

Extrait du Journal Officiel

Lois et décrets du 10 mars 1941

SECRETARIAT D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

Travaux d'équipement de la Société nationale des chemins de fer français

Par arrêtés des 7 janvier et 25 février 1941, pris en application de la loi du 11 octobre 1940 relative à la procédure d'expropriation pour l'exécution d'urgence des travaux destinés à lutter contre le chômage, ont été déclarés d'utilité publique et urgents les travaux ci-après désignés qui figurent dans les divers programmes présentés par la Société nationale des chemins de fer français, actuellement en cours de réalisation (programme spécial d'équipement, programme quinquennal, programme normal de travaux complémentaires).

TITRE DES PROJETS	DEPARTEMENTS	COMMUNES
1°) Programme spécial d'équipement		
.....		
Doublement de la voie impaire entre Etampes et Retreville..	Seine-et-Oise	Etampes, Châlo-Saint-Mars, Guillerval, Châlon-Moulineux, Monerville.
.....		

Document de la série

Strasbourg - ligne de

Sarrebourg - M.A. 1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

1940

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 13 novembre 1940

QU. V - Projets

- 2°) Doublément de la voie impaire entre Etampes et Retreville - ligne de Paris-Orléans - Région Sud-Ouest - (60 millions).

P.V. COURT

Le Conseil approuve ce projet qui figure, au programme spécial d'équipement.

*Héris p. 22*

M. LE PRESIDENT.- Vous avez approuvé, à votre dernière séance, un projet relatif au doublément de la voie impaire entre Toury et Artenay. Celui qui vous est soumis actuellement continue l'oeuvre entreprise, qui aboutira vraisemblablement au quadruplement de bout en bout de la ligne de Paris à Orléans.

M. LE BESNERAIS.- Nous essaierons, dans la mesure du possible et dans la mesure où sera mis à notre disposition du personnel en chômage, d'établir immédiatement le terrassement nécessaire à 4 voies. M. PORCHEZ est entré en rapport, à ce sujet, avec M. LEHIDEUX, nouveau Commissaire au chômage, qui est d'accord avec nous pour que nous utilisions des équipes de chômeurs.

M. de TARDE.- Le projet ne comporte-t-il pas une rectification de tracé ?

M. LE BESNERAIS.- Oui, car nous entendons tirer tous les avantages possibles de la mesure que nous prenons. Au lieu de <sup>de 8 mm</sup> rampes ~~à 8 mm~~ comme à l'heure actuelle dans le tracé direct d'Etampes-Orléans, nous n'aurons plus qu'une rampe de 5mm, ce qui nous permettra de supprimer la pousse des trains de marchan-



dises, d'améliorer considérablement la circulation et de réaliser des économies, en libérant les machines de pousse. Ce sera une voie impaire dans le sens de la montée, car, dans le sens de la descente, la question ne se pose pas, le débit des trains y étant, en effet, beaucoup plus commode. Une fois le projet réalisé, les trains de voyageurs continueront à passer par la voie directe, dans les deux sens, car le problème de pousse n'existe pas en ce qui les concerne ; les trains de marchandises passeront par la voie directe à la descente, et par la nouvelle voie à la montée.

L'amélioration sera importante, car nous avons eu de grosses difficultés pendant la guerre, la Région Sud-Ouest étant beaucoup plus chargée.

M. LE PRESIDENT.- Ce projet figure au programme spécial d'équipement pour une somme de 58 M., mais les travaux sont évalués à 60 M., en raison d'une hausse des prix par rapport à ceux d'avril 1940.

M. LE BESNERAIS.- S'il y a hausse des dépenses d'établissement, il y a, par contre, hausse des économies à réaliser. Sans que ce soit le même pourcentage, les économies et les dépenses montent à peu près parallèlement; les unes et les autres sont adaptées à la situation.

M. LE PRESIDENT.- Le projet est approuvé. ....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Conseil d'Administration

-----  
Séance du 13 novembre 1940

--  
V - Projets

2°) Doublement de la voie impaire entre Etampes et  
Retreville - ligne de Paris-Orléans - Région  
Sud-Ouest - (60 millions).-

Pro.

LB

71 de suite terrain par la voie Equip. de chromes

a. 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central des Installations Fixes

Le - 5 NOV 1940 1940.

NOTE

pour M. le Directeur Général

au sujet de :

Région du Sud-Ouest  
Ligne de PARIS à ORLEANS.

Doublément de la voie impaire  
entre ETAMPES et RETREVILLE



La ligne de PARIS à ORLEANS, ligne à grande circulation, a été quadruplée de PARIS à ETAMPES pour faciliter le service des trains de banlieue ainsi que des trains de denrées et des messageries.

Au-delà d'ETAMPES où la fréquence des trains de marchandises est la même, on ne dispose que du doublement partiel de la voie paire entre LES AUBRAIS et TOURY et de trois garages actifs de faible longueur dans le sens impair. D'autre part à la sortie d'ETAMPES la montée sur le plateau de Beauce s'effectue en rampe de 8 mm sur une distance de près de 8 km ce qui nécessite la pousse des trains de marchandises dont la composition correspond au profil facile du reste de la ligne. Cette situation crée, en gare d'ETAMPES, une accumulation des trains impairs et un va-et-vient des machines de pousse qui présente de sérieux inconvénients pour la circulation.

Pour remédier à cette situation, nous envisageons le doublement de la voie impaire par l'adjonction, suivant un nouveau tracé en rampe de 5 mm seulement, d'une troisième voie entre ETAMPES et l'entrée du garage actif de RETREVILLE.

Cette nouvelle voie, pour éviter la montée directe sur le plateau de Beauce, se détacherait de la ligne actuelle au sud d'ETAMPES, passerait sous celle-ci entre les viaducs de la Louette et de la Chalouette, suivrait la vallée de cette rivière pour contourner le plateau sur la droite, jusqu'aux abords de la gare de MONNERVILLE où elle passerait à nouveau sous la ligne actuelle pour se raccorder à l'entrée du garage actif de RETREVILLE.

Le projet prévoit, afin de réserver l'avenir, l'acquisition des terrains et la construction des P.S. pour 2 voies, ainsi que la possibilité de doubler les P.I. et les sauts-de-mouton prévus.

Le montant total des travaux est évaluée à 60 M au compte des travaux complémentaires(1) dont 24 M se rapportent à l'exercice 1941.

Outre des avantages non chiffrables correspondant à la régularité des circulations, le projet permettra la suppression des machines de pousse d'une valeur de 10 M 5 et procurera des économies d'exploitation de l'ordre de 800 000 fr par an.

....

(1) aux prix d'Octobre 1940, en hausse de 20 à 25% sur ceux d'Avril 1940, sur lesquels avaient été basés les estimations initiales du programme spécial d'équipement.

Il figure en 1<sup>e</sup> urgence au § II (Amélioration de la circulation) du programme spécial d'équipement qui a été approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 2 Octobre 1940.

Le Directeur,

*A. Bonheur*



Compagnie  
du Chemin de fer  
de Paris à Orléans

R.C. Seine N° 86928

Le Président

Paris le 28 juillet 1941  
(9<sup>e</sup> Arrt)  
17, Rue de Clichy & Doyen de Londres  
Tél.: Trinité 66-50

Tél. Trinité 30.45, 46, 47.

3132

M. Thuillier  
à des pas sur le dossier de la  
Société des Etampes (après voir  
2 fois au ct - en l'absence de M. de la Roche)

Cher ami,

Au hasard de mes fouilles dans les vieilles archives de la Compagnie, j'ai retrouvé deux documents dont je vous fais profiter.

Le premier est relatif au tracé de la ligne à construire entre Etampes et Orléans. C'est une décision de notre Conseil du 16 Avril 1839. Vous pourrez utilement la rapprocher de celle prise par le Conseil de la S. N. C. F. le 28 mai dernier.

Le second indique les premiers prix de transport fixés, de Paris à Corbeil, au moment de l'ouverture de la ligne, en Août 1840. Comparez les aux prix actuels - après cent ans - ; tenez compte de toutes les dévaluations monétaires, et vous aurez là une nouvelle illustration - si besoin est - des menagements avec lesquels

J. Clouet -

Sont hautes les usagers du rail, et le peu de fondement  
des protestations contre les nouveaux relèvements de  
Carifs. que valaient "Le pinard et le bleu, en 1938. ?

Si ces renseignements sont, à votre opinion, susceptibles  
d'intéresser notre Président, montrez lui ma lettre,  
en le remerciant, en même temps le son envoi  
des nouvelles vignettes pour colis postaux.

A mercredi, et très cordialement à vous -

Rémy Fédault -

---

	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>
Paris à Corbeil	25.20	19.20
Paris à Orange	20.40	14.40



-----  
Extrait du Registre des Délibérations  
du Conseil d'Administration  
-----

Séance du 16 Avril 1839  
-----

.....  
"On aura sur plusieurs points, à exécuter des  
"remblais de 5,6 et 11 m de hauteur, au milieu d'une vallée  
"marécageuse où tout emprunt à proximité du chemin de fer sera  
"impossible et où il faudra aller chercher des terres au pied  
"des coteaux, malgré toutes les difficultés que présenteront  
"les transports sur un sol mobile, comme celui qui forme le  
"fond de la vallée.

9° - Il y aura impossibilité absolue à assainir  
"la vallée dont le sol est, sur plusieurs points au-dessous du  
"niveau des eaux de la Juine; des fossés d'assainissement, des-  
"tinés à donner aux eaux un écoulement plus prompt et plus faci-  
"le et à baisser ainsi leur niveau, occasionneraient aux usines  
"de la Juine des dommages considérables et ne seraient pas tolé-  
"rés par les habitants du pays. De tous les inconvénients que  
"nous venons de signaler le plus grave est, sans contredit, la  
"nature du sol qui forme le fond de la vallée.

"C'est une tourbe qui n'offre que quelque résistance  
"qu'à sa partie supérieure; arrivée à 0,60 ou 1,00 de profondeur  
"la sonde y pénètre sans aucune difficulté; la profondeur de  
"cette tourbe varie entre 4m30 et 8m50 et est ordinairement de  
"6 à 7 m.

"Il est hors de doute que des remblais établis sur

"un pareil sol éprouveraient des tassements considérables qui  
"s'opéreraient successivement et qui donneraient lieu à des  
"rechargements continuels, coûteux et dangereux pour la circula-  
"tion.

"Tous les moulins de quelque importance que l'on cons-  
"truit aujourd'hui dans la vallée de la Juine, sur les parties  
"tourbeuses, se fondent sur pilotis et exigent des travaux dis-  
"pendieux; des renseignements recueillis sur la construction du  
"moulin de Bouray, nous ont appris que la fondation seule, de ce  
"moulin, avait coûté 100f par m<sup>2</sup>; on sait toutes les difficultés  
"que M. Polonceau a eu à surmonter pour la fondation de la pape-  
"teries d'Echarcon qui est établie dans la vallée de l'Essonne,  
"sur un fond semblable à celui de la vallée de la Juine; quelque-  
"fois les tassements ont lieu peu à peu et d'une manière insensi-  
"ble; nous avons vu aux environs d'Etampes, dans la vallée de  
"la Louette et de la Châlonette, un petit pavillon n'ayant qu'un  
"rez-de-chaussée et construit très légèrement qui, dans l'espace  
"d'une année a tassé d'un mètre quoi qu'il fut fondé sur un  
"grillage.

"Quelquefois, au contraire, les tassements s'opèrent  
"presque instantanément. Des personnes dignes de foi nous ont  
"parlé d'un temple élevé par M.M. de la Borde dans le parc de  
"Méréville qui, dans le cours de sa construction, s'est enfoncé  
"complètement dans la tourbe.

"Nous ne soutiendrons pas que l'établissement d'un che-  
"min de fer dans une pareille vallée est impossible car nous  
"n'ignorons pas que l'art avec des capitaux suffisants, vient à



" bout de tout; mais nous dirons hautement, parce que telle  
"est notre intime et profonde conviction, qu'il y aurait im-  
"prudence à entreprendre la construction d'un chemin de fer  
"sur un terrain semblable; que l'on s'exposerait à des dépen-  
"ses considérables et d'une appréciation difficile et incertaine  
"et qu'une Cie ne doit courir de pareilles chances que quand il  
" y a pour elle impossibilité de les éviter.

.....