

505 LN 103 / 9.

373

(1941 1946)

A

Chantier de triage entre St-Jory et Lacourtenours.

Chantier de triage entre St-Jory et Lacourtenours

C.A. 18. 6.41 28 V 1°  
tre SNCF au M.T.P. 23. 6.41  
onse du M.T.P. 24.11.41

Etablissement d'un 2° projet

tre SNCF au MTP 13. 9.43  
èche du MTP à la  
CF 24. 4.44 *Comptant*

Etablissement d'un 3° projet

C.A. 18.12.46 26 V 7°  
re SNCF au MTP 21.12.46  
*affronde 30 447*

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région du Sud-Ouest

-----  
Ligne de Bordeaux à Sète  
-----

C O P I E

Paris, le 21 décembre 1946

Etablissement d'un chantier de  
trriage sur le côté impair de  
la ligne entre Saint-Jory et  
Lacourtenourt  
-----

Comme suite à la décision  
du Conseil du 18 décembre 1946  
-----

Ve 39 640 243 - 1  
91

D. 3311/0

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à l'établissement d'un chantier de triage sur le côté impair de la ligne de Bordeaux à Sète entre Saint-Jory et Lacourtenourt.

Ce projet, <sup>qui</sup> annule et remplace les deux projets présentés les 23 juin 1941 et 13 septembre 1943 et approuvés respectivement par les Décisions n° 130 - 355 du 24 novembre 1941 et n° 505 - 100 du 24 avril 1944, sera compris dans nos propositions de budget des travaux complémentaires de l'exercice 1947.

Les dispositions primitives du triage de Toulouse - Saint-Jory qui ont reçu un commencement d'exécution en ce qui concerne les terrassements et des ouvrages d'art ont été remaniées afin de tenir compte des perfectionnements récents et d'apporter des commodités supplémentaires.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FLOURET.

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

18 décembre 1946

573



du 18 décembre 1946

QUESTION V - Projets

7°) Etablissement d'un chantier de triage aux abords de Toulouse.

(p. 26)

M. ARON, Rapporteur, expose que ce projet, particulièrement important par le montant de la somme engagée, 1.100 M., n'est pas un projet nouveau. Il a été déjà approuvé le 20 novembre 1941 dans ses dispositions fondamentales, et c'est à proprement parler d'un aménagement et d'une extension qu'il s'agit aujourd'hui. L'exécution est entreprise, et 75 M. ont déjà été dépensés en terrassements et ouvrages d'art.

De l'avis du Rapporteur, le Conseil doit non seulement approuver le projet mis au point, mais exprimer le désir que les travaux soient poussés le plus rapidement possible. Il s'agit, en effet, d'une véritable transformation dans les conditions d'exploitation de l'ancien réseau du Midi, pour la petite vitesse, et cela, de façon indubitable, dans le sens de la normalisation et du progrès.

Toulouse, qui est la plaque tournante de ce réseau, n'a présentement, aussi bien pour le triage que pour les réparations de wagons, que des installations médiocres, désuètes et dispersées, non susceptibles de se prêter aux aménagements et agrandissements indispensables.

Les mauvais triages ont tous les inconvénients : gaspillage de main-d'oeuvre et emploi du personnel dans des conditions parfois peu humaines; gaspillage de machines et d'heures de machines; pertes de temps et de rendement pour le matériel roulant; manoeuvres brutales entraînant beaucoup de casse.

Les mauvais ateliers participent pour partie des mêmes défauts.

Or, on sait faire maintenant, avec une technique bien assise et des procédés remarquables qui font appel sur certains points aux données les plus modernes de la science, de grands triages susceptibles de traiter journellement, et de traiter avec les ménagements voulus, 3.000 wagons. La manoeuvre se fait avec un petit nombre d'hommes, travaillant pour la plupart commodément et à l'abri, un quasi automatisme régnant à peu près sur toutes les parties du chantier. Les Chemins de fer français sont pour beaucoup dans la mise au point de ce genre d'installations, et il n'est pas douteux qu'ils doivent y avoir recours pour l'aménagement des noeuds essentiels du réseau, malgré l'importance des investissements nécessaires. Ce qu'on peut et doit leur demander, c'est de ne conserver sous aucun prétexte, à côté des installations nouvelles, les anciennes installations périmées; de construire vite, mais de désaffecter aussi rapidement, et avec rigueur, sans égard aux considérations secondaires.

Il est logique aussi qu'à côté d'un grand triage se trouve un grand atelier, parce que c'est au cours du triage que se fait naturellement la visite des wagons, et l'envoi à l'atelier s'il y a lieu.

Le projet comprend trois parties :

- a) le triage proprement dit, à St-Jory;
- b) le dispositif de liaison avec la gare de Toulouse-Matabiau, située à environ 10 km de St-Jory;
- c) l'atelier d'entretien, à côté du triage.

La dépense totale, de 535 M. valeur novembre 1944, se décompose comme suit :

	Projet de 1941	Projet actuel	Majoration
	-----	-----	-----
Triage	220	290	70
Liaison	80	135	55
Entretien	"	110	110
	-----	-----	-----
Total	300	535	235

La majoration sur le triage se rapporte à des liaisons nouvelles améliorant l'exploitation, à des travaux d'assainissement de la plateforme, à des compléments de signalisation, au développement des bâtiments à usage du personnel.

La majoration sur la liaison comporte l'installation du bloc automatique entre St-Jory et Toulouse, le doublement des voies du triangle de raccordement de la ligne de Capdenac, la mise au point de la traversée de l'ancien triage de Raynal; ce triage sera affecté au régime accéléré, le triage Lalande étant supprimé complètement.

L'entretien constitue une disposition entièrement neuve du projet.

Une opération de cette nature doit être rentable. Celle-ci le sera sans aucun doute. Les Ingénieurs ont évalué très prudemment à 19 M. (valeur novembre 1944 comme ci-dessus) les économies d'exploitation directes (suppression de personnel, gains de kilomètres-trains et machines, gains de manoeuvre, gains de journées-wagons); mais il faut ajouter à ce chiffre les économies sur les avaries, celles qui résulteront de la concentration de l'entretien, celles que ne peut manquer de produire sur toute la zone intéressée la substitution d'une situation claire à une situation confuse. Enfin, en capital, on fera l'économie de cinq machines de manoeuvres et de travaux importants d'aménagement des triages secondaires de Montauban et de Narbonne, qui resteront tels qu'ils sont.

Toute discussion sur les lignes générales d'implantation du projet ne pourrait être que rétrospective, puisque l'infrastructure est terminée. C'est la raison pour laquelle le Rapporteur n'a pas pensé devoir retarder l'approbation en allant sur place. Il a regretté toutefois de ne pas trouver dans les dossiers un plan à l'échelle moyenne, par exemple au 1/20.000, donnant la description des abords; le seul plan fourni, au



1/1.000, ne permet pas du tout de se rendre compte des raisons qui ont fait mettre à l'est le triage et la liaison, ni même si un choix entre l'est et l'ouest était possible. De très anciennes instructions prescrivent, pour les ouvrages se développant en longueur (routes, chemins de fer, canaux), la production de la carte d'Etat-Major, d'un plan d'ensemble et d'un plan de détail. Il semble bien qu'elles gardent toute leur valeur, pour un aménagement qui s'étend sur quinze kilomètres et comporte de larges acquisitions de terrains.

M. LEMAIRE précise que deux catégories de plans sont établies : l'une au 1/1.000 pour le dossier soumis à l'approbation ministérielle, l'autre aux 5/1.000 pour l'exécution matérielle du projet. L'expérience montre que ces échelles sont suffisantes. D'autre part, si la voie de liaison a été prévue à l'est de la ligne, c'est que cette disposition n'oblige au franchissement de la ligne Bordeaux-Toulouse que pour la desserte du seul trafic local, tandis que la solution inverse aurait astreint à ce franchissement tous les mouvements en direction ou en provenance de Tessonnières qui représentent 45 circulations quotidiennes.

M. ARON ne conteste pas que la meilleure solution ait été adoptée. Il a seulement voulu marquer que le dossier ne contient aucun plan figurant les abords et permettant de s'en rendre compte.

M. TOURNEMAINE pense que le triage peut être achevé pour 1948. Il attire tout particulièrement l'attention sur la nécessité de prévoir l'acquisition de terrains et la construction de cités pour assurer le logement de plusieurs centaines d'agents en cet endroit situé à 9 km de Toulouse et totalement dépourvu de ressources à cet égard.

M. LEMAIRE indique qu'en effet l'atelier emploiera 400 agents, au lieu de 170 actuellement, et la gare de triage 500. La région de Toulouse n'a pas été oubliée dans le programme de logements, qui sera soumis prochainement au Conseil; l'emplacement de la nouvelle cité devra tenir compte du déplacement du centre de gravité des installations ferroviaires.

M. REDON demande, en ce qui concerne la rentabilité du projet, si la dépense de 140 M. que, d'après les indications de la note, sa réalisation permettra d'éviter pour l'amélioration des installations du triage de Narbonne, a été évaluée sur la base des conditions économiques de novembre 1944 ou de juin 1946.

M. LEMAIRE précise que les prix qui ont servi de base de calcul sont ceux de juin 1946. Il ajoute que le projet évitera, en outre, des mouvements actuellement nécessaires dans un certain nombre d'autres gares, telles que Béziers, Perpignan et même Castelnaudary.

Le Conseil approuve le projet.

29.11.1946 RB.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration  
au sujet de l'établissement d'un chantier de triage sur  
le côté impair de la ligne de BORDEAUX à SETE entre  
SAINT-JORY et LACOURTENSOURT

La gare de Toulouse-Matabiau étant depuis longtemps gênée par l'insuffisance et les mauvaises dispositions de ses chantiers, et l'extension sur place étant pratiquement impossible en raison de la proximité de nombreuses propriétés bâties et des importants terrassements qui seraient nécessaires, la S.N.C.F. a entrepris la création de la gare de triage envisagée en dehors de la localité sur un emplacement situé à 9 km de Toulouse (côté Bordeaux) le long de la ligne Bordeaux-Sète entre les gares de Saint-Jory et de Lacourtenourt.

Un projet a été établi dans ce but dès 1940 et approuvé le 24 novembre 1941.

Il comportait :

- un faisceau de réception de 3 voies de 750 m
- un faisceau de triage de 40 voies de 800 m
- un faisceau d'attente au départ de 5 voies de 750 m
- un chantier de transbordement
- un dépôt annexe
- un chantier de petit entretien
- une voie de liaison banalisée entre le nouveau triage et la gare de Toulouse, avec sauts de mouton, permettant d'accéder aux chantiers de Toulouse sans cisaillement.

Toutes les voies du triage devaient être électrifiées.

Les dépenses du projet étaient évaluées à 109 M, ce qui représenterait 327 M aux prix de novembre 1944. Les travaux furent entravés par les circonstances puis durent être arrêtés.

Or, les études faites, depuis l'élaboration du projet susvisé, sur la technique des triages et sur l'évolution des transports ont incité à remanier les dispositions initiales pour les adapter aux besoins.

Le chantier de transbordement devenu inutile par suite de la nouvelle organisation des transports de régime accéléré, sera supprimé du projet.

Un faisceau de relais de 4 voies de 750 m sera créé pour permettre l'escale des trains qui n'ont pas à rompre charge.



Des bâtiments à usage de bureaux et magasins destinés à l'Exploitation et au Matériel, des postes d'aiguillages et un foyer dortoir pour les agents des trains qui n'avaient pas été prévus dans le projet initial, seront construits.

La voie de liaison avec la gare de Toulouse-Matabiau sera écartée des voies principales, ce qui nécessitera la démolition et la reconstruction du bâtiment des voyageurs de Lacourtenourt.

Les raccordements avec la voie de Tessonnière seront doublés.

7 freins de voie (2 freins de bosse et 5 freins de pinceaux) seront installés.

Deux voies de tiroir seront ajoutées au faisceau de Raynal affecté aux transports de régime accéléré.

Pour parer à une augmentation éventuelle de trafic les dispositions adoptées permettront d'installer éventuellement 6 voies supplémentaires au faisceau de réception, 3 voies au faisceau d'attente au départ et une voie au faisceau de relais.

Les terrains nécessaires ont déjà été acquis (projet approuvé le 24 avril 1944).

La réalisation du projet entraînera d'importantes économies :

- a) économies annuelles d'exploitation ..... 19 M (prix nov.1944)
- b) économies en capital en matériel moteur 28 M " " "

Par ailleurs les travaux permettront d'éviter l'extension du triage de Narbonne, évaluée à 140 M.

Le montant total des dépenses s'élève à 535 millions aux prix de novembre 1944, soit 1,070 milliard aux prix de juin 1946.

Il est demandé 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

*J. Hides*

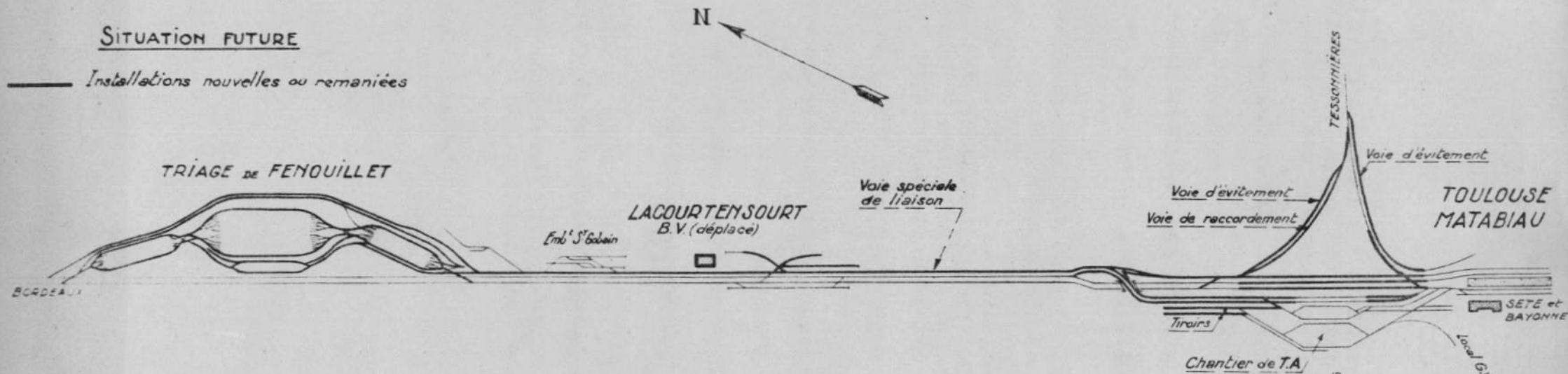
# LIGNE DE BORDEAUX A SÈTE

## ABORDS DE TOULOUSE

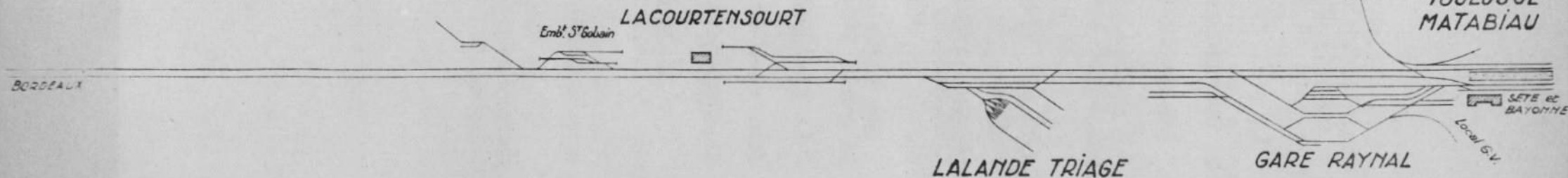
Etablissement d'un chantier de triage  
entre S<sup>t</sup> Jory et Lacourtenourt

### SITUATION FUTURE

— Installations nouvelles ou remaniées

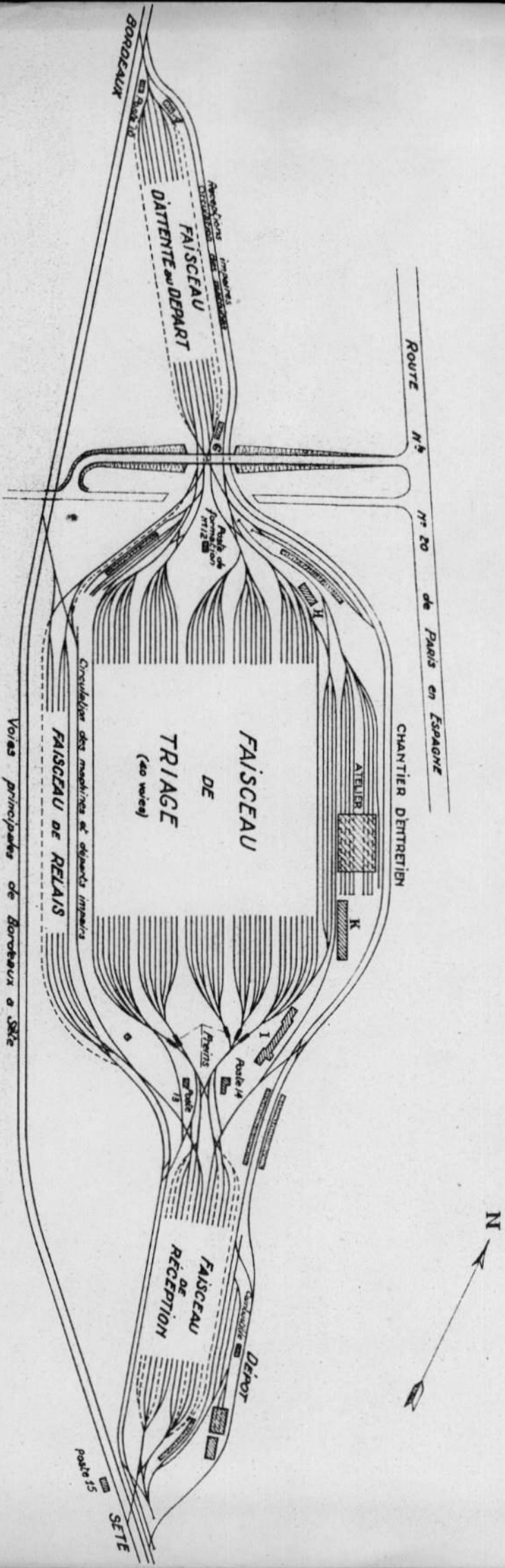


### SITUATION ACTUELLE



**LIGNE DE BORDEAUX A SETE**  
*Etablissement d'un chantier de triage*  
*entre St-Jory et Lacourtenourt*

**PLAN DU TRIAGE**





373

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

---  
Direction Générale  
des Transports

---  
5ème Bureau  
---

Paris, le 24 novembre 1941

- C O P I E -

Région S.O.-Ligne Bordeaux-Sète  
Etablissement d'un chantier de  
trilage entre St-Jory et  
Lacourtenourt

LE SECRETAIRE D'ETAT

Midi 130 - 355

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins  
de fer.

Par lettre D 33II/649 vous m'avez présenté, le 23  
juin 1941, un projet relatif à l'établissement d'un chantier  
de triage sur le côté impair de la ligne de Bordeaux à Sète,  
entre St-Jory et Lacourtenourt.

Ce projet, dont la réalisation a pour but de dégager  
la gare de Toulouse-Matabiau, ainsi que les triages de  
Béziers, Narbonne et Perpignan, comporte l'exécution des  
travaux ci-après :

- création d'un faisceau de réception de 10 voies de 750 m  
dont 2 voies éventuelles;
- établissement d'un faisceau de triage de 40 voies de  
800 m;
- établissement d'un faisceau d'attente au départ de 8  
voies de 750 m dont 3 éventuelles;
- création d'un chantier de transbordement, d'un dépôt  
annexe et d'un chantier de petit entretien;
- création d'une voie de liaison entre le nouveau triage  
et la gare de Toulouse, ainsi que d'un raccordement di-  
rect entre cette voie de liaison et la ligne de  
Tessonnières.

Le projet présenté figure en 1ère urgence au § III  
(triaux) du programme spécial d'équipement pris en considé-  
ration par décision du 24/10/40; la dépense prévue est de  
95 M. de francs.

Les travaux ont fait l'objet :

- d'une part, d'une autorisation d'exécution d'urgence  
délivrée le 13/12/40 par M. le Chef du Service technique;
  - d'autre part, d'une déclaration d'utilité publique et  
d'urgence (arrêté ministériel du 7/1/41).
- .....

Le Service vicinal du département de la Haute-Garonne a donné, le 18/7/41, un avis favorable à l'exécution du projet.

Après avoir consulté le Service technique des transports qui a fait observer que le montant du projet dépassait la dotation prévue au programme spécial d'équipement, j'approuve le projet en question dont le montant imputable sur les crédits d'engagement ouverts au plan spécial d'équipement est évalué en principal à ..... 109.000.000 de frs

Il est 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 du 11/9/39 seront les suivantes :

1°) travaux complémentaires de 1<sup>er</sup> établissement  
proprement dits ..... 100.000.000 fr

2°) installations et matériel supprimés :

a) coût primitif en principal ..... 9.000.000 fr  
b) reprise des matériaux utilisables . 9.000.000 fr

2°) 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. (plan d'équipement - région S.O.) régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

3°) les dessins de détails et les calculs des ouvrages devront être adressés avant tout commencement d'exécution à M. le Chef du Service technique des transports.

Par ailleurs, je vous demande de procéder, lors de la préparation du budget d'établissement de 1942, à une nouvelle évaluation des projets inscrits aux programmes quinquennal et d'équipement, au moins de ceux qui sont déjà en cours ou qui doivent être prochainement entrepris. Afin que les maxima législatifs fixés pour le montant des dépenses de ces programmes puissent être respectés, cette révision pourra entraîner l'ajournement de certains projets qui y figurent actuellement ou leur report à d'autres programmes. Le programme d'équipement et le programme quinquennal ainsi remaniés seront approuvés par de nouveaux arrêtés interministériels.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la Haute-Garonne en le priant d'en donner connaissance à M. l'Ingénieur en Chef du Service vicinal de son département.

L'Inspecteur général des Transports  
Chef du Service technique :

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

3311 - 649

Paris, le 23 juin 1941.

REGION du SUD-OUEST

Ligne de Bordeaux à Sète

Etablissement d'un chantier de  
trilage sur le côté impair  
de la ligne entre St-Jory  
et Lacourtenseurt.

C O P I E

Veg. 599243-I

11

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à l'établissement d'un chantier de triage sur le côté impair de la ligne de Bordeaux à Sète, entre Saint-Jory et Lacourtenseurt.

Ce projet figure au programme d'équipement sous la rubrique "gares de triage" (§ III). Une dotation de 35 M. est prévue à ce titre au budget d'établissement de 1941.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.



18 juin 1941

373

QUESTION V - Projets

1° -

Etablissement d'un chantier de triage près de Toulouse, sur le côté impair de la ligne de Bordeaux-Sète, entre Saint-Jory et Lacourtenourt - Région Sud-Ouest (100 M.).

P.V (p.8)

M. LE PRESIDENT expose qu'il s'agit d'établir une grande gare de triage à la jonction de la transversale Bordeaux-Toulouse-Sète et Miramas et de la ligne Paris-Brive-Montauban-Toulouse.

La réalisation de ce projet permettrait de reporter la plus grande partie du trafic sur les grandes artères et de supprimer, au moins partiellement, les triages locaux de Montauban, Narbonne, Béziers et Sète.

Le projet figure au programme spécial d'équipement avec une dotation de 95 M. La dépense prévue est de 100 M., excédant de 5% cette dotation.

Le Conseil approuve le projet.

Stew (p.28)

M. LE PRESIDENT. - Il s'agit d'établir une grande gare de triage sur la transversale sud-ouest de Bordeaux à Sète et à Nîmes.

M. LE BERNERAIS. - Une inconnue pèse, en effet, sur la dépense effective, à savoir les variations possibles des prix des matières.

M. LE PRESIDENT. - C'est pour cette raison qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter, dans les circonstances actuelles, à un écart de 5 % par rapport à la dotation prévue.

Il n'y a pas d'observations ?

Le Conseil approuve le projet qui lui est soumis.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

Le 11 JUIN 1941 1941.

N O T E

pour M.M. les Membres du CONSEIL d'ADMINISTRATION

au sujet de :

l'ETABLISSEMENT d'UN CHANTIER de TRIAGE sur le COTE IMPAIR  
de la LIGNE entre SAINT-JORY et LACOURTENSOURT.



V/908.

La gare de Toulouse-Matabiau est, depuis longtemps, gênée par l'insuffisance et les mauvaises dispositions de grande et de petite vitesses.

Les installations du triage sont, en particulier, beaucoup trop réduites et la desserte des chantiers locaux P.V. dispersés en différents points de la gare gêne considérablement les opérations du chantier qui, dans ces conditions, n'a qu'un rendement très limité. La nécessité, en période chargée, d'utiliser le chantier annexe de Lalande et celui de Montauban, complique les manœuvres, en allonge la durée et entraîne par ailleurs des dépenses importantes.

La situation géographique de Toulouse, au centre de la partie Sud de la Région, sur une artère transversale très importante et à grand trafic, y conduit un nombre considérable de wagons dont la rotation est gênée par l'exiguïté des installations.

D'autre part, les triages existant à Béziers, Narbonne et Perpignan sont également insuffisants et ne peuvent apporter à celui de Toulouse de soulagement appréciable.

Il a donc été reconnu nécessaire de disposer dans la Région d'un triage à grand rendement, muni de tous les perfectionnements modernes (et notamment d'une butte double de triage avec freins de voie) et dont les installations permettent d'assurer au chantier un rendement maximum.

Les dispositions locales ne se prêtent pas à l'établissement de telles installations en gare même de Toulouse.

L'extension sur place est pratiquement impossible en raison de la proximité de nombreuses propriétés bâties, de chemins desservant des installations et des importants terrassements qui seraient nécessaires.

Pour ces motifs, nous avons été conduits à étudier la

....

création de la gare de triage envisagée en dehors de la localité sur un emplacement situé le long de la ligne Bordeaux-Sète entre les gares de Saint-Jory et de Lacourten-sourt.

Les dispositions envisagées comportent :

- un faisceau de réception de 10 voies de 750 m dont deux voies éventuelles;
- un faisceau de triage comprenant 40 voies de lotissement de 800 m;
- un faisceau d'attente au départ, de 8 voies de 750 m, dont 3 éventuelles;
- un chantier de transbordement;
- un dépôt annexe;
- un chantier de petit entretien.

En outre, une voie de liaison entre le nouveau triage et la gare de Toulouse serait créée, ainsi qu'un raccordement direct entre cette voie de liaison et la ligne de Tessonnières.

Les chantiers locaux P.V. de la gare de Toulouse seraient reliés au chantier de triage par une voie franchissant en passage supérieur les voies principales de la ligne Bordeaux-Sète.

Les dispositions prévues, le perfectionnement des installations, la longueur et le nombre des voies de triage permettront de reporter au nouveau chantier une partie du trafic de Narbonne, Béziers et de Montauban et de fermer le chantier annexe de Toulouse-Lalande.

La réalisation du projet entraînerait d'importantes économies annuelles de l'ordre de 11 M se décomposant comme suit :

Economies de personnel supprimé : 174 agents, dont :

- 27 à Narbonne,
- 49 à Béziers,
- 41 à Montauban,
- 57 à Toulouse,

soit par an : 4 100 000 fr

Gain de temps de circulation : 860 000 fr

Economies de machines de manoeuvre :  
tant à Toulouse qu'à Narbonne, Béziers et  
Montauban : 1 900 000 fr

Economies diverses :

1°- réalisées à Nîmes et à Sète du  
fait des pénétrations nouvelles qui seront  
réalisées : 840 000 fr

2°- gain sur le stationnement des  
wagons (33 700 journées wagons) : 3 370 000 fr

Total .....11 070 000 fr.

Le montant total des travaux s'élève à la somme  
de ..... 100 000 000 fr.

Le projet figure en lère urgence au § III (faisceaux de triage) du programme spécial d'équipement, approuvé par le Conseil d'Administration, le 1er octobre 1940, et pris en considération le 30 novembre 1940, par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

La dotation nécessaire est prévue au budget de 1941.

Nous demandons au Conseil d'Administration de bien vouloir donner son approbation à cette proposition.

Le Directeur,  
Service Central des Installations Fixes,

*CAPOU*



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Conseil d'Administration

----

Séance du 18 juin 1941

----

V.- Projets

- 1°) Etablissement d'un chantier de triage près de  
Toulouse, sur le côté impair de la ligne de  
Bordeaux-Sète, entre Saint-Jory et Lacourtenourt -  
Région Sud-Ouest (100 M.)

Pondu

adoplé