

505LH50/6

3132

(1939-41, 1943-
1944)

Doublement de la voie impaire entre Etampes et Retreville
Ligne de Paris-Orléans

C.A. du P.O.	16. 4.39 (construction)
Arrêtés des 7. 1.41 et 25. 2.41	(J.O. 10. 3.41)
C.A.	28. 5.41
Lettre SNCF au MTP	30. 5.41
Dépêche du MTP à la SNCF	15. 4.43
d°	11. 11.43
Lettre SNCF au MTP	12. 1.44
Dépêche MTP à la SNCF	13. 3.44
Lettre SNCF au MTP	18. 4.44

C.A. Extrait du P.V. de séance
13 / 11 / 1960 - Projets.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 18 avril 1944

D.3412/13

C O P I E

Région du Sud-Ouest
Ligne de PARIS à ORLEANS

Doublement de la voie impaire
entre Etampes et Rétréville

Veg² 39 570 055-4

Monsieur le Ministre,

Par dépêche S.O. 277-42 du 3 mars 1944, vous avez fait connaître votre décision de ne pas autoriser le projet de doublement de la voie impaire entre Etampes et Rétréville qui vous a été présenté le 30 mai 1941.

Vous avez estimé, en effet, que l'objet principal de ce projet était, à l'époque de sa présentation, la lutte contre le chômage et que les avantages qu'il doit procurer pour l'exploitation ne lui assurent pas une rentabilité suffisante.

Je me permets, Monsieur le Ministre, d'appeler à nouveau votre attention, en les résumant, sur les arguments déjà exposés tant dans la notice explicative de ce projet que par notre lettre D 3412/13 du 12 janvier 1944 et qui, croyons-nous, justifient au contraire pleinement l'intérêt technique et financier des travaux envisagés.

L'intensité de la circulation des trains entre Paris et Orléans rend particulièrement difficile l'exploitation de cette ligne au-delà d'Etampes où l'on ne dispose pratiquement plus que de deux voies. Du côté pair, l'amélioration indispensable proviendra de la réalisation des doublements Toury-Angerville et Toury-Artenay. Du côté impair, où l'on n'a jusqu'ici créé que trois garages actifs relativement courts - la solution des difficultés de circulation est attendue du doublement Etampes - Rétréville; il est évident qu'il faut augmenter le débit de la section Juvisy-Orléans, tronc commun des lignes Paris-Tours - Bordeaux et Paris - Vierzon - Toulouse. Or, le point le plus difficile est la rampe au sud d'Etampes. Il est donc indispensable d'y améliorer l'écoulement des trains.

Les caractéristiques particulièrement dures du profil des voies actuelles nous conduisent à prévoir pour ce doublement un tracé entièrement indépendant, où les déclivités ne dépasseront pas 5 mm alors qu'elles atteignent 8 mm sur une grande longueur de la ligne existante. Ainsi donc, non seulement

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

celle-ci sera allégée, mais on parviendra en outre à se libérer de la nécessité d'effectuer la pousse des trains de marchandises sur une partie du parcours. Il sera ainsi possible, comme les études les plus sérieuses de nos Services l'ont montré, d'assurer une remorque régulière des trains lourds, d'accroître la sécurité, de réaliser des économies substantielles d'exploitation et de récupérer des machines de pousse.

En outre, je crois devoir rappeler que la S.N.C.F. a bien accepté, sur la demande du Gouvernement, d'exécuter les travaux prévus dans le programme spécial d'équipement autorisé par la loi du 29 octobre 1940, mais sous la réserve formelle exprimée par notre lettre D 640/12 du 9 janvier 1941, que les modifications ou retranchements que les circonstances amèneraient à apporter à la consistance du programme ne pourraient, en aucun cas, porter sur des travaux ayant déjà reçu un commencement d'exécution. Or, les travaux d'Etampes-Rétréville ont été effectivement entrepris et dans le cas où leur exécution serait abandonnée, c'est un total de 7 millions de travaux exécutés et d'indemnités à verser aux Entreprises évincées qui aurait été dépensé sans la moindre utilité.

Je ne puis donc que vous demander, Monsieur le Ministre, de considérer que la réserve exprimée par notre lettre du 9 janvier 1941 doit trouver ici son application, et vous demander de faire reprendre l'examen de la question par vos Services et d'approuver, dès que possible, le projet que nous vous avons présenté le 30 mai 1941.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

MINISTERE DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET DES COMMUNICATIONS

C O P I E

Direction des Chemins de fer

Paris, le 3 mars 1944

Service Technique

3ème Bureau

Région du Sud-Ouest

Ligne de Paris à Orléans

Doublément de la voie impaire
entre Etampes et Retreville

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la
Production Industrielle, aux Communica-
tions et, par intérim, au Travail

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Na-
tionale des Chemins de fer.

S.O. 277 - 42

(+) Copie de cet- Par lettre D. 3412/13 du 12 janvier 1944 répondant
te dépêche a à ma dépêche S.O. 276-28 du 11 novembre 1943 (+), vous avez
été distribuée vivement insisté pour que soit approuvé, dans le plus bref
le 17 novembre délai, le projet de doublément entre Etampes et Retreville
1943. de la voie impaire de la ligne de Paris à Orléans.

Des précisions apportées par cette lettre, il res-
sort que les travaux étaient à peine commencés lorsque fut
donné l'ordre de les interrompre.

D'autre part, il est indéniable qu'au moment où le
projet fut présenté, son intérêt majeur était de contribuer
à la lutte contre le chômage et les avantages qu'il devait
procurer au point de vue de l'exploitation ne parvenaient
pas à lui assurer une rentabilité suffisante.

En conséquence, adoptant les avis du Service Techni-
que de la Direction des Chemins de fer et de la Mission de
l'Inspection Générale des Finances, j'ai décidé de ne pas
autoriser le projet en question.

P. le Secrétaire d'Etat et par autorisation,
Le Directeur des Chemins de fer,

Signé : MORANE.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 11 novembre 1943

Direction
des Chemins de fer

C O P I E

Service Technique
3ème Bureau

Région S.O.-Ligne Paris-
Orléans

Doublement de la voie im-
paire entre Etampes et
Retreville

S.O. 276-28

Le Ministre

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société
Nationale des Chemins de fer
français.

(+) Copie de cette lettre a été
distribuée le 5 juin 1941.

Par lettre D 3412/13⁽⁺⁾ vous m'avez présenté, le 30 mai 1941,
un projet relatif au doublement de la voie impaire entre Etampes et
Retreville, sur la ligne de Paris à Orléans.

Ce projet, qui annule et remplace celui que vous avez pré-
senté le 15 novembre 1940, comporte le détournement par la vallée
de la Chalouette de la nouvelle voie impaire qui serait affectée
à la circulation des trains P.V. avec une déclivité maxima de 5 mm
par mètre. Il figure au programme spécial d'équipement pris en
considération par une décision du 24 octobre 1940; la dépense ini-
tialement prévue était de 58 M. de fr. Un arrêté du 7 janvier 1941
en a déclaré les travaux d'utilité publique et urgents.

En vertu d'une autorisation d'exécution d'urgence en date
du 4 mars 1941, des marchés ont été passés par la S.N.C.F. et les
travaux ont été entrepris.

Après examen par le Service technique de la Direction des
Chemins de fer, et par la Mission d'Inspection générale des Fi-
nances, je constate que ce projet était évalué, à la date de sa
présentation, à 81 M., somme déjà supérieure de 23 M. à celle
qui figure au programme spécial d'équipement, et que la dépense
effective sera encore notablement supérieure, non seulement en
raison de la hausse des prix, mais aussi à cause des difficultés
qui se présenteront vraisemblablement au cours de l'exécution
des terrassements.

J'observe en outre que l'objet principal du programme
spécial d'équipement était la lutte contre le chômage; ce dernier
ayant disparu, l'on peut présentement examiner la convenance
d'abandonner des projets dont l'exécution apporterait sans doute
des commodités à l'exploitation du chemin de fer, mais qui, en

raison de leur rentabilité notablement insuffisante, n'auraient jamais figuré à un programme de travaux complémentaires si un intérêt social n'avait pas été, à l'époque, invoqué pour justifier une telle inscription.

Dans ces conditions, et afin de me permettre de prendre une décision définitive en toute connaissance de cause, je vous prie de vouloir bien me faire connaître l'état d'avancement des travaux et les conditions dans lesquelles ont été passés les marchés avec les entreprises adjudicataires.

signé : MORANE.

S.E. AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 15 avril 1943

Direction des Chemins
de fer

1er Bureau

Le Ministre

Budget d'établissement
pour l'année 1943

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

V/Lettre D 641/9 du
20 novembre 1942

Par lettre citée en référence, vous m'avez soumis pour approbation, le projet de budget d'établissement de la S.N.C.F. pour l'année 1943.

Après examen par le Service technique et la Mission du Contrôle financier, j'estime qu'il y a lieu d'apporter les modifications suivantes aux prévisions :

1°) Il est inutile de doter d'un crédit de paiement en 1943 les projets ci-après que les circonstances ne permettent pas d'entreprendre actuellement :

Programme d'équipement
- Paris-Orléans

d°

Région du Sud-Ouest
Doublement de la voie ferrée
entre Toury et Arthenay
Doublement de la voie ferrée
entre Etampes et Retrouville

(s) BICHELONNE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

3412 - 13

Région du Sud-Ouest

C O P I E

Ligne de Paris à Orléans

Paris, le 30 mai 1941

Doublement de la voie impaire
entre Etampes et Retreville

Ve 526056-3
14

Monsieur le Ministre,

Par lettre Ve 526 058-3/5 du 15 novembre 1940, je vous ai adressé pour approbation le projet relatif au doublement de la voie impaire entre Etampes et Retreville.

Or, l'étude entreprise en vue de l'exécution a fait apparaître des difficultés insoupçonnées lors de l'établissement de l'avant-projet et la dépense primitivement fixée à 60 M. s'élèverait en réalité à 81 M.

Devant cette augmentation de la dépense, différentes solutions ont été envisagées, comme l'indique la notice explicative, mais ne se sont pas révélées, en définitive, plus avantageuses que celles primitivement adoptées.

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en 2 exemplaires, le projet rectificatif correspondant.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, m'en renvoyer un exemplaire.

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

Signé : FOURNIER

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à PARIS.--

28 mai 1941

3132

Ministre de l'Intérieur, 100, rue de la Harpe, Paris

Le 28 mai 1941

Monsieur

Monsieur le Ministre

Je vous prie de bien vouloir agréer l'assurance de ma haute estime et de ma haute considération.

Le Président du Conseil rappelle que, dans sa séance du 12 mai 1941, le Conseil a approuvé un projet de loi relatif à la réorganisation de la presse. Ce projet de loi a été adopté par le Conseil à l'unanimité. Le Président du Conseil a également déclaré que le Gouvernement se propose de prendre des mesures pour assurer la liberté de la presse et la sécurité de l'État.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 28 mai 1941

QUESTION V - Projets

Projet rectifié concernant le doublement de
la voie impaire entre Etampes et Rétreville -
Ligne de Paris à Orléans - Région Sud-Ouest
(81 millions).

P.V. (p.2.)

M. LE BESNERAIS rappelle que, dans sa séance du 13 novembre 1940, le Conseil a approuvé un premier projet tendant à établir une nouvelle voie impaire sur une plateforme séparée s'écartant de la ligne actuelle et dont la déclivité atteindrait au maximum 5 mm par mètre. Ce projet, inscrit au

programme spécial, correspondait, d'après les estimations faites à l'époque, à une dépense de 60 M.

Mais l'étude entreprise en vue de l'exécution a fait apparaître des difficultés insoupçonnées de réalisation et telles que la dépense ressortirait finalement à 81 M.

Etant donné cette différence entre les deux estimations, les services ont examiné la possibilité de réaliser l'opération dans des conditions moins onéreuses par l'établissement d'une voie supplémentaire à double sens de circulation le long des deux voies principales actuelles. Le projet coûterait alors 50 M., y compris l'acquisition d'une nouvelle machine de pousse destinée à renforcer le parc existant de 3 machines.

Mais sa réalisation obligerait à prévoir un service qui, indépendamment de l'élément de désorganisation qu'il introduirait sur une ligne aussi chargée que celle de Paris à Orléans, serait une source de dépenses supplémentaires d'exploitation importante, de l'ordre de 1,230 M. par an.

Dans ces conditions, il est proposé d'en revenir au projet primitif de détournement par la vallée de la Chalouette, malgré l'augmentation de dépenses de 21 M. qu'il fait apparaître.

Indépendamment des avantages non chiffrables résultant de la disparition de toute sujétion de l'exploitation, on peut considérer que la dépense supplémentaire sera gagée par les seules économies résultant de la suppression des 3 machines présentement affectées à la pousse.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le projet ainsi réévalué.

Projet rectifié concernant le doublement de la voie impaire entre Etampes et Estreville - ligne de Paris à Orléans - Région Sud-Ouest (81 millions).-

M. LE DEMURRAIS - Vous avez approuvé, le 13 novembre dernier, un projet, inscrit au programme spécial d'équipement, prévoyant le doublement de la voie impaire entre Etampes et Monnerville sur la ligne de Paris à Orléans. Ce projet avait pour objet de supprimer le goulot à deux voies qui existe entre la section à quatre voies de Paris à Etampes et la section qui doit bientôt comprendre trois voies entre Etampes et Orléans.

Cet étranglement constitue une gêne sérieuse pour l'exploitation, d'autant plus que les voies actuelles présentent en cet endroit une déclivité telle qu'il faut soit limiter la charge des trains sur toute la ligne Paris-Orléans, soit assurer la pousse des trains entre Etampes et Monnerville.

La solution envisagée dans le projet qui a été ainsi approuvé consistait à établir une nouvelle voie impaire sur une plateforme séparée s'écartant de l'ancienne ligne et dont la déclivité atteindrait au maximum 5 mm par mètre.

Mais l'étude entreprise en vue de l'exécution a fait apparaître des difficultés insoupçonnées lors de l'établissement de l'avant-projet qui entraîneraient une dépense totale de 81 M. au lieu de 60 M.

Etant donné cette différence importante entre les deux estimations, nous avons examiné s'il ne serait pas possible d'établir une voie supplémentaire le long des deux voies principales actuelles et, après examen de plusieurs variantes, nous avons reconnu que la meilleure de ces solutions consistait à établir une voie supplémentaire à double sens de circulation sur laquelle seraient reçus les trains P.V. à pousser et où des évitements seraient prévus pour permettre le croisement des trains montants avec les machines descendantes.

Ce projet coûterait effectivement 50 M., y compris l'achat d'une machine de pousse supplémentaire, destinée à renforcer le parc existant de 3 machines, qui n'eût pas été suffisant avec les nouvelles conditions d'exploitation.

Mais il ne constituerait qu'un palliatif des inconvénients résultant de la nécessité du service de pousse.

C'est pourquoi nous avons envisagé de revenir à la première solution consistant à dévier la nouvelle voie pour en

maintenir la déclivité à un taux n'excédant pas 5 mm par mètre, déclivité habituelle sur toutes les lignes à grand trafic autour de Paris. Le détournement par la Vallée de la Chalouette que nous avons retenu répond à ces conditions.

Mais, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, le coût de ce projet s'élèverait non plus à 50 mais à 81 M. La dépense supplémentaire qu'entraîne cette solution par rapport à la solution de la 3^{ème} voie parallèle aux deux autres, se justifierait pour deux raisons :

D'une part, la déviation de la ligne permet d'éviter les rampes trop importantes et, par suite, de supprimer les manoeuvres de pousse.

D'autre part, la suppression de la pousse rend à l'exploitation un certain nombre de machines électriques qui pourront être utilisées sur d'autres lignes.

Il en résulterait, dans l'ensemble, une diminution des dépenses d'exploitation de plus d'un million, la disparition des retards de circulation consécutifs aux opérations de pousse et la constitution d'une ligne homogène permettant d'utiliser une augmentation éventuelle de la capacité des trains et de la puissance des machines, aussi bien pour le service marchandises que pour le service voyageurs.

Le projet tendant à dévier la ligne est donc préférable au projet de doublement de la voie impaire.

Mais, lorsque ce projet a été inscrit au programme spécial d'équipement et approuvé par le Conseil, la dépense prévue n'était que de 60 M. Il s'agissait alors plus d'un avant-projet que d'un projet étudié et mis au point. Nous l'avions, néanmoins, inscrit immédiatement au programme spécial d'équipement parce qu'il était de nature à améliorer sensiblement les conditions d'exploitation actuelles et parce qu'il.....

nécessitait un travail de terrassement important, correspondant à l'idée générale et directrice du programme et particulièrement intéressant à exécuter à l'heure actuelle où nous sommes gênés par la pénurie de matières premières.

Je propose donc au Conseil de confirmer la décision de principe qu'il a prise, mais de relever de 60 à 81 M. les dépenses de réalisation primitivement admises.

M. LE PRÉSIDENT. - En résumé, le projet que vous avez approuvé le 13 novembre ne constituait qu'un avant-projet. Une étude approfondie, faite sur le terrain même, a montré que sa réalisation coûterait 81 M. et non 60.

Le xxi mieux serait, sans doute, de réaliser de bout en bout le quadruplement des voies entre Paris et Orléans; mais, pour l'instant, il s'agit de savoir si, pour ne pas dépenser plus de 80 M. nous allons exécuter un ~~xpxjxk~~ projet qui apparaît dès maintenant comme défectueux et qui ne supprimera que pour partie les difficultés d'exploitation actuelles, ou si nous reprenons le projet initial malgré les dépassements ^{de crédits qu'il suppose.}

J'espère qu'il est préférable de maintenir le projet primitif qui, s'il s'avère plus onéreux, fera disparaître la gêne et les complications que représentent les manœuvres de pousse.

M. TIRARD. - Quel sera l'allongement de parcours résultant de ce détournement ?

M. LE PRÉSIDENT. - 2 km. au maximum; c'est insignifiant et ce sera largement compensé par les avantages que présente une faible déclivité.

M. LE PRÉSIDENT. - Le projet est approuvé.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 28 mai 1941

V.- Projets

- Projet rectifié concernant le doublement de la voie impaire entre Etampes et Rétreville - ligne de Paris à Orléans - Région Sud-Ouest (81 millions)

1 CB.

Premier

Tiercé

CB.

adopté

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

le 28 AVR 1941

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil
d'Administration

au sujet de :

Région du Sud-Ouest

Doublément de la voie impaire
entre Etampes et Retreville

Le programme spécial d'équipement, pris en considération le 24 Octobre 1940 par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, comportait une dotation de 58 M pour le doublement de la voie impaire de la ligne de Paris à Orléans, entre Etampes et Monnerville.

Le projet correspondant fut approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 13 Novembre 1940 avec un montant de 60 M et soumis le 15 Novembre 1940 à l'approbation de l'Administration Supérieure.

Nous rappelons que ce projet était justifié par les considérations suivantes :

La section Etampes-Monnerville, où la ligne de Paris-Orléans aborde le plateau de la Beauce, est en rampe continue de 8 mm par mètre et constitue un point singulier fort gênant puisque sur le reste de la ligne les déclivités maxima sont inférieures à 5 mm. Pour permettre aux trains P.V. de circuler de bout en bout au maximum de charge admis pour les machines BB (1300 t) nous sommes donc contraints d'assurer un service de pousse entre Etampes et Monnerville.

Il en résulte des inconvénients sérieux tant du fait du temps perdu par les trains P.V. (une vingtaine par jour en temps de paix) que des sujétions imposées à la circulation : la voie principale impaire étant neutralisée pendant les opérations de mise en queue de machines de pousse, et la circulation sur la voie principale paire se trouvant gênée par les mouvements parasites des machines revenant H.L.P. de Monnerville à Etampes.

La solution envisagée dans le projet approuvé par le Conseil d'Administration consistait à établir une nouvelle voie impaire sur une plateforme séparée s'écartant de l'ancienne ligne et dont la déclivité atteindrait au maximum 5 mm par mètre.

Mais l'étude entreprise en vue de l'exécution a fait apparaître des difficultés insoupçonnées lors de l'établissement de l'avant-projet qui entraîneraient une dépense totale de 81 M au lieu de 60 M (montant du projet présenté).

Devant la différence importante entre les 2 estimations, nous avons examiné s'il ne serait pas possible d'envisager l'établissement d'une voie supplémentaire le long des deux voies principales actuelles et après examen de plusieurs variantes, nous avons reconnu que la meilleure de ces solutions consistait à établir une voie supplémentaire à double sens de circulation sur laquelle auraient été reçus les trains P.V. à pousser et où des évitements auraient été prévus pour permettre le croisement des trains montants avec les machines descendantes.

Ce projet coûterait effectivement 50 M y compris l'achat d'une machine de pousse supplémentaire, destinée à renforcer le parc existant de 3 machines, qui n'eût pas été suffisant avec les nouvelles conditions d'exploitation.

Mais ce projet ne constituait qu'un palliatif des inconvénients résultant de la nécessité du service de pousse.

Indépendamment de l'élément de désorganisation qu'un tel service introduit sur une ligne chargée comme Paris-Orléans, on constate qu'il est une source fort élevée de dépenses d'exploitation ; nous avons établi que les dépenses de personnel, d'entretien des machines de pousse, ainsi que de temps perdu par les trains P.V. à l'entrée et à la sortie de la section pour prendre et laisser la machine de pousse seraient de l'ordre de 1,230 M par an.

C'est pourquoi finalement nous donnons la préférence à la première solution consistant à dévier la nouvelle voie pour en maintenir la déclivité à un taux n'excédant pas 5 mm par mètre.

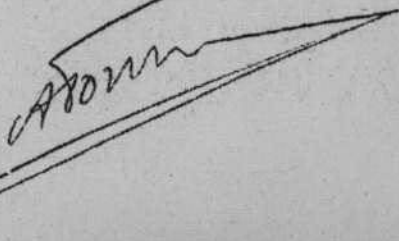
Le détournement par la Vallée de la Chalouette que nous avons définitivement retenu répond à ces conditions. Cette voie détournée serait affectée à la circulation impaire des trains P.V. qui pourraient ainsi effectuer de bout en bout le trajet Paris-Orléans sans aucun renfort. Indépendamment des avantages non chiffrables résultant de la disparition de toute sujétion de circulation, nous considérons que la dépense de 81 M sera largement gagée par les seules économies résultant de la suppression des machines de pousse ; le supplément de dépenses de 31 M par rapport au projet précédent est en effet compensé :

- d'une part, par la récupération des 3 machines affectées à la pousse et dont la valeur est de 12,5 M.
- d'autre part, par la suppression des dépenses d'exploitation correspondantes qui ont été chiffrées précédemment à 1,230 M.

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

Le projet rectificatif correspondant sera adressé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Le Directeur du Service Central
des Installations Fixes,

A large, stylized handwritten signature, possibly reading 'Aron', is written over the printed name of the Director.

LIGNE DE PARIS A ORLEANS

Doublement de la voie impaire entre
Etampes et Rétréville

Plan schématique

Echelle $\frac{1}{25,000}$

