

Notre Métier

Hebdomadaire d'information professionnelle et sociale des cheminots de France

-3 29-10-46



MOULIN-NEUF

Un logement de la
cité d'avant-guerre



Paris Nord du triage fin 1944.



Une galerie en cours de construction.



La galerie n° 1 de la future gare.



La gare fin 1944.



Une vue d'un chantier.

LA RECONSTRUCTION DE JUVISY

Les bombardements du 19 avril, des 25, 26, 29 mai, des 5 et 13 juin 1944 à Juvisy, avaient anéanti le triage, les voies de transbordement, le dépôt, l'entrepôt et les deux sauts de monton franchissant les quatre voies principales, détruisant 47.200 km de voies, 132 appareils, 8 postes d'embranchement, les installations de signalisation, d'alimentation et de force motrice, 64.000 km de lignes de contacts, les installations d'eau, et ne respectant que la gare voyageurs.

L'importance considérable de ces destructions a conduit à envisager une remise totale des installations dans le cadre d'une organisation nouvelle des chantiers de la région parisienne que l'adoption du régime d'acheminement accéléré des marchandises de détail amenait normalement à prévoir.

La nouvelle organisation spéciale des zones des deux régions Sud-Est et Sud-Ouest pour la zone de Paris à un trafic déterminé, le Sud-Est au régime ordinaire et le Sud-Ouest au régime accéléré. Elle entraîne la création à Juvisy d'un triage pair de trafic accéléré, avec mise en place de liaisons permettant l'entrée des trains Sud-Est au faisceau de réception sans croisement d'aucun autre courant.

D'autres liaisons donneront la possibilité de desservir la banlieue de Corbeil au départ de Paris-Ouest et faciliteront l'échange des trains de grand parcours entre les deux Régions en cas d'incidents ou en période d'affluence exceptionnelle.

Les projets établis sur ces bases et actuellement en cours de réalisation comportent pour le triage :

- un faisceau de réception de 5 voies, desservi par 4 tirants pour la réception systématique par rattachement de tous les trains à trier afin de supprimer tous les mouvements parasites à la fosse de débranchement ;
- un faisceau de triage de 20 voies ;
- un faisceau d'attente au départ de 7 voies ;
- des voies de départ des deux côtés du triage.

Des liaisons nouvelles installées au poste R de Choisy-le-Roi, permettent aux remorques à destination de Paris-Tolbiac, expédiées par les voies de Valenton, de retrouver les voies 2 ou 2 bis S-O, ou sud de Choisy.

En raison du travail très particulier dont sera chargé ce triage (trilage pair exclusivement et formation de trains à 1 ou à 2 locs), il comportera seulement une fosse de débranchement équipée de freins à mâchoires sans fosse de formation.

En dehors du chantier de triage, le plan de reconstruction de Juvisy se caractérise par la suppression de tous croisements dans les relations interrégionales.

— La voie 2 lente Sud-Est a été déviée pour éviter le recoupement des nombreuses circulations sur cette voie par le gros courant de trains allant de Villeneuve-Triage vers le Sud-Ouest.

— Les voies de l'Évite-Villeneuve ont été prolongées au sud de la gare, et la voie pair raccourcie directement aux voies 2 et 2 bis, Sud-Ouest, pour supprimer le

croisement des circulations en provenance et à destination de Valenton, qui était un des plus gênants de la gare ancienne.

— Des liaisons spéciales couvrant une desserte indépendante de la banlieue de Corbeil, ainsi que le départ et l'arrivée, sont, ainsi, des trains de banlieue ayant leur origine ou leur terminus à Juvisy.

Un petit faisceau a été prévu entre les deux voies de l'Évite-Villeneuve, raccourcie aux voies Sud-Est, pour le rebroussement des trains circulant entre Paris-Tolbiac et

Villeneuve-Triage, ainsi qu'entre Brétigny et Trappes.

En ce qui concerne les installations de sécurité, tous les appareils et signaux sur les voies principales Sud-Est et Sud-Ouest, dans la zone de la gare, sur environ cinq kilomètres, seront remplacés par un poste unique, actuellement à l'étude.

Ce poste sera du type électrique, à transit simple et à leviers libres, l'aiguillage pouvant manipuler, à tout moment, s'importe quel levier, mais les seules opérations compatibles avec la sécurité à tout instant étant effectivement réalisées sur le terrain.

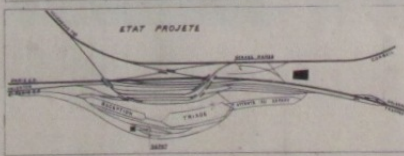
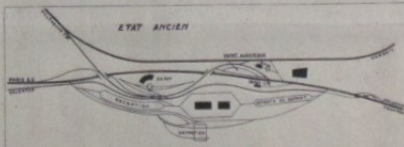
Ce poste sera muni d'un agent de direction unique, mais le nombre des mouvements et leur densité étant très grands pour un seul signaleur, il comprendra trois tables.

La zone d'action de poste sera vraisemblablement découpée longitudinalement en trois tranches (Sud-Ouest pair, Sud-Ouest impair, Sud-Est), ce qui permettra à chaque signaleur de ne suivre qu'une partie des trains traversant la gare.

Des problèmes particulièrement délicats se posent en ce qui concerne l'indépendance provisoire des bifurcations obligées, en cas d'incidents au poste central, et l'interdépendance des mouvements entre tables.

La construction d'un tel poste qui s'est matérialisée récemment en Europe, en croyant, en Amérique, constitue une solution particulièrement simple et rapide.

Il est à noter, qu'avec les méthodes classiques, il aurait fallu pour contrôler la circulation sur voies principales, dans la zone de Juvisy, construire trois ou quatre tables séparées.



Vue, face à Paris, de la tête sud du faisceau de relais pair.



La réalisation du plan de reconstruction entraîne l'exécution de 200.000 mètres cubes de terrassements, l'édition de six ouvrages représentant 60 mètres de galeries souterraines, de 2.300 mètres de murs de soutènement, l'allongement de deux passages supérieurs, le remplacement et l'allongement de trois passages inférieurs métalliques. La construction de ces ouvrages représentera 20.000 tonnes de ciment et 2.000 tonnes d'acier. Actuellement cinq ouvrages sur six, représentant 30 mètres de galeries, sont terminés. Les trois-quarts des terrassements sont achevés.

Les voies principales Sud-Ouest sont, à très peu de chose près, à leur emplacement définitif dans toute la partie nord de la gare.

Le triage avec un faisceau de vingt voies, le faisceau de réception et un train de rattachement, a été mis partiellement en service au 1^{er} juillet, moins de deux ans après le début des travaux de reconstruction.

A Marseille-Joliette 18.000 tonnes de pièces détachées sont devenues 1.500 wagons plats de 40 tonnes

MARSEILLE et Bordeaux sont actuellement les deux centres de montage des wagons S.N.C.F. Importés, Tandis qu'à Bordeaux, les pièces détachées d'Angleterre, Marseille débarque des éléments de wagons d'Andrieux.

Dans ce dernier port, sont arrivées des pièces de wagons NN17, de 40 t, de charge munis de bords fixes, et de bouts rabattants qui ont été entièrement montés par la S.N.C.F.

Les éléments de ces wagons comportent un châssis muni de son plancher bois, les 2 bogies, les éléments constituant les bords latéraux, les bouts de caisse. En outre dans des caissons fixés au châssis se trouvent les pièces de détail de wagon, traction, tamponnement, pièces de freinage, appareils de frein, huile, etc. Ces éléments ont été déchargés de cargos américains type « Victory », transportés par camions semi-remorqués et par péniches, et stockés sur le dernier môle du bassin de la Joliette.

Là, les châssis ont été posés provisoirement, plancher vers le sol, sur deux bogies montés sur coussinets bois et, sans autre liaison qu'un dispositif simple de stabilité, acheminés sur rail du stockage au montage; ce procédé a évité l'emploi de nombreux wagons de service et limité au minimum les manœuvres dans le bassin de la Joliette de plus en plus encombré par le trafic croissant du port.

Le montage a été exécuté dans la halle du môle Jo place de la Joliette, déjà utilisé en 1945 par un bataillon américain pour la mise en service de 18.000 wagons « U.S. Army ». Une chaîne de montage et une chaîne de révision de bogies, servent toutes deux par des prisonniers allemands encadrés d'agens S.N.C.F., ont permis de livrer à l'exploitation un wagon toutes les 24 minutes.

La bonne exécution des travaux de manutention, condition première de la bonne marche de la chaîne, les travaux d'entretien d'un gros outillage important : grus de 3 à 35 t, tracteurs, compresseurs, postes de soudure à l'arc, pompes à des moteurs à essence ou à gaz-oil, l'organisation de la chaîne, ont nécessité de notre personnel une initiative et un équipement dignes d'éloges.

Les 1.500 wagons ont été mis en service le mois dernier.

Les bagages sont maintenant normalement acceptés comme avant la guerre

Le nouveau service des trains du 7 octobre ne voit pas que des améliorations concernant le nombre de trains offerts au public et l'accélération des vitesses. On sait que, dans le domaine « Bagages », la liberté qui avait toujours été de règle en matière d'enregistrement, avait été strictement limitée au cours des années de guerre et seuls les « objets effectifs à l'usage personnel » des voyageurs étaient tolérés à l'enregistrement.

Ces dispositions viennent d'être abrogées et le retour à l'état normal est en cours. Les règles en vigueur avant la guerre à été de nouveau appliquées.

Nous sommes persuadés que cette mesure contribuera à démontrer le redressement constant opéré par le Chemin de fer depuis la libération et qu'elle sera particulièrement appréciée de la clientèle.

Trois ouvrages d'art importants sont remis en service sur la région rouennaise

Le Viaduc de Barentin (ligne de Rouen au Havre) a été inauguré le 5 octobre dernier par M. Albert Gazier, sous-secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, en présence de M. Marry, Préfet de la Seine-Inférieure, de M. André Marie, Député, Maire de Barentin, des Députés de la Seine-Inférieure, de MM. Dorez, Directeur Général des Chemins de fer et Julien, Ingénieur en Chef des Travaux au Ministère des Travaux Publics, de M. Lemaire, Directeur Général de la S.N.C.F., de MM. Porchez, Directeur de la Voie et des Bâtements, de fonctionnaires et représentants du personnel de la S.N.C.F., des représentants des organisations ouvrières du département, et de M. René Lefèvre, Administrateur Délégué de l'entreprise Deplaits-Lefèvre, chargée de la reconstruction du viaduc.

Les caractéristiques de cet important ouvrage ont récemment été décrites dans « Notre Métier ».

Deux locomotives se sont croisées sur le nouveau viaduc après la coupe du ruban symbolique, aux applaudissements de la population rassemblée et, tour à tour, M. Grassi, Ingénieur de l'Arrondissement de la Voie, M. André Marie, Député-Maire, et M. Albert Gazier, Sous-Secrétaire d'Etat, exaltèrent l'œuvre réalisée par les ingénieurs, les techniciens, les ouvriers de la S.N.C.F. et des entreprises.

Quelques instants plus tard, sous la halle voisine décorée et pavillonnée, l'architecte Général, M. Lemaire, prit la parole; il fit ressortir l'effort que représente la reconstruction, en le peu de temps, de ce grand ouvrage, ainsi que les économies considérables que permet le rétablissement de l'itinéraire normal de la ligne de Paris-Le Havre, et démontra une fois de plus que la restauration des voies ferrées commande toute l'économie de notre pays.

Le même jour, dans la soirée, le viaduc provisoire d'Orival sur la ligne de Serquigny à Rouen, ouvrage sur la Seine de 308 m. de longueur, a été également inauguré en présence des conseillers généraux et des maires des villes et communes voisines. La photographie d'ensemble montre une phase caractéristique de sa construction : la mise en place d'un tablier métallique sur les paires au moyen d'une barge pousante.

Enfin, le viaduc de Enfrin, sur la ligne de Rouen à Amiens, avait été rétabli définitivement à 2 voies.

C'est un ouvrage en maçonnerie, de 293 m. de longueur et de 15 mètres de hauteur, comprenant 20 arches en plein cintre, dont 9 furent détruites par les Allemands en 1944.

La circulation avait été rétablie provisoirement à une voie dès le 17 décembre 1944.

La mise en service de ces 3 importants ouvrages à la veille du nouveau Service des Travaux d'octobre, a fait une grosse impression sur les populations de Rouen, du Havre et des autres villes de la région, qui y retrouvent de notables facilités.



Hall de montage des wagons au centre de Marseille-Joliette.



Les deux locomotives passent à l'inauguration viennent de se croiser sur le viaduc de Barentin rétabli.



Le jour de l'inauguration. Ce-festoyer, les personnalités officielles, élaborent un des chefs d'œuvre de l'après-guerre coupe le ruban symbolique.

Nouveau triomphe de notre film « Bataille du rail »

NOTRE MÉTIER avait enregistré ici le concert d'approbations unanimes dont la presse avait salué la présentation de « Bataille du rail ». Il sera particulièrement agréable à nos lecteurs de voir signaler ici le nouveau succès que vient de remporter ce film de la Résistance chez les cheminots.

Le jury international du récent festival de Cannes a décidé en effet, à l'unanimité, d'accorder à « Bataille du rail » un prix spécial dit à prix du jury international, à la suite de la présentation véritablement triomphale au festival.

Rappelons que l'idée première du film avait germé au sein du groupement « Résistance-Fer » et qu'une première bande de 800 m., plus de 1200 m., fut tournée sous la direction technique de M. Delage, Inspecteur à la

région Ouest. Les résultats très intéressants de ce premier essai décidèrent « Résistance-Fer » à tourner un film de long métrage avec l'aide de « La Coopérative du cinéma » et sous la direction de M. René Clément, metteur en scène, avec l'assistance de M. Delage pour les questions ferroviaires et la plus large aide matérielle de la S.N.C.F.

Notons que M. Clément qui vient de se signaler par d'autres films récents a reçu de son côté une récompense personnelle au festival de Cannes puisqu'il se revient avec le prix de mise en scène.

« Bataille du rail », document historique magistralement mis en scène, dans lequel maints des héros ont recueilli plus qu'un jour de leur vie de résistants, reçoit la consécration de la plus haute récompense de l'année. Mis en parallèle avec des films de tous pays, il a facilement triomphé et remporté la première place, tout simplement, parce que plus que tout autre il a une qualité première, la vérité.

Cheminots, abonnez-vous !

Pour recevoir un service personnel de « Notre Métier », il vous suffit de renvoyer à votre établissement une bonnette ainsi libellée, à l'adresse de votre chef d'établissement :

« Veuillez envoyer régulièrement « Notre Métier », le jour de votre prochain départ, par le réseau express vers son adresse :

- ★ TARIFF MENUELS
- ★ 18 fr. pour les établissements ou bureaux seuls abonnés ;
- ★ 3 fr. pour les pères de famille, le tarif étant octroyé à partir de 3 enfants.



Viaduc d'Orival. Mise en place d'un tablier métallique sur les paires.