

CHÂTEAUDUN

Ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou

Projet

d'une deuxième gare

ou

d'une gare commune

Ponts et Chaussées
Département d'Eure et Loir
Arrondissement du Sud
Chemin de Fer de Patay à Nogent-le-Rotrou

RAPPORT DE L'INGENIEUR ORDINAIRE DU CONTROLE

Une lettre préfectorale du 31 Mars dernier a prescrit l'étude d'une gare commune à Châteaudun entre les lignes de Paris à Tours et de Patay à Nogent.

M. L'Ingénieur en Chef, par note en date du même jour, nous a prescrit de procéder à cette étude en commun avec l'Ingénieur de la Compagnie.

Nous nous sommes en conséquence adressés immédiatement à M. L'Ingénieur Juteau, chef de service de la construction dans le département d'Eure-et-Loir.

Ce dernier nous a répondu seulement le 3 Mai une lettre dans laquelle il fait plusieurs objections au projet de gare commune, et qu'il termine cependant en nous déclarant qu'il est prêt à examiner la question de la gare commune Châteaudun, sans toutefois qu'il puisse en résulter d'engagement pour la Compagnie.

Quelques jours après, M. Duchesne chef de section, sous les ordres de M. Juteau, représentant de la Compagnie d'Orléans à Rouen, à Châteaudun, vint nous trouver et nous informer qu'il était chargé par M. Juteau de se mettre en rapport avec nous pour l'étude de la gare commune.

M. Duchesne a étudié très soigneusement les dispositions de détail métré et estimation des travaux à effectuer dans les cas de la gare commune et de la gare distincte. Il m'a communiqué ces études, nous les avons examinées ensemble, et après quelques observations de part et d'autre nous sommes tombés d'accord, dans les premiers jours de Juillet ; suit les dispositions à adopter dans les 2 cas.

Mais M. Duchesne a ajouté qu'il ne me faisait encore cette communication qu'à titre officieux, et qu'il avait à en référer à M. Juteau avant de la rendre officielle.

Le 11 Juillet, M. Duchesne étant venu me demander un renseignement pour la préparation du projet du pont sur le Loir, je lui ai demandé la réponse de M. Juteau.

Il m'a répondu qu'il ne pouvait me la transmettre, et que M. Juteau était absorbé par les événements actuels.

Placé dans une pareille situation, il nous paraît indispensable de la faire connaître, afin que le service de contrôle ne puisse être en aucune manière rendu responsable des retards considérables apportés à l'instruction de cette affaire.

On devra remarquer que si nous avions pu prévoir le résultat actuel, nous aurions de notre côté préparé depuis longtemps une étude détaillée sur ce point.

Aujourd'hui à la veille de la session du Conseil Général, nous ne pouvons que résumer sommairement la question.

La traversée de Châteaudun de l'Est à l'Ouest par une seconde ligne indépendante de la ligne de Paris à Tours, entraîne forcément l'adoption du tracé rouge. C'est le meilleur tracé que l'on puisse imaginer dans cette hypothèse. Après un examen approfondi de la question, la compagnie et le contrôle sont tombés d'accord sur ce point.

La même traversée de Châteaudun avec gare commune s'effectuerait suivant le tracé bleu.

La comparaison des deux tracés au point de vue technique est évidemment à l'avantage de ce dernier, soit en plan, comme il ressort du dessin ci-joint, soit, ce qui n'est pas moins important, en profil par le tracé bleu reste toujours sensiblement au même niveau, tandis que le tracé rouge en raison des vallons qu'il rencontre et des traversées des nombreuses voies de communication rayonnant autour de Châteaudun comporte une longue série de pentes et rampes, des mouvements de terre considérables, surtout en remblais et enfin de nombreux ouvrages d'art.

Au point de vue financier, l'avantage est encore incontestablement au tracé bleu si l'on ne considère que les travaux proprement dits et si l'on fait abstraction du capital correspondant au prix de la location de la gare par la compagnie d'Orléans. Ceci résulte des explications même que nous avons données dans le paragraphe précédent.

Nous croyons qu'il faudrait que ce prix de location sur lequel nous n'avons pas de données précises fût bien élevé pour qu'en le faisant entrer en ligne de compte les conclusions précédentes puissent être modifiées.

En tous cas ce serait profondément regrettable au point de vue de l'intérêt général, car l'adoption du tracé rouge entraînerait des dépenses considérables que l'on regrettera d'avoir faites le jour, très proche peut-être, quoique que nous n'en ayons reçu aucun avis officiel, du rachat de la ligne Patay à Nogent-le-Rotrou, par la Compagnie d'Orléans. Ces dépenses qu'on regrettera d'autant plus qu'elles auront servi à des travaux qui dans cette hypothèse n'auront plus leur raison d'être et qui seront probablement abandonnés pour le tracé bleu.

C'est une considération qui nous paraît dominer toutes les autres. Néanmoins nous ne voulons pas laisser sans réponse les objections signalées plus haut de M. Juteau contre une gare commune.

M. l'ingénieur de la compagnie remarque que la gare commune ne comporte pas tarif et délivrance réciproque de billets sur les deux réseaux. C'est là un inconvénient grave, nous le reconnaissons, mais qu'un règlement intervenant entre les deux compagnies peut un jour ou l'autre faire disparaître immédiatement, tandis que les deux gares distinctes une fois construites, il n'y a plus à y revenir.

Enfin, M. l'ingénieur de la compagnie affirme que les sacrifices que la compagnie ferait pour obtenir une gare commune seraient hors de toute proportion avec les résultats à obtenir.

C'est une simple affirmation sans preuves, sans chiffres à l'appui et dont le Département et le Service du contrôle ne peuvent se contenter. Et, nous le répétons, quoique l'indemnité à payer à la Compagnie d'Orléans pour obtenir une gare commune puisse être élevée, il nous paraît difficile qu'elle soit assez pour empêcher l'adoption d'une solution préférable au point de vue technique et avantageuse au point de vue de l'intérêt général.

Châteaudun, 18 Juillet 1876

(signé) Illisible.

La solution de la question qui fait l'objet du rapport ci-dessus, dépend entièrement de l'entente qui pourrait intervenir entre les deux compagnies pour l'établissement d'une gare commune.

La Compagnie locale n'a justifié jusqu'à présent, d'aucune démarche qu'elle aurait faite, dans ce but, auprès de la Compagnie d'Orléans.

Le Conseil Général se préoccupera certainement de cette affaire dans sa prochaine session et si elle n'est pas plus avancée aujourd'hui qu'il y a 5 mois, la faute n'en peut être imputée qu'à la compagnie et ce rapport a pour but de dégager entièrement la responsabilité du service.

Chartres le 20 Juillet 1876.

L'Ingénieur en Chef.

(signé) L. FRANCFORT

Voir les plans ci-après.



Chemin de fer
de Patay à Nogent-le-Rotrou.

—
Gare commune de Châteaudun

—
Plan.
—

Dressé par l'Ingénieur ^{de service} désigné
Châteaudun, le 18 juillet 1876.

Mazoy

Vu par le Chef en chef pour être
joint à son avis en date de ce jour

Charles L. 21 juillet 1876

Stour

(à l'échelle de 10 000)



* * * * *

La deuxième gare ne verra jamais le jour et le projet de gare commune sera adopté