

[1930, 46, 52, 59]

4748

5/98/1963

A

GARE d'ACHERES

- Etablissement d'une gare de permissionnaires

Lettre S.N.C.F. au MTP	5.12.39	
(s) C.D.	12.12.39	12 Ibis

- Reconstruction avec amélioration de la gare d'Achères

C.A.	3. 4.46	16 V 1°
Lettre S.N.C.F. au MTP	5. 4.46	
C.A.	9. 7.52	17 VII 7°)
C.A.	19.10.56	16 VIII a)

5724

Reconstruction avec améliorations de la  
Gare d'Achères

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.

C.A.	3. 4.46	16	V 1°)
	5. 4.46		
C.A.	9. 7.52	17	VII 7°)
C.A.	10.10.56	16	VIII a)

10 octobre 1956

3724



Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 10 octobre 1956

---

P.16

VIII - Questions diverses

a) Suite donnée par l'Administration Supérieure aux projets approuvés par le Conseil.

M. MARCY fait connaître que M<sup>r</sup> le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme a approuvé :

= par dépêche du 8 septembre 1956, le projet de reconstruction des dépôts, du faisceau de réception et du triage de Metz (projet modificatif) que le Conseil avait adopté le 23 février 1955;

= par dépêches du 10 septembre 1956 :

- les projets réduits auxquels le Conseil avait donné son accord le 9 juillet 1952 et qui concernaient la reconstruction, d'une part, de la gare et du dépôt d'Achères, d'autre part, de la gare, du dépôt et des ateliers de Saintes;
- le projet de reconstruction des installations de la gare de Besançon-Viotte dont le Conseil avait autorisé la transmission le 18 janvier 1956;

= par dépêche du 14 septembre 1956, le projet rectificatif relatif au remaniement des installations de la gare de Lille-St-Sauveur pour les transports du régime accéléré, projet qui avait recueilli l'agrément du Conseil le 6 avril 1955;

= par dépêche du 22 septembre 1956, le projet dont il a été rendu compte au Conseil au cours de sa séance du 19 septembre 1956 et qui prévoit l'application sur 250 wagons tombereaux ORE type 1 de garnitures de toit ouvrant du type Mac Grégor.



Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 9 juillet 1952

---

P.17

VII - Projets et questions techniques

.....  
7°) Reconstruction de la gare d'Achères  
(projet révisé)  
.....

Sur le rapport de M. PORCHEZ, le Conseil approuve les projets.



## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le 28 JUIN 1952

## N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration  
au sujet du projet de reconstruction avec améliorations  
de la gare d'ACHERES  
(Projet révisé)

La gare d'Achères, sur la ligne de Paris au Havre et à l'origine de la ligne d'Achères à Pontoise avec prolongement sur Dieppe, n'a qu'une importance réduite en ce qui concerne le trafic local voyageurs et marchandises, mais son triage est le grand triage de pénétration sur la Région de l'OUEST de tout le trafic venant des autres régions par le Nord de Paris.

Aussi, pour lui permettre de remplir son rôle dans des conditions satisfaisantes de rapidité et d'économie, un projet de modernisation du triage avec établissement d'une 3e voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte avait été approuvé par décision ministérielle du 19 Mars 1941 et une partie des travaux réalisée lorsque les travaux durent être arrêtés en 1942.

Le pont de Sartrouville ayant été détruit au cours des bombardements de 1944 et de graves dommages occasionnés aux installations de la gare d'Achères (croquis I), le Conseil d'Administration a bien voulu approuver, dans sa séance du 3 Avril 1946, le projet de reconstruction d'Achères reprenant les dispositions du projet de 1941, adaptées aux conditions nouvelles apportées par les destructions.

Dans ce cadre, 1 191 MF de travaux ont été exécutés depuis 1945, savoir :

Voies principales - Remaniement des gares

Les voies principales ont été remises en état dans leur consistance ancienne entre Sartrouville et Maisons-Laffitte. Le pont de Sartrouville a été reconstruit, avec élargissement pour 3 voies et l'infrastructure de la 3e voie a été réalisée sauf à la traversée de la gare de Maisons-Laffitte.

...



En gare d'Achères, les voies principales de la ligne du Havre (voies rapides paire et impaire, voie lente paire) ont été reportées à la lisière Sud du faisceau de triage, franchissement par la voie impaire Dieppe lente impaire le Havre étant assuré par un saut de mouton construit à l'extrémité du faisceau de réception côté Paris.

D'autre part, la suppression du Service voyageurs sur la ligne d'Achères à Pontoise ayant permis de reporter sur les voies du Havre la totalité des nouvelles installations voyageurs, qui comprennent 4 voies desservies par 2 quais de 290 m de long donnant accès par escaliers au bâtiment des voyageurs établi au niveau de la RN 184.

### Triage

Les installations réalisées dans leur presque totalité comportent :

- un faisceau de réception de 11 voies de 770 m de longueur
- un faisceau de triage de 31 voies de 770 m avec bosso de débranchement côté Paris, poste à billes et à mâchoires, complété sur chacun de ses flancs par un groupe de 4 voies de formation et d'attente au départ et prolongé, côté le Havre, par 2 tiroirs de formation de 650 m avec buttes
- un groupe d'escale de 5 voies de 700 m entre les 2 voies de Dieppe
- un chantier de réparation des chargements et de dépannage rapide
- un bâtiment des services (poste de débranchement automatique et corps de garde des agents de l'exploitation).

La disposition favorable de ces installations fait d'Achères un triage moderne, permettant de faire face aux à-coups de trafic fréquents dans la région parisienne.

### Dépôt

Les installations détruites ou endommagées ont été reconstruites ou remises en état sans augmentation de potentiel; les bâtiments ont été regroupés rationnellement; le foyer du personnel de conduite a été transformé en bureaux administratifs; le corps de garde des mécaniciens a été installé dans l'ancien dortoir de l'exploitation et le cabinet médical a été aménagé dans l'ancien logement des sous-chefs de dépôt. Enfin, une école d'apprentissage a été installée dans les anciens bureaux du Service de l'Exploitation.

...

### Entretien

Sa reconstruction n'a pas encore été entreprise, mais l'importance du triage d'Achères justifie incontestablement le rétablissement de l'atelier d'entretien qui assurait avant-guerre les réparations de matériel avarié et dont les installations ont été déposées pour permettre l'établissement du triage.

Actuellement, les wagons avariés sont expédiés sur les entretiens de Val-Notre-Dame, Vernouillet, Gargenville et même Mantes CINT; il en résulte des parcours onéreux et des immobilisations de matériel.

La reconstruction, à ACHÈRES, d'un entretien permettra de faire l'économie de ces parcours et immobilisations de wagons qu'on peut chiffrer annuellement à 28 MF et de supprimer les installations de Val-Notre-Dame et de Vernouillet (le hangar de Val-Notre-Dame et une partie du hangar de Gargenville seront d'ailleurs récupérés pour sa construction).

Dans ces conditions, compte tenu des quelques simplifications (de l'ordre de 115 MF aux prix actuels) qu'il a été reconnu possible d'apporter au projet initial et qui correspondent aux abandons suivants (tiretés du croquis II) :

- Equipement du gril d'attente (3 fosses de visite et de décrassage)
- Grue de chargement
- Bâtiment pour vestiaires-lampisterie et chaufferie centrale
- 2e chariot transbordeur de 12m et fosses diverses dans l'entretien

Les travaux restant à faire (traits forts du croquis II) se rapportent uniquement à l'achèvement des travaux entrepris et à la construction de l'atelier d'entretien, savoir :

- achèvement de la 3e voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte, afin d'accroître la sécurité des circulations rapides de la ligne du Havre : actuellement, les trains lents de marchandises provenant de la grande ceinture doivent, à la sortie de Sartrouville, dans une section en forte pente, emprunter les voies rapides jusqu'à la sortie de Maisons-Laffitte. Ce tronç commun est d'ailleurs à saturation et ne permettrait aucune augmentation de trafic.

.....

Dans ces conditions, compte tenu des quelques simplifications (de l'ordre de 115 MF aux prix actuels) qu'il a été reconnu possible d'apporter au projet initial et qui correspondent aux abandons suivants (tiretés du croquis II) :

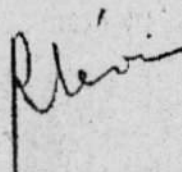
- Allongement du pont de Longueil correspondant au franchissement de la 3e voie.
- Achèvement du chantier de dépannage en gare d'Achères comportant la construction d'un bâtiment définitif en remplacement des baraquements vétustes actuels et construction d'un poste H.T.
- Achèvement des installations du dépôt (construction d'une fosse de visite et de décrassage et romaniement corrélatif de la tête du faisceau d'entrée, installation de 5 grues hydrauliques).
- Construction du chantier de l'entretien comprenant un faisceau de garage, 2 voies d'exportise, 4 voies spécialisées couvertes pour la réparation du matériel et chariot à niveau de 12 m pour faciliter les mouvements des véhicules en réparation.

Ces derniers travaux étant évalués à 270,95 MF aux prix de janvier 1950, le montant total du nouveau projet, compris les 1 191,05 MF pour les travaux exécutés au 31 Décembre 1951, se monte à 1 462 MF.

Aux prix actuels, les travaux restant à exécuter sont de l'ordre de 430 MF.

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

Le Directeur  
des Installations fixes





## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

---  
D.3300/6

- C O P I E -

Paris, le 5 avril 1946

Comme suite à la décision  
du Conseil du 3 avril  
1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif à la reconstruction avec améliorations de la gare d'Achères.

Ce projet annule et remplace ceux qui ont été approuvés par décisions ministérielles Ouest 350-4 et 8 des 19 mars 1941 et 29 janvier 1943 pour :

- l'extension du triage d'Achères, l'aménagement d'un transbordement, l'établissement d'une 3ème voie entre Sartrouville et Maisons-Laffitte ainsi que l'établissement d'un terminus à Poissy;

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

- l'établissement de freins de voie.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.