

5052796/1A

3724

(1945-46, 54)

Reconstruction de la gare de Maintenon (Ouest)

	C.A.	11. 4.45	10	V	7°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		13. 4.45			
	Arrêté	14. 6.46	(J.O. 23.	6.46)	
	C.A.	12. 5.54	12	VIII	b)

Reconstruction de la Gare de Maintenon (Région Ouest)

12 mai 1954

3724

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 12 mai 1954

---

P.12

VIII - Questions diverses

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

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil de ce que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

- par dépêche du 21 avril 1954, le projet de reconstruction de la gare et du viaduc de Maintenon, projet auquel le Conseil avait donné son accord le 11 avril 1945;

- par dépêche du 27 avril 1954, le projet relatif à la reconstruction du centre de Béthune, dans une consistance un peu plus réduite encore que celle qui avait été adoptée par le Conseil au cours de sa séance du 18 juin 1952, le montant total du projet se trouvant ramené, aux prix de janvier 1950, de 719 à 707 M.;

- par dépêche du 29 avril 1954, le projet de reconstruction du centre de Laon (programme réduit), sous réserve d'une diminution, reconnue possible par la S.N.C.F., de la capacité du dortoir des mécaniciens et chauffeurs. Cette diminution aura pour effet de réduire de 2.500.000 fr, valeur 1950, le montant total du projet tel que le Conseil en avait autorisé la transmission le 4 juin 1952;

- par dépêche du 30 avril 1954, le projet relatif à l'équipement en dispositifs d'annonce de certains passages à niveau (toutes Régions) auquel le Conseil avait donné son accord le 9 décembre 1953.

Extrait du Journal Officiel Lois et  
décrets du 23 juin 1946

Arrêté du 14 juin 1946 déclarant d'utilité publique des  
travaux à effectuer par la S.N.C.F. dans trente-neuf départements

---  
et des transports/

Le ministre des travaux publics, le ministre de l'économie nationale  
et le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,

Vu le décret du 30 octobre 1935 relatif à l'expropriation et à l'oc-  
cupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires;

Vu la loi validée du 11 octobre 1940, modifiée par les art. 56 à 58 de  
l'acte dit loi du 31 décembre 1942 portant fixation du budget pour l'exer-  
cice 1943, tendant à simplifier les procédures d'expropriation pour  
l'exécution d'urgence de travaux destinés à lutter contre le chômage;

Vu l'ordonnance n° 45-2492 du 24 octobre 1945 relative à la somplifi-  
cation de la procédure d'expropriation en cas d'urgence;

Vu le décret n° 45-143 du 20 janvier 1946 portant règlement d'admi-  
nistration publique, relatif aux conditions d'application de la loi vali-  
dée du 11 octobre 1940;

Sur la proposition du directeur général des chemins de fer et des  
transports et après avis de la commission de contrôle des opérations im-  
mobilières poursuivies par les services publics ou d'intérêt public,

Arrêtent :

Art. 1er - Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux  
énumérés ci-après, entraînant des acquisitions de terrains, des modifica-  
tions aux chemins et aux cours d'eau et faisant partie de ceux qui figu-  
rent dans les programmes de la S.N.C.F., actuellement en cours de réalisa-  
tion (programme de reconstruction, programme quinquennal, programme spé-  
cial d'équipement, programme normal de travaux complémentaires) :

: Désignation des travaux	: Communes	: Départements
: .....	:	:
: .....	:	:
: .....	:	:
: .....	: Région Ouest	:
: MAINTENON - Reconstruction de la gare	: Maintenon	: Eure-&-Loir
: et du viaduc	:	:
: .....	:	:

Art. 2 - Il sera procédé à l'acquisition des terrains nécessaires à  
l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions du décret-loi  
du 30 octobre 1935 et de l'acte dit loi du 11 octobre 1940. La commis-  
sion de contrôle des opérations immobilières poursuivies par les services  
publics ou d'intérêt public devra être consultée pour toutes les expro-  
priations particulières entrant dans sa compétence.

Art. 3 - Les préfets .... de l'Eure-et-Loir, .... sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 14 juin 1946.

Le ministre des travaux publics et  
des transports,

Jules MOCH.

Pour le ministre de l'économie nationale,  
le chef de cabinet,

Georges REBER.

Pour le ministre de la reconstruction et  
de l'urbanisme,  
le directeur du cabinet,

Jacques-Auguste MEAUDRE DE SUGNY

Le 13 avril 1945

Région de l'Ouest  
-----  
Ligne de Paris à Brest  
---

C O P I E

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 d'un 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.

Veillez 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

3724

du 11 avril 1945

QUESTION V - Projets

7°) Reconstruction de la gare et du viaduc de Maintenon

M. LEMAIRE .....

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.



Exposé

20 MARS 1945

La note ci-jointe à MM. les Membres du Conseil d'Administration donne tous renseignements utiles sur la consistance des travaux et l'imputation des dépenses.

Je précise en outre que les installations FV qui s'étaient révélées trop importantes seront réduites et ne comporteront plus qu'une seule halte et quelques voies de débord et de formation.

L'ensemble des améliorations apportées, à l'exception du passage souterrain pour voyageurs, n'entraîne aucune augmentation de potentiel, en sorte que les seules dépenses à imputer au compte des Travaux Complémentaires se rapportent à l'établissement de passage souterrain pour les voyageurs et aux acquisitions de terrains nécessitées par la construction du nouveau viaduc.

Je crois devoir vous rappeler, à cette occasion, que la S.N.C.F. a soumis, le 26 janvier 1945 à l'approbation Ministérielle un projet pour le déclassement de la section comprise entre les gares de MAINTENON et GALLARDON, de la ligne de DREUX à AUNEUIL, et demandé le 25 janvier au Service du Contrôle Technique de nous autoriser à prélever, dans le remblai de la section sus visée, les terres nécessaires à la constitution de l'assiette du remblai d'accès au nouveau viaduc.

Les dépenses imputables au compte de la reconstruction sont évaluées à : 133,2 M

Celles imputables au compte T.C. sont évaluées à : 1,8 M

La dotation nécessaire n'ayant pas été prévue au programme ordinaire du budget d'établissement de 1945, les dépenses pourront être prélevées sur la somme à valoir de ce programme

LE DIRECTEUR

SOLUTION ADOPTÉE

Signé : PORCHEZ

20 MARS 1945

## 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  
Etablissement.

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

Il est demandé à M.E. 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.

*Forché*

# MAINTENON

## Deconstruction de la gare et du viaduc

