'emplacement ainsi choisi pour le dépôt se trouvant à proximité de la gare de triage, il a semblé préférable de présenter un projet unique pour l'ensemble des installations nouvelles (trilage et dépôt).

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Au total, la dépense sera supérieure à la somme des crédits prévus. Mais l'augmentation pourra être imputée à due concurrence sur les disponibilités qui seront dégagées pour d'autres projets inscrits au même programme spécial d'équipement, notamment celui relatif au dépôt de Nancy que je vous sou mets par ailleurs.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

18 décembre 1940

373

V - Projets

Le Conseil approuve les 7 projets suivants , dont les 6 premiers figurent au programme spécial d'équipement:

.....

3°) Amélioration des installations du triage et construction d'un d'un nouveau dépôt à Châlons-sur-Marne (87 millions),.

M. GETTEN présente certaines observations sur les modifications apportées après coup aux projets 3°, 4°, et 5°, depuis l'établissement du programme spécial d'équipement.

A la demande de M. BOUTET, M. LE BESNERAIS recherchera si le nouveau projet tient compte, dans ses diverses parties, du plan d'urbanisme nouvellement établi par la ville de Châlons.

CA du 18.12.40
V
3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

le 13 décembre 1940

N O T E

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

au sujet du projet d'amélioration des installations du triage et de construction d'un nouveau dépôt de locomotives à Châlons-sur-Marne.



Deux projets concernant la gare de Châlons-sur-Marne (Région de l'Est) avaient été envisagés séparément au programme spécial d'équipement, l'un pour l'extension de la gare de triage, et l'autre pour l'amélioration des installations du dépôt de locomotives.

L'étude approfondie de ces deux projets a fait apparaître :

- d'une part, des difficultés sérieuses pour tirer un parti convenable et rationnel des installations actuelles du dépôt. Celui-ci, en effet, est établi sur un terrain triangulaire dans un quartier urbain, où les extensions seraient très onéreuses. Il se trouve bien prolongé en arrière par une parcelle où se trouvait autrefois le terminus de la ligne de chemin de fer Orléans-Châlons et qui, faisant partie du domaine public, avait été utilisée, en dernier lieu, comme annexe du dépôt et remisage de matériel militaire. Cette parcelle formant cul-de-sac se prête peu à une utilisation rationnelle. Mais, de plus, elle se trouve séparée du dépôt par le passage à niveau de la rue Jules Lobet dont la ville de Châlons avait depuis longtemps envisagé la suppression pour améliorer l'entrée en ville.

- d'autre part, les inconvénients que présentent les dispositions relatives du dépôt et du triage; ces deux établissements sont situés de part et d'autre de la gare à voyageurs et de part et d'autre des voies principales; les circulations de machines troublent donc sans cesse les circulations sur voies principales et le service de la gare locale.

Il était donc désirable de rechercher une solution plus

.....

complète et plus rationnelle en étudiant le déplacement du dépôt et son installation à côté du nouveau triage envisagé par ailleurs.

Les deux installations, triage et dépôt, devenant connexes, il a été jugé préférable de présenter un seul projet d'ensemble comprenant deux parties :

I - Amélioration des installations du triage -

Les installations de triage sont actuellement constituées par 2 faisceaux distincts nécessitant des échanges longs et coûteux, et dont les voies, de très courte longueur, ne permettent de former les trains que par parties.

Cette insuffisance des installations et la complication du service qui en résulte, rendent très incommodes les opérations de triage auxquelles est appelée à faire face la gare de Châlons, de telle sorte qu'il est nécessaire d'ouvrir le faisceau annexe de Revigny pendant certaines périodes de l'année .

Le présent projet, qui apportera une amélioration sensible aux conditions de travail tout en réduisant les dépenses d'exploitation, comporte :

- un nouveau faisceau de triage de 24 voies dont 8 voies de formation, relié à un garage de 9 voies existantes devant servir de voies d'attente à l'arrivée.

- un faisceau de 6 voies constituées par l'allongement, côté Paris, de voies existantes, pour l'attente au départ et le stationnement pour les relais de machines.

- des voies de circulation établies de part et d'autre de ces installations pour l'arrivée et le départ des trains des trois directions de Paris, Laon et Strasbourg et pour la circulation des machines entre le triage et le dépôt.

- un petit chantier de désinfection des wagons au nord-est du faisceau de formation et un autre pour la rectification des chargements à l'ouest de ce même faisceau.

La réalisation de ce projet entraînera :

- le déplacement, vers Paris, du raccordement direct des lignes de Paris-Strasbourg et Laon-Chaumont.

- le report du chantier actuel de petit entretien au faisceau de débranchement.

- la déviation d'un chemin rural avec construction d'un P.S.

- l'établissement d'un chemin latéral.

- la reconstruction et l'allongement d'un P.S.
- la déviation d'un rû.

II - Construction d'un nouveau dépôt de locomotives -

En outre des inconvénients signalés ci-avant et qui sont inhérents à sa situation géographique, le dépôt actuel de Châlons-sur-Marne ne dispose que d'installations insuffisantes pour le garage et le stationnement des machines; le chantier à combustible est incommode et dispendieux; la rotonde est vétuste.

Le nouveau dépôt, équipé d'une façon moderne, comprend :

- une remise pour machines avec chariot transbordeur central.
- un gril de stationnement.
- un chantier de combustible avec manutention mécanique.
- deux groupes de fosses à piquer pour la visite à l'arrivée et la préparation au départ.
- un pont tournant de 24 m.
- divers bâtiments de service et des installations d'alimentation hydraulique et de distribution d'énergie électrique.

L'ensemble de ce projet entraînera une dépense de 87 M dont 52 M pour le triage et 35 M. pour le dépôt.

Les dotations prévues au programme spécial d'équipement étaient seulement de 30 M pour le triage et de 5 M. pour le dépôt.

Le complément pourra être prélevé sur la réduction de 130 à 70 M du projet de report du dépôt de Nancy à Hellecourt, prévu également au programme d'équipement et présenté par ailleurs au Conseil d'Administration.

Les économies annuelles à attendre de la réalisation de ces travaux sont de l'ordre de 5 M.

Elles se décomposent de la façon suivante :

a) pour l'amélioration des installations de la gare de triage :

- suppression du poste B (3 aiguilles)	0,100 M
- suppression d'une équipe de manoeuvres et diminution du personnel et machines au débranchement et à la formation	1,800 M
- Maintien fermé du triage de Revigny	0,500 M
- Suppression des garages en parcours	1,600 M
	<hr/>
	4 M.

b) pour le déplacement du dépôt :

- Diminution des H.L.P. entre le dépôt et le triage y compris ceux intéressant les relais	0,500 M.
- Manutention mécanique du combustible et réduction des manoeuvres	0,500 M
	<hr/>

au total 5 M.

En outre, à l'actif du projet, il y a lieu de considérer l'intérêt que présente le report du dépôt à l'écart de l'agglomération, report qui permettra de libérer une surface importante de terrains de grande valeur, situés en pleine ville, lesquels pourront, après déclassement, être mis en vente à la faveur du plan d'urbanisme envisagé par la ville de Châlons.

Ajoutons que le présent projet répond en partie aux suggestions exposées dans un rapport adressé le 24 octobre 1940 par M. le Préfet du Département de la Marne à M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la réalisation de ce plan d'urbanisme.

Ces suggestions comprenaient :

- la création d'un triage et d'un dépôt modernes
- le déplacement et l'agrandissement des gares de voyageurs et de marchandises
- le raccordement de cette dernière avec le pont sur le canal
- le quadruplement des voies entre Châlons et Vitry.

Nous répondons par ailleurs à M. le Ministre que nous allons réaliser le projet ci-joint qui donne en partie satisfaction aux demandes de M. le Préfet de la Marne, mais que la S.N.C.F. ne peut envisager de retenir les autres propositions, qu'elle n'aurait cependant pas d'objection à voir figurer dans le cadre d'un plan d'urbanisme en cours d'élaboration, financé par l'Etat ou la ville de Châlons.

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ce projet.

Le Directeur,

signé : PORCHEZ.