

505 LM 71/20

3711

(1945)

Reconstruction du viaduc de Maintenon (Ouest)

Lettre SNCF au M.T.P.	C.A.	11. 4.45	10	V	7°
		13. 4.45			

Reconstruction du viaduc de Maintenon (Région Ouest)

Région de l'Ouest

Paris, le 13 avril 1945

Ligne de Paris à Brest

Maintenon

Reconstruction de la gare et
du viaduc

Monsieur le Ministre,

Ve 39420 068-4

J'ai l'honneur de soumettre ci-joint, à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction de la gare et du viaduc de Maintenon. Ce projet comporte l'acquisition des terrains nécessaires à la construction du nouveau viaduc, ainsi que la création d'un passage souterrain entre les quais qui donneront lieu à imputation au compte des travaux complémentaires de premier établissement.

Aucune prévision de crédit ne figurant au budget d'établissement de 1945, qui vous a été soumis le 30 décembre 1944, la dotation nécessaire sera prélevée sur la somme à valoir du programme ordinaire de cet exercice.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet et, si vous n'y avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Paris à Brest.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

11 avril 1945

3711

QUESTION V - Projets

Reconstruction de la gare et du viaduc de Maintenon

(p.V. (p.10))

Le viaduc ayant été sérieusement endommagé et ses fondations profondément ébranlées, il est apparu nécessaire de déplacer cet ouvrage et de le reconstruire parallèlement à l'ancien.

Ce déplacement entraînera une modification sensible des installations de la gare, auxquelles certaines améliorations seront, d'autre part, apportées en vue de faciliter l'exploitation.

Mais il ne s'agit que d'améliorations de détail puisque la dépense correspondante est évaluée à 1,8 M. seulement sur un total de 135 M., la différence étant imputée au compte de reconstruction.

M. OURADOU observe que le projet de transfert à la Chapelle-Saint-Luc du chantier d'entretien de Chaumont comporte la construction de logements pour les agents dirigeants. Mais il n'est rien prévu pour l'ensemble du personnel qui, précédemment en résidence à Chaumont, ne pourra certainement que trouver difficilement à se loger dans la ville de Troyes, déjà surpeuplée. Ne conviendrait-il pas d'envisager la construction de cités ? Certains agents étaient déjà propriétaires de maisons individuelles à Chaumont : il y a là des intérêts particuliers dont il faudra tenir compte.

M. LEMAIRE répond qu'en réalité, il n'y aura pas de difficulté, car il n'est pas dans les intentions de la S.N.C.F. de déplacer les agents actuellement en service à Chaumont, sauf s'ils l'acceptent pour convenances personnelles. Les nouvelles installations de Troyes ne seront pas achevées avant 2 ou 3 ans, et d'ici là ces agents auront pu être affectés au dépôt même de Chaumont.

M. LE PRESIDENT ajoute que, d'une manière plus générale, le problème du logement du personnel a retenu toute l'attention des Services. Un programme d'ensemble a été établi, qui sera soumis au Conseil. Il comporte à la fois des plans généraux de construction et des plans détaillés pour chaque maison, prévoyant en particulier de notables améliorations au point de vue des installations sanitaires, conformément aux suggestions présentées par les représentants du personnel.

M. ARON reconnaît qu'il n'est pas possible de procéder en séance du Conseil à un examen technique des projets présentés. Mais, précisément à cause de cette impossibilité, il pense qu'il serait bien utile qu'une étude d'ensemble fût soumise au Conseil. Cette étude montrerait comment chacun des projets de détail s'intègre dans le plan général d'aménagement conçu par la Direction Générale en fonction des nouvelles méthodes d'exploitation.

M. LEMAIRE répond que l'idée maîtresse qui a présidé à l'élaboration des projets est de permettre la mise en oeuvre du nouveau régime de transport des marchandises en vitesse accélérée, qui reste la réforme essentielle des années à venir. Il suffira donc de rappeler les grandes lignes de cette réforme, dont le Conseil a d'ailleurs eu déjà connaissance, et de préciser les remaniements d'installations que son application impose.

M. LE PRESIDENT est pleinement d'accord sur l'intérêt que présenterait une vue d'ensemble à cet égard, et ceci d'autant plus que, si le Conseil a déjà connu de la réforme sous l'angle commercial, les répercussions que la mise en oeuvre de cette réforme doit avoir sur l'aménagement des installations n'ont encore fait l'objet d'aucune présentation. La note demandée par M. ARON devra être établie très rapidement, de telle manière que le Conseil puisse en prendre utilement connaissance avant d'être appelé à se prononcer sur d'autres projets de reconstruction tenant compte, comme celui de Juvisy, des dispositions à prendre en vue de l'application du nouveau régime d'acheminement des marchandises.

La réforme est actuellement soumise à l'examen des Services du Ministère et l'occasion s'offre aujourd'hui de rappeler à M. le Commissaire du Gouvernement l'importance capitale qu'elle présente et l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'elle soit approuvée sans plus tarder. Sans doute, son adoption rencontre-t-elle certaines résistances, notamment de la part des modes de transport concurrents. Mais on ne doit pas oublier qu'elle correspond à un progrès indéniable dans l'exécution des transports et, à ce titre, elle intéresse non pas seulement le chemin de fer lui-même, mais toute l'économie du Pays. En outre, le moment serait particulièrement favorable pour passer sans délai à son exécution, l'objection que l'on aurait pu tirer au moment où les propositions ont été arrêtées de l'importance des dépenses rendues nécessaires par le remaniement des installations tombant désormais en raison des destructions subies par le Réseau.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT indique que la note qui sera présentée au Conseil sera très utile aux Services du Ministère dans l'examen qu'ils poursuivent de cette affaire. Elle permettra notamment de déterminer avec plus de précision la répartition des dépenses et de statuer en toute connaissance de cause sur l'adoption définitive de ces projets.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve les projets.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

NOTE

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet
de la Reconstruction de la gare
et du Viaduc de Maintenon

Les bombardements subis par la gare de Maintenon ont entraîné la destruction de toutes ses installations et le viaduc accolé à la gare côté Sud a été sérieusement endommagé.

Lors de la retraite allemande, le viaduc a subi de nouvelles destructions, 22 arches sur 32 ont été rompues et les autres plus ou moins gravement endommagées.

Devant la nécessité de rétablir très rapidement la circulation sur Paris-Brest, la S.N.C.F. a établi un ouvrage provisoire en utilisant les parties épargnées du viaduc, mais l'ouvrage provisoire ainsi établi ne permet pas d'effectuer la réparation définitive car la circulation importante de cette ligne n'autorise pas les coupures de trafic qui seraient indispensables. D'ailleurs les fondations de l'ouvrage actuel, qui ont été ébranlées, nécessiteraient des travaux de reprise aléatoires et délicats.

Dans ces conditions, il est apparu nécessaire de construire un nouveau viaduc parallèlement à l'ancien, côté pair de ce dernier, comme indiqué au croquis ci-joint.

Ce déplacement de l'ouvrage et par suite de nos voies principales entraîne une modification sensible des dispositions de la gare qui sera pourvue d'un quai central où s'effectuera le service des trains pairs et impairs.

Afin d'assurer le Service des Voyageurs avec toute la sécurité exigée par cette artère importante, ce quai sera relié au Bâtiment des Voyageurs par un passage souterrain qui desservira également le quai impair en bordure de la Voie 3.

Les dépenses à engager tant pour le rétablissement des installations dans une situation sensiblement équivalente, (y compris celles de déblaiement et de reconstruction de l'ouvrage provisoire), que pour la construction du passage souterrain sont évaluées à 135 M.

.....

Elles se répartissent comme suit :

133,2 M au compte de la Reconstruction

1,8 M au compte des Travaux Complémentaires de l'er
établissement.

(Construction du passage souterrain pour voyageurs et acquisitions
de terrains).

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration
de bien vouloir approuver le présent projet.

Le Directeur du Service Central
des Installations Fixes et de la
Reconstruction.

45024

MAINTENON

Reconstruction de la gare et du viaduc

