

Paris, le 6 Juillet 1864.

Ministère

de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics.

Direction générale des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer.

Chemins de fer.

Division des Études et des Travaux.

2^e Bureau.

Département de Paris à Lyon et à Méditerranée.

Ligne de Lyon à Arignay et à Arignay à Gap.

Projet d'agrandissement de la gare d'Arignay.

Décision.

Monsieur le Préfet, vous m'avez fait l'honneur de me transmettre, le 23 Janvier dernier, avec votre avis, le rapport de M. M. les Ingénieurs du service de contrôle et me de l'érection du conseil municipal d'Arignay, les pièces relatives au projet de réfection par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en exécution du Décret Impérial du 25 octobre 1862, pour l'agrandissement de la gare d'Arignay.

D'après les dispositions projetées, le nouveau bâtiment des voyageurs occuperait l'emplacement du bâtiment actuel, lequel serait détruit, sauf une partie des fondations qui seraient utilisées, particulièrement sur la façade du côté des voies. La longueur de ce bâtiment serait portée de 48 mètres, longueur actuelle, à 109 mètres 80 centimètres.

Une annexe, de même longueur que le bâtiment principal, est projetée de l'autre côté des voies; elle recevrait, outre le bureau du commissaire de police, diverses pièces pour les besoins du service; et, enfin, une remise pour quatre machines, une autre remise pour dix voitures, le réservoir à eau et ses dépendances.

Dans l'intervalle compris entre ces deux bâtiments seraient établis les deux voies de circulation de la grande ligne, qui conserveraient leur position actuelle le long du bâtiment principal et des voies nouvelles longeant l'annexe et affectées au service spécial de l'embranchement de Gap.

Ces deux groupes de voies seraient séparés entre eux par un trottoir de 5 mètres. Un trottoir, de même largeur, régnerait le long du bâtiment principal et un trottoir, de 3 mètres au devant de l'annexe. Chaque voie serait ainsi contiguë à un trottoir.

Une halle vitrée couvrirait les voies et les trottoirs, dans toute la longueur des bâtiments; la superficie couverte par cette halle serait de 3107 mètres carrés.

À la suite du bâtiment principal seraient établis des lieux d'aisance et un quai de 55 mètres de longueur, couvert sur 30 mètres, pour le service de la messagerie. À ce quai serait rattaché l'embarcadere des chaises de poste.

Un quai à Coke, établi entre deux voies spéciales de garage; à la hauteur des aiguilles, du côté de Marseille, complète les dispositions projetées par la Compagnie.

L'allongement de la station entraînerait la nécessité d'allonger trois ponts sous rails servant au passage, sous la voie, de la route départementale N^o 21, du chemin de grande communication N^o 15 et du chemin communal. La Compagnie a annoncé qu'elle produirait les projets détaillés de ces ouvrages.

M. l'Ingénieur ordinaire de contrôle a fait remarquer que les dispositions proposées diffèrent de celles qui sont indiquées sur le plan général annexé au Décret Impérial du 25 octobre 1862. L'étendue superficielle de la gare a été réduite; on a diminué l'importance du dépôt des machines et supprimé le faisceau des voies destinées au garage et à la formation des trains de marchandises.

La Compagnie a répondu aux observations qui lui ont été faites à ce sujet, que la concession du chemin de Borgues à St Saturnin aurait pour effet de porter à Borgues le point de soudure de la ligne de Lyon à Marseille avec l'embranchement de Gap, et de rejeter sur la ligne plus directe de Borgues à Stogues une partie du mouvement qui se fait aujourd'hui par Arignay. On il suit que ce serait à Borgues que devraient être disposés les arrangements précédemment projetés pour la station d'Arignay.

D'après ces explications, M. l'Ingénieur ordinaire de contrôle a conclu à l'approbation du projet d'agrandissement de la gare d'Arignay, sous la réserve que la Compagnie présenterait les projets détaillés de l'allongement des trois ponts sous rails attendus par l'alignement du chemin de fer.

M. l'Ingénieur en chef de contrôle a appuyé ces conclusions, en y ajoutant que la Compagnie serait tenue d'affecter un local plus convenable au commissaire de surveillance administrative, dont le bureau n'avait, d'après le projet, que 4 mètres sur 2 mètres 75 centimètres.

J'invite par vous, Monsieur le Préfet, à faire connaître les observations auxquelles le projet lui paraîtrait devoir donner lieu, le conseil municipal d'Arignony, par une délibération du 30 décembre 1863, a émis un avis favorable au projet présenté, mais — seulement en ce qui concerne le service des voyageurs. Il a, en outre, réclamé énergiquement contre l'amodivissement de la station, contre l'amodivissement des remises pour voitures et dépôts de machines, contre la suppression des voies de garage, des voies d'arrivée et de départ pour Carpentras et des installations primitivement proposées et demandé que le premier projet fût exécuté tel qu'il avait été mis à l'enquête. Il a protesté enfin contre l'embranchement projeté de Sorgues à St Saturnin et demandé que le tracé du chemin de fer d'Arignony à Gap fût modifié entre Arignony et Carvailley.

Vous avez approuvé, Monsieur le Préfet, l'avis du conseil municipal d'Arignony.

Le Gouvernement ayant déclaré depuis que la concession éventuelle de l'embranchement de Sorgues à St Saturnin devrait être considérée comme nulle et non avenue, la compagnie, par une lettre du 24 février dernier, a reconnu que la suppression du raccordement prévu entre les deux lignes obligerait à reporter à Arignony les voies de garage qui avaient été indiquées à l'avant-projet approuvé par le décret impérial du 25 octobre 1862. Ces voies de garage ont été rétablies à l'encre rouge sur le plan général de la gare des voyageurs modifiée.

La compagnie a fait connaître, en outre, que le dépôt de machines, d'Arignony serait probablement agrandi et porté de 4 à 6 locomotives, mais que, dans tous les cas, Arignony ne pourrait recevoir qu'un dépôt d'un ordre tout à fait secondaire et qu'il a d'ailleurs paru inutile d'établir, à la gare d'Arignony, une voie spéciale de départ pour Carpentras, — attendu que les communications entre cette dernière ville et Arignony ne comportent que deux trains par jour dans chaque sens, les autres s'arrêtant à Sorgues.

J'ai placé cette affaire sous les yeux du conseil général des ponts et chaussées et ce conseil, après en avoir délibéré, a émis l'avis qu'il y avait lieu d'approuver le projet présenté par la compagnie, sous les réserves suivantes :

1°. Il sera survis à statuer sur la contenance de la remise à machines, jusqu'à un moment où la compagnie aura fait à ce sujet ses propositions définitives.

2°. Des projets détaillés pour l'allongement des ponts sous rails attendus par l'élargissement de la gare seront soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Cet avis du conseil général des ponts et chaussées me paraît devoir être adopté et j'y ai donné mon approbation, par décision de ce jour.

J'ai l'honneur, Monsieur le Préfet, de vous informer de cette décision. Je vous prie d'en donner connaissance à M. M. les ingénieurs en chef des divers services intéressés ainsi qu'à la compagnie et d'en assurer l'exécution, en ce qui vous concerne.

Vous trouverez ci-jointe, revêtue de mon visa, une des expéditions du projet — approuvé. Je vous serai obligé de la faire remettre à M. M. l'ingénieur en chef de contrôle. J'adresse l'autre expédition à la compagnie.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics

1°. Le Ministre et par autorisation.

Le Conseiller d'Etat, Directeur général des Ponts et

Chaussées et des Chemins de fer.

signé François-ville.

1°. Copie conforme :

Le Conseiller de Préfecture Secrétaire général.