Section de Schirmeck.

Rothau-Saales.

Pièces administratives
Contrôle,

Arrêtés ministériels.

2/2 – Rothau-Saales – enquêtes parcellaires

Ministère
des
Travaux Publics

Direction des Chemins de fer

3° Bureau

Réseau d'Alsace et de Lorraine.

Lignes Nouvelles

Ligne de Strasbourg à Saales.

Partie comprise entre Rothau et Saales. (45.010 à 50.227,50).

Résultats des enquêtes parcellaires dans les Communes de Rothau, Labroque, Plaine et Fouday.

Décision.

République Française.

PARIS, le 28 septembre 1921

Le Ministre

à

Monsieur le Commissaire Général de la République

à STRASBOURG

Le 15 décembre 1920 vous m'avez transmis, avec le rapport des Ingénieurs, les dossiers des enquêtes parcellaires auxquelles ont donné lieu, dans les Communes de Rothau, Labroque, Plaine et Fouday (Département du Bas-Rhin) conformément aux prescriptions du titre 11 de la loi du 3 mai 1841, les plans et états parcellaires dressés par le service de la construction du réseau d'Alsace-Lorraine, en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne du chemin de fer de Strasbourg à Saales, partie comprise entre Rothau et Saales (45.010 et 50.227,50).

Des changements ayant été demandés pour le tracé de la ligne, par la Commission d'enquête, il a été procédé à une enquête complémentaire.

Les propositions de la Commission ont été admises par le service constructeur et les Ingénieurs du Contrôle, sauf en ce qui concerne le tracé entre les points kilomètriques 45.091 et 45.092.

Néanmoins par lettre du 8 septembre 1921 le Directeur des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a fait connaître qu'il acceptait ce changement de tracé.

1 copie à M. Hery le 1er Xbre 1921

Dans

Dans ces conditions et conformément aux conclusions du Service du Contrôle des Lignes Nouvelles et à l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées j'approuve les plans et états parcellaires dont il s'agit avec les modifications et sous les réserves ci-après:

Commune de Rothau.

Le tracé définitif sera celui indiqué en bleu sur le plan N° 2 joint au dossier de l'enquête complémentaire (tracé compris entre les points 46.069,30 et 45.992).

Commune de Labroque.

a) Entre les points 46,9 et 47,7 il sera établi un chemin de vidange dont la largeur, dans la limite de 4m. sera fixée d'accord avec l'Administration des Eaux et Forêts ultérieurement consultée à cet effet;

b) Le fossé d'irrigation sera prolongé sur la gauche du tracé et le droit d'eau fourni par ce fossé sera maintenu au propriétaire afin de permettre l'irrigation de la parcelle N°11;

c) Un passage souterrain sera établi au point 46.350 en remplacement du chemin latéral à droite entre les points 46.5 et 46.8 qui sera supprimé.

Commune de Plaine.

a) Le droit d'irrigation pour les parcelles N°94 et 95 sera maintenu;

b) Un chemin de vidange sera établi entre les points 47.4 et 49, sa largeur, dans la limite de 4m sera fixée d'accord avec l'Administration des Eaux et Forêts, ultérieurement consultée à cet effet.

Commune de Fouday.

Le puits faisant l'objet de l'observation de Melle Louise Bernard qui est supprimé par l'établissement de la ligne serarétabli.

. . .

Je donne connaissance de la présente décision à M. le Directeur du Contrôle des Lignes Nouvelles et à M. le Préfet du Département du Bas-Rhin.

Le Ministre des Travaux Publics

signé: Yves Le TROCQUER

Pour copie conforme

L'Ingénieur en Chef
signé: Montigny

29 novembre 1921

L'Ingénieur en chef de la Construction
~~Le Directeur~~ des Chemins de fer
d'Alsace et de Lorraine

1770/21 Co

à Monsieur l'Ingénieur en Chef du Contrôle
des Lignes Nouvelles

STRASBOURG

Par lettre N° 2784 du 21 octobre dernier vous avez bien voulu ~~me~~ nous adresser copie d'une décision en date du 28 septembre 1921 de M. le Ministre des Travaux Publics approuvant sous certaines réserves les plans et états parcellaires relatifs à la rectification entre Rothau et Fouday de la ligne de Rothau à Saales, en demandant de faire passer par votre intermédiaire les propositions qui devront être présentées à M. le Préfet pour la suite de la procédure d'acquisition de terrains par voie d'expropriation, et de vous tenir au courant des acquisitions amiables de terrains et des dispositions de toute nature qui seront prises en vue de l'exécution des travaux.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il est bien entendu que toutes les propositions pour la suite de la procédure des acquisitions de terrains, que nous adresserons à M. le Préfet, passeront par votre intermédiaire.

Quant à votre seconde demande, je vous donne ci-après les renseignements utiles, qui se rapportent à la date d'aujourd'hui.

A. Formalités

Le dossier d'arrêté de cessibilité est en préparation.

. . . . . .

2/2 Rothau-Saale - Pièces administratives et décisions M.

Travaux Publics

Ponts et Chaussées

Service de la Navigation

M. MONTIGNY
Ingénieur en Chef

Strasbourg, le 21 octobre 1921

L'Ingénieur en Chef du Contrôle des lignes nouvelles

à Monsieur le Directeur des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

- 1 -

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'une décision en date du 28 septembre 1921 qui a d'ailleurs dû vous être communiquée directement, et par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics a approuvé, sous réserve de certaines modifications les plans et états parcellaires dressés par le service de la Construction du Réseau d'Alsace et de Lorraine en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la rectification de la ligne de Rothau à Saales, partie comprises entre Rothau et Fouday.

Conformément aux instructions de M. le Préfet du Bas-Rhin, je vous prie de vouloir bien faire passer par mon intermédiaire les propositions qui devront être présentées à M. le Préfet pour la suite de la procédure d'acquisition de terrains par voie d'expropriation, dans les conditions prévues par les lois du 3 mai 1841, du 21 avril 1914 et du 6 novembre 1918.

Pour me permettre de rendre compte à M. le Préfet de la situation de l'affaire, je vous serais aussi très obligé de vouloir bien me tenir au courant des acquisitions amiables de terrains et des dispositions de toute nature qui seront prises en vue de l'exécution des travaux.

signé : Montigny.

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
N° 1770/es Co.

Copies transmises

à Monsieur BARRATIER, Ing. Ppal du 2e Arrondt à STRASBOURG

à titre d'information.

Strasbourg, le 29 novembre 1921

L'Ingénieur en Chef de la Construction

Rigny

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE.

Rectification de la ligne
Rothau - Saales.

Avis de la Commission de Réseau.

Le projet de rectification de la ligne de Rothau - Saales est une conséquence de la construction de la ligne Saales St.Dié;il est nécessaire en effet d'améliorer le tracé actuel qui comporte des rayons de 150 m et des déclivités de 25 25 m/m,et nécessité l'emploi d'un matériel roulant spécial; les caractéristiques adoptées par la rectification sont les mêmes que celles de la ligne nouvelle Saales-St.Dié (Rayons de 300 m et déclivités de 15m/m en courbe).

La Commission des Chemins de fer de campagne d'Alsace et de Lorraine avait demandé le 11 juin 1919 quelles étaient les installations militaires à prévoir.

Par lettre du 4 juillet 1919, le Maréchal Foch a fait connaître qu'il importait de mettre à la longueur type des quais militaires (400m) les quais actuel de Molsheim,Gresswiller, Schirmeck Fouday ou St.Blaise,ces quais devant comporter une voie d'attente ,et que les voies existant dans les stations de Gresswiller,Schirmeck,St.blaise, Saulxures et Bourg-Bruche devraient être conservées comme nombre, et mises à la longueur des trains militaires.

Le projet d'exécution tient compte de ces demandes : le quai militaire demandé à Fouday ou St. Blaise sera établi à St. Blaise,la configuration du terrain rendant cette solution beaucoup plus économique.

Les voies d'évitement ou de garage entre Rothau et Saales auront 550m de longueur.

L'avant-projet,dressé sur ces bases,a déjà été approuvé par une décision du Commissaire Général en date du 17 Avril

partie de Rothau à Fouday, que les terrains seraient acquis pour 2 voies; les terrassements et les ouvrages sous rails exécutés pour une seule voie, et les passages supérieurs exécutés pour 2 voies.

Les relations qu'assurera la nouvelle ligne de Saales à St.Dié ne permettent pas d'espérer, dans un avenir prochain un développement du trafic assez important pour nécessiter le doublement de la voie; dans ces conditions, l'exécution immédiate des ouvrages sous rails pour 2 voies, qui aurait entrainé un supplément de dépenses de plus de 1.500.000 frans n'a pas paru justifiée au point de vue commercial; les fondations de tous les ouvrages seront d'ailleurs très faciles et peu importantes.

L'exécution immédiate pour 2 voies de tout ou partie des ouvrages sous rails ne permettrait du reste pas de réaliser la mise à double voie éventuelle dans un très court délai, car les terrassements pour completer la plate-forme seraient en grande partie dans le rocher et l'exécution seule de la plate-forme nécessiterait un délai tel qu'on pourrait exécuter et achever facilement en même temps le doublement des ouvrages.

Or l'exécution immédiate des terrassements pour deux voies entrainerait une dépense supplémentaire de l'ordre de grandeur de 4 millions au moins qu'il ne parait pas possible d'engager dès maintenant.

Il convient toutefois de signaler que le montant du doublement ultérieur des ouvrages d'art sous voie sera plus élevé que le supplément de dépenses à engager pour exécuter immédiatement les ouvrages à 2 voies (les prix unitaires étant supposés comparables), étant donné qu'il faudrait, pour le doublement ultérieur, démolir et reconstruire des murs en retours, des murs en aile ou des tympans.

Si donc l'Autorité militaire considère que le doublement de la ligne Molsheim à St.Dié doit certainement s'imposer un jour ou l'autre pour les tranports stratégiques; il serait préférable de construire de suite pour deux voies les

entre les Administrations intéressées étant réservée.

Les travaux de la section Rothau-Fouday devant être adjugés très prochainement, il conviendrait de prendre à ce sujet une d"cision d'urgence.

Après en avoir délibéré conformément à la loi, jugeant en dernier ressort;

Attendu que toutes les formalités prescrites par la loi ont été remplies;

Déclare expropriées, pour cause d'utilité publique légalement constatée, au profit de l'Etat (Adm. des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine) pour servir à l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales, sur le territoire des communes de Plaine et de Fouday les propriétés ou portions de propriétés désignées dans les états parcellaires joints aux arrêtés de cessibilité sus-énoncés, desquels états copies demeurent annexées comme minute au présent jugement, après avoir été visée par le Président du Tribunal et par le Greffier pour être expédié ensuite du jugement.

Comme M. HERTZ, Juge, pour remplir les fonctions attribuées par la loi au magistrat directeur du jury chargé de fixer les indemnités et, en cas d'empêchement, désigne M. HIRT, Juge, pour le remplacer, ce qui sera exécuté suivant la loi.

Fait et jugé en audience publique au Palais de Justice, à Saverne, le vingt sept février mil neuf cent vingt quatre par

M.M. SCHOTT, Président, HIRT et HERTZ, juges, en présence de

M. JAQUILLARD, Juge-suppléant remplaçant M. le Procureur de la République, assistés de M.MONO, Greffier.

signé; Edouard SCHOTT, HIRT, HERTZ, MONO.

Pour copie conforme
Le Greffier de la 1°Chambre du
Tribunal de 1ère Instance :
signé: MONO

En conséquence, le Président de la République mande et ordonne à tous huissiers sur ce requis de mettre ledit jugement à exécution : aux Procureurs généraux et aux Procureurs de la République près les Tribunaux de première instance d'y tenir la main; à tous commandants et officiers de la force publique de prêter main forte lorsqu'ils en

....

seront légalement requis. En foi de quoi la minute a été signée par le Président du Dit Tribunal Edouard SCHOTT, les Juges HIRT et HERTZ et le Greffier MONO.

Saverne, le 3 mars 1924

Le Greffier de la 1° Chambre
du Tribunal de 1° Instance
signé: MONO

Pour copie conforme,

Le Secrétaire Général
de la Préfecturevdu Bas-Rhin :

signé:...

23 Mai 1924

1003 I/24 Co

L'Ingénieur en Chef de la Construction

à Monsieur THIERY, Ingénieur en Chef du Contrôle
de la nouvelle ligne Rothau - Saales

STRASBOURG

Par bordereau d'envoi N°86 du 18 mars dernier, vous m'avez communiqué une copie du jugement d'expropriation des terrains nécessaires à la nouvelle ligne Rothau-Saales et situés sur les communes de Plaine et Fouday, en demandant de vous faire connaître si une entente à l'amiable avec les propriétaires n'est pas possible pour permettre à M. le Préfet de convoquer le jury d'expropriation.

1 bordereau
(en retour)

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous ne pourrons probablement pas acquérir tous les terrains à l'amiable. Il serait cependant cependant prématuré de faire appel dès maintenant au jury d'expropriation, les négociations étant encore en cours avec les propriétaires intéressés, et nous nous réservons de demander la convocation du jury au moment opportun.

L'Ingénieur en Chef de la Construction:

Hjmi Reynaud

1003^E/24 Co

Copie transmise à Monsieur le Secrétaire Général,

à titre de renseignement, comme suite à sa lettre, S.G.C 1 505/24 du 7 avril dernier.

Etant donné que toutes les formalités de procédure d'expropriation sont maintenant accomplies jusqu'au jugement d'expropriation, je vous adresse ci-joint 3 exemplaires des plan et état parcellaires des terrains à exproprier sur les communes de Plaine (1ère partie) et Fouday, et vous laisse

-13- le soin de poursuivre l'inscription au livre foncier des terrains incorporés au domaine du réseau et de faire viser les exemplaires des plan et état parcellaires qui vous sont nécessaires à cet effet.

Strasbourg, le 23 Mai 1924

Votre dévoué Collègue

L'Ingénieur en Chef de la Construction:

signé Reynaud

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
No 1003^E/24 Co

Copies transmises à Monsieur BARRATIER,

Ingénieur Ppal. du II°Arr. STRASBOURG

à titre de renseignement. Ci-joint copie du jugement d'expropriation-

Strasbourg, le 23 mai 1924

L'Ingénieur en Chef de la Construction

M. [illegible] 24/5/24

B. Acquisitions amiables de terrains.

Des pourparlers sont en cours pour des acquisitions amiables. Cependant aucun acte de vente n'a été réalisé jusqu'aujourd'hui. Nous comptons obtenir à l'amiable tout au moins des autorisations de prise de possession des terrains, sous réserve de règlement ultérieur des indemnités.

C. Travaux

Le dossier d'adjudication des travaux d'un premier lot comprenant la partie de ligne entre la gare de Rothau et le Kil. 49,00 environ est en préparation. Nous pensons adjuger les travaux de ce lot très prochainement.

L'Ingénieur en chef
~~LE DIRECTEUR~~ :
Signé : Reynaud

MINISTERE DES
TRAVAUX PUBLICS

Département du
Bas-Rhin

Arrondissement
de
Molsheim

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A SAALES

Section de Rothau à Saales

Partie comprise
entre Rothau (point $45^{k}091$)
et Fouday (" $50,227^{m}50$)
sur une longueur de $5^{km}136^{m}50$.

Tribunal Civil de 1ère Instance
Séant à Saverne.

Jugement d'expropriation.

République Française,
Au nom du Peuple Français,

Le Tribunal de première instance séant à Saverne, jugeant civilement et en séance publique, a rendu le jugement suivant:

Vu la requête en date du 21 décembre mil neuf cent vingt-trois, à nous présentée par M.le Procureur de la République près ce Tribunal, au nom de M.le Préfet de ce département, agissant dans l'intérêt de l'Etat français (administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine),

Vu 1. l'ordonnance du 13 mai 1889 qui déclare d'utilité publiqu l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales,

2. L'arrêté préfectoral du 3 mai mil neuf cent vingt dési les territoires des communes de Plaine et de Fouday, su lesquels les travaux du chemin de fer de Rothau à Saa doivent être exécutés,

3. Les plans parcellaires dressés par les Ingénieurs c de l'exécution des travaux, indiquant les terrains fices dont la cession est nécessaire pour l'établ du chemin de fer dans lesdites communes de Plain

4. L'arrêté de M.le Préfet en date du 15 juin mil n

vingt, prescrivant l'ouverture de l'enquête et notamment en ... mité de l'article huit de la loi du trois mai mil huit cent qua... te et un, la Commission appelée à donner son avis sur les résultats de l'enquête,

5. Ensemble les pièces relatives à l'enquête, savoir:
Un exemplaire du journal le "Courrier de la Bruche" N°25 publié à Schirmeck le 26 juin mil neuf cent vingt dans lequel se trouve un avis annonçant que les plans, états et autres pièces relatifs à l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales sur le territoire desdites communes resteront déposés aux Mairies de ces communes pendant huit jours;

Le certificat dressé par MM.les Maires, constatant que le même avertissement a été publié à son de caisse ou de trompe, et affiché dans lesdites communes le seize juillet mil neuf cent vingt à Fouday et le dix-sept juillet 1920 à Plaine.

Les registres de l'enquête parcellaire ouverte dans lesdites communes le 5 juillet mil neuf cent vingt, clos le 12 juillet mil neuf cent vingt, contenant les déclarations et réclamations adressée

Les procès-verbaux de la Commission composée conformément aux prescriptions de la loi, réunie à l'Hôtel de la Sous-Préfecture de Molsheim sous la présidence de M.DEGAY,Sous-Préfet,ouvert le 21 juillet mil neuf cent vingt, clos le 30 juillet mil neuf cent vingt.

6. Les arrêtés préfectoraux du 15 décembre mil neuf cent vingt-trois qui déclarent cessibles, pour servir à l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales, sur les territoires des communes dont il s'agit, les propriétés ou portions de propriétés désignées dans les états parcellaires annexés aux dits arrêtés, et indiquant le délai de deux ans pour l'époque où il sera nécessaire d'en prendre possession.
Vu les dispositions de la loi du trois mai mil huit cent quarante et un, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique modifiées par les lois du 21 avril 1914, du 6 novembre 1918 et du 17 juillet 1921,

. . . .

...INISTÈRE DES
...RAVAUX PUBLICS

Département du Bas-Rhin

Arrondissement de
Molsheim

CHEMIN DE FER STRASBOURG à SAALES

Section de Rothau à Saales

Partie comprise
entre Rothau (point 45^{k}091)
et Fouday (" 50,227^{m},50)
sur une longueur de 5^{k}136^{m}50.

Tribunal Civil de 1ère Instance

séant à Saverne.

Jugement d'expropriation

République Française,

Au nom du Peuple Français,

Le Tribunal de première instance séant à Saverne, jugeant civilement et en séance publique, a rendu le jugement suivant :

Vu la requête en date du 21 décembre mil neuf cent vingt-trois, à nous présentée par M. le Procureur de la République près ce Tribunal, au nom de M. le Préfet de ce département, agissant dans l'intérêt de l'Eta français (administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine),

Vu 1. l'ordonnance du 13 mai 1889 qui déc...re d'utilité publique l'établ...ment du chemin de fer de Rothau à Saales,

2. L'arrêté préfectoral du 3 mai mil neuf cent vingt désignant les territoires des communes de Plaine et de Fouday, sur lesquels les travaux du chemin de fer de Rothau à Saales doivent être exécutés,

3. Les plans parcellaires dressés par les Ingénieurs chargés de l'exécution des travaux, indiquant les terrains et édifices dont la cession est nécessaire pour l'établissement du chemin de fer dans lesdites communes de Plaine et Fouday,

4. L'arr...êté de M. le Préfet en date du 15 juin mil neuf cent vingt, pr...escrivant l'ouverture de l'enquête et no...nt

conformité de l'article huit de la loi du trois mai mil huit cent quarante et un, la Commission appelée à donner son avis sur les résultats de l'enquête.

5. Ensemble les pièces relatives à l'enquête, savoir :

Un exemplaire du journal le "Courrier de la Bruche" N°25 publié à Schirmeck le 26 juin mil neuf cent vingt dans lequel se trouve un avis annonçant que les plans, états et autres pièces relatifs à l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales sur le territoire des dites communes resteront déposés aux Mairies de ces communes pendant huit jours.

Le certificat dressé par M.M. les Maires, constatant que le même avertissement a été publié à son de caisse ou de trompe, et affiché dans les dites communes le seize juillet mil neuf cent vingt à Fouday et le dix sept juillet 1920 à Plaine.

Les registres de l'enquête parcellaire ouverte dans les dites communes le 5 juillet mil neuf cent vingt, clos le 12 juillet mil neuf cent vingt, contenant les déclarations et réclamations adressées

Les procès-verbaux de la Commission composée conformément aux prescriptions de la loi, réunie à l'Hôtel de la Sous-Préfecture de Molsheim sous la présidence de M. DEGAY, Sous-Préfet, ouvert le 21 juillet mil neuf cent vingt, clos le 30 juillet mil neuf cent vingt.

6. Les arrêtés préfectoraux du 15 décembre mil neuf cent vingt-trois qui déclarent cessibles, pour servir à l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales, sur les territoires des communes dont il s'agit, les propriétés ou portions de propriétés désignées dans les états parcellaires annexés aux dits arrêtés, et indiquant le délai de deux ans pour l'époque où il sera nécessaire d'en prendre possession

Vu les dispositions de la loi du trois mai mil huit cent quarante et un, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique modifiées par les lois du 21 avril 1914, du 6 novembre 1918 et du 17 juillet 1921,

Ouï M.HERTZ, Juge, en son rapport, et M. le P[illegible] la République en ses conclusions;

4. L'arr[illegible]
vingt, pr[illegible]

Ouï M.HERTZ, Juge, en son rapport, et M.le Procureur de la République en ses conclusions;

Après en avoir délibéré conformément à la loi, jugeant en dernier ressort;

Attendu que toutes les formalités prescrites par la loi ont été remplies;

Déclare expropriées, pour cause d'utilité publique légalement constatée, au profit de l'Etat (Adm.des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine) pour servir à l'établissement du chemin de fer de Rothau à Saales, sur le territoire des communes de Plaine et de Fouday les propriétés ou portions de propriétés désignées dans les états parcellaires joints aux arrêtés de cessibilité sus-énoncés,desquels états copies demeurent annexées comme minute au présent jugement, après avoir été visée par le Président du Tribunal et par le Greffie pour être expédié ensuite du jugement.

Commet M.HERTZ, Juge, pour remplir les fonctions attribuées par la loi au magistrat directeur du jury chargé de fixer les indemnités, et, en cas d'empêchement, désigne M.HIRT, Juge, pour le remplacer, ce qui sera exécuté suivant la loi.

Fait et jugé en audience publique au Palais de Justice, à Saverne, le vingt-sept février mil neuf cent vingt quatre par MM. SCHOTT, Président, HIRT et HERTZ,Juges, en présence de M.JAQUILLARD,Juge-suppléant remplaçant M.le Procureur de la République, assistés de M.MONO,Greffier.

signé; Edouard SCHOTT, HIRT,HERTZ, MONO.

Pour copie conforme
Le Greffier de la 1° Chambre du
Tribunal de 1° Instance:
signé: MONO

En conséquence, le Président de la République mande et ordonne à tous huissiers sur ce requis de mettre ledit jugement à exécution: aux Procureurs généraux et aux Procureurs de la République près les Tribunaux de première instance d'y tenir la main; à tous commandants et officiers de la force publique de prêter main forte lorsqu'ils

. . . .

en seront légalement requis. En foi de quoi la minute a été signée par le Président du dit Tribunal Edouard SCHOTT, les Juges HIRT et HERTZ et le Greffier MONO.

Saverne, le 3 mars 1924

Le Greffier de la 1° Chambre
du Tribunal de 1° Instance:
signé: MONO.

Pour copie conforme.

Le Secrétaire Général de la
Préfecture du Bas-Rhin:
signé: . . . . .

2/2 Enquêtes

25 mars 1924

1003/24 Co

Mon cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous adresser copie du jugement d'expropriation en date du 27 février 1924, relatif aux terrains nécessaires à la nouvelle ligne de Rothau à Saales et situés sur les communes de Plaine (1°partie) et Fouday.

Pour répondre à une question posée par M.le Préfet du Bas-Rhin, je vous prie de vouloir bien me faire connaître si d'après les pourparlers en cours avec les propriétaires, il est possible d'acquérir tous les terrains à l'amiable.

Dans le cas contraire, je demanderai à M.le Préfet de convoquer le jury d'expropriation.

Votre dévoué Collègue
Pr.L'Ingénieur en Chef
de la Construction

Monsieur le Secrétaire Général.

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
N° 1003/24 Co

Copie transmise
à Monsieur BARRATIER, Ingénieur Ppal du 2°Arrond^{t}
à STRASBOURG

à titre de renseignement. Ci-joint copie du jugement d'expropriation.

Strasbourg, le 25 mars 1924
Pr.L'Ingénieur en Chef
de la Construction

L Rothau
2

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
N° 1623/21 C.

Strasbourg, le 8 octobre 1921

L'Ingénieur en Chef de la Construction

à Monsieur BARRATIER, Ingénieur Principal
du 2ème Arrondissement

à STRASBOURG

Ci-joint je vous fais parvenir une copie de la lettre de Monsieur le Ministre des T.P. adressée à M. le Commissaire Général de la République à Strasbourg, par laquelle M. le Ministre approuve le projet d'exécution de la Section Rothau-Fouday de la ligne de Rothau-Saales, s'étendant du P.K. 45 000 au P.K.50.227.

1 copie

Afin de pouvoir attaquer les travaux en question dans le plus bref délai, je vous prie d'activer dans toute la mesure du possible d'une part les pièces servant de base pour l'adjudication du premier lot jusqu'au viaduc au-dessus de la Bruche, d'autre part les relevés sur le terrain et les dessins relatifs à la variante bleue aux abords de l'usine Steinheil-Dieterlin comportant un souterrain (voir ma lettre N°1485/21 Co du 14.9.21)

Les plans d'exécution de la Section Rothau-Fouday étant approuvés par M. le Ministre il y aurait avantage que nous puissions sous peu soumettre la deuxième section ou toute la partie Fouday-Saales à l'approbation. Je vous prie donc de vouloir aussi activer ces travaux et me faire savoir à quelle date vous pensez

A } pouvoir me faire parvenir les études y relatives.

L'Ingénieur en Chef
de la Construction

[signature]

M. Kohler
M. Modena
M. Camus
Koz 10/10
pour suite commune
Vu Cz 17-10-1921

Copie adressée à M. Herz chef de section à Schirmeck
à titre de renseignement et pour A
[signature] Barratier
8 octobre 1921

Voir réponse au Sas

1C

M. Regnaud

Rothau-Saales

Comme suite à votre note 1023/21 du 8 courant j'ai l'honneur de vous informer que les pièces minutes du dossier d'adjudication du C.V. Rothau-Saales seront terminées vers le milieu de la semaine prochaine

En ce qui concerne les études de la section Fouday-Saulxures, elles sont terminées : les agents disponibles achèvent la mise au net des clichés. Je vous soumettrai sous à bref délai le plan de travaux, le profil en long et le mouvement des terres de cette section -

Quant à la section Saulxures-Saales, la plupart des éléments nécessaires à l'établissement du plan des travaux ont été relevés sur place : l'axe du tracé est également implanté. L'étude du plan des travaux définitif va commencer la semaine prochaine. Je pense que dans 3 mois environ elle sera terminée.

L. Banaltes

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
N° 698/20 Co.

2/2 – Caractéristiques sur les terrassements et les ouvrages

Décisions ministérielles, pièces administratives

Strasbourg, le 14 août 1920

L'Ingénieur en Chef de la Construction
à Monsieur BARRATIER, Ingénieur ppal. de l'Arr^t
d'ALSACE

Classer

Monsieur le Directeur vient de me communiquer une lettre de M. le Ministre de la Guerre par laquelle l'autorité militaire nous demande de réaliser immédiatement le projet de rectification de la ligne Saales-Rothau à double voie.

Vous voudrez donc tenir compte dans tous les projets concernant la ligne Rothau-Saales que les terrassements et les ouvrages d'art devront être exécutés pour deux voies.

Je fais modifier les plans que nous dressons en ce moment aux Services des Etudes pour la partie Rothau-Fouday.

Par la même lettre les autorités militaires demandent le doublement de la ligne Molsheim-Rothau. A temps voulu, je vous fixerai quand cette étude devra être attaquée. La partie Schirmeck-Rothau sera à dédoubler sous peu, et dès que j'aurai fixé les agrandissements de ces deux gares, je vous donnerai les indications concernant cette partie.

Pr. l'Ingénieur en Chef de la
Construction :
Baum

Copie conforme adressée à M. Héry à titre de renseignement.

MINISTERE DE LA GUERRE

ETAT-MAJOR DE L'ARMEE
4° BUREAU

COMMISSION DE RESEAU
D'ALSACE - LORRAINE.

Strasbourg, le 21 mai 1920.

AVIS DE LA COMMISSION DE RESEAU D'ALSACE - LORRAINE au sujet de la Rectification de la Ligne ROTHAU - SAALES entre ROTHAU et FOUDAY

Copié

I° Avis du Commissaire Technique

Le projet de rectification de la ligne de Rothau à Saales est une conséquence de la construction de la ligne Saales-St.Dié; il est nécessaire en effet d'améliorer le tracé actuel qui comporte des rayons de 150m et des déclivités de 25 m/m, et nécessite l'emploi d'un matériel roulant spécial; les caractéristiques adoptées pour la rectification sont les mêmes que celles de la ligné nouvelle Saales-St.Dié(Rayons de 300m et déclivités de 15m/m en courbe).

La Commission des Chemins defer de Campagne d'Alsace - Lorraine avait demandé le II juin 1919 quelles étaient les installations militaires à prévoir. Par lettre du 4 juillet 1919, le Maréchal FOCH à fait connaître qu'il importait de mettre à la longueur type des quais militaires (400m) les quais actuels de Molsheim, Gresswiller, Schirmeck, Fouday ou St.Blaise ces quais devront comporter une voie d'attente, et que les voies existant dans les stations de Gresswiller, Schirmeck, St.Blais, Saulxures et Bourg-Bruche devraient être conservées comme nombre, et mises à la longueur des trains militaires.

Le projet d'exécution tient compte de ces demandes : le quai militaire demandé à Fouday ou St.Blaise sera établi à St.Blaise, la configuration du terrain rendant cette solution beaucoup plus économique.

Les voies d'évitement ou de garage entre Rothau et Saales auront 550 m de longueur.

L'avant-projet dressé sur ces bases a déjà été approuvé

Cet avant-projet prévoyait, comme le projet d'exécution de la partie de Rothau à Fouday, que les terrains seraient acquis pour 2 voies, les terrassements et les ouvrages sous rails exécutés pour une seule voie, et les passages supérieus exécutés pour 2 voies.

Les relations qu'assurera la nouvelle ligne de Saales à St. Dié ne permettent pas d'espérer, dans un avenir prochain, un développement du trafic assez important pour nécessiter le doublement de la voie; dans ces conditions, l'exécution immédiate des ouvrages sous rails pour 2 voies, qui aurait entraîné un supplément de dépenses de plus de I.500.000.francs, n'a pas paru justifiée au point de vue commercial; les fondations de tous les ouvrages seront d'ailleurs très faciles et peu importantes.

L'exécution immédiate pour 2 voies de toute ou partie des ouvrages sous rails ne permettrait du reste pas de réaliser la mise à double voie éventuelle dans un très court délai, car les terrassements pour compléter la plate-forme seraient en grande partie dans le rocher et l'exécution seule de la plate-forme nécessiterait un délai tel qu'on pourait exécuter et achever facilement en même temps le doublement des ouvrages.

Or l'exécution immédiate des terrassements pour 2 voies entraînerait une dépense supplémentaire de l'ordre de grandeur de 4 millions au moins qu'il ne paraît pas possible d'engager dès maintenant.

Il convient toutefois de signaler que le montant du doublement ultérieur des ouvrages d'art sous voie sera plus élevé que le supplément de dépenses à engager pour exécuter immédiatement les ouvrages à 2 voies (les prix unitaires étant supposés comparables), étant donné qu'il faudrait, pour le doublement ultérieur, démolir et reconstruire des murs en retours, des murs en aile ou des tympans.

Si donc l'autorité militaire considère que le doublement de la ligne de Molsheim à St.Dié doit certainement s'imposer un jour ou l'autre pour les transports stratégiques, il serait à l'entrée de la gare de Fouday, la répartition des dépenses entre les administrations intéressées étant réservée.

Les travaux de la section Rothau-Fouday devant être adjugés très prochainement, il conviendrait de prendre à ce sujet une décision d'urgence.

signé : LEBERT.

2° Avis du Commissaire Militaire.

La rectification de la ligne Rothau - Fouday est une conséquence de la construction de la Ligne St.Dié-Saales.

Il semble donc nécessaire, que pour cette rectification, il y ait lieu d'appliquer les règles d'établissement prévues pour la ligne St.Dié - Saales.

Or, la Loi votée par le Parlement et promulguée le 28 mars 1920 :

Et parue au Journal Officiel le 30 Mars 1920.

A décidé que :

((les acquisitions de terrains, les terrassements et les
((ouvrages d'art importants sur la ligne de St.Dié - Saales
((seront, toutefois, exécutés pour deux voies.))

Dans le projet présenté à l'examen de la Commision de Réseau, les terrains seront acquis pour deux voies, mais les terrassements et ouvrages principaux ne seront pas exécutés pour deux voies.

Il faut noter que ce projet est établi depuis avril 1919 c'est à dire antérieurement au vote de la Loi concernant, la ligne St. Dié - Saales. Cette Loi constitue donc un fait nouveau qui semble motiver pour le projet Rothau - Fouday des modifications ayant pour but de se rapprocher des conditions fixées pour la ligne St.Dié - Saales notamment en ce qui concerne les ouvrages très importants. (Viaduc sur la vallée de la Bruche.)

2/2. – Caractéristiques sur le tracé et les ouvrages

1 copie

septembre 1920

L'Ingénieur en Chef de la Construction

519/20 Co

à Monsieur ZIGMANN, Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'Arrondissement de Molsheim-Sélestat

à STRASBOURG

Me référant à l'article 4 du tableau annexé à ma lettre N°32 I/20 Co du 24 juin 1920 concernant ma réponse à l'avis des Services intéressés émis dans le procès-verbal de la conférence ouverte pour l'examen du projet de rectification d'une première section de la ligne Rothau-Saales entre Rothau et Fouday, je vous communique ce qui suit:

Dans une entrevue qui a eu lieu le 30 août entre M. WALTER, Ingénieur du Service des améliorations agricoles et M. PORRAZ du Service de la Construction des Chemins de fer il a été convenu qu'en raison des résultats exagérés obtenus par le calcul des débits il suffira de respecter les principes suivants dans l'exécution des ouvrages d'art.

1° Tous les fossés dont la vitesse d'eau a été calculée supérieure à 2^{m} par seconde seront pavés, à moins qu'ils ne soient taillés dans le roc.

2° Tous les fossés dont la vitesse d'eau a été calculée supérieure à 5^{m} par seconde, seront exécutés avec des cascades.

3° Les aqueducs dont la vitesse d'eau dépasse 5^{m} par seconde, seront exécutés, autant que faire se pourra, avec des cascades, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de l'ouvrage, c'est-à-dire dans ce dernier cas à la sortie.

Dans tous les cas une attention toute spéciale sera apportée dans l'exécution des raccordements à la sortie des

ouvrages.

Un pavage solide sera prévu sur une longueur suffisante afin que les risques d'affouillement soient supprimés.

En plus je tiens à attirer votre attention sur le fait que les pentes introduites dans le calcul des débits des ouvrages correspondent aux pentes naturelles des cours d'eau. Il serait donc dangereux de réduire cette pente au-dessous des ouvrages, étant donné que fatalement des dépôts de débris de roches en résulteraient qui obstrueraient bien vite le passage des eaux.

L'Ingénieur en Chef
de la Construction

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
N° 519/20 Co.

Copie conforme transmise à
Monsieur BARBAFIER, Ingénieur Ppal de l'Arrond[t] d'Alsace
pour prendre connaissance.

Strasbourg, le 3 septembre 192[illegible]

L'Ingénieur en Chef
de la Construction

Strasbourg le 6 sept 1920

1/ me soumettre
copie de la présente note
par Mr Héry à titre d'inf.

2/ à classer

P. L'Ingénieur Principal
Chef de l'Arrondissement d'Alsace

Ko

295/20 Co

République Française.

Commissariat Général
de la République.

Direction Générale des
Travaux publics et des
Voies de Communication.

Strasbourg, le

257 Co
du 4.11.1919.

No. 139 I

Commissariat Général ... Lorraine
Arrondissement d'Alsace
... BOURG
Entrée le 10 NOV 1919
N° 733/19 | Remis à

ARRÊTÉ.

LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE.

Vu le décret du 21 mars 1919, relatif à l'organisation de l'administration Générale de l'Alsace et de la Lorraine;

Vu l'ordonnance du 18 février 1834;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour d'utilité publique;

Vu la loi du 28 mai 1915, créant une procédure d'urgence pour l'exécution des Travaux publics de toutes natures;

Vul'arrêté du 26 août 1919 rendant applicable à l'Alsace et à la Lorraine la procédure d'urgence;

Vu l'ordonnance impériale du 13 mai 1889 portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Rothau à Saales;

Vu la décision du 12 avril 1919, approuvant l'avant projet des travaux de rectification du dit chemin de fer;

Sur la proposition du Directeur Général des Travaux publics et des Voies de Communication:

ARRETE:

Sont déclarés urgents les travaux de rectification à exécuter sur le chemin de fer de Rothau à Saales, dont l'avant-projet a été approuvé, le 12 avril 1919.

Fait à Strasbourg, le 25 octobre 1919.

LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE,

signé: MILLERAND

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE

CONSTRUCTION.

SERVICE CENTRAL

N° 327/20 Co.

COPIE

Strasbourg, le 24 juin 1920

2/2

L'Ingénieur en Chef de la Construction

à Monsieur ZIGMANN, Ingénieur des Ponts et Chaussées

STRASBOURG.

Comme suite à votre lettre N°2495 du 5 courant j'ai l'honneur de vous adresser les pièces demandées :

1 carte à $\frac{1}{25.000}$ et

1 dossier complet des pièces soumises à l'examen du Service du Contrôle. En outre le dossier adressé pour approbation à M. le Commissaire Général a été rectifié.

Par la même lettre vous m'avez communiqué le procès-verbal de la conférence ouverte pour l'examen du projet en demandant, que j'y consigne mes observations. Pour ce qui concerne l'avis des Services intéressés, mes observations sont indiquées au tableau ci-joint. Quant au procès-verbal j'ai à signaler les remarques suivantes :

Profil en long. Dans le procès-verbal il est dit que les déclivités les plus fortes dépassent légèrement le maximum de 0 m, 015 p.m (0,0154 et 0,01546). Nous avons adopté les déclivités suivantes :

Rampe maxima de 0,015 dans les fortes courbures

++ ++ et 0,016 dans les alignements et faibles courbures de façon toutefois, que la résistance dans les alignements et faibles courbures reste inférieure à celle correspondant à la rampe de 0,015

dans les courbes.....

dans les courbes de 300^{m} de rayon. Il conviendrait donc de dire dans le procès-verbal :

La rampe maxima comporte

0,015 dans les fortes courbures

et 0,016 dans les alignements et faibles courbures.

Profils en travers principaux.

Les cotes les plus fortes des déblais et remblais seraient à modifier comme suit :

au profil 45,400 : 17^{m},00 au lieu de 18^{m}

Le remblai le plus important est celui de la gare de Fouday, P. K. 49,432^{05} sur une largeur de 65^{m} et une hauteur de 10^{m},50 au lieu de 40^{m} et 10^{m} au P.K. 49,639.

Ouvrages d'art

1) Ponts

Au kil. 49,470 il est indiqué un aqueduc de 1^{m},50 d'ouv. A cet endroit il n'est prévu aucun ouvrage.

2) Aqueducs dallés

Les modifications suivantes seraient à faire :

Ouverture de 1^{m},0 : kil. 46,263 au lieu de 46,265

kil. 46,386 au lieu de 46,368

Ouverture de 0^{m},80: kil. 46,498^{50} au lieu de 46,438^{50}

Ouverture de 0^{m},60: à ajouter kil. 50,113

3) Buses ovoïdes

Ouverture de 1^{m},0/1^{m},50 : les deux aqueducs des kil.48,405 et 48,415 seraient à rayer et à porter comme buses cylindriques de 1^{m},0 au N° 4

.....

Ouverture de $0^{m},7/1^{m},05$: l'ouvrage du kil. 45,787 est à rayer

Ouverture de $0^{m},50/0^{m},75$: à rayer les ouvrages des kil. 48,372 et 50,113

4) Buses cylindriques

Diamètre $0^{m},30$: Il ya lieu de rayer les ouvrages des kil 46,610 — 46,650 — 46,720 et 46,820.

Diamètre $0^{m},45$: à rayer. Il n'y a pas de buse prévue de cette ouverture.

Il y a lieu d'ajouter :

Diamètre : $1^{m},0$: kil. 48,405 et 48,415.

D) Dérivations des cours d'eau.

Il y a lieu d'ajouter :

Dérivation de la Bruche, du kil. 49,015-49,120, largeur $9^{m},0$.

Dérivation du Bras de la Bruche, du kil. 49,270-49,320, largeur $4^{m},50$.

Pour ce qui concerne la demande du Chef du Génie au sujet de l'installation des chambres des mines au pont du kil. 49,053, l'avant-projet de l'ouvrage sera soumis pour avis au Service du Génie.

L'Ingénieur en Chef de la Construction:

signé : Regnauld

3 annexes

Copie transmise

à M. Barratier, Ing. ppal de l'Arrond^t d'Alsace

à titre de renseignement

p. L'Ing. en Chef Co

Barth 25/6

C 2264/19 295/20 Co Strasbourg, le 12 Avril 1919

Le Commissaire Général de la République
à Monsieur le Président de la Commission des Chemins
de fer de Campagne d'Alsace et de Lorraine.

La Commission des Chemins de Fer de Campagne d'Alsace et de Lorraine a présenté le 28 Mars dernier, un avant-projet pour la rectification entre Rothau et le col de Saales, de la ligne de Saales - Molsheim, de manière à substituer sur cette section, au tracé actuel à profil irrégulier, une rampe continue de 15 mm environ avec courbes de 300m au moins de rayon.

La section considérée, de 17 Km 3 environ, se détacherait de la ligne existante après le pont sur la Bruche, au-delà de Rothau, pour s'élever à flanc des coteaux Ouest, en rampe de 0.015m jusqu'à la station de Fouday, maintenue en place et en altitude. Evitant ensuite le route, la ligne franchirait la Bruche au Kil. 50 + 620 et monterait, avec la même inclinaison à flanc des coteaux Est jusqu'au Kil. 52 + 400, où serait reportée la gare de St. Blaise. Se maintenant sur la rive Est de la Bruche avec la même rampe, le tracé atteindrait la station de Saulxures au Kil. 54 + 700, à l'altitude 454. Toujours en même rampe, avec de petits tunnels et des tranchées profondes, le tracé atteindrait la station de Bourg-Bruche au Kil. 58 + 400 a l'altitude de 505. De là, continuant à monter à l'Est de la rivière pour atteindre le col, la ligne parviendrait à la station de Saales au Kil. 51 800; à l'altitude de 552m. Le tracé étudié par la Compagnie de l'Est serait ensuite rejoint en passant en tranchée de 7m sous la route de Saales à Provenchères. Les talus, en rocher, seraient peu inclinés; mais l'importance des terrassements serait toutefois de l'ordre d'un million de mètres cubes. Quant à la dépense, elle est évaluée à onze millions de Francs. Les travaux seraient

- entrepris -

enteoris par lots successifs, enprocédant par voie de réquisition militaire pour l' occupation des terrains.

Après examen, j'approuve en principe l'avant-projet en question la dépense devant faire l'objet d'un crédit spécial à ouvrir sur leur demande au fur et à mesure des besoins aux Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine, étant entendu que :

1° Les études du raccordement avec la section St.Dié - Saales au col de Saales seront poursuivies d'accord avec le Lieutenant-Colonel MEVEL qui dirige les études du côté Ouest de l'ancienne frontiere;

2° Le Réseau d'Alsace et de Lorraine ne sera autorisé à commencer les travaux, soit en régie soit à l'entreprise, que dans la section Rothau - Fouday;

3° Les projets de détail seront, au fur et à mesure de leur établissement, présentés par parties et dans l'ordre suivant:
Profil en long général de la nouvelle ligne, plans de détail des gares, projets des ouvrages d'art.

Ci-joint, revêtu de mon visa, l'exemplaire transmis de l'avant-projet.

Pour le Commissaire Général de la
République et par délégation
Le Conseiller d'Etat, Secrétaire Général,
Signé : ROUSSEAU.

Pour copie conforme
L'Ingénieur en Chef
de la Construction
signé: REGNAULD

Républiqçaise.

Commissariat Général
de la République.

Direction Général des
Travaux publics et des
oies de Communication.

Nº 208 - 1

1 copie pour Mr Thiery 9-2-20

A R R E E .

Le Ministre desravaux Publics, des Transports et de la Marine Marchande et le Commissaire Général de la Républi-que à Strasbourg.

Sur les propositions du Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux Publics et du Directeur Général des Travaux Publics et des Voies de Communication au Commissariat Général d'Alsace et de Lorraine.

A R R E T E N T

Les services créés par les arrêtés du Ministre des Travaux Publics des 11 mai et 27 Août 1919 et par l'arrêté du Commissaire Général de la République du 22 Août 1919 pour le contrôle des études et travaux de la ligne de chemin de fer de St.Dié à Saales, et pour les études et travaux de réctification de la ligne de Rothau à Saales, sont organisés de la manière suivante :

1 Partie comprise entre St. Dié et la gare de Saales

MM. IMBEAUX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à NANCY.
THIERY, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à NANCY
GANY, Sous-Ingénieur pp[l] des Ponts et Chaussées, à NANCY

2 Partie comprise entre la gare de Saales et la gare de Rothau :

MM. MONTIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Strasbourg,
ZIGMANN, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg
REBSTOCK, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Strasbourg,
SCHOEPPLER, iden à Molsheim

Ces services sont placés pour la partie située dans le département des Vosges dans les attributions du Directeur du Contrôle des lignes nouvelles au Ministère des Travaux Publics et pour la partie située dans le département du Bas-Rhin dans les attributions du Directeur des Voies ferrées et des Routes.

Le présent arrêté aura effet du 1er Février 1920.

Paris, le 15 janvier 1920. Strasbourg, le 16 janvier 1920

Le Ministre des Travaux Publics
des Transports et de la Marine
Marchande
signé : CLAVEILLE.

P/ Le Commissaire Général
de la République à
Strasbourg,
et par délégation
Le Secrétaire Général

signé : RIMBERT.

Transmis pour ampliation à Monsieur le Directeur des Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine.

Strasbourg, le 29 janvier 1920

Le Directeur des Voies ferrées et
des Routes

.....

Copie Transmise à Monsieur Lauratier, Ingen. ppal
~~pour la suite à donner~~
Strasbourg, le 4. II. 20.
L'Ingénieur en chef de la Construction

Reguen

COPIE

CONTROLE DU RESEAU D'ALSACE ET DE LORRAINE.

A ce jour, 27 Janvier 1920, le contrôle "VOIE & BATIMENTS" et le contrôle "Exploitation technique" ne sont pas encore organisés. Ils sont provisoirement assurés par M. BOURGEOIS, Directeur des voies ferrées de communication et son adjoint M. MANESSE.

Les voies ferrées situées sur les ports sont sous le contrôle des agents du Service de la Navigation, mais aucune affectation officielle n'est encore faite.

Le Contrôle de la Construction des lignes nouvelles est désigné seulement pour les lignes ci-après:

Ligne ROTHAU - SAALES

M.M. MONTIGNY, Ingénieur en Chef des P. et C. à STRASBOURG
~~ZIGMANN~~ Ingénieur des P. & C. à STRASBOURG
~~PFESTOCK~~ Sous-Ingénieur -D°-
SCHOEPPLER Sous-Ingénieur des P.et C. à COLMAR

Ligne ST-MAURICE à MULHOUSE

(partie en Alsace)

M.M. SCHWOB, Ingénieur en chef des P. et C. COLMAR
~~THALLER~~ Ingénieur des P. et C. à MULHOUSE
ZERLING, S/Ingénieur des P.et C. à COLMAR
CORNEUX Conducteur P. et C. à MULHOUSE
FELDTRAUER -d°- à FELLERING.

Le S/Inspecteur de la Voie

signé: VERITE.

N° 1130/6157 V.B. - Copie transmise à Monsieur REGNAULD, Ingénieur en Chef de la Construction.
à titre de renseignement.

STRASBOURG, le 31 Janvier 1920.

L'Ingénieur en Chef de la Voie et des Bâtiments.

Signé:MERKLEN.

Copie transmise à Monsieur BARRATIER, Ingénieur Principal.

L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA CONSTRUCTION

Strasbourg, le 12 avril 1920

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
N° 295/20 Co.

Clause enquête parcellaire

Monsieur Barratier, Inspecteur principal

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint les 2 exemplaires demandés par le Service du Contrôle de chacun des pièces suivantes :

1° Ordonnance impériale du 13 mai 1887 déclarant d'utilité publique la ligne de Rottau à Saales ;

2° Décision du 12 avril 1915 approuvant l'avant-projet de rectification ;

3° Arrêté du 27 octobre 1915 déclarant urgents les travaux.

L'Inspecteur de la Construction

Cartier

Envoyé le 13

Copie

Republique Francaise

Commissariat Général
de la Republique

Direction Générale des Travaux publics
et des voies de Communication.

Strasbourg, le 22 aout 1919

N° 86 I

Arrêté

Le Commissaire General de la Republique,

Vu le décret du 21 mars 1919, relatif a l'Administration de l'Alsace et de la Lorraine;

Vu l'arrete du 16 avril 1919, créant une Direction Générale des travaux publics et des voies de Communication;

Vu la Decision du 12 Avril 1919, approuvant l'avant-projet de Rectification de la Ligne de Chemin de Fer Rothau-Saales;

Sur la proposition de l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur General des Travaux publics et des voies de Communication;

Arrête;

Article premier.

Il est institue un service de Contrôle de la Construction chargé de la surveillance des études et travaux de rectification a apporter au tracé de la section de chemin de fer Rothau-Saales.

Article 2

Ce service est confie à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Basse-Alsace sous l'autorite du Directeur General des Travaux publics et des Voies de Communication (Direction des Voies ferrees de Communication)

Article 3

Sont attachés au service du contrôle de la construction de la ligne Rothau-Saales:

l'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de Wolsheim, (actuellement Mr Zigmann)

le sous-ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef du bureau de l'Ingénieur en Chef de la Basse-Alsace, (actuellement mr Rebstock),

le Conducteur des Ponts et Chaussées, Chef du Bureau de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de Wolsheim.(actuellement Mr Scheppler)

Fait a Strasbourg, le 22 Aout 1919

pr. le Commissaire Gl. d.l. Rep.
par délégation
L'Intendant Mr Secrétaire g.l
sig: Rimbert

Copie

Avis de l'Inspecteur des Forêts.

Retourné après examen avec l'avis que le service forestier local n'a aucune observation à formuler.

Avis de l'Ingénieur des Améliorations agricoles.

L'examen du dossier relatif à la rectification d'une première section de la ligne de Rothau à Saales, entre Rothau et Fouday, a donné lieu, en ce qui concerne le service des Améliorations agricoles chargé du service hydraulique, aux observations suivantes:

1°- La méthode suivie pour le calcul des débits des différents bassins versants conduit à des résultats qui semblent pouvoir être admis, malgré la réduction qu'on a fait subir aux valeurs primitivement obtenues (annexe 7, pages 1 à 6).

2°- Pont sur la Bruche au point kilométrique 45,255.

Le tirant d'air, qui à l'époque des hautes eaux ne dépasse pas $0^{m},20$ (339,95 - 339,75) est trop faible et devrait atteindre au moins, si possible, $0^{m},50$.

3°- Pont sur la Bruche au point kilométrique 45,511.

Le tirant d'air, en période des hautes eaux, n'est que de 343,14 - 342,84 = $0^{m},30$ et il serait nécessaire de le porter à $0^{m},50$ au minimum, si les conditions le permettent.

4°- Dans les calculs concernant la section des fossés et l'ouverture des ouvrages d'art on a prévu pour l'eau des vitesses considérables atteignant jusqu'à $10^{m},50$ par seconde.

Pour éviter les inconvénients qui résulteraient de telles conditions d'écoulement, il y aurait lieu d'augmenter les dimensions des sections et ouvertures précitées. Comme il s'agit presque exclusivement d'ouvrages de très faible importance, la modification proposée n'entraînerait qu'un supplément de dépenses relativement peu élevé.

Incidemment.....

Incidemment, je crois devoir signaler que le débit de 550 mètres cubes dont il est fait mention à la page 5 de l'annexe 7 représentait non pas le débit de l'Ill à Strasbourg (c'est-à-dire de cette rivière grossie de la Bruche) mais le débit à la date du 24 décembre 1919, de l'Ill au Sud d'Erstein, en amont de la prise du canal de décharge.

5°- Enfin j'ajoute que je désire être entendu en ce qui concerne le maintien des communications (chemins d'exploitation et chemins ruraux) et en ce qui concerne le maintien des irrigations.

Observations du Maire de Labroque.

" Néant."

Le délégué du Maire de Labroque,
signé: C H A U D R E.

Observations du Maire de Rothau.

" Néant."

Le délégué du Maire de Rothau,
Signé: M A S S O N.

Observations du Maire de Plaine.

Il demande que l'ouverture du passage inférieur du pont du chemin vicinal de Rothau à Plaine soit assez grande pour ne pas gêner le trafic d'une voie de grande communication.

Il demande le maintien du chemin forestier qui passe sur la voie au km. $48^{k},930$ (parcelle 14).

Le Maire de Plaine,
Signé: T H O R M A N N .

Observations.....

Observations du Maire de Fouday.

Les propriétaires des près de Fouday sont opposés à l'établissement de la ligne de chemin de fer qui empruntera les cantons "du Noyer et "au fenier" où sont situés les meilleures prés de la commune.

Le Maire de Fouday,
Signé: B E R N A R D.

Observations du Maire de Solbach.

" Néant."

Le Maire de Solbach,
signé: G E O R G E S.

Observations de l'Ingénieur des Améliorations relatives aux chemins ruraux.

1°- Sur le territoire de la commune de Plaine près de la station 49,00 de l'ancien kilométrage il y a un chemin qui traversant la voie ferrée mène à la montagne. Le plan ne fait pas ressortir de quelle manière le passage de la nouvelle ligne de chemin de fer est assuré.

2°- Le nouveau pont au point kilométrique 48,4 (nouveau numérotage) sert aussi au transport du long bois; son ouverture serait donc à agrandir de 4,00m à 5,00m.

3°- Sur la demande de la commune de Plaine le pont voûté près du point kilométrique 48,335 est à établir tel qu'il convient pour une grande route servant au trafic, étant donné que la commune demandera le cl
demandera le classement de ce chemin qui se trouve en parfait état.

4°- Après modification du projet il n'est plus à reconnaître comment se fera la communication avec le côté de la montagne entre les points kilométriques 46,4 & 46,8.

Signé: W A L T E R.

A V I S

du Chef de Bataillon KARCHER Chef du Génie de Strasbourg (Chefferie B) représentant le Service du Génie.

L'Etat-Major de l'Armée, à qui le présent projet a été soumis, estime que les maçonneries des ouvrages d'art doivent être construites pour deux voies, comme pour la ligne de St-Dié-Saales.

Lorsque ces ouvrages seront à tablier métallique, un seul des tabliers pourra être commandé et mis en place, le 2ème n'étant commandé et mis en place que lorsque la ligne sera portée à 2 voies.

Le pont à 5 arches en maçonnerie sur la route vicinale de Rothau à Saales et la Bruche (P.K. 49,053) devra être pourvu d'un dispositif de mines.

N° 32 I/20 Co

Copie

AVIS DES SERVICES INTERESSES.	REPONSE DE L'ADMINISTRATION DES CH.d.F.
1) Avis de l'Ingénieur des améliorations agricoles.	
Article 2. Le tirant d'air du pont sur la Bruche au kil. 45,255 devrait être porté de $0^{m},20$ à $0^{m},50$.	L'augmentation du tirant d'air n'est pas possible. D'un côté on ne peut réduire l'épaisseur du tablier métallique très restreinte, et de l'autre le relèvement du tracé entrainerait le relèvement du passage à niveau du kil. 45,168 (Route vicinale N°2a de Strasbourg à Saales) de $1^{m},03$ par rapport au niveau actuel. L'accès à l'usine Steinheil, Dieterlen & Cie à droite de la ligne deviendrait par suite très difficile, vu qu'on aurait une déclivité de 125 m/m par m. En outre le profil en long de la route vicinale N°2a serait bien plus mauvais.
	Il est d'ailleurs à remarquer que loin de la crue de décembre 1919 les eaux passaient par-dessus le pont actuel, de sorte que le pont formait barrage. Ceci ne sera plus le cas après la construction du nouveau pont; de sorte que les hautes eaux n'atteindront plus le niveau de la crue observée en décembre 1919.
Art. 3 Le tirant d'air du pont sur la Bruche du Kl. 45,511 devrait être porté de $0^{m},30$ à $0^{m},50$.	Cette modification sera exécutée.

.....

Art. 4. Il y aurait lieu d'augmenter les dimensions des Sections de fossés et les ouvertures de certains ouvrages d'art, dans lesquels l'eau atteint une vitesse considérable.

Les modifications proposées seront examinées de concert avec le Service des améliorations agricoles. En particulier l'ouverture du ponceau du kil. 46,848 sera portée de $2^{m},50$ à $3^{m},0$. Cette modification permettra d'aménager dans cet ouvrage un passage pour piétons, qui assurera le passage sous le chemin de fer du sentier existant à droite de la ligne.

2) Observations du maire de Plaine.

Art. 1 L'ouverture du passage inférieur du chemin vicinal de Rothau à Plaine devrait être assez grande pour ne pas gêner le trafic d'une voie de grande communication.

La largeur du chemin existant y compris les trottoirs varie entre 6^{m} et $6^{m},50$. Sous le pont le chemin aura une largeur de $6^{m},60$ entre la culée de l'ouvrage et le garde-corps du côté du ruisseau des Eveaux. Cette largeur paraît complètement suffisante.

Art. 2 Maintien du chemin forestier vers le kil. 49,0

Nous proposons d'établir un chemin d'exploitation à droite du tracé après entente avec la commune de Plaine. Il s'agirait d'un simple chemin forestier, qui pourrait longer le chemin de fer en suivant les courbes de niveau

3) Observations du maire de Fouday.

Les propriétaires intéressés sont opposés à l'établissement de la gare de Fouday à l'emplacement prévu.

Etant donné que la nouvelle ligne devra non seulement desservir le trafic local, mais aussi le trafic de transit de Strasbourg-St-Dié, il est nécessaire d'aménager les gares plus largement qu'elles ne l'étaient jusqu'à présent. On ne peut par suite reporter l'emplacement

.....

	de la gare de Fouday complètement dans le coteau. En conséquence on est obligé, quelque soit le tracé qu'on adoptera, d'emprunter des prairies.
4) Observations de l'Ingénieur des Améliorations relatives aux chemins ruraux.	
Art. 1 Maintien du Chemin forestier vers le kil.49,0	Voir " Observations du maire de Plaine" 2) Art. 2.
Art. 2 L'ouverture du passage inférieur du kil. 48,4 devrait être portée de $4^{m},0$ à $5^{m},0$.	pas d'objections.
Art. 3 L'ouverture du passage inférieur du kil. 48,335 devrait être fixée pour assurer le trafic d'une route de grande communication.	Voir "Observations du maire de Plaine" 2) Art. 1.
Art. 4 Maintien de la communication avec les parcelles sises entre les kil. 46,4 et 46,8 à droite de la ligne.	L'accès aux parcelles en question sera assuré d'une part par l'ancienne route, qui sera maintenue jusqu'au kil. 46,490 environ, suivie d'une servitude de 4^{m} de largeur jusqu'au kil. 46,615 environ et par le chemin de "la Noire-Goutte" d'autre part.
5) Avis du Chef de Bataillon Karcher, Chef du Génie de Strasbourg représentant le Service du Génie.	

.....

Art. 1 Construction des ouvra- d'art pour 2 voies	Cette question est actuellement à l'étude du Commissaire Militaire du Réseau.
Art. 2 Chambres de mines dans le pont du kil. 49,053	On tiendra compte de cette observation dans l'établissement du projet L'avant-projet de l'ouvrage sera soumis à l'avis du Service du Génie.

Copie

Commissariat Général d'Alsace et Lorraine.

Département du Bas-Rhin.

Direction des Voies ferrées
et des Routes

Direction du Génie de Strasbourg.

Service des Voies ferrées
Service des Routes.

Chefferie de Strasbourg. (Chefferie B)

Direction générale des Eaux et Forêts.

Service des améliorations agricoles. Service des Forêts.

CHEMINS DE FER d'ALSACE ET DE LORRAINE.

Ligne de Strasbourg à Saales.
Rectification entre Rothau et Saales :
Partie comprise entre Rothau et Fouday
du km 45,010 au km 50,227.50.

Projet d'exécution des travaux.

Procès-Verbal de conférence.

Le

Mil neuf cent vingt,

les soussignés

MM. KARCHER, Chef de Bataillon du Génie
Chef du Génie de Strasbourg (Chefferie B)
DIETERLEN, Inspecteur des Forêts, Chef du Groupe
de la Bruche à Strasbourg,
WALTER, Ingénieur du service des améliorations agricoles à
Strasbourg.

. . . . . .

ZIGMANN, Ingénieur des Ponts-et-Chaussées à Strasbourg, chargé du contrôle des études et des travaux de la ligne ainsi que du service de l'arrondissement territorial de Molsheim, se sont réunis en conférence pour l'examen du projet présenté par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, en vue de l'exécution des travaux de rectification de la ligne de Strasbourg à Saales, entre Rothau et Fouday, du km 45,010 au km 50,227.50

Ont été entendus en leurs observations:
M. WALTER, Ingénieur des Améliorations agricoles en ce qui concerne les chemins ruraux;
MM. les Maires des Communes de Labroque, Rothau, Plaine et Fouday;
l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

E x p o s é.

Une décision de M. le Commissaire Général de la République, en date du 17 Avril 1919, a approuvé l'avant-projet de rectification de la ligne de chemin de fer de Strasbourg à Saales, entre Rothau et Saales, section où la voie emprunte une route présentant de nombreuses courbes de faible rayon (au-dessous de 150 m) et des déclivités très fortes atteignant jusque 0,0286 par mètre. Ces mauvaises conditions ayant provoqué de nombreux déraillements, le service de la traction dut renoncer à employer les machines à empattement un peu long et à réduire à 295 tonnes le poids maximum des trains de marchandises.

Le prolongement jusqu'à St.Dié de la ligne de Strasbourg à Saales n'est justifié que si, sur la ligne entière, pourront circuler des trains d'un tonnage notablement plus élevé. La Compagnie des Chemins de fer de l'Est ayant adopté pour la section de Saales à St.Dié un poids de 700 tonnes nécessitant la pose d'une voie avec courbes d'un rayon minimum de 300 mètres et des déclivités au plus égales à 0,015 par mètre, ces données ont été admises pour la Section de Rothau à Saales. En conséquence,

l'Administration.....

l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a dressé le projet d'exécution des travaux d'une première partie de cette section comprise entre Rothau et Fouday, projet qui est soumis à la présente conférence.

Les données principales d'établissement et les ouvrages à exécuter sont indiqués ci-après.

Tracé en plan. La direction générale du tracé actuel n'est pas changée. Le nouveau tracé se détache de la ligne au point kilométrique 45,010, à la sortie de la gare de Rothau, pour suivre à peu près la corde des deux courbes de sens contraire du tracé actuel et longer ensuite ce tracé à droite; mais une altitude différente, presque parallèlement, à une distance variable de 3,50 à 40 mètres jusqu'au point kilométrique 49,000 où il passe à gauche sur la rive droite du canal de dérivation de la Bruche. Au point kilomètrique 50, il franchit la Bruche et reprend contact avec la ligne actuelle à la sortie de la gare de Fouday où il passe à droite pour se raccorder par une voie provisoire au tracé actuel à une distance d'environ 200 mètres.

Profil en long. Les déclivités les plus fortes dépassent légèrement le maximum de 0,015 par mètre (0,0154 et 0,01546).

Profils en travers principaux. Sur presque toute la longueur de la rectification les trachées sont ouvertes dans le rocher.

Les cotes de déblai les plus fortes, à l'axe se trouvent aux Profils 45,400 (18m) et 47,971.80 (15m); le remblai le plus important est celui de la gare de Fouday, point kilomètrique 49,639, sur une largeur de 40 mètres et une hauteur de 10 mètres.

Ouvrages d'art

A. Pour l'écoulement des eaux sous la voie ferrée ou les déviations de routes et chemins.

1) Ponts. . . . . .

1) Ponts.

	Ouverture droite totale	Hauteur des culées	Hauteur Sous-clef ou sous poutre
km. 45,179- sur canal usinier-TM-1 travée	7,40	"	1,45
km. 45,255- sur la Bruche-TM-1 travée	11,50	"	4,25
km. 45,511,80-sur la Bruche-ZM-1 travée	14,00	"	2,73 et 3,93
km. 46,848- sur fossé	2,50	"	"
km. 45,711,60- sur la Bruche-TM-1 travée	14,00	"	3,52 et 4,37
km. 47,704- sur fossé-aqueduc ovoïde	1,50	"	"
km. 48,335- sur le Ruisseau des Eveaux Commun avec le P.I pour le chemin Rothau à plaine	4,58	2,30	"
km. 49,053-sur la Bruche. Plein cintre 1 arche comprise dans le viaduc à construire pour la traversée de la Vallée	24,00	3,00	13,82
km. 49,470-Eaux pluviales. Plein cintre-1 arche	1,50	"	1,50
km. 49,486- Ponceau en ellipse de 2,00 d'ouverture, surhaussée	2,00	"	
km. 50,034,50- sur la Bruche-TM-1 arche	13,00	"	6,60

2) Aqueducs dallés pour ruisseaux, eaux pluviales.

Ouverture: 1,30 m- km.46,760- Entre 46,750 et 46,850,2 aqueducs dallées de 1,30 et un aqueduc dallé double de 1,30 m par travée.

1,20 m- 46,778- 47,704- Entre 46,750 et 46,850, deux aqueducs sous chemin d'exploitation.

1,00 m- km. 46,099- 46,265- 46,368- 47,830- 47,855- 47,870- 47,909- 49,979- 50,075.

0,80- km. 46,438,50- 48,650- unaaqueduc entre 46,650- et 46,850.

0,60- km. 47,180- 47,360- 47,540.

3). Buses ovoïdes en ciment pour ruisseaux etc.....

Ouverture: 1,00m/1,50m- km.46,386- 48,405- 48,415

0,70m/1,05m- km.45,787- 48,153

0,50m/0,75m- km.45,787- 48,372- 50,113.

4) Buses.....

4) buses cylindriques en ciment pour fossés, etc.....

diamètre- 0,30m- km. 45,656- 45,666- 45,680- 46,610-
46,650- 46,720- 46,820- 47,751-
48,337- 50,140

0,35m- km. 49,823

0,40m- km. 45,267- 45,568- 46,778- 46,851-
47,882- 48,340- 49,807- 50,034-
50,260-

0,45m- km. 49,700-

0,50m- km. 45,711-

B. Pour le maintien des Communications.

	Ouvert^r droite totale	Hauteur des culées	Hauteur Sous clef ou sous poutre
P.S. pour chemin d'exploitation (ancienne route de Schirmeck à 46,350 k)	26,50	"	"
P.I. pour piètons Km. 45,102,98 TM	2,00	"	2,19m
P.I. pour accès de propriété-km. 45,711,6	14,00	"	3,52
P.I. pour chemins d'exploitation km. 46,778- TM	5,00	"	4,25
P.I. pour chemin forestier-km. 47,855 plein cintre	4,00	2,75	4,75
P.I. pour le chemin vicinal ordr. de Rothau à Plaine et le Ruisseau des Eveaux km. 48,335- Plein cintre-1 arche	11,60	1,23	7,03
P.I. pour le chemin d'exploitation km. 48,408.80- TM	4,00	"	4,49
P.I. pour la route vicinale Nr. 2a de Strasbourg à Saales km. 49,053 Plein cintre	17,00	"	6,59
P.I. pour chemin d'exploitation km. 50,034.50- TM.	4,50	"	4,78
P.I. pour la route vicinale Nr. 2a de Strasbourg à Saales km. 50,131.50 TM-	8,00	"	4,25

Passage.....

Passage à niveau pour

		largeur
La route vicinale Nr. 2a de Strasbourg à Saales.	Km. 45,168	9,00 m
un chemin d'exploitation.	Km. 45,267	3,00 "

C. Déviations de routes et chemins.	Emplacement	Largeur en couronné	Largeur de la chaussée
Chemin d'exploitation (ancienne route de Schirmeck)	46,350- 46,500	5,00	4,00
Route vicinale Nr. 2a de Strasbourg à Saales	46,550- 46,880	8,00	5,00
-id-	47,680- 47,960	8,00	5,00
Chemin d'exploitation	48,180- 48,340	4,00	4,00
Route vicinale Nr. 2a de Strasbourg à Saales	48,910- 49,020	8,00	5,00
Chemin forestier	49,130- 49,440	4,00	4,00
Route vicinale Nr. 57 Embrt. de Fouday à Solbach	49,710- 49,840	6,00	4,00
Route vicinale Nr. 2a de Strasbourg à Saales	49,980- 50,500	8,00	5,00

D. Déviations des cours d'eau		Largeur moyenne
Ruisseau des Eveaux	48,335- 48,350	4,00
Bras de la Bruche	49,350- 49,360	4,50

B./A.

1/2 Pièces administratives

28 juillet 1924

A II-

L'Ingénieur Principal
chargé du 2ème Arrondissement(Co)

à Monsieur Le Sous-Préfet

de MOLSHEIM

ROTHAU - SAALES

Enquêtes parcellaires

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un exemplaire de l'avis de la Commission d'enquête parcellaire pour chacune des communes de BOURG - BRUCHE, SAULXURES et SAALES ainsi qu'un type de procès-verbal(pièce D.II - 10) complété pour vous permettre de mettre à jour votre dossier officiel.

D'après l'article 8 de la loi de 1841, la commission ne devrait comprendre Mr.THIERRY, Ingénieur en Chef du Contrôle, qu'à titre consultatif, c'est-à-dire comme conseiller technique du représentant du gouvernement. J'ai cru bon après lui en avoir causé, et pour éviter toute irrégularité dans l'enquête, d'ajouter sur la liste des membres prescrits le libellé " à titre consultif" à la suite du nom de Mr.THIERRY et d'indiquer que les avis avaient été pris à l'unanimité.

Ponts et Chaussées

Département du Bas-Rhin

Service du Contrôle de la rectification de la ligne de ROTHAU à SAALES.

Mr. THIERRY,
Ingénieur en Chef.

CHEMINS DE FER D'ALSACE ET DE LORRAINE

Rectification de la ligne de ROTHAU à SAALES

Partie comprise dans le département du Bas-Rhin entre Fouday et Saales, entre les points kilométriques 50.227[50] et 62.066[36]

1 Pièce administr.
2 pl. du contrôle

PROJET DE TRACE ET DE TERRASSEMENTS.

INSTRUCTION MIXTE (Conférences).

B O R D E R E A U

N° d'ordre des pièces.	Dates des pièces.	Désignation des Pièces	Observations.
1	18 Nov. 1922	Procès-verbal de conférence au 1er degré.	
2	11 Janv. 1923	Adhésion directe de l'Ingénieur en Chef du Service ordinaire	
3	15 Janv. 1923	Adhésion directe du Conservateur des Forêts.	
4	1 févr. 1923	Adhésion directe de l'Ingénieur en Chef du Génie rural chargé du service hydraulique	avec avis du Directeur du Génie.
5	12 févr. 1923	Adhésion du Lieutenant-Colonel, Directeur du Génie, à STRASBOURG.	
6	17 Févr. 1923	Acceptation de réservres par l'Ingénieur en Chef du Contrôle de la rectification de la ligne de Rothau à Saales.	

Ministère des Travaux Publics

Chemins de fer
Contrôle des lignes nouvelles

Ponts et Chaussées
Service ordinaire du Bas-Rhin

Département du Bas-Rhin

Ministère de la Guerre

Direction du Génie de STRASBOURG

Chefferie (B) de STRASBOURG

Direction Générale des Eaux et Forêts
d'Alsace et de Lorraine.

Service des améliorations agricoles
Génie rural.

Service des Forêts

Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine

Ligne de STRASBOURG à SAALES

Rectification entre Rothau et Saales.

Partie comprise dans le Bas-Rhin entre Fouday et Saales, entre les points kilométriques 50k227,50 et 62k066,36

Projet d'exécution des travaux.

PROCES-VERBAL DE CONFERENCE.

Le dix-huit Novembre mil neuf cent vingt deux, les soussignés

M.M. CUSSENOT Chef de Bataillon, Chef du Génie à STRASBOURG (Chefferie B);

LORIN DE REURE, Inspecteur des Forêts, chef de groupe de la Bruche, à STRASBOURG

WALTER, Ingénieur en Chef du Génie rural, chargé du service hydraulique à STRASBOURG;

ZIGMANN, Ingénieur des Ponts et Chaussées à STRASBOURG chargé du Contrôle des études et travaux de la rectification de la ligne de Strasbourg à Saales, entre Rothau et

Saal

ainsi que du service de l'arrondissement du Sud, des services ordinaire et vicinal du Bas-Rhin;

se sont réunis en conférence pour l'examen du projet présenté par l'administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, en vue de l'exécution des travaux de rectification de la ligne de STRASBOURG à SAALES, entre FOUDAY et SAALES, entre les points kilométriques $50^{k}.227^{m}.50$ et $62^{k}.066^{m},36$, partie comprise dans le Département du Bas-Rhin.

Ont été entendus en leurs observations :

M.M.WALTER, Ingénieur en Chef du Génie rural en ce qui concerne les chemins ruraux;

les maires ou leurs délégués des Communes de Plaine, St.Blaise, Colroy-la-Roche, Bourg-Bruche, Saulxures et Saales.

E X P O S E .

Le projet comporte le prolongement jusqu'à SAALES du tronçon Rothau-Fouday dont le projet a été approuvé par décision ministérielle du 28 Septembre 1921. Les terrassements et ouvrages d'art sont prévus pour 2 voies à l'exception des tabliers métalliques pour la seconde voie et de la pose de cette voie.

Tracé. Le tracé a son origine à environ 50 mètres de la sortie de la gare existante de Fouday. Il suit le côté Ouest de la Vallée de la Bruche, franchit cette rivière au point kilométrique $51^{k}.437$, puis regagne le côté Est de la vallée et atteint au Kil. $51^{k}.694$ la nouvelle gare de Saint-Blaise. Après avoir franchi successivement le chemin vicinal de Poutay à Saint Blaise, la Climontaine et le chemin vicinal d'intérêt commun N° 2a , il continue à suivre le versant Est de la vallée pour atteindre au Kil. $54^{k}.582$ la nouvelle gare de Saulxures. Il traverse ensuite le chemin vicinal d'intérêt commun N° 2 a et la Bruche, coupe quelques éperons par des tranchées plus ou moins importantes, et passe sur la rive droite de la Bruche pour arriver au Kil. $58^{k}.040$ à la nouvelle gare de Bourg-Bruche. Le tracé passe ensuite à l'Ouest du village de Bruche, franchit deux fois le chemin vicinal ordinaire de Bourg-Bruche à Saales, pour quitter la vallée de la Bruche. Il coupe ensuite la ligne existante au Kil.60.164 et atteint, après avoir traversé deux fois le chemin vicinal d'intérêt commun

commun N° 2a, le col de Saales où est projetée la nouvelle gare de Saales.- Celle-ci emprunte le territoire de Colroy-la-Grande (Vosges) sur une longueur de 539m36. Le tracé quitte le département du Bas-Rhin au point kilomètrique 62k.006m.36 et se raccorde au tracé étudié par la Compagnie de l'Est, dans le département des Vosges, au point kilométrique 62k.605m.72. Ce petit tronçon n'est pas examiné dans la présente conférence.

Déclivités et courbes. La rampe maxima est de :

0.015 dans les courbes de rayon 300m et au plus de 0.016 dans les alignements ou les courbes de rayon supérieur à 300 mètres.

Le rayon minimum est de 300 mètres.

Profils en travers principaux. Sur presque toute la longueur de la rectification, les tranchées sont ouvertes dans le rocher. L'inclinaison des talus rocheux varie de 3 à 5 mètres de hauteur pour 1 mètre de base.

Les talus des remblais sont prévus à 1 mètre de hauteur pour 1 mètre de 50 de base.

Les cotes les plus fortes des déblais à l'axe se rencontrent aux profils 54k.075m.51(17m83), 56k.597m.50 (15m.52) 58k.765m.09 (13m.96).

Le remblai le plus important se rencontre au profil 57k.731m.26 avec une hauteur sur l'axe de 13m.64.

Ouvrages d'art. Pour le maintien des communications on a prévu 12 passages inférieurs (1 de 3m, 3 de 4m, 1 de 5m, 1 de 6m, 3 de 7m, 2 de 8m, 1 de 12 m), 2 passages supérieurs (1 de 4m, 1 de 8m).

L'écoulement des eaux sera assuré par 4 ponts (1 de 5m sur la Bruche, 1 de 8m sur la Climontaine, 1 de 10m et 1 de 13m sur la Bruche) 2ponceaux de 3 m et 5 m; 18 acqueducs de 0m60 à 2m ; 9 buses (1 cylindrique de 0m60 de diam., 8 ovoides dont 1 de 0m50 x 0m75, 5 de 0m60 x 0m90 et 2 de 0m70 x 1.05.)

En dehors de ces ouvrages, il est prévu au point kilom. 55k.289 un pont à 2 arches de 10 mètres d'ouverture chacune pour le chemin vicinal 1 c N° 2a et la rivière la Bruche.

Les projets techniques de ces ouvrages n'ont pas été présentés.

Stations. Quatre stations sont prévues à Saint, Blaise, Saulxu[illegible] Bourg-Bruche et Saales.

Chacune comporte un bâtiment des voyageurs avec halle aux marchandises accolée, un bâtiment pour les dépendances, un quai aux grands bois, une grue, un gabarit, un pont à bascule, des heurtoirs.

Avis des Services intéressés.

1.- Avis de l'Ingénieur en Chef du Génie rural au sujet du débouché des ouvrages d'art établis à la traversée des cours d'eau. (Voir tableau A).

1°- Ouvrage N° 9 au pt kque 52.066m53

Faire écouler non seulement les eaux provenant de la route à gauche mais aussi celles d'un petit ruisseau. Le débouché prévu suffira pour l'ensemble des eaux.

Satisfaction sera donnée; les eaux provenant de la route à gauche ainsi que celles du ruisselet voisin seront écoulées par l'ouvrage projeté sans augmentation de son débouché.

2° - Entre les ouvrages Nos 50 et 51 se trouve une cuvette impossible à assainir. Une buse ovoïde de 0.60 x 0.90 remédiera à cet état de choses.

Il semble que moyennant l'installation d'un fossé latéral à gauche de la ligne entre les pts kques 59k548 et 59k639, on pourrait bien atteindre le même but; la pose d'une buse ovoïde de 0.60 x 0.90 ne sera par conséquent pas nécessaire.

3° - Ouvrage N° 51 au pt kque 59k600m.

Le débouché prévu paraît être trop ible vu que le canal d'amenée du moun actuellement négligé et embourbé sura sous peu un curage à fon par l'usinier qui recommencera à exploiter son usine. La buse ovoïde de 1.00 x 1.50 prévue devrait être remplacée par un ponceau voûté de 2.50 x 2.50.

Le projet définitif prévoit au P.K. 59.639 un ponceau voûté de 2m00 qui suffira entièrement pour recevoir les eaux du canal d'amenée du moulin après son rétablissement. Le service du Génie rural obtiendra de cette façon satisfaction.

4° - Ouvrage N° 59 au pt kqme 60k877m11

Devra avoir les mêmes dimensions que le N° 58, sur le canal d'amenée du moulin de Brêhi, soit 1.50 x 1.30.

Cet ouvrage aura les mêmes dimensions que le N° 58 sur le canal d'amenée du moulin de Brêhi.

II. - Observations des Maires des Communes traversées.

Commune de Plaine

Maintien des Communications désignées ci-après :

1°- Sentier utilisé par les ouvriers de l'usine Gimpel pour se rendre de l'usine à Diespach;

Ce sentier ne pourrait être conservé qu'à l'aide d'une passerelle dont l'établissement serait trop onéreux pour le réseau. L'allongement de parcours n'étant que de 5 minutes; il serait excessif d'engager des dépenses qui ne seraient pas proportionnées à

...

	l'amélioration de la circulation. La demande ne peut être acceptée.
2° - Chemin de vidange des prés dits du Her, coupé par la ligne au point kilométrique 51k3.	Le maintien de cette communication est assuré par déviation du chemin sous le pont voûté de 13 m au Pt kque 51.437.
Le Maire : signé: THORMANN.	
Commune de Saint-Blaise.	
Maintien des communications désignées ci-après :	
1° - Chemin de vidange des prés dits du Her, coupé par la ligne au point Kilque 51.500.	Ce chemin de vidange a bien été rétabli à droite de la ligne. Pour donner satisfaction à M. le Maire de St. Blaise, on établira un chemin latéral également à gauche de la ligne entre les P.K. 51k500 et 51k600
2°- à son emplacement actuel du chemin communal coué par la ligne au Point kilométrique 52k700 .	Le Maintien de cette communication nécessite la construction d'un P.I. de 4m00 au P.K. 52.820 qui reviendrait à au moins 60.000 Francs. En utilisant le chemin latéral prévu à droite de la ligne, les ouvriers de l'usine THORMANN ne perdraient qu'environ 5 minutes. La demande du Maire de St. Blaise serait par conséquent à rejeter, étant donné que les frais relatifs au dit P.I. ne seraient pas en rapport avec l'avantage résultant du rétablissement du chemin demandé.
Le Maire : signé: GRANDADAM.	
Commune de Colroy-la-Roche	
Néant	Néant.
Le Maire : signé: MATHIS.	
Commune de Saulxures.	
Néant.	Néant
Pr.le Maire : l'Adjoint délégué : signé :CHARPENTIER.	
Commune de Bourg-Bruche	
Néant	Néant
Le Maire : signé: LEBOIBE	
Commune de Saales.	
Maintien avec les voies existantes des communications désignées ci-après :	
1° - Chemin d'exploitation, dit de la Clairie, coupé par la ligne au point Kilque 61.600.;	Ce chemin sera raccordé au chemin vicinal N° 2a par déviation à gauch de la ligne.

2° Chemin d'exploitation dit " sur le Boeuf " coupé au point Kil. 61.005;

Cette communication est maintenue: le chemin est dévié latéralement à gauche et se raccordera au P.S. suivant.

3° - Chemin vicinal ordinaire, dit du Chênet, N° 1 coupé au point Kilque 62.010 Si le rétablissement de ce dernier chemin se fait sur le territoire de la commune de Colroy-la-Grande (Vosges), son entretien devra être assuré par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Ce chemin vicinal ordinaire franchit la ligne moyennant un P.S et est dévié sur le territoire de la commune de Colroy-la-Grande. La partie du chemin située sur son territoire sera remise à cette dernière qui aura à en assurer l'entretien.

Le Maire :
signé: THIRIET.

Aucune observation n'a été faite par le service du Génie rural au sujet des chemins ruraux ou de défruitement modifiés par le tracé de la nouvelle ligne.

III.- Avis de l'Inspecteur des Forêts, Chef de Groupe forestier de la Bruche.

Néant

N'a aucune objection à présenter concernant l'exécution du projet.

Il signale que la ligne projetée traversera les terrains, ci-après désignés, soumis au régime forestier:

1°- au vosiinage des kil. 54 et 55 parcelles 13 et 11 de la forêt communale de Colroy-la-Roche;

2° -au voisinage des kil. 55,2, 56,6 et 59,4, parcelles 1,12 et 25 de la forêt communale de Borug-Bruche.

IV.- Avis du Chef du Génie

Vu la décision du Ministre de la Guerre N° 28.837 - 2/4 du 17 Août 1922,

Le Chef du Génie est d'avis qu'une adhésion directe peut être délivrée au projet présenté, sous réserve que les dispositions prévues pour les gares et stations permettront la circulation des trains militaires et que les projets de détail seront soumis, avant exécution, à de nouvelles conférences, afin de permettre d'en apprécier les dispositions.

En particulier, l'ouvrage d'art prévu au point kilométrique 61.4 pour passage supérieur sur la route de Rothau à Saales, ainsi d'ailleurs que tous autres ouvrages d'art prévus sur cette route devront avoir une résistance permettant le passage du convoi-type N° 3 correspondant aux itinéraires routiers de 3° classe.

Il est entendu que les dispositions prévues pour les gares et stations sur la ligne rectifiée de STRASBOURG à SAALES, partie comprise entre FOUDAY et SAALES permettront la circulation des trains militaires et que les projets de détails seront soumis avant leur exécution à de nouvelles conférences, en vue d'en examiner définitivement les dispositions.

Quant aux ouvrages prévus pour les différentes traversées de la route de Rothau à Saales, ce sont tous des P.I. à l'exception toutefois de l'ouvrage au point kilométrique 61.4 projeté en PS, et dont les dimensions seront calculées pour permettre le passage du convoi-type N° 3 correspondant aux itinéraires routiers de troisième classe.

STRASBOURG, le 4 Octobre 1922
L'Ingénieur en Chef de la Construction
signé : REGNAULD

V. Avis de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Agent-Voyer d'Arrondissement.

D'après les indications du projet très sommaires du reste, la rectification projetée de la ligne de Rothau à Saales, entre Fouday et Saales, entraînera pour le maintien des chemins vicinaux d'intérêt commun et ordinaires, les déviations et l'établissement des ponts (P.I. et P.S.) indiqués ci-après :

(A) - Chemins vicinaux d'intérêt commun.

(I) Chemin vicinal d'intérêt commun N° 2a de Strasbourg à Saales.

1°- déviation latérale à gauche, sans ouvrage d'art important, entre les points kilométriques 51.500 et 52.500, sur une longueur approximative de 1000 mètres;

2° - P.I. voûté, à 52.965 - ouverture: 8,00 - hauteur sous clef 7m,00 - sans déviation;
3° - Pont voûté, à 55.289 - ouverture: 10m24 - hauteur sous clef 7m40 - sans déviation;
4° - P.I. voûté à 56.951 - ouverture: 12m00 - hauteur sous clef 7m00 - sans déviation;
5° - P.I. voûté à 60.470 - ouverture : 8m00 - hauteur sous clef 5m00 - avec petite déviation;
6° - P.S. en béton armé, à 61k398, de 8m00 de largeur entre garde-corps - sans déviation.

II) Chemin vicinal d'intérêt commun N° 4a de Sélestat à Saales.

P.I. voûté, à 58k655 , ouverture 7m00 - hauteur sous clef 5m00 - sans déviation.

(B) - Chemins vicinaux ordinaires.

Commune de Plaine

N° 4 - Déviation à 50.421, avec P.S. à culées perdues de 4m00 de largeur entre garde-corps;

N° 2 - Déviation, à 52k542, avec P.I. voûté de 7m00 d'ouverture droite de 5m00 de hauteur sous clef.

Commune de Saales.

N° 2 - Pont voûté à 60k600 ouverture : 4m00 - hauteur sous clef 5m00 - sans déviation;

N° 1 - P.S. à culées perdues à 62.281, de 8m de largeur entre garde-corps avec déviation sur le territoire de la commune de Colroy-la-Grande (Vosges)

Les largeurs à adopter pour les déviations sont rappelées ci-après:

chemins vicinaux d'intérêt commun - 8 mètres en couronne, 5 mètres pour la chaussée;

chemins vicinaux ordinaires : 6 mètres en couronne, 4 mètres pour chaussée.

Les projets définitifs des déviations de tous les chemins ouvrages d'art à construire pour ces chemins, devront être c

.....

aux services intéressés, avant tout commencement d'exécution.

Observation relative au rétablissement du chemin vicinal ordinaire N° 1 de la commune de Saales.

Ce chemin sera coupé par la nouvelle gare de Saales. Il sera rétabli sur le territoire de la commune de Colroy-la-Grande (Vosges). La commune de Saales demande que l'entretien du nouveau chemin soit assuré par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. Cette dernière propose de remettre le chemin à la commune de Colroy-la-Grande qui devra prendre l'entretien à sa charge.

Le chemin actuel a un développement de 540 mètres. La partie maintenue du côté de Saales constituera une des voies d'accès à la gare. Celle qui subsistera au delà de la ligne est nécessaire pour la desserte des propriétés. On y accèdera précisément par le nouveau chemin dont la longueur sera de 300 mètres environ.

La question posée par Mr. le Maire de Saales semble devoir être résolue comme suit : Au moment de l'enquête parcellaire, la Commune de Saales aura le droit de revendiquer la propriété du nouveau chemin à ouvrir; elle le fera classer vicinal ordinaire ou non, comme bon lui semblera; elle en aura alors l'entretien. Dans le cas où elle renoncerait à ce droit, le nouveau chemin serait remis, après l'exécution des travaux, à la Commune de Colroy-la-Grande, comme chemin de défruitement, et cette commune serait alors seule juge des soins à lui donner pour en assurer la conservation. Mais, en aucun cas, l'entretien du chemin ne pourra être mis à la charge de l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

signé: E. ZIGMANN.

Avis de l'Ingénieur ordinaire, chargé du Contrôle des études et travaux de la rectification de la ligne de Strasbourg à Saales entre Rothau et Saales.

Nous n'avons aucune observation à présenter au point de vue du tracé de la ligne en plan et en profils.

Les conditions d'établissement de la voie sont celles admises pour la première partie comprise entre Rothau et Fouday, c'est-à-dire avec rayon minimum des courbes de 300 mètres et déclivité maxima de 0m016 par mètre dans les alignements droits et dans les courbes de rayon inférieur à 500 mètres. Les terrassements et les ouvrages d'art sont prévus pour deux voies à l'exception des tabliers métalliques pour la seconde voie. La pose de cette seconde voie n'est pas comprise dans le projet.

D'autre part l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine prendra en considération les désiderata formulés par M. l'Ingénieur en Chef du Génie Rural et par M.M. les Maires des Communes intéressées, sauf en ce qui concerne la demande 1 du Maire de Plaine et la demande 2 du Maire de St. Blaise, dont la réalisation nécessiterait la construction d'ouvrages d'art d'un coût élevé hors de proportion avec le but d'atteindre (Economie de parcours d'environ 5 minutes dans chaque cas.) Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu d'insister.

Enfin il est bien entendu que les projets de déviations ou de modifications des voies de terre de toutes catégories seront communiqués aux services intéressés, avant exécution, ainsi que cela a été fait pour les ouvrages de même nature de la section de Rothau-Fouday.

Nous proposons en conséquence :

1°- de prendre acte des propositions faites par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine en vue de donner satisfaction dans la mesure du possible aux désiderata exprimés par le Génie rural et par les Maires des communes intéressées.

.....

2° - de clore la conférence par une adhésion directe, en ce qui concerne les voies de terre;

3° - d'accepter les réserves faites par M. le Chef du Génie, savoir :

1° - les dispositions prévues pour les gares et stations devront permettre la circulation des trains militaires;

2° - les projets de détails seront soumis, avant exécution, à de nouvelles conférences, afin de permettre d'en apprécier les dispositions;

3° - le passage supérieur à établir pour le chemin vicinal d'intérêt commun N° 2a, au point kilométrique 61.398, aura une résistance permettant le passage du convoi-type N° 3 correspondant aux itinéraires routiers de 3° classe.

Fait et clos les jour, mois et an que dessus.

Le Chef de Bataillon CUSSENOT, Chef de Génie, à STRASBOURG.
signé: Cussenot.

L'Inspecteur des Forêts, chef du Groupe de la Bruche à STRASBOURG.
signé:
Lorin de Reure

L'Ingénieur en Chef du Génie rural à STRASBOURG.-
signé: WALTER.

L'Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargée du Contrôle des études et travaux de la ligne, et des services ordinaire et vicinal de l'arrondissement du Sud à STRASBOURG.
signé: E. ZIGMANN

Instruction mixte relative à la rectification de la ligne de chemin de fer de ROTHAU à SAALES (partie comprise entre Fouday et Saales).

Adhésion directe de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du service ordinaire du département du Bas-Rhin.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du service ordinaire et vicinal du département du Bas-Rhin, agissant par application de l'article 18 du décret du 16 Août 1853 et au nom du Commissariat Général de la République à qui appartiennent, dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, en vertu du décret du 21 Mars 1919 et de la loi du 17 Octobre 1919, les pouvoirs exercés dans la métropole par le Ministère de l'Intérieur à l'égard des chemins vicinaux et ruraux.

après avoir pris connaissance du projet de rectification de la ligne du chemin de fer de Rothau à Saales (partie comprise entre Fouday et Saales) et du procès-verbal de conférence au 1er degré en date du 18 Novembre 1922.

adhère à l'exécution immédiate des travaux dont il s'agit, sous les réserves suivantes :

A. Chemins vicinaux d'Intérêt commun et chemins vicinaux ordinaires.

1°) Les projets d'exécution des déviations de ces chemins et des ouvrages d'art qu'elles comportent le cas échéant, seront soumis au service vicinal et feront l'objet d'un accord entre l'Administration des Chemins de fer et le service vicinal.. Cet accord réglera également les questions de remise des déviations aux services intéressés sur des bases analogues à celles adoptées pour la section ROTHAU - FOUDAY.

2°) Les largeurs et ouvertures proposées pour les ouvrages d'art à la rencontre de ces chemins (P.S. et P.I.) sont acceptées en principe.

Les déviations de ces chemins devront avoir une largeur minima pour les chemins d'intérêt commun de 8 m en couronne et 5 m de chaussée, pour les chemins vicinaux ordinaires de 6 m en couronne et 4 m de chaussée. En particulier pour la déviation du chemin d'intérêt commun N° 2 A de STRASBOURG à SAALES telle qu'elle est figurée au profil en travers du P.K. 58.401.12, la largeur prévue de 5m50 est insuffisante.

ces nouvelles chaussées auront une épaisseur minima de 30 cm après cylindrage dont 0m15 de fondation et 0m15 d'empierrement. Les dimensions (largeurs, ouvertures, épaisseurs de chaussées), qui sont des minima, seront définitivement fixées dans chaque cas particulier lors de l'exament des projets d'exécution demandé à la réserve précédente.

3°) Un P.I. était primitivement prévu au Km 60.600 pour le passage du chemin vicinal ordinaire N° 2 de la commune de Saales.

Le Maire de Saales n'avait pas fait d'observations au sujet de cet ouvrage, pas plus que l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, agent-voyer d'arrondissement, qui le cite explicitement dans son avis.

Il se trouve que les dossiers annexés à la conférence (plans et états), remis après la rédaction du procès-verbal aux divers conférents et visés par eux, ne portent plus l'indication de ce P.I. mais prévoient au contraire la déviation du chemin vicinal ordinaire N° 2 vers le P.I. voisin du Km 60.470.45. C'est là une modification faite après coup par l'Administration des chemins de fer. A priori nous acceptons ce changement qui nous parait très justifié. Toutefois le Maire de Saales n'a pas été appelér à donner son avis à ce sujet et ne peut plus le donner, puisque la conférence au ler degré est close.

Nous émettons en conséquence la réserve suivante :

les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine présenteront, comme le prévoit la première réserve, le projet de modification du chemin vicinal ordinaire N° 2 sous forme d'une déviation aboutissant au P.I. du Km 60.470.45. Le maire de Saales et le service vicinal donneront en même temps leur accord sur le principe de la déviation remplaçant le P.I. primitivement prévu et sur les dispositions d'exécution de cette déviation.

4°) Le chemin vicinal ordinaire N° 1 de la commune de Saales, qui suivait l'ancienne frontière, rencontre la nouvelle ligne au point Km 62.062.

L'administration des chemins de fer a prévu la suppression

de .....

de ce passage et son remplacement par une déviation traversant la ligne sur un P.S. au P.K. 62.281.80. Cet ouvrage de même que la déviation se trouvent sur le territoire du département des Vosges, commune de Colroy-la-Grande.

Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine ont cependant étudié cette déviation puisqu'ils s'occupent de la rectification de la ligne ROTHAU - SAALES jusqu'à la sortie de la gare de Saales, afin de faire un tout du projet de la nouvelle gare de Saales.

Cette manière de procéder est parfaitement logique.

Mais nous sommes incompétent pour donner un avis ou une adhésion sur la partie du projet qui emprunte le territoire des Vosges. Il eût fallu faire intervenir ici le service des Ponts et Chaussées du département des Vosges et le maire de Colroy-la-Grande.(Vosges).

Nous donnons donc notre adhésion à la suppression du chemin vicinal ordinaire N° 1 de Saales suivant le tracé rencontrant la ligne au P.K. 62.062, sous réserve qu'une déviation remplacera ce chemin,et que le projet de cette déviation, et les conditions de sa remise à la commune de Colroy- (qui à seule qualité pour recevoir le chemin parmi ses chemins vicinaux ordinaires) et de son entretien par la commune de Colroy ou celle de Saales seront resolues par une entente spéciale à intervenir après discussion entre les maires et les services des Ponts et Chaussées intéressés et compétents.

Les éléments devant servir de base à cette discussion,c'est-à-dire le projet de détail de la déviation, sont à fournir dès que possible au soussigné par l'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

B) Chemins ruraux.

Adhésion directe sous réserve de l'exécution des travaux complémentaires acceptés par l'Administration des chemins de fer dans ses observations au procès-verbal de conférence au 1er degré.

STRASBOURG, le 11 Janvier 1923

signé:.....

INSTRUCTION MIXTE.

relative à la rectification de la ligne de chemin de fer de ROTHAU à SAALES (partie comprise entre FOUDAY et SAALES).

Adhésion directe du Conservateur des Forêts du Département du Bas-Rhin.

LE CONSERVATEUR DES FORETS DU BAS - RHIN.

Agissant par application de l'article 18 du décret du 16 août 1853,

Après avoir pris connaissance du projet de rectification de la ligne de chemin de fer de ROTHAU à SAALES (partie comprise entre FOUDAY et SAALES) et du procès-verbal de conférence au 1er degré en date du 18 Novembre 1922,

Adhère à l'exécution immédiate des travaux dont il s'agit et n'a aucune observation à présenter.

STRASBOURG, le 15 Janvier 1923

signé: F. SCHLUMBERGER

Direction des Eaux
et Forêts

II° Partie

Eaux et Génie rural

INSTRUCTION MIXTE

relative à la rectification de la ligne de chemin de fer de ROTHAU à SAALES (partie comprise entre FOUDAY et SAALES)

Adhésion directe.

L'Ingénieur en Chef du Génie rural représentant le Service hydraulique à la conférence au second degré

agissant au nom du Commissaire Général de la République à qui appartiennent, dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, en vertu du décret du 21 Mars 1919 et de la loi du 17 Octobre 1919, les pourvoirs exercés dans les autres départements français par le Ministre de l'Agriculture à l'égard des cours d'eau non navigeables ni flottables ;

après avoir pris connaissance du projet de rectification de la ligne du chemin de fer de ROTHAU à SAALES (partie comprise entre FOUDAYet SAALES);

ainsi que du procès-verbal de la conférence au premier degré ouverte le 18 Novembre 1922 et avoir pris acte des propositions faites par l'administration des chemins de fer en vue de donner satisfaction aux désidérata exprimés par le Service hydraulique;

usant de la faculté qui lui est réservée par l'article 18 du décret du 16 Août 1853;

a d h è r e à l'exécution du projet sous réserve de l'exécution des travaux complémentaires acceptés par l'administration des chemins de fer dans ses observations au procès-verbal de la conférence au premier degré.

STRASBOURG, le 1er Février 1923

signé: .....

G E N I E

Direction de Strasbourg

Département du Bas-Rhin

Territoire de la place de STRASBOURG

Procès-verbal de conférence en date du 18 Novembre 1922 relative aux travaux de rectification de la ligne de ROTHAU à SAALES (tronçon FOUDAY-SAALES).

A D H E S I O N N° 29

Le Directeur du Génie à STRASBOURG

après avoir pris connaissance du projet de rectification de la ligne de chemin de fer de ROTHAU à SAALES (partie comprise entre FOUDAY et SAALES), présenté par l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine,

Usant de la faculté qui lui est conférée par l'article 18 du Décret du 16 Août 1853,

Donne au nom du département de la Guerre, adhésion directe à l'exécution des travaux dont il s'agit, sous réserve que les dispositions prévues pour les gares et les stations permettront la circulation des trains militaires et que les projets de détail seront soumis, avant l'exécution, à de nouvelles conférences, afin de permettre d'en apprécier les dispositions. En particulier, le seul ouvrage d'art prévu au point kilométrique $61^{k},4$, pour passage ~~inférieur~~ supérieur sur la route de ROTHAU à SAALES, devra avoir une résistance permettant le passage du convoi type N° 3 correspondant aux itinéraires routiers de 3° classe.

STRASBOURG, le 12 Février 1923

Le Lt-Colonel WINKLER, Directeur du Génie

signé: WINCKLER.

Ponts et Chaussées

Département du Bas - Rhin

Service du Contrôle de la rectification de la ligne de ROTHAU à SAALES.

Mr. THIERY
Ingénieur en Chef

Instruction mixte relative à la rectification de la ligne de chemin de fer de Rothau à Saales (partie comprise entre Fouday et Saales).

Acceptation de réserves.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du Contrôle des études et travaux de rectification de la ligne de Rothau à Saales,

Accepte au nom du service du chemin de fer:

A - les réserves formulées par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du service ordinaire du Bas-Rhin dans son adhésion conditionnelle en date du 11 janvier 1923 en ce qui concerne: 1° les chemins vicinaux d'intérêt commun et les chemins vicinaux ordinaires et relatives : a) aux projets d'exécution des déviations des chemins et des ouvrages d'art,

b) aux largeurs et ouvertures des ouvrages d'art à la rencontre de ces chemins,

c) au P.I. du Kil. 60,600,

d) au chemin vicinal ordinaire N° 1 de la Commune de Saales qui rencontre la nouvelle ligne au point $62^{k},062$;

2°) les chemins ruraux et relatives à l'exécution des travaux complémentaires, communes de Plaine, Saint Blaise et de Saales.

B - Les réserves formulées par le Directeur du Génie, à Strasbourg, dans son adhésion conditionnelle N° 29, en date du 12 février 1923, en ce qui concerne les dispositions prévues pour les gares et stations et les projets de détail des ouvrages d'art.

C - Les réserves formulées par l'Ingénieur en Chef du Génie rural chargé du Service hydraulique, en ce qui

.....

concerne des travaux complémentaires à exécuter aux ouvrages des points kilométriques 52^{k},066^{m},53, 59^{k},600^{m} et 60^{k}.877^{m}11 et l'évacuation des eaux de la cuvette située entre 59^{k}.548 et 59^{k}.639 , côté gauche.

STRASBOURG, le 17 Février 1923

L'Ingénieur en Chef

signé: .....

GENIE

Direction de STRASBOURG

Département du Bas-Rhin

Territoire de la place
de STRASBOURG.

Rectification de la voie
ferrée FOUDAY - SAALES.

A V I S

du Directeur du Génie

Le Directeur du Génie fait siennes les trois réserves formulées par le Chef du Génie dans la conférence au 1er degré.

STRASBOURG, le 15 Janvier 1923

Le Lt-Colonel WINCKLER, Directeur du Génie

signé: WINCKLER

SOUS-PRÉFECTURE
DE MOLSHEIM

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N°

OBJET

Molsheim, le 21 Juillet 192 4

1/2 Pièces administratives

LE SOUS-PRÉFET DE MOLSHEIM

à Monsieur Barratier, Ingénieur principal,
Chef du 2e Arrondissement du Service de la Construction des Cheminsde Fer d'Alsace et de Lorraine
à Strasbourg

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la réunion de la commission chargée de l'examen des réclamations concernant l'enquête parcellaire du chemin de fer de Rothau à Saales, et dont vous faites partie comme membre, aura lieu vendredi, le 25 juillet 1924 à 2 ½ heures précises à la Sous-Préfecture de Molsheim.

Je vous serai fort obligé de bien vouloir y assister.

Veuillez agréer, Monsieur, l'Assurance de ma parfaite considération.

23/7/24

Monsieur Degay
Sous-préfet de Molsheim

En réponse à votre lettre du 21 courant, j'ai l'honneur de vous informer que j'assisterai à la commission d'enquête parcellaire du chemin de fer de Rothau à Saales vendredi 25 courant à 2h½

Veuillez agréer, Monsieur l'assurance de ma considération distinguée.

Vu le 23.7.1924
M.

Le Sous-Préfet:

L. Degay

Strasbourg, le

137/22 Co

Le Directeur des Chem
d'Alsace et de Lor

à Monsieur le Directeur du Co
des Lignes Nouvelles

PARIS.

1 bordereau

Par décision du 28 septembre 1921 M. le Ministre des vaux Publics a approuvé le projet d'exécution de la sectio. Rothau à Fouday de la ligne de Rothau à Saales, présenté par nous à la date du 25 mai 1921, sous réserve des modifications pouvant résulter des conférences à ouvrir pour arrêter les conditions techniques d'exécution des déviations de chemins et les conditions de remise de ces déviations aux services intéressés et sous les conditions suivantes :

1° le tracé du projet entre les points $45^{k}091$ et $45^{k}992$ sera remplacé par le tracé demandé par la Commission des enquêtes parcellaires comportant un souterrain de 195^{m} et une seule traversée de la Bruche,

2° le pont à 5 arches en maçonnerie sur la route vicinale de Rothau à Saales et sur la Bruche (P.K. 49.053) devra être pourvu d'un dispositif de mines,

3° le projet modifié en suite des réserves qui précèdent sera soumis à M. le Directeur du Contrôle des Lignes Nouvelles spécialement désigné pour statuer à cet égard.

J'ai l'honneur de vous adresser le projet rectifié suivant la réserve mentionnée à l'article 1° ci-dessus.

. . . . .

En ce qui concerne la réserve relative à l'établissement de dispositifs de mines dans le pont à 5 arches à la traversée de la vallée de la Bruche au point 49k053, nous tiendrons compte de la demande dans l'étude du projet technique de l'ouvrage, et nous nous entendrons à ce sujet avec le Service du Génie.

La dépense totale, évaluée à 12 500 000 Frs,, correspond à celle arrêtée par la décision Ministérielle du 28 septembre 1921, le supplément de dépenses correspondant au tunnel étant compensé par des économies diverses et par la réduction des prix de revient depuis la date de l'établissement de l'estimation primitive.

Les acquisitions de terrain sont assez avancées.

L'adjudication d'un premier lot de travaux pourra être faite prochainement.

Nous avons l'honneur de vous prier de bien vouloir approuver le projet ci-joint, conformément aux termes de la décision de M. le Ministre des Travaux Publics en date du 28 septembre 1921.

LE DIRECTEUR :
Signé : Peychez

CHEMINS DE FER D'ALSACE ET DE LORRAINE
CONSTRUCTION
SERVICE CENTRAL
No 137/22 Co.

Copie transmise

à Monsieur BARRATIER, Ingénieur Principal du 2ème Arrondissement

à STRASBOURG

à titre d'information.

1 bordereau
An D22/304

Strasbourg, le 7 mars 1922
pr L'Ingénieur en Chef de la Construction
[signature]

Faire retour

Stg - 8 mars 1922

Copié à Monsieur Acy sous-ingénieur à Schirmeck à titre de renseignement

Pour le Chef du 2e Arrondissement (CONSTRUCTION) L'Ingénieur principal adt
Kohler

Retourné à Monsieur l'Ingénieur Principal Barratier après avoir pris connaissance.
Schirmeck, le 9-3-22

Le Sous-Ingénieur Chef
[signature]

5/2 — Correspondance, divers

Strasbourg, le 25 mai 1921

1)

18/21 Co

Le Directeur des Chemins de fer
d'Alsace et de Lorraine

à Monsieur le Directeur du Contrôle
des Lignes Nouvelles

2, Rue Blaise Desgoffe

PARIS (6e)

2 bordereaux

Par lettre N° 1213 du 5 janvier 1921 vous avez bien voulu me demander le projet d'exécution de la rectification entre Rothau et Fouday de la ligne de Strasbourg à Saales, ainsi que la communication de toutes décisions y relatives, qui ont été prises jusqu'à ce jour.

J'ai l'honneur de vous adresser 2 bordereaux, dont l'un (A) comprend le dossier du projet d'exécution et l'autre (B) les décisions prises jusqu'aujourd'hui.

Le projet, que nous présentons, diffère de celui soumis à l'enquête parcellaire dans les points suivants:

Rétablissement plus direct de l'ancienne route de Schirmeck à Saales avec un passage supérieur au point $46^{k},350$, qui a été demandé par la Commission d'enquête. Le projet primitif comportait une déviation de l'ancienne route à droite du tracé entre les points $46^{k}450$ et $46^{k}766$. En outre le profil en long a été relevé à partir du point $45^{k}155$ jusqu'au point $48^{k}950$, pour augmenter la revanche au-dessus des hautes eaux d'une part et pour compenser autant que possible, les déblais et les remblais d'autre part.

Pour donner suite à la demande du Ministre de la Guerre, et à la demande du Chef de Génie de Strasbourg, exprimée au cours de la conférence mixte en vue de l'examen du projet, nous avons enfin prévu l'exécution immédiate des terrassements et ouvrages d'art pour 2 voies, à l'exception des tabliers

. . . . .

liques pour la seconde voie. La pose de ces tabliers et de
seconde voie est réservée pour plus tard.

En ce qui concerne les décisions prises jusqu'à ce jour je
ns dans le bordereau B copie:

de l'ordonnance impériale du 13 mai 1889 portant déclaration
utilité publique du chemin de fer de Rothau à Saales,

de la décision de M. le Commissaire Général de la République
en date du 12 avril 1919 portant approbation de l'avant-projet des
travaux de rectification entre Rothau et Saales avec cotes et no-
tice explicative,

de l'arrêté du 26 août 1919 rendant applicable à l'Alsace et
à la Lorraine la procédure d'urgence instituée pour les travaux
publics de toute nature par la loi française du 28 mai 1915 et

de l'arrêté du 25 octobre 1919 déclarant urgents les travaux
de rectification entre Rothau et Saales.

Le crédit affecté à ce travail au budget de 1921 se monte à
500.000 francs; cette somme sera absorbée en partie par les frais
d'études; toutefois les crédits prévus au budget de 1921 pour les
autres lignes nouvelles et qui s'élèvent au total à 4.632.000 frs
ne seront pas absorbés en totalité et nous pourrons affecter à la
ligne de Rothau-Saales les disponibilités qui en résulteront,(et
qui seront d'au moins 1 million de francs), conformément à la promes-
se faite par M. le Ministre des Travaux publics lors de la discus-
sion du budget à la Chambre des Députés. Un deuxième exemplaire du

Nous serons en mesure de procéder aux acquisitions de terrains
et à l'adjudication d'un lot de travaux dès que notre projet aura
été approuvé; nous avons l'honneur de vous demander de bien vou-
loir provoquer le plus tôt possible cette approbation, ainsi que
la décision sur les résultats de l'enquête parcellaire. Un deu-
xième exemplaire du présent projet vous sera adressé à très bref
délai.

Le Directeur :
signé Richez

Copie conforme transmise :
M. Barratier, Ing. prpal de 2e Arrt Co, Strasbourg
à titre d'information
p. l'Ing. en Chef
Barth

Strasbourg, le 27 mai 1921

COPIE.

et qui entraînerait en tous cas un supplément de dépenses considérables.

Dans ces conditions, j'ai dû reconnaître avec les fonctionnaires du Contrôle que les intérêts en jeu n'étaient pas suffisants pour justifier la construction d'une halte au Pont des Bas.

Je vous prie de vouloir bien porter ces explications à la connaissance du Conseil Général lors de sa prochaine réunion.

Signé : Alapetit

à

Monsieur le Préfet du Bas-Rhin.

COPIE.

Direction des Voies ferrées et des Routes.

REPUBLIQUE FRANCAISE.

Directeur Général

Strasbourg, le 7 Novembre 1920

28. 10. 20 / 466 - 1

LE COMMISSAIRE GENERAL DE LA REPUBLIQUE

à

Monsieur le Préfet du Bas-Rhin.

Vous m'avez transmis le 17 Septembre dernier(N° B.A. 5609) une délibération du Conseil Général du Bas-Rhin relative

1°) au classement du chemin vicinal du Pont des Bas à Plaine, Diespach et Champenay et

2°) à l'établissement d'une halte au Pont des Bas.

La première partie de ce voeu rentre par son objet dans les attributions de l'assemblée départementale et il résulte de votre communication que le classement du-dit chemin a été décidé.

Quant à la création d'une halte au Pont des Bas, elle a déjà fait l'objet d'une demande de la Municipalité de la Plaine lors de l'enquête parcellaire sur les travaux de rectification de la Section Rothau Fouday, et la Commission d'enquête a émis un avis défavorable.

J'ai néanmoins invité la Direction des Chemins de fer à procéder à une nouvelle étude de la question. Cette instruction n'a fait que confirmer les résultats de la précédente enquête.

En effet, au point de vue du trafic, les hameaux des Quelles et du Bambois que serait appelé à desservir la halte du Pont des Bas ne comptent pas soixante habitants.

D'autre part au point de vue technique l'établissement d'une halte ne peut se faire dans la rampe dépasser la limite de 15 m/m par mètre que comporte le tracé de la ligne. Pour réaliser il serait nécessaire de modifier le profil en long. Or, étant donné la nécessité de ne pas dépasser la limite de 15 m/m par mètre, la réduction de la déclivité exigerait un allongement du tracé qui serait difficile à