

**TRAMWAY A VAPEUR A VOIE DE 0.60M  
DE PITHIVIERS A TOURY. I. DESCRIPTION  
DU TRACÉ, DU MATÉRIEL FIXÉ ET DU  
MATÉRIEL ROULANT DÉTAIL DES  
DÉPENSES; II. EXAMEN CRITIQUE DES  
RESULTATS OBTENUS**

Published @ 2017 Trieste Publishing Pty Ltd

ISBN 9780649723478

Tramway a Vapeur a Voie de 0.60m de Pithiviers a Toury. I. Description du Tracé, du Matériel Fixé et du Matériel Roulant Détail des Dépenses; II. Examen Critique des Resultats Obtenus by F. Lievin & H. Heude

Except for use in any review, the reproduction or utilisation of this work in whole or in part in any form by any electronic, mechanical or other means, now known or hereafter invented, including xerography, photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, is forbidden without the permission of the publisher, Trieste Publishing Pty Ltd, PO Box 1576 Collingwood, Victoria 3066 Australia.

All rights reserved.

Edited by Trieste Publishing Pty Ltd.  
Cover @ 2017

This book is sold subject to the condition that it shall not, by way of trade or otherwise, be lent, re-sold, hired out, or otherwise circulated without the publisher's prior consent in any form or binding or cover other than that in which it is published and without a similar condition including this condition being imposed on the subsequent purchaser.

[www.triestepublishing.com](http://www.triestepublishing.com)

**F. LIEVIN & H. HEUDE**

**TRAMWAY A VAPEUR A VOIE DE 0.60M  
DE PITHIVIERS A TOURY. I. DESCRIPTION  
DU TRACÉ, DU MATÉRIEL FIXÉ ET DU  
MATÉRIEL ROULANT DÉTAIL DES  
DÉPENSES; II. EXAMEN CRITIQUE DES  
RESULTATS OBTENUS**



**TRAMWAY A VAPEUR**

**A voie de 0,60 m**

**DE PITHIVIERS A TOURY**

---

ANGERS, IMP. A. BORDIN ET C<sup>o</sup>, RUE GARNIER. 4.

---

# TRAMWAY A VAPEUR

A VOIE DE 0,60<sup>m</sup>

## DE PITHIVIERS A TOURY

---

I

DESCRIPTION DU TRACÉ, DU MATÉRIEL FIXE ET DU MATÉRIEL ROULANT

DÉTAIL DES DÉPENSES

PAR

F. LIEVIN

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSEES

II

EXAMEN CRITIQUE DES RÉSULTATS OBTENUS

PAR

H. HEUDE

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSEES

---

PARIS

LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE BAUDRY ET C<sup>ie</sup>, ÉDITEURS

15, RUE DES SAINTS-PÈRES, 15

MAISON A LIÈGE, RUE DES DOMINICAINS, 7

1894

*Tous droits réservés.*

59480  
SEP 11 1901

6433157

ST  
L62

## TRAMWAY DE PITHIVIERS A TOURY

### PREMIÈRE PARTIE

Description du tracé, du matériel fixe et du matériel  
roulant. — Détails des dépenses.

Par M LIÉVIN, ingénieur des Ponts et Chaussées.

### INTRODUCTION

Jusqu'à ces derniers temps, les populations du canton d'Outarville formant la partie Ouest de l'arrondissement de Pithiviers, n'avaient avec le chef-lieu d'arrondissement que des relations peu nombreuses, faute de moyens de communications rapides et réguliers, et elles réclamaient avec instance la construction d'une voie ferrée qui leur permit de venir plus facilement avec leurs produits aux marchés importants de Pithiviers.

D'autre part, la culture de la betterave à sucre a pris dans l'arrondissement de Pithiviers un développement considérable et la production annuelle y dépasse cent millions de kilogrammes. Cette production, un des principaux éléments de la richesse du pays, est, en même temps, la cause de la ruine de ses chemins. La betterave, récoltée de la fin de septembre à la mi-novembre, est transportée aux usines de Pithiviers-le-Vieil et de Toury (Eure-et-Loir) pendant la plus mauvaise saison de l'année et, quelque temps qu'il fasse, les voitures se dirigent par longues files vers les bascules, les râperies et les usines, creusant dans les chemins des ornières profondes et



finissant par défoncer complètement les empièvements ; au retour, elles en ramènent des pulpes, en sorte que les chemins sont toujours parcourus par des voitures chargées à toute charge.

L'entretien des parties de routes et chemins fréquentées par les voitures de betteraves, dont la longueur dépasse 60 km, coûte donc très cher au département, et c'est aussi bien en vue d'en diminuer la dépense annuelle que de relier au chef-lieu d'arrondissement les diverses communes du canton d'Outarville, que le Conseil général du Loiret a décidé de construire entre Pithiviers et Toury, pour le service des voyageurs et le transport des betteraves, un chemin de fer à voie de 0,60 m.

Le projet définitif de cette ligne a été approuvé par le Conseil général du Loiret le 22 août 1890 et par celui d'Eure-et-Loir le 8 août 1894. Les travaux, dont la direction a été confiée aux ingénieurs, ont été exécutés aux frais du département du Loiret, et ont fait l'objet d'adjudications distinctes suivant leur nature.

Enfin, lorsqu'il s'est agi de l'exploitation, un certain nombre de compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de sociétés ont été appelées à faire connaître les conditions auxquelles elles se chargeraient d'exploiter la ligne, et la Société des Établissements Decauville aîné, ayant fait les offres les plus avantageuses a été acceptée comme fermière par le décret du 20 août 1894, qui a déclaré les travaux d'utilité publique.

Ces préliminaires établis, nous allons faire connaître les principales dispositions du projet que nous avons fait exécuter sous la direction de M. l'Ingénieur en chef Heude.

#### DESCRIPTION DU TRACÉ (voir la planche, fig. 4)

Pour réduire au strict minimum les acquisitions de terrains, nous avons suivi autant qu'il nous a été possible les chemins classés, et nous ne nous en sommes écarté que sur la demande

des populations, pour ne pas traverser des bourgs importants, ou bien pour diminuer le parcours de la voie ferrée. Plusieurs ingénieurs qui ont visité la ligne nous ont objecté que nous aurions sans doute mieux fait de passer carrément dans les traverses des villages, et que nous aurions ainsi facilité grandement le service de l'exploitation. Cela est possible, mais la question nous paraît néanmoins discutable. Il est évident que l'exploitant trouvera plus facilement des correspondants si le tramway traverse les centres habités que s'il s'en éloigne et, d'un autre côté, que les populations seront d'autant plus disposées à prendre le tramway qu'il passera plus près d'elles; mais ces avantages nous paraissent sérieusement amoindris par la gêne continuelle que le passage des trains imposera à la circulation dans les traverses et par les dangers qui peuvent en résulter. Quoi qu'il en soit, les populations à desservir s'étant, dès l'origine des études, montrées opposées au passage du tramway dans les traverses et ayant même donné une partie des terrains pour qu'il s'en écarte légèrement, nous n'avons pas hésité à proposer l'établissement de la ligne en dehors, mais à proximité des lieux habités.

Le tramway de Pithiviers à Toury, partant de la gare de Pithiviers, sur la ligne d'Orléans à Malesherbes, franchit cette ligne sous un pont de 4 m d'ouverture et emprunte le chemin de grande communication n° 22 jusqu'à 600 m au delà de Sébouville. Il se dirige ensuite vers Toury par Guigneville, Torville, Grigneville, Châtillon-le-Roi, Bazoches-les-Gallerandes et Outarville.

La longueur actuelle est de 30 613,30 m dont 19 336,80 m sur les accotements des chemins et 11 276,50 m en déviation.

Les stations sont au nombre de neuf, savoir :

Pithiviers;  
Guigneville;  
Torville;  
Grigneville-Guigneville;  
Châtillon-le-Roi;

Izy;  
 Bazoche-les Gallerandes;  
 Outarville;  
 Et Toury.

En outre, les trains s'arrêtent, pour laisser monter ou descendre les voyageurs sans bagages, à :

Onnes;  
 Bitry;  
 Guignonville;  
 Gueudreville;  
 Arconville;  
 Et Brandelon.

Actuellement, le tramway s'arrête à la grande ligne de Paris à Bordeaux. La gare actuelle de Toury devant être prochainement remaniée et agrandie pour recevoir, en outre, le chemin de fer projeté de Voves à Toury, nous avons dû nous arrêter provisoirement aux voies de la Compagnie d'Orléans, à 300 m de sa gare, et attendre que le projet, dressé de manière à pouvoir recevoir les deux lignes, soit définitivement approuvé.

La longueur de la ligne de Pithiviers à Toury sera alors de 31 267 m.

Dans tout le parcours, le tracé ne présente nulle part de courbe dont le rayon soit inférieur à 50 m.

#### PROFIL EN LONG (planche, fig. 2)

En général, les pentes et rampes ne dépassent pas 10 mm par mètre; la plus forte pente est à la sortie de la gare de Pithiviers, elle atteint 23,6 mm par mètre et règne sur une longueur de 117,31 m.

Les renseignements relatifs aux pentes et rampes sont résumés dans le tableau suivant :