

31 mars 1943



LA RÉPARTITION DU MATÉRIEL  
DE CHEMIN DE FER

*Conférence faite le 31 Mars 1943  
au Centre d'Etudes Supérieures des Transports*

*par*

M. DARGEOU

*Ingénieur en Chef*  
Chef Adjoint du Service Central du Mouvement  
de la S.N.C.F.



*Comptes: B 15*

LA REPARTITION DU MATERIEL DE CHEMINS DE FER

---

Conférence faite le 31 Mars 1943  
au Centre d'Etudes Supérieures des Transports

par

M. DARGEOU,  
Ingénieur en Chef,  
Chef Adjoint du Service Central du Mouvement

---

Cette Conférence a pour objet "la répartition du matériel de Chemin de fer" ou, plus précisément, la répartition du "matériel roulant", c'est-à-dire du matériel de transport proprement dit, par opposition au "matériel moteur" (locomotives, automotrices, etc ...) dont l'utilisation a fait l'objet, il y a 15 jours, de la Conférence de M. PONCET.

Les opérations de répartition du matériel roulant incombant au Service de l'Exploitation, et plus particulièrement à ceux de Mouvement, je commencerai par vous rappeler l'organisation de ces Services sur la S.N.C.F.

Les Etablissements de l'Exploitation en contact direct avec le Public sont les gares, au nombre total de 7.140 (chiffres de Janvier 1940, A.L. compris).

Les gares de la S.N.C.F. sont groupées en "Circonscriptions" de Mouvement (251 en Janvier 1940) ; chaque Circonscription est dirigée par un Inspecteur de l'Exploitation, chargé de suivre sur

toute l'étendue de sa Circonscription les conditions d'exécution du service et plus particulièrement du mouvement (sécurité, circulation des trains, fourniture et répartition du matériel, contrôle des effectifs des gares, etc ....).

Les Circonscriptions de Mouvement sont elles-mêmes groupées en Arrondissements d'Exploitation (41 en Janvier 1940). Chaque Arrondissement est dirigé par un Inspecteur Principal de l'Exploitation.

Les questions de Mouvement y sont suivies par un organisme appelé Poste de Commandement, dont le Chef est le véritable bras droit du Chef d'Arrondissement pour le mouvement.

Les Arrondissements de l'Exploitation dépendent de cinq Services Régionaux de l'Exploitation (Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est) dirigés par cinq Chefs de Service de l'Exploitation. Toutes les questions de mouvement, aussi bien voyageurs que marchandises, sont traitées dans chaque Service Régional de l'Exploitation par une Division Régionale du Mouvement. Les limites territoriales des cinq Régions coïncident à peu près avec celles des anciens grands Réseaux.

Enfin, l'action des cinq Services Régionaux de l'Exploitation est supervisée, coordonnée et progressivement unifiée, en ce qui concerne le Mouvement, par le Service Central du Mouvement dont deux Divisions : la Division Centrale du Mouvement-Voyageurs et la Division Centrale du Mouvement-Marchandises, ont, dans leurs attributions, les questions d'ordre général intéressant respectivement les transports de voyageurs et les transports de

marchandises.

Ce rappel fait, abordons le sujet de notre Conférence.

Qu'est-ce que la répartition du matériel roulant de Chemin de fer ?

C'est l'ensemble des opérations destinées à satisfaire aux demandes de transport des voyageurs ou des expéditeurs de marchandises, c'est-à-dire à mettre à leur disposition aux endroits voulus, les places libres ou les wagons vides qui leur sont nécessaires.

Ces opérations doivent être menées de manière à éviter le plus possible les parcours à vide à la fois improductifs et onéreux, et dont l'élimination ou la réduction est un des soucis dominants de tous les transporteurs, par air, par eau, par route aussi bien que par fer.

Le "matériel roulant" du chemin de fer comprend deux grandes classes de véhicules :

- les voitures, spécialisées au transport des voyageurs ;
- les wagons, destinés au transport des marchandises.

Les deux catégories de trafic : voyageurs et marchandises, différant profondément par leur nature et par leur mode d'acheminement, relèvent de procédés de répartition eux-mêmes profondément différents.

Après avoir exposé brièvement les principes de la

répartition des voitures S.N.C.F., nous nous arrêterons plus longuement sur le problème plus complexe et plus changeant de la répartition des wagons, qui constituera, si vous le voulez bien, l'essentiel de cette Conférence.

PREMIERE PARTIE

REPARTITION DU MATERIEL VOYAGEURS

a) Le parc des voitures et fourgons de la S.N.C.F.

Le parc de voitures de la S.N.C.F. comprend (chiffres de 1940, A.L. compris) : 28.000 voitures dont 3.000 environ spécialisées aux services de banlieue, le reste, soit 25.000 voitures, formant le parc des voitures de grandes lignes.

Ces 28.000 voitures comprennent 10.000 voitures à bogies à caisse métallique ou en bois, avec ou sans intercirculation par soufflets et 18.000 voitures à essieux (2 ou 3 essieux).

Dans chaque catégorie on trouve des voitures de 1<sup>ère</sup> classe, de 2<sup>ème</sup> ou de 3<sup>ème</sup> classe, des voitures mixtes (1<sup>ère</sup>/2<sup>ème</sup> ou 2<sup>ème</sup>/3<sup>ème</sup>), etc .....

Aux "voitures" doivent être rattachés les fourgons à bagages, dont le parc total (véhicules à bogies ou à essieux) est de 8.000 environ. Les fourgons à bagages acheminant, en principe, les bagages par les mêmes trains que les voyageurs, le problème de leur utilisation se pose, en effet, de la même façon que celui de l'utilisation des voitures à voyageurs.

Chacune des 5 Régions de la S.N.C.F. a la gérance, au point de vue de l'entretien et de l'utilisation des véhicules, d'une partie de ce parc, correspondant en général, et sous réserve des mutations réalisées depuis la création de la S.N.C.F., au parc du grand Réseau auquel la Région a succédé. Chaque véhicule porte, à côté de sa marque S.N.C.F., l'indice de sa Région gérante (1 pour l'Est, 2 pour le Nord, 3 pour l'Ouest, 4 pour le Sud-Ouest,

5 pour le Sud-Est).

Comment la S.N.C.F. assure-t-elle la répartition de ces 36.000 voitures et fourgons à bagages, de manière à faire face à tout moment et en tout point à la "demande" de transport des voyageurs ?

b) Le Service des trains de voyageurs.

Le trafic voyageurs est caractérisé par sa grande variabilité dans le temps et dans l'espace, et notamment par des "pointes de trafic" périodiques (fins de semaine, dimanches et fêtes) ou saisonnières (vacances de fin d'année, de Pâques et d'été); mais ces pointes de trafic se produisent sur des relations connues à des époques connues et leur amplitude est pratiquement prévue à l'avance avec une approximation suffisante, soit sur la base de l'expérience, soit d'après les demandes de location formulées par le Public.

1°) Le trafic normal est assuré par un ensemble de trains constituant le "service voyageurs" et dont les horaires figurent à l'Indicateur CHAIX. Ces trains sont dits "trains réguliers"; ils peuvent être quotidiens, périodiques ou saisonniers, la caractéristique d'un train régulier étant que sa circulation est prévue, à titre ferme, dans les documents horaires (Indicateurs et Affiches) à l'usage du Public.

Il y a deux services voyageurs par an : le service d'hiver et le service d'été, ce dernier comportant plus de trains que le premier (et notamment des trains saisonniers pendant les mois de Juillet, Août et Septembre), de manière à acheminer le trafic

normal d'été plus important que le trafic normal d'hiver.

2°) Quant aux pointes de trafic périodiques ou saisonnières, dont les dates exactes et l'importance ne peuvent être prévues lors de l'établissement des deux services voyageurs, elles sont assurées, suivant l'importance de ces pointes :

- soit par des forcements des trains réguliers, c'est-à-dire par l'adjonction de voitures supplémentaires aux compositions normales des trains,

- soit par la mise en marche de trains supplémentaires, circulant devant ou derrière les trains réguliers qu'ils doublent, triplent, quadruplent, etc ....

Ces forcements ou mises en marche de trains supplémentaires sont soit prévus plusieurs jours à l'avance, soit décidés au dernier moment à la demande des gares où la nécessité s'en fait sentir.

c) La répartition des voitures et fourgons à bagages.

Comment les voitures et fourgons à bagages sont-ils répartis et utilisés par les Services de Mouvement pour assurer la formation de ces diverses catégories de trains et rames de forçement ? C'est le problème de la répartition du matériel à voyageurs.

1°) Véhicules en roulement

1°) La "composition" de tout train régulier de voyageurs, c'est-à-dire le nombre des voitures et fourgons à bagages qui le constituent, leur type de construction (voitures à bogies ou à essieux, à caisse métallique ou à caisse en bois, voitures à chauffage électrique ou à la vapeur, voitures avec ou sans

intercirculation, etc ....), leur classe (voitures de 1<sup>ère</sup>, de 2<sup>ème</sup>, de 3<sup>ème</sup> classes, voitures mixtes, voitures-lits, voitures-restaurants, etc ....), leur ordre de succession de la tête à la queue du train est fixé pour chaque service et pour les diverses parties du parcours du train, compte tenu de la fréquentation habituelle du train sur chaque partie de ce parcours, fréquentation dont des comptages systématiques ont permis de connaître la valeur.

Sont de même prévus dans la composition des trains réguliers, les forçements périodiques du train décidés, à titre ferme, à chaque changement de service.

Chaque train régulier comporte ainsi, dans sa composition, une ou plusieurs "rames" de voitures assurant quotidiennement ou périodiquement les diverses parties de son parcours.

L'ensemble des "rames" voyageurs composant les trains réguliers suivent des "roulements" prévus à l'avance et qui sont établis de manière à éviter ou à réduire les parcours à vide. Dans ce but, on associe, dans un même roulement de rames, des trains qui assurent un trafic d'importance comparable, afin que les mêmes rames puissent passer sans modification d'un train à l'autre : les remaniements de trains constituent, en effet, des sujétions pour les gares et des causes de retards pour les trains, en même temps qu'ils nécessitent des manoeuvres onéreuses.

Les compositions de trains réguliers et les roulements des rames qui les constituent font l'objet de documents de service, dits "livrets de composition des trains et de roulement des rames".

qui, avec les documents horaires proprement dits, constituent un outil de travail essentiel pour tous les agents du Chemin de fer qui coopèrent à l'exécution du service voyageurs.

Avant chacun des deux changements de service qui ont lieu respectivement en Mai et Octobre, les roulements de matériel sont ainsi établis sur chaque Région, pour la totalité des trains réguliers ainsi que pour les forçements périodiques des trains réguliers et pour les dédoublements de trains réguliers prévus à titre ferme.

Aux trains rapides et express sont affectées les voitures à bogies métalliques ou à caisse en bois comportant l'intercirculation par soufflets.

Aux trains directs à grand parcours est affecté le reste des voitures à bogies.

Quant aux trains directs à petit parcours et aux trains omnibus, ils sont normalement composés en voitures à essieux.

Les voitures et fourgons nécessaires à la formation des trains réguliers sont constitués en rames permanentes, de compositions conformes aux livrets de composition et qui sont rattachées à des "gares gérantes" dont le nom est marqué sur chacune des voitures correspondantes.

Une gare gérante d'une telle rame a pour mission :  
- tout d'abord, au début du service, de former la rame en cause avec des véhicules qui lui sont nominativement désignés,  
- ensuite, au cours du service, de maintenir ou de rétablir la composition de la rame : à cette fin, la gare gérante doit,

pendant les stationnements de la rame (dont la durée est fixée en conséquence), retirer les voitures en surnombre (par exemple des véhicules ajoutés en forcement inopiné par une autre gare) ou remplacer les voitures qui manqueraient (par exemple à la suite d'un retrait pour avaries).

Ajoutons que toute gare gérante est chargée de veiller, par une surveillance quotidienne, au bon entretien des voitures qui lui sont rattachées et notamment à l'entretien de leur aménagement intérieur.

2°) Véhicules des réserves locale et générale.

2°) Une fois assurée la formation des rames composant les trains réguliers, leurs forcements ou dédoublements périodiques prévus à titre ferme, on prélève, sur le parc de voitures et fourgons restant disponibles à chaque changement de service, un certain contingent de véhicules qui sont placés dans des gares gérantes désignées (gares origines, gares intermédiaires ou gares terminus des roulements) et y constituent les "réserves locales".

Ces véhicules sont destinés à assurer :

- soit les forcements exceptionnels des trains dans les cas d'affluence non prévus à l'avance,
- soit les remplacements de voitures réformées ou avariées dans les rames permanentes, etc ....

Une fois constituées les réserves locales, les voitures et fourgons à bagages encore disponibles sur les différentes Régions de la S.N.C.F. forment la "réserve générale".

Cette réserve générale est destinée à assurer :

- les mouvements exceptionnels qui affectent soit l'ensemble de la S.N.C.F. (par exemple à l'occasion des fêtes ou des vacances), soit une Région de la S.N.C.F. ou une zone géographique déterminée (par exemple à l'occasion de fêtes, foires, concours, etc ...),
- les mouvements spéciaux tels que trains de pèlerinage, trains d'excursion, etc ....

La réserve générale comporte :

- 1°) des rames constituées de manière permanente, rattachées à des gares gérantes convenablement choisies,
- 2°) des véhicules isolés, concentrés dans des gares désignées.

En principe, la réserve générale d'une Région reste, en totalité, à la disposition de cette Région, pour assurer les mouvements qui se produisent sur son terrain. Mais le Service Central du Mouvement de la S.N.C.F. peut procéder, pendant certaines périodes, à des prélèvements temporaires sur la réserve générale d'une Région, pour satisfaire à des besoins exceptionnels qui se manifestent sur une autre Région et auxquels cette dernière ne peut satisfaire avec sa propre réserve générale.

3°) Caractéristiques de la répartition des voitures et fourgons à bagages.

En définitive, les voitures et fourgons à bagages incorporés dans les roulements, c'est-à-dire assurant les trains réguliers, les forcements périodiques du service régulier, les dédoublements de trains prévus à titre ferme lors de l'établissement du service, ont une affectation dont ces véhicules ne doivent pas être distraits pendant toute la durée du service en cours ; ces véhicules font, en somme, l'objet d'une répartition bisannuelle

lors des deux changements de service et sont indisponibles pour toutes les opérations de répartition courante, en cours de service.

La répartition courante des voitures et fourgons ne peut donc porter que sur les véhicules de la réserve générale et des réserves locales et se réduit à l'envoi, sur certains points, du matériel nécessaire pour des besoins exceptionnels.

Cette répartition est basée :

- soit sur des programmes établis à l'avance par les Services Régionaux ou d'Arrondissement,
- soit sur des demandes de voitures pour forçements, qui sont formulées par les gares et adressées aux Arrondissements.

Elle est assurée, à l'étage de la Région par la Division du Mouvement et à l'étage des Arrondissements par le Poste de Commandement, qui donnent les ordres d'envoi à vide du matériel nécessaire sur la gare d'utilisation.

En règle générale, le matériel ainsi réparti doit, après utilisation, être rapatrié sans délai sur les gares gérantes, soit à vide, soit de préférence en service commercial.

En temps de paix, en service d'été, les réserves locales correspondaient environ à 16 % et les réserves générales à 29 % du nombre des véhicules entrant dans les roulements. Ces pourcentages permettaient d'assurer, dans des conditions que nous qualifierions aujourd'hui de très confortables, l'acheminement de la totalité du trafic voyageurs, même aux périodes de pointe d'été.

Actuellement, du fait des restrictions imposées par la

pénurie de combustibles et la réduction du parc moteur et roulant à la disposition de la S.N.C.F., les parcours de trains supplémentaires ont dû être réduits dans une proportion plus forte encore que les parcours de trains réguliers, eux-mêmes réduits de 75 %.

Aussi les pourcentages précédents sont-ils réduits respectivement à 12 % pour les réserves locales et à 13 % pour les réserves générales par rapport aux véhicules en roulement.

Le problème de la répartition des voitures n'a donc, actuellement plus encore qu'en temps de paix, à être traité dans toute son ampleur qu'à chaque changement de service et ne donne lieu, en dehors des périodes de pointe de trafic, qu'à un minimum d'interventions des Services et Etablissements de la S.N.C.F. - lesquels n'apportent, en somme, que des retouches à une organisation quasi-permanente.

DEUXIEME PARTIE

LA REPARTITION DU MATERIEL MARCHANDISES

Celui de la répartition des wagons se pose de manière toute différente : il nécessite une intervention quasi-permanente des divers échelons de commandement des Services de Mouvement du Chemin de fer et constitue, actuellement surtout, une des tâches les plus importantes et les plus délicates de ces Services.

Le problème consiste, nous l'avons déjà indiqué, à mettre à la disposition de chaque expéditeur de marchandises, à l'endroit voulu, à la date demandée ou le plus tôt possible à partir de cette date, le nombre de wagons nécessaires, d'un type adapté au transport à effectuer, et tout cela :

1°) en respectant la réglementation édictée par les Pouvoirs Publics (règles de priorités de transport notamment),

2°) en réduisant le plus possible les parcours à vide de matériel.

Les données du problème sont donc nombreuses et varient beaucoup selon les Réseaux de Chemin de fer et selon les époques.

Ce sont, pour chaque Réseau : sa contexture même, son équipement technique (en moyens téléphoniques notamment); le volume, la nature et la répartition de son trafic, et plus particulièrement l'orientation des courants de trafic et leur déséquilibre plus ou moins accentué, l'importance du parc de wagons et des moyens de traction dont il dispose en regard des transports à assurer ; c'est enfin la réglementation fixée par

les Pouvoirs Publics pour les conditions d'acceptation au transport des marchandises.

Aussi les solutions apportées au problème de la répartition sont-elles très variables dans l'espace et dans le temps.

Les anciens Réseaux français eux-mêmes avaient des méthodes sensiblement différentes ; la S.N.C.F. en a entrepris l'unification et cette unification, actuellement réalisée dans le domaine des instructions, est en cours d'assimilation et de perfectionnement progressifs dans le domaine de la pratique.

Nous allons, si vous le voulez bien, examiner successivement :

- quelles sont les diverses données du problème pour la S.N.C.F. (ce qui nous permettra de mesurer l'ampleur et la complexité actuelle de ce problème),
- quelle méthode de répartition la S.N.C.F. a adoptée dans ces conditions,
- enfin, quels résultats cette méthode lui a permis d'obtenir au point de vue du rendement des wagons.

A) LES DONNEES DU PROBLEME POUR LA S.N.C.F. -

a) Diversité des transports de marchandises : wagons complets et transports de détail : GV et PV.

Une première donnée du problème est la diversité des transports à assurer.

Sans parler de l'infinie variété des natures de marchandises à transporter, retenons seulement que, du point de vue ferroviaire, les transports de marchandises se divisent en deux grandes catégories : les transports par wagons complets et les transports de détail.

Les transports par vagons complets, qui correspondent actuellement à 97 % environ du tonnage total de marchandises transporté par la S.N.C.F., sont chargés directement par les expéditeurs dans des wagons mis à leur disposition soit dans les cours de débords des gares de marchandises, soit sur des embranchements particuliers ou raccordements desservant des mines, carrières, usines, entrepôts, magasins, installations portuaires, etc ....

Les transports de détail, qui correspondent actuellement à 3,3 % seulement du tonnage total transporté, mais à 92 % du nombre total des expéditions remises à la S.N.C.F., comprennent les colis postaux, les colis agricoles, les petits colis (de 0 à 50 kgs) et les colis de détail proprement dits (de 50 à 1.000 kgs). Les expéditions de détail sont remises par la Clientèle dans des halles à marchandises. Le Chemin de fer les achemine dans des wagons spécialisés aux transports de détail dont le chargement lui incombe.

Par ailleurs, ces deux catégories de transports doivent, au gré de la clientèle, être acheminées soit en Grande Vitesse (par trains de messageries et par trains omnibus de voyageurs), soit en Petite Vitesse (par trains de marchandises P.V.).

On distingue donc finalement quatre catégories principales de transports de marchandises : wagons complets de grande vitesse, wagons complets de petite vitesse, expéditions de détail de grande vitesse, expéditions de détail de petite vitesse.

b) Multiplicité des installations à desservir.

Une deuxième donnée du problème de la répartition est la multiplicité des établissements à desservir.

Les wagons nécessaires aux transports par wagons complets sont demandés aux gares par les expéditeurs, pour leur être fournis en gare G.V., en gare P.V. ou sur embranchement particulier ; quant à ceux nécessaires aux transports de détail, leur fourniture est réglée par la S.N.C.F., compte tenu du volume des transports qui lui sont remis dans chaque gare en G.V. ou en P.V.

Or, il existe au total, sur la S.N.C.F., plus de 6.400 gares ouvertes au trafic des marchandises et 6.500 embranchements particuliers (Alsace-Lorraine compris).

C'est donc au total entre près de 13.000 établissements en temps de paix et de 11.000 actuellement que la S.N.C.F. peut avoir à répartir, chaque jour, les wagons disponibles pour y recevoir les chargements demandés.

c) Diversité des types de wagons à répartir.

Une troisième donnée du problème de la répartition consiste dans la diversité des catégories et types de wagons à répartir.

Trois grandes catégories de wagons servent normalement à l'exécution des transports sur la S.N.C.F. :

- 1°) les wagons du parc S.N.C.F. qui lui appartiennent en propre,
- 2°) les wagons des Administrations étrangères de Chemin de fer,
- 3°) les wagons de particuliers.

A) Le parc de la S.N.C.F. comprend de nombreux types de wagons, adaptés, d'une part, aux diverses natures de marchandises à transporter, d'autre part, au mode de transport choisi par l'expéditeur (grande ou petite vitesse).

Pour nous en tenir aux principaux types seulement, nous retiendrons :

1°) les wagons couverts, destinés au transport des marchandises à couvert (céréales, fruits et légumes, sucres, animaux vivants, engrais, etc ....), et se décomposant eux-mêmes : en wagons couverts ordinaires, sans dispositifs d'aération, et en wagons couverts "aérés", munis de volets et d'ouvertures d'aération, utilisés notamment pour les transports d'animaux vivants ;

2°) les wagons tombereaux, destinés au transport des marchandises pondéreuses (charbons, minerais, etc ...);

3°) enfin, les wagons plats, destinés au transport des pierres, des voitures automobiles, des rails, des tôles, etc ... et se décomposant en wagons plats ordinaires et en wagons plats de grande longueur, pour le transport des grands bois, des rails, poutrelles, etc ....

Dans chacune de ces catégories de wagons, on distingue :

- les wagons aptes aux transports de grande vitesse dont la construction (notamment l'empattement et les dispositifs de freinage) permet l'incorporation dans les trains G.V.;
- les wagons P.V. qui, en raison de leur mode de construction et de freinage, ne peuvent être acheminés que dans les trains P.V.

Le parc de wagons S.N.C.F. s'élève au total (chiffres de Janvier 1940, A.L. compris) à 460.000 wagons environ se répartissant approximativement comme suit : 205.000 couverts, 180.000 tombereaux et 75.000 plats. Mais le nombre de ces wagons actuellement présents sur les lignes de la S.N.C.F. et utilisables par elle est très inférieur à ces chiffres.

Les wagons du parc S.N.C.F. sont, comme les voitures, répartis, au point de vue de leur entretien, entre les cinq Régions, chacun d'eux portant, à côté de sa marque S.N.C.F. l'indice caractéristique de la Région gérante, qui a la charge d'en assurer l'entretien. Mais, en ce qui concerne leur utilisation, ils sont contrairement à ce que nous avons vu pour les voitures, entièrement banalisés, une gare quelconque pouvant utiliser un wagon en bon état portant un indice quelconque pour n'importe quel chargement.

Ces wagons du parc S.N.C.F., pouvant être utilisés et répartis sans restriction sur toute la S.N.C.F., sont dits "complètement répartisables".

B) La S.N.C.F. reçoit chaque jour en provenance des Réseaux étrangers, un certain nombre de wagons de ces Réseaux chargés de marchandises importées en FRANCE. Le nombre moyen de wagons étrangers, présents sur les lignes de la S.N.C.F., qui était toujours inférieur à 10.000 avant la guerre, s'est accru considérablement depuis la guerre, et atteint actuellement une soixantaine de mille (pour la plupart wagons de la Reichsbahn).

Ces wagons, qui ont les mêmes caractéristiques générales que ceux de la S.N.C.F., ne sont, après leur déchargement, que "partiellement répartissables" et partiellement utilisables par les gares de la S.N.C.F., car des accords internationaux passés entre les Administrations de Chemin de fer ne permettent, en règle générale, de les charger qu'à destination ou en direction du Réseau propriétaire.

Notons toutefois qu'actuellement et à titre temporaire, les wagons de la Reichsbahn, en zone occupée, peuvent être chargés en trafic intérieur et être répartis comme des wagons S.N.C.F.

C) Enfin, un assez grand nombre de wagons dits de particuliers, c'est-à-dire appartenant à des Sociétés ou à des particuliers, sont autorisés, après "immatriculation" par la S.N.C.F., à assurer des transports sur les lignes du Chemin de fer. Ces wagons sont, pour leur quasi-totalité, des wagons de types spéciaux, dont l'exploitation est généralement assurée par des Sociétés spécialisées à leur entretien et leur exploitation (wagons isothermes et wagons réfrigérants ; wagons tombereaux à grande capacité spécialisés aux transports des houilles, cokes, minerais ; wagons réservoirs à vins, wagons citernes à essences, alcools, etc ....).

Tous ces wagons sont répartis par les Sociétés exploitantes, la S.N.C.F. se bornant à mettre les wagons à disposition de l'expéditeur désigné par la Société exploitante et à exécuter les transports demandés. Les wagons de particuliers ne sont donc

pas répartissables par la S.N.C.F.

En résumé, les seuls wagons qui, pour la S.N.C.F., soient répartissables en permanence et sans restrictions, sont ceux de son propre parc, et c'est à leur répartition que nous nous limiterons.

d) Règlementation à respecter pour la fourniture des wagons ; priorités de transports.

La dernière donnée du problème de la répartition des wagons réside dans les règles édictées par les Pouvoirs Publics sur les conditions de fourniture du matériel aux expéditeurs.

En temps de paix, ces règles se résument dans l'obligation d'assurer tous les transports demandés quels qu'ils soient, en respectant simplement, à l'intérieur d'une même gare et pour chaque type de wagons, l'ordre chronologique dans lequel les wagons avaient été demandés.

Depuis la guerre, la situation est toute différente.

D'une part, en effet, le parc de wagons de la S.N.C.F. est grevé d'une lourde hypothèque : celle des wagons réservés en permanence pour des transports de troupes éventuels ; ces wagons sont groupés en rames qui restent garées, en vue d'une utilisation immédiate éventuelle, et sont en quelque sorte stérilisés, ce qui réduit d'autant le parc utilisable.

D'autre part, le Ministère de qui relève le Chemin de fer (actuellement le Secrétariat d'Etat aux Communications), dans la crainte de manquer de wagons pour effectuer les transports les plus indispensables à l'intérêt général du Pays, a dû imposer au Chemin de fer un régime de "priorités" de transports, c'est-à-dire

une hiérarchie dans la fourniture des wagons aux expéditeurs. Avec un parc qui, pendant la guerre, risquait déjà d'être insuffisant pour assurer l'ensemble des transports demandés, il n'y avait pas d'autre méthode pour avoir la certitude que les plus indispensables à la vie du Pays pourraient être sûrement exécutés et, en tout cas, le seraient avant les autres. Depuis l'Armistice, la nécessité d'un tel régime s'est imposée de plus en plus, en raison de la diminution importante du parc restant à la disposition de la S.N.C.F.

1°) Vagons complets -

La S.N.C.F. est actuellement tenue d'appliquer un arrêté ministériel du 15 Novembre 1940, aux termes duquel les transports de marchandises par vagons complets doivent être acceptés et assurés dans l'ordre de priorité décroissant suivant :

- 1) transports militaires ;
- 2) transports essentiels et urgents pour l'exploitation du Chemin de fer ;
- 3) transports effectués en vertu de "programmes permanents" (combustibles minéraux et bois de mines) ;
- 4) transports économiques d'intérêt allemand, effectués en vertu de programmes mensuels établis par les Autorités d'occupation et notifiés à la S.N.C.F. par le Secrétariat d'Etat aux Communications ;
- 5) transports économiques d'intérêt français, effectués en vertu de programmes mensuels établis par le Secrétariat d'Etat

aux Communications, principalement à la demande des Services du Ravitaillement français et notifiés à la S.N.C.F. ; ils portent presque exclusivement sur les transports essentiels du ravitaillement général (blé, farine, sucres, pommes de terre, légumes, etc ...);

6) transports bénéficiant d'une priorité permanente ou temporaire, qui portent soit sur des denrées et produits alimentaires de toute nature, soit sur des transports intéressant les diverses branches de la Production Industrielle en FRANCE : ces transports sont désignés par l'Arrêté Ministériel du 15 Novembre 1940, pour les priorités permanentes, par une notification mensuelle du Secrétariat d'Etat aux Communications à la S.N.C.F. pour ce qui concerne les priorités temporaires ;

7) enfin, tous les autres transports ne bénéficiant d'aucune priorité.

Je précise toutefois que cet ordre de priorité ne s'applique qu'à la fourniture des wagons du Chemin de fer, les transports en wagons de particuliers, wagons "non répartissables", étant assurés d'office conformément aux ordres des propriétaires ou des Sociétés exploitantes.

En vertu de l'Arrêté du 15 Novembre 1940, dans une gare quelconque de la S.N.C.F., un wagon du Chemin de fer d'un type donné ne peut être fourni à un expéditeur, pour un transport par wagon complet classé dans une des 7 catégories de priorité ci-dessus que si tous les transports demandés à cette gare dans

des wagons du même type et bénéficiant d'une priorité supérieure ont déjà été assurés, et cela quelle que soit l'ancienneté de la demande formulée pour ce transport ; à égalité de priorité, les wagons sont fournis aux expéditeurs dans l'ordre d'ancienneté de leurs demandes de wagons.

De plus, et c'est là que gît la difficulté, la S.N.C.F. doit répartir ses wagons de divers types entre ses 11.000 gares et embranchements, de manière à ce que la situation soit sensiblement la même sur l'ensemble de ses lignes, en ce qui concerne l'exécution des transports des divers degrés de priorité.

Pour faciliter ce travail de répartition qui eût été pratiquement impossible avec les 7 degrés de priorité, ceux-ci ont été groupés en 4 étages de priorité seulement, savoir :

- 1er étage : transports militaires ;
- 2<sup>ème</sup> étage : transports dits de programmes, comprennent les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> degrés : transports de service S.N.C.F., transports de programmes permanents ou temporaires allemands et français ;
- 3<sup>ème</sup> étage : transports dits de priorité correspondant au 6<sup>ème</sup> degré ;
- 4<sup>ème</sup> étage : transports ne bénéficiant d'aucune priorité.

Le choix de ces 4 étages a été dicté par les considérations suivantes :

- les transports militaires doivent être satisfaits intégralement et immédiatement ;
- les transports de programmes correspondant aux transports d'intérêt vital, devraient être satisfaits intégralement et sans retard sensible (3 ou 4 jours au maximum) ;

- les transports de priorité, bien que présentant un intérêt primordial, peuvent souffrir de n'être exécutés, pendant certaines périodes, que partiellement ou avec des retards assez importants (8 à 15 jours) ;

- les transports sans priorité ne doivent être exécutés que dans la mesure où le permet le parc disponible de la S.N.C.F.

C'est donc, en définitive, avec 4 étages de priorité que la S.N.C.F. procède à la répartition des wagons de son parc entre ses Régions, ses Arrondissements et ses gares en cherchant à obtenir, par exemple, que pour un type de wagon déterminé, tous les transports de programmes soient assurés à 100 %, sans retard supérieur à deux ou trois jours, et que les transports de priorité soient exécutés jusqu'à concurrence de 60 % des demandes formulées.

#### 2°) Transports de détail -

Quant aux expéditions de détail, sans insister sur leurs conditions d'acceptation et sur le régime de priorité en vigueur pour elles, je me bornerai à vous dire que les wagons nécessaires pour transporter celles que les gares ont acceptées, en vertu du dit régime, sont fournis après les transports militaires, c'est-à-dire au titre du 2<sup>ème</sup> étage de priorité. Cette priorité est indispensable, car la S.N.C.F. est obligée d'acheminer ces expéditions sans retard, sous peine de voir embouteiller en peu de jours ses magasins ou ses halles.

e) Condi-  
tion à sa-  
tisfaire :  
répartition  
des par-  
cours à  
vide.

Telles sont les principales données du problème de la répartition des wagons sur la S.N.C.F.

Leur seul énoncé fait ressortir que la solution du problème implique de nombreux mouvements de matériel vide. C'est, du reste, ce que vous avez tous pu constater en voyant passer des trains de marchandises ; ceux-ci contiennent toujours une proportion plus ou moins grande de wagons vides et pouvant aller jusqu'à 100 %.

C'est qu'en effet, pour éviter de pareils mouvements de wagons vides, il faudrait que, dans chaque gare, chaque chantier, chaque embranchement particulier, il y ait toujours équilibre entre le nombre des wagons déchargés et le nombre de wagons demandés pour chargement - et cela non seulement au total, mais pour chacune des catégories de matériel : couverts, tombereaux, plats.

Or, la règle générale est, au contraire, le déséquilibre. Par exemple, les embranchements miniers desservant les charbonnages reçoivent une partie de leurs approvisionnements en wagons couverts et plats dont ils n'ont généralement pas l'utilisation ; par contre, leur production doit être évacuée en wagons tombereaux dont ils ne reçoivent qu'une faible partie chargés de bois de mines.

Toute Région spécifiquement agricole, par contre, reçoit beaucoup plus de wagons tombereaux et plats qu'elle n'en expédie chargés, etc .... etc ....

Ce déséquilibre permanent des courants économiques entraîne

déjà, en temps normal, un déséquilibre constant entre les ressources et les besoins en wagons des diverses Régions ou zones économiques : aussi, faut-il, en tout temps, accepter de déplacer des wagons vides de types déterminés pour les faire passer d'une région excédentaire à une région déficitaire.

Cette nécessité des mouvements de matériel vide est bien plus impérieuse encore aujourd'hui pour la S.N.C.F. car, par suite de la pénurie de matériel et du régime de priorités de transport en vigueur, il faut accepter d'envoyer des wagons vides parfois très loin de leurs points de déchargement, pour satisfaire les besoins de chargement du 2<sup>ème</sup> étage de priorité, alors que ces wagons trouveraient, dans des points tout proches, des chargements de marchandises du 3<sup>ème</sup> étage de priorité ou même pourraient être réutilisés sur place au chargement de marchandises ne bénéficiant d'aucune priorité.

La S.N.C.F. ne peut donc éviter de transférer des wagons vides d'un point de déchargement à un point de chargement : ces transferts de wagons vides s'appellent des "prestations" et leur organisation est l'objet même de la "répartition des wagons".

De tels mouvements étant à la fois onéreux et improductifs, le but d'une bonne répartition est, nous l'avons dit, de les réduire le plus possible : elle doit en réduire, à la fois, le "nombre", l' "amplitude", c'est-à-dire la distance entre le point de déchargement d'un wagon et le point de rechargement, et la "durée", c'est-à-dire le temps qui s'écoule entre la libération d'un wagon et sa réutilisation.

B) PRINCIPES DE LA METHODE DE REPARTITION ADOPTEE PAR LA S.N.C.F.-

Comment la S.N.C.F. a-t-elle résolu ce problème, compte tenu des données que nous venons d'examiner ?

Elle avait le choix entre diverses solutions, notamment entre celles pratiquées par les anciens Réseaux français avant la constitution de la S.N.C.F.

En fait, à des variantes près, toutes ces solutions peuvent se rattacher à deux méthodes types.

1°) La première méthode consiste à laisser chaque gare libre d'utiliser tout ou partie des wagons déchargés sur son terrain pour satisfaire ses besoins du lendemain et à faire évacuer chaque soir les wagons vides en excédent sur des gares désignées à l'avance, dites gares de concentration.

Pour satisfaire leurs besoins, les gares déficitaires dans une catégorie de matériel passent les commandes correspondantes aux gares de concentration, qui leur envoient le matériel vide disponible.

Cette méthode a le gros avantage de la simplicité. Mais entre autres inconvénients, elle présente celui de favoriser, en période de pénurie de matériel, les gares excédentaires au détriment des gares déficitaires. D'autre part, elle ne permet pas d'assurer le jeu des priorités dans la répartition, ce qui la rend impraticable maintenant.

2°) La deuxième méthode consiste à faire dresser chaque

jour, dans chaque gare, le bilan de ses ressources et de ses besoins pour le lendemain, pour chaque type de matériel.

Ces bilans sont centralisés, pour un groupe de gares, par un "agent répartiteur" qui, chaque jour, donne une affectation à tout wagon arrivé chargé dans les dernières 24 heures, cette affectation pouvant consister en un ordre de réutilisation sur place ou un ordre d'envoi à vide sur une gare déficitaire (c'est-à-dire en une prestation).

Cette méthode permet à l'agent répartiteur :

1°) de répartir, dans les gares de sa zone, le matériel disponible de manière à tenir compte du degré de priorité des transports demandés ;

2°) de déterminer à l'avance les parcours à vide des wagons et d'en limiter le nombre, l'amplitude et la durée, c'est-à-dire de satisfaire aux deux conditions essentielles du problème de la répartition.

La S.N.C.F. a adopté un système qui se rattache à la deuxième méthode : chaque gare dépend d'un centre de répartition auquel elle adresse chaque jour un état de ses ressources et de ses besoins en wagons et le répartiteur a seul qualité pour décider de l'emploi de tout wagon.

Cette règle générale est, toutefois, tempérée par certaines dérogations dérivant de la première méthode : lorsque les prestations de vides apparaissent constantes sur une section de ligne et afin d'accélérer la mise en route du matériel vide, le répartiteur donne par avance aux gares de cette ligne l'ordre

d'envoyer d'office, sur une gare de concentration, aussitôt après leur déchargement, les wagons dont elles sont taxées comme prestations. Cette organisation dite des "courants de vides" est appliquée notamment à quelques cas de courants de matériel vide importants et réguliers tels que : renvoi des tombereaux aux houillères, retour des wagons à primeurs sur les pays de production, etc ....

C) FONCTIONNEMENT DE LA REPARTITION S.N.C.F. -

a) Organi-  
sation hié-  
rarchique:  
les divers  
échelons  
de réparti-  
tion.

Les principes de la répartition S.N.C.F. étant ainsi posés, voyons maintenant comment ils sont mis en oeuvre dans la pratique.

Il n'est évidemment pas possible de faire assurer une répartition convenable des wagons entre les 11.000 gares et embranchements actuellement desservis par la S.N.C.F., par un seul organisme répartiteur, voire même par 5 répartiteurs régionaux fonctionnant chacun pour la totalité des gares de sa Région. Cette répartition ne peut se faire que par étages successifs.

Sur la S.N.C.F., le nombre des étages de répartition est de quatre, la hiérarchie des organes de répartition des wagons ayant été moulée sur la hiérarchie générale des Services de l'Exploitation, telle que nous l'avons rappelée en débutant.

A chaque étage de la hiérarchie Exploitation correspond donc un étage de répartition.

L'agent répartiteur au 1<sup>er</sup> degré assure la répartition entre les gares d'une Circonscription de Mouvement sous la direction

de l'Inspecteur, Chef de Circonscription.

Le répartiteur au 2<sup>ème</sup> degré répartit à son tour les wagons entre les diverses circonscriptions d'un Arrondissement sous la direction du Chef du Poste de Commandement.

Le répartiteur au 3<sup>ème</sup> degré, chargé de suivre l'utilisation du matériel sur l'ensemble d'une Région et d'assurer sa répartition entre les divers Arrondissements, est un Fonctionnaire Supérieur de la Division Régionale du Mouvement, travaillant sous la direction du Chef de cette Division et du Chef du Service de l'Exploitation.

Enfin, le répartiteur au 4<sup>ème</sup> degré est un Fonctionnaire Supérieur du Service Central du Mouvement qui, sous la direction du Chef de la Division Centrale du Mouvement-Marchandises et du Directeur du Service Central du Mouvement, traite toutes les questions d'ordre général soulevées par la répartition des wagons sur l'ensemble de la S.N.C.F. et répartit les ressources aussi équitablement que possible entre les cinq Régions.

b) Rensei-  
gnements  
de base  
sur les  
besoins et  
sur les  
ressources  
des gares  
en wagons.

La base du travail des répartiteurs aux divers degrés est la connaissance, d'une part, des ressources des gares, circonscriptions, arrondissements et régions, en wagons des divers types susceptibles de recevoir des chargements, d'autre part, des besoins de transport c'est-à-dire des demandes de wagons des divers types formulées pour des transports des divers ordres de priorité.

Cette base est fournie par un document établi chaque jour, par chaque gare de la S.N.C.F. pour ses propres chantiers et pour

les embranchements particuliers qui lui sont rattachés - document que, à l'exemple des Agents de la S.N.C.F., nous appellerons l'état 12.003, d'après le N° qu'il a dans la nomenclature des imprimés de la S.N.C.F.

1°) Les besoins sont déterminés à l'aide du registre des demandes de matériel, sur lequel sont inscrites, au fur et à mesure de leur réception, toutes les demandes formulées par les expéditeurs : le Chef de gare, lui-même, fait figurer s'il y a lieu sur ce registre les wagons dont il a besoin pour le chargement des expéditions de détail.

Aux termes des Tarifs du Chemin de fer, les demandes de wagons du Public sont valables pendant une période de 15 jours après la date pour laquelle les wagons sont demandés. Toute demande non satisfaite au bout de 15 jours doit être renouvelée par l'expéditeur, faute de quoi elle est considérée comme annulée.

A l'aide du registre des demandes de matériel, la gare détermine chaque jour, à heure fixe, et fait figurer sur son état 12.003, ce que nous appelons, dans le jargon S.N.C.F., d'une part, les "demandes fraîches", d'autre part, les "demandes totales".

Les "demandes fraîches" d'un jour A sont les demandes à satisfaire à partir du jour B et qui sont exprimées pour la première fois par la gare sur l'état 12.003 du jour A : une demande pour un transport déterminé ne peut donc figurer qu'une seule fois en "demande fraîche" sur le 12.003.

Quant aux "demandes totales" du jour A, elles comprennent les "demandes fraîches" du jour A et les demandes antérieurement exprimées comme "demandes fraîches" et qui n'ont été ni satisfaites ni annulées.

La différence entre les "demandes totales" et les "demandes fraîches" mesure donc le retard dans la fourniture du matériel.

"Demandes fraîches" et "demandes totales" sont déterminées et inscrites par la gare sur l'état 12.003, d'une part, par catégories de matériel (couverts, tombereaux, plats), d'autre part, par degré de priorité (militaires, programmes, priorités, et sans priorité).

2°) Quant aux ressources de la gare en matériel susceptible d'être chargé, elles sont déterminées à l'aide d'inventaires faits chaque jour, à heure fixe, sur le terrain, dans les divers chantiers de chargement et de déchargement (voies de débords, voies de halles, embranchements particuliers).

Ces inventaires permettent de déterminer :

- d'une part, les "ressources totales" de la gare, qui comprennent tous les wagons présents sur les divers chantiers (que ces wagons soient vides, chargés en attente de déchargement ou d'expédition, etc ....);

- d'autre part, les "ressources fraîches", qui comprennent seulement les wagons arrivés dans ces chantiers au cours des dernières 24 heures, et qui constituent pour la S.N.C.F. de nouvelles possibilités de chargement soit immédiates, soit

prochaines.

Les "ressources fraîches" qui sont un des éléments chiffrés les plus importants de la répartition S.N.C.F., comprennent ainsi:

a) les wagons arrivés chargés depuis l'inventaire de la veille, que ces wagons soient déjà déchargés, qu'ils soient en cours de déchargement ou même encore chargés ;

b) les wagons restitués vides par des ateliers de réparation, Administrations étrangères ou Compagnies Secondaires à l'exclusion de tout autre wagon vide.

En particulier, une gare A ne décompte pas dans ses "ressources fraîches" les wagons reçus vides en répartition d'une gare B : ces wagons ont, en effet, été décomptés en "ressources fraîches" par la gare B, lorsqu'ils y sont arrivés chargés ; à ce moment, ils ont figuré dans la comptabilité de la répartition comme possibilités nouvelles de chargement pour la S.N.C.F. et le transfert de ces possibilités de chargement de B en A ne crée pas de nouvelles "ressources fraîches" pour la S.N.C.F.

En résumé, un wagon arrivé chargé dans une gare ne peut être compté qu'une fois en "ressource fraîche" par cette gare et, s'il est envoyé à vide en répartition dans une autre gare, cette dernière ne le décompte pas comme "ressource fraîche" sur son 12.003.

En définitive, les définitions données aux "ressources fraîches" et aux "demandes fraîches" exprimées par les gares sur leurs 12.003 sont telles que les chiffres correspondants peuvent

être additionnés dans le temps et dans l'espace, sans entraîner de double emploi : le total des demandes fraîches d'une ou de plusieurs gares, pendant un mois par exemple, donne, sans double emploi, le total des nouveaux besoins de transport formulés dans ces gares pendant le mois en cause : le total des "ressources fraîches" des gares d'une Région pendant une semaine correspond au total des possibilités de chargement apparues sur cette Région pendant la semaine, compte non tenu des prestations de matériel vide prescrites par la répartition centrale à destination de cette Région.

Tels sont les éléments de base chiffrés de la répartition S.N.C.F. Quel est, maintenant, le mécanisme de leur utilisation par les quatre degrés de répartition S.N.C.F. ?

c) Mécanisme de la répartition à quatre degrés de la S.N.C.F.

Toutes les gares d'une Circonscription de Mouvement envoient chaque jour, par trains désignés, leur situation 12.003 au répartiteur au 1<sup>er</sup> degré qui peut ainsi comparer et contrôler les ressources et les besoins de ses différentes gares.

De même, les divers répartiteurs au 1<sup>er</sup> degré envoient à leur Arrondissement un état des ressources et des besoins de leur Circonscription et ainsi de suite jusqu'au 4<sup>ème</sup> degré, les chiffres reçus par chaque degré de répartition résultant de la totalisation des chiffres fournis par les degrés inférieurs et permettant les mêmes comparaisons et contrôles à tous les étages de répartition.

La transmission de tous ces états de répartition se fait de

degré en degré par trains désignés. Cette transmission est assez longue et la répartition centrale ne reçoit les états des Régions que le jour C pour les situations relevées par les gares le jour A.

Mais les principaux chiffres des divers états sont transmis par messages téléphonés de chaque degré de répartition au degré supérieur dès qu'il les a lui-même reçus par téléphone de tous les répartiteurs du degré inférieur. De la sorte, dans les Régions bien équipées en relations téléphoniques, les principales données de la répartition établies par les gares dans la matinée d'un jour A peuvent être connues, au début de l'après-midi, par les répartiteurs au 1<sup>er</sup> degré, vers 16/17 heures par les répartiteurs d'Arrondissement et le soir même vers 19 heures par le répartiteur régional. Dans les autres Régions, on ne peut travailler à PARIS sur la situation du jour A que dans la matinée du jour B.

Une fois en possession des chiffres des degrés inférieurs de répartition, chaque répartiteur compare les situations respectives des divers répartiteurs qui lui sont immédiatement subordonnés et détermine les "prestations" à leur prescrire pour réaliser, dans chaque catégorie de matériel, la péréquation relative des ressources et des demandes, compte tenu des règles de priorité. Ces prestations font l'objet d'ordres de répartition qui sont transmis par téléphone aux répartiteurs du degré inférieur; ceux-ci les incorporent dans leurs propres ordres de répartition et ainsi de suite.

En résumé, le mécanisme de la répartition comporte :

- d'une part, dans le sens ascendant, la transmission de degré

en degré des renseignements chiffrés permettant à chaque répartiteur de comparer les situations des degrés de répartition qui dépendent directement de lui ;

- d'autre part, dans le sens descendant, la passation d'ordres de répartition adressés par chaque répartiteur aux degrés de répartition immédiatement inférieurs et tenant compte eux-mêmes des prestations de matériel vide prescrites par le répartiteur du degré supérieur dont il dépend.

d) Etablissement des ordres de répartition aux divers degrés de répartition.

Dans ce mécanisme, examinons avec un peu plus de détails la cascade des ordres de répartition donnés par les divers degrés de répartition.

1°) Répartition au 4<sup>ème</sup> degré (entre Régions)

Les mouvements de matériel vide à effectuer de Région à Région sont commandés une fois par semaine par le répartiteur au 4<sup>ème</sup> degré (Service Central du Mouvement).

Ces mouvements, qui constituent les "prestations interrégionales", sont déterminés, chaque jeudi après-midi, sur la base des chiffres des "ressources" et des "besoins" donnés par les 5 répartiteurs régionaux pour la semaine précédente.

Connaissant, pour chaque catégorie de matériel et pour chaque Région, d'une part, le total des "ressources fraîches" de la semaine précédente, d'autre part, pour chaque degré de priorité, le total des "demandes fraîches" de la même semaine et les "retards" de fourniture au début de la semaine, le

répartiteur central détermine le nombre de ressources fraîches que chaque Région aurait dû avoir en plus ou en moins pour que, dans chaque catégorie de matériel, les diverses Régions eussent pu satisfaire à la totalité des demandes (demandes fraîches + retards) des  $n$  premiers ordres de priorité et à la même fraction des demandes totales (retards compris) du  $N + 1^{\text{me}}$  ordre de priorité.

Comme, considéré sur toute l'étendue de la S.N.C.F., le trafic des marchandises présente, dans l'ensemble, une grande continuité et comme les variations des "ressources" et des "demandes" d'une semaine à l'autre sont, en temps normal, relativement faibles et lentes pour chaque Région, on admet que les chiffres de la semaine précédente se reproduiront à peu près la semaine suivante et les prestations interrégionales commandées chaque jeudi, pour la semaine suivante, consistent à prendre, sur les Régions excédentaires en une catégorie de matériel, le nombre de wagons que le calcul fait apparaître comme en excédent pour la semaine précédente et à les faire passer aux Régions déficitaires.

Dans la détermination de ces prestations, le Répartiteur Central veille soigneusement à combiner les mouvements de matériel vide pour réduire au strict minimum les parcours correspondants.

Toutefois, les chiffres résultant du calcul arithmétique brutal sont éventuellement corrigés pour tenir compte des éléments de discontinuité à prévoir d'une semaine à l'autre dans le trafic des diverses Régions ; début ou fin d'une campagne saisonnière,

difficultés de circulation ou de traction sur certains itinéraires, etc ....

Les prestations commandées sont exécutées le plus souvent par trains complets interrégionaux formés d'une même catégorie de matériel et acheminés à un rythme constant pendant toute la semaine. Formés par certaines gares de concentration des Régions cédantes, ils sont acheminés sur des gares désignées des Régions cessionnaires, qui assurent leur éclatement et la répartition des wagons sur leur terrain.

Pendant la semaine d'exécution d'une prestation interrégionale commandée le jeudi précédent, peuvent intervenir des modifications imprévues dans les données de la répartition ou encore des perturbations dans l'exploitation, gênant l'exécution des prestations (à la suite par exemple de coupures de lignes, d'engorgement des gares de triage, etc ...); des retouches sont alors apportées par le répartiteur central aux prestations prescrites, retouches qui se traduisent par la modification du rythme journalier des prestations sur les relations intéressées.

2°) Répartition au 3<sup>ème</sup> degré (entre Arrondissements d'une même Région) -

Chaque répartiteur régional (3<sup>ème</sup> degré) traduit les ordres de prestations qui lui sont donnés par le répartiteur central en ordres d'exécution qu'il adresse aux répartiteurs d'Arrondissement (2<sup>ème</sup> degré), en s'efforçant de réaliser une cadence régulière d'envoi de matériel vide sur les gares de concentration à qui

incombe la formation des trains de prestations interrégionales.

D'autre part, opérant suivant une méthode analogue à celle du répartiteur central, il détermine les prestations régionales d'Arrondissement à Arrondissement, prestations qui ont pour but de péréquer les ressources entre Arrondissements, compte tenu des demandes des divers ordres de priorité.

Chaque vendredi ce travail d'ensemble est fait par le répartiteur régional et les ordres de répartition combinant les prestations interrégionales et intrarégionales sont adressés par lui aux Arrondissements.

Mais, en outre, le répartiteur régional procède chaque jour aux comparaisons des chiffres qu'il reçoit des répartiteurs au 2<sup>ème</sup> degré et ordonne les rectifications nécessaires aux prestations régionales pour satisfaire totalement aux besoins militaires, aux prestations et, dans des proportions sensiblement uniformes pour l'ensemble de la Région, aux besoins de transports des divers ordres de priorité.

3°) Répartition au 2<sup>ème</sup> degré (entre Circonscriptions d'un même Arrondissement) -

Le répartiteur au 2<sup>ème</sup> degré opère de manière analogue entre les diverses Circonscriptions de son Arrondissement, mais le rythme de son travail est quotidien.

Tous les jours, dans le courant de l'après-midi, dès qu'il a reçu les situations de ses diverses Circonscriptions récapitulant les situations des gares dans la matinée, il prend

les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution correcte des ordres du répartiteur régional et pour satisfaire aux demandes de transports militaires ; cela fait, il répartit entre ses Circonscriptions le reste de ses disponibilités en wagons et ordonne les mouvements nécessaires pour équilibrer les ressources et les besoins des diverses Circonscriptions dans les divers degrés de priorité décroissants, en recherchant les solutions qui comportent le moins de mouvements de matériel vide.

4°) Répartition au 1<sup>er</sup> degré (entre gares d'une même Circonscription) -

Le répartiteur au 1<sup>er</sup> degré, enfin, est la cheville ouvrière de la répartition : la qualité de la répartition sur une Région dépend avant tout de la qualité de ses répartiteurs au 1<sup>er</sup> degré.

C'est en effet au répartiteur au 1<sup>er</sup> degré qu'aboutissent finalement, pour exécution, les ordres de répartition du 2<sup>ème</sup> degré qui sont eux-mêmes l'aboutissement des répartitions des 4<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> degrés ; c'est lui, en même temps, qui centralise, dépouille et compare les états des gares, états qui, nous l'avons vu, sont la base même de la répartition.

Recevant à la fin de la matinée ou au début de l'après-midi les états 12.003 des gares établis le matin, il les récapitule et, après avoir transmis, par message téléphoné, au répartiteur au 2<sup>ème</sup> degré les principaux chiffres résultant de cette récapitulation pour chaque catégorie de matériel, il prépare ses

ordres de répartition.

A cette fin, le répartiteur au 1<sup>er</sup> degré qui, en contact direct avec les gares, en connaît parfaitement les particularités, les installations et le personnel, commence par contrôler les chiffres indiqués par les gares comme "ressources fraîches", ainsi que les nombres de wagons vides qui lui sont indiqués par les gares de concentration comme reçus par elles sans affectation définitive ; il examine ensuite les demandes de matériel des divers rangs de priorité qui lui sont signalées par les gares. Cela fait, il assure les besoins de sa Circonscription pour les transports militaires, et, en attendant les ordres du répartiteur au 2<sup>ème</sup> degré, il détermine, d'une façon approximative, dans quelle mesure il pourra assurer les autres besoins.

Dans la soirée, entre 17 et 19 heures, il reçoit les ordres de répartition du répartiteur au 2<sup>ème</sup> degré et les transforme en ordres d'exécution.

Puis il procède, sur le papier, à la répartition définitive entre ses gares, du reste de ses disponibilités ; pour chaque catégorie de matériel, il commence par assurer la couverture des demandes des n premiers rangs de priorité pour lesquels les besoins totaux sont inférieurs aux disponibilités de la Circonscription ; il répartit enfin le reste des wagons disponibles entre les gares ayant reçu des demandes de transports de la n + 1<sup>me</sup> priorité, en s'efforçant de "servir" plus avantageusement les gares où existent les plus forts retards. Dans ce travail, et afin de réduire les mouvements de vides au strict minimum, le

répartiteur s'attache notamment à faire réutiliser sur place le matériel libéré dans une gare, chaque fois que les règles de priorité le lui permettent et qu'il n'en résulte pas une mauvaise utilisation en volume ou en tonnage.

Une fois terminé tout son travail de répartition, il transmet ses ordres de répartition aux gares, dans la soirée, par téléphone. Ces ordres, qui doivent frapper tous les wagons apparus en ressources fraîches dans la journée sont, pour chaque gare :

- soit un ordre d'expédition des wagons libérés à des gares déficitaires désignées par lui ou à une gare de concentration également désignée ;
- soit une autorisation d'utiliser les wagons pour couvrir tout ou partie des besoins de la gare ;
- soit, enfin, un ordre de mise en garage lorsque, en période de pléthore de matériel, des wagons restent en excédent sur la Circonscription une fois satisfaits les ordres de répartition des degrés supérieurs et la totalité des besoins de transport de tous ordres de priorité.

Ajoutons, pour ne pas donner une idée inexacte du travail du répartiteur, que ce dernier, s'il a pour première tâche de dépouiller, une fois par jour, les états des gares et de préparer, une fois par jour, des ordres de répartition écrits, peut et doit, au cours de la journée, répondre aux demandes des gares qui lui sont présentées par téléphone et donner sans attendre des ordres d'utilisation et de répartition par le même moyen : il doit,

bien entendu, tenir soigneusement attachement de toutes les instructions qu'il a données par téléphone afin d'en tenir compte dans son travail de répartition du soir.

5°) Attribution par les gares des wagons aux expéditeurs -

Enfin, chaque gare, dès réception des ordres du répartiteur au 1<sup>er</sup> degré, procède à l'attribution des wagons pour la journée du lendemain, en commençant par étiqueter les wagons à envoyer vides en répartition sur d'autres gares ; puis, elle attribue le reste de ses ressources aux expéditeurs, en commençant par amortir la totalité des demandes des priorités supérieures et en couvrant ensuite les demandes les plus anciennes dans la première priorité qui ne peut être servie intégralement.

Je rappelle que les gares ont à respecter, pour cette attribution, non plus seulement la hiérarchie à 4 étages de priorités retenue pour la répartition, mais bien la hiérarchie à 7 étages de priorités fixée par l'Arrêté Ministériel du 15 Novembre 1940.

e) Conclusions :  
principales caractéristiques de la répartition S.N.C.F.

Tel est, dans ses grandes lignes, le mécanisme de la répartition des wagons sur la S.N.C.F.

Certes, il peut paraître bien complexe : mais cette complexité est la conséquence de l'obligation de respecter les règles de priorité, obligation qui complique considérablement le travail de répartition. Aucun autre système n'aurait pu échapper aux conséquences de cette obligation. Mais il est clair

que, le jour où le régime des priorités disparaîtra - ou sera notablement simplifié - il sera facile d'alléger considérablement le travail de répartition sans, toutefois, avoir pour cela à modifier les bases mêmes de la méthode.

C'est qu'en effet l'expérience acquise depuis deux années d'application paraît avoir assis les principes essentiels de cette méthode, principes indépendants de la réglementation des priorités et que je me permets de dégager pour en terminer avec cette partie de mon exposé.

C'est tout d'abord la possibilité - essentielle pour les étages supérieurs de la répartition - de comptabiliser et de totaliser dans le temps et dans l'espace, sans risque de double emploi, les besoins de transport et les ressources en matériel, grâce à la définition adoptée pour les "demandes fraîches" et les "ressources fraîches".

Ce sont, ensuite, les quelques principes suivants :

1°) Aucune gare ne peut disposer d'un wagon sans y avoir été autorisée par le répartiteur au 1<sup>er</sup> degré ;

2°) Tout wagon apparaissant un jour donné en ressource fraîche est frappé d'un ordre le jour même ; ainsi sont touchés par la répartition tous les wagons arrivés chargés dans une gare depuis 24 heures : cela permet de rechercher et de donner une affectation à chacun de ces wagons, sans attendre qu'il soit vide, ce qui concourt à réduire le temps mort qui s'écoule entre l'arrivée d'un wagon chargé et son départ après rechargement ;

3°) Les ordres de répartition de matériel vide doivent être exécutés par priorité, par les gares et par tous les étages de répartition, aussitôt satisfaits les besoins de transports militaires : en d'autres termes, les prestations ont priorité sur toutes les fournitures de matériel vide aux transports autres que militaires.

C'est, par ailleurs, le principe de la répartition à 4 degrés de répartition.

D'autres Réseaux - et notamment la Reichsbahn plus étendue encore que la S.N.C.F. - font de la répartition à 2 degrés seulement, ce qui simplifie le mécanisme de la répartition et l'accélère sensiblement. Les éléments chiffrés de la répartition peuvent ainsi être transmis, les ordres de répartition établis et envoyés aux gares dans la même journée.

Ce système n'a pu être adopté par la S.N.C.F. : d'une part, en effet, l'insuffisance des liaisons téléphoniques mises à la disposition des organes répartiteurs de la S.N.C.F. ne permettait pas d'augmenter au-delà d'une trentaine le nombre d'établissements ou d'organes répartiteurs dépendant d'un même répartiteur ; d'autre part, la S.N.C.F. a estimé indispensable, pour des raisons de commandement, que les 3 étages hiérarchiques des Services de l'Exploitation des Régions interviennent effectivement, et sans court-circuit, toujours générateur d'indifférence, dans cette partie importante du service qu'est la répartition des wagons. Quant à l'intervention du 4<sup>ème</sup> étage, elle était indispensable pour assurer la péréquation des ressources et des

besoins entre les cinq Régions de la S.N.C.F.

Enfin, en ce qui concerne le rythme même des opérations de répartition, si l'on compare la répartition marchandises à la répartition voyageurs, on relève que la répartition du matériel voyageurs n'est, pour la grande majorité du matériel, que bisannuelle et, pour le matériel en réserve, que saisonnière ou accidentelle. Par contre, la répartition marchandises est une opération à peu près continue : sa cadence est hebdomadaire avec retouches quotidiennes éventuelles à l'étage interrégional, quotidienne avec canevas de fond, hebdomadaire à l'étage régional, quotidienne à l'étage Arrondissement ; mais ce rythme, nous l'avons vu, devient quasi-continu au 1<sup>er</sup> degré de répartition.

Je ne veux pas cacher que, quelle que soit l'excellence théorique de ces principes, ils ne sont pas sans prêter dans la pratique à maintes difficultés et que la répartition du matériel ne se fait pas avec la rigueur et l'espèce de simplicité arithmétique du résumé schématique que je viens de vous en faire.

D'une part, pour simplifier mon exposé et essayer de le rendre plus intelligible, j'ai négligé un certain nombre de données temporaires ou permanentes du problème.

Je citerai à cet égard l'obligation où est la S.N.C.F. de maintenir dans la zone non occupée un niveau minimum de wagons fixé par le Secrétariat d'Etat aux Communications. Cette obligation oblige la S.N.C.F. de faire deux répartitions indépendantes : une pour la zone occupée, une pour la zone non

occupée, la répartition centrale prescrivant, chaque semaine, des prestations de zone occupée sur zone non occupée pour maintenir au niveau fixé le parc de la zone non occupée.

Je citerai également la question de l'utilisation et de la répartition du matériel étranger présent sur les lignes de la S.N.C.F. et principalement du matériel de la Reichsbahn dont les existences représentent actuellement près du quart des existences totales de wagons du Chemin de fer sur nos lignes.

Je citerai enfin les problèmes soulevés par l'entretien et la désinfection des wagons qui ont des répercussions directes sur la répartition.

D'autre part, l'expérience a montré que la méthode de répartition de la S.N.C.F. présente, notamment dans les circonstances actuelles, quelques imperfections dont la principale fait même échec à l'un des principes de cette méthode : je veux parler du principe de la répartition et de l'affectation immédiate des wagons arrivés chargés dans les dernières 24 heures.

Tout d'abord, en effet, un certain nombre de ces wagons se révèle, pendant ou après leur déchargement, comme impropres à circuler et doivent être "réformés" par le Service du Matériel. Tous ces wagons ne peuvent être frappés d'une affectation tant qu'ils n'ont pas été réparés. C'est donc à tort qu'ils ont figuré en "ressources fraîches".

Ensuite, et ceci est le fait de la situation actuelle, parmi les wagons chargés qui sont destinés à des organismes

militaires, un nombre souvent important est, soit réexpédié sur une autre destination sans avoir été déchargé, soit conservé sous charge pendant un délai très supérieur à 24 heures. Or, tous ces wagons ont figuré en ressources fraîches et, comme tels, devraient être affectés immédiatement par les répartiteurs au 1<sup>er</sup> degré, à des chargements à effectuer le lendemain : comme, en fait, ces wagons ne peuvent pas recevoir de nouveaux chargements le répartiteur doit :

- soit, s'il en est avisé à temps, en tenir compte dans son travail de répartition en ne leur donnant pas d'affectation ;
- soit, dans le cas contraire, retoucher toute sa répartition, après coup, lorsque les gares intéressées l'avisent de l'indisponibilité de ces wagons.

C'est là, pour certaines gares et certaines circonscriptions, qui reçoivent une proportion assez importante de tels wagons, une grosse difficulté d'application de la méthode actuelle de répartition, difficulté qui disparaîtra ou s'atténuera considérablement avec la fin de la guerre et que les divers échelons de répartition s'attachent à éliminer par des procédés que je n'entreprendrai pas de vous exposer.

Je m'excuse, Messieurs, d'avoir, dans cette partie de mon exposé, cédé à la tentation d'entrer un peu trop dans le détail de mon sujet ; mais je voulais vous faire sentir que la répartition des wagons est bien plus un "art" qu'une "science" reposant sur des données arithmétiques rigoureuses.

D) LE RENDEMENT DU MATERIEL MARCHANDISES - INFLUENCE DE LA REPARTITION SUR CE RENDEMENT -

Tout au long de cette Conférence est apparu, comme un leit-motiv, le souci dominant de réduire au strict minimum les inévitables parcours de matériel vide.

La qualité principale d'un système de répartition c'est, en effet, l'obtention du meilleur rendement du parc du matériel roulant, parc dont la valeur totale (voitures et wagons) était, aux prix de 1940, de 100 milliards environ. Ce souci du rendement de l'outillage, qui est celui de toute industrie, est également celui du Chemin de fer, comme M. PONCET vous l'a exposé à propos de l'utilisation du matériel moteur. Toute amélioration du rendement du matériel roulant se traduit, en effet :

- soit par un accroissement des recettes, en permettant d'effectuer, avec le même parc, un plus grand nombre de transports ;
- soit par la diminution du parc nécessaire, c'est-à-dire immédiatement par une diminution des dépenses d'entretien et à terme par une diminution des dépenses de renouvellement du matériel et des charges de capital.

Pour nous en tenir au problème du rendement des wagons sur la S.N.C.F., ce rendement peut se mesurer par le nombre moyen de chargements assurés par un wagon sur la S.N.C.F. pendant une semaine par exemple : en d'autres termes, le rendement est le rapport du nombre de wagons chargés pendant cette semaine au nombre moyen de wagons présents sur les lignes de la S.N.C.F. au cours de cette même semaine.

Suivant que le dénominateur représente les seuls wagons effectivement utilisables par l'Exploitation ou la totalité des existences, c'est-à-dire en plus des wagons effectivement utilisables, les wagons immobilisés pour des causes diverses (réparation, garage prolongé en cas de pléthore de matériel, wagons immobilisés dans des rames militaires, etc ....), la valeur du rendement obtenu est celle du rendement d'exploitation ou du rendement brut du matériel. C'est le rendement d'exploitation qui nous intéresse aujourd'hui, la répartition n'ayant d'action que sur les wagons effectivement utilisables.

En divisant 7 (nombre de jours de la semaine) par la valeur du rendement d'exploitation, on obtient le nombre de jours qui s'écoule en moyenne entre deux chargements consécutifs d'un wagon utilisable, c'est-à-dire la "durée de rotation moyenne" du wagon utilisable.

En d'autres termes, le "rendement" des wagons est inversement proportionnel à la "durée de rotation moyenne" d'un wagon.

Pour améliorer le rendement du matériel, il convient donc de réduire le plus possible la durée du cycle de rotation des wagons, c'est-à-dire l'intervalle de temps qui s'écoule entre deux chargements consécutifs d'un wagon utilisable.

Or, si nous considérons un wagon qui, entre deux chargements successifs ne subit pas de réforme pour avarie, nous pouvons, en prenant pour origine du cycle le moment où le wagon est mis à la disposition de l'expéditeur, diviser ce cycle en 4 phases :

- 1°) entre le moment où le wagon est mis à la disposition

d'un expéditeur et celui où, ayant été chargé, et les écritures terminées, il est prêt à être incorporé dans un train : c'est la phase de chargement ;

2°) entre le moment où il est prêt à partir et celui où il est mis à la disposition du destinataire : c'est la phase du transport proprement dit ;

3°) entre le moment où il est mis à la disposition du destinataire et celui où il est déchargé, c'est la phase du déchargement ;

4°) enfin entre le moment où le wagon est déchargé et celui où il est mis à la disposition d'un expéditeur pour chargement : c'est la phase de la répartition.

Pour augmenter le rendement des wagons, il faut réduire, pour l'ensemble des wagons, chacune des phases du cycle d'évolution.

On réduit les phases de chargement et de déchargement :

- d'une part, par des mesures d'ordre tarifaires (primes ou pénalités) incitant les destinataires ou expéditeurs à collaborer activement à la réduction de la durée de ces phases ;

- d'autre part, par des procédés hâtant l'envoi au Public des avis d'arrivée des wagons chargés ou de mise à disposition des wagons vides.

Pour réduire la phase de transport, il faut augmenter les parcours et les vitesses des trains ; mais cette augmentation est onéreuse et les dépenses supplémentaires qui en résultent peuvent être supérieures aux économies procurées par l'accroissement du rendement des wagons ; elle est, en outre,

limitée, techniquement et matériellement, soit par le débit de certaines lignes, soit par le nombre de machines à mettre en jeu, soit par la consommation de combustibles : les limites correspondantes sont actuellement, vous le savez, de plus en plus restreintes.

Reste la phase de la répartition et c'est celle qui nous intéresse tout particulièrement. La valeur technique d'une méthode de répartition se mesure à la réduction que cette méthode permet d'obtenir sur la durée de cette phase et à l'amélioration du rendement du matériel qui en résulte.

Quels résultats peuvent être, à ce point de vue, mis à l'actif de la répartition S.N.C.F. ?

Si l'on prend les résultats obtenus pendant la seizième semaine de 1940, où les chargements ont présenté le maximum observé depuis près de 10 ans, on constate que le rendement d'exploitation des wagons S.N.C.F. s'est élevé à 1,08 pour les couverts, 0,72 pour les tombereaux et 0,58 pour les plats.

La méthode actuelle de répartition a été introduite en Mai 1940, progressivement assimilée par le personnel depuis l'Armistice et perfectionnée à diverses reprises et notamment au début de 1941.

Or, au cours des quatorzième et seizième semaines de 1941 (la seizième semaine ayant présenté les plus forts chargements constatés depuis l'Armistice), le rendement du matériel français s'est élevé à 1,19 et 1,3 pour les couverts, 0,85 et 0,89 pour les tombereaux, 0,65 et 0,71 pour les plats, valeurs sensiblement supérieures à celles de 1940 .

En Octobre 1942, époque où les existences de matériel sur la

S.N.C.F. ont été particulièrement faibles, le rendement a atteint les valeurs de 1,21 pour les couverts, 0,98 pour les tombereaux et 0,82 pour les plats.

C'est grâce à cette augmentation du rendement de son matériel que la S.N.C.F., bien qu'elle ait été privée d'une partie importante de son parc, a pu assurer, après les transports militaires, un nombre de chargements suffisants pour satisfaire au ravitaillement de la population et pour maintenir un minimum essentiel de l'activité économique.

Pareil résultat, dont la S.N.C.F. s'enorgueillit, est dû au dévouement de tous ses agents qui, par leur activité et leur initiative, ont joué un grand rôle dans l'amélioration du rendement du matériel. Il est dû également aux efforts des expéditeurs et destinataires, stimulés ou non par les primes et pénalités instituées pour activer le chargement et le déchargement des wagons. Mais il est dû aussi, pour une bonne part, à la qualité de la répartition des wagons sur la S.N.C.F., qui a permis de réduire au strict minimum, d'une part, l'intervalle de temps s'écoulant entre l'arrivée d'un wagon chargé et son affectation après déchargement, d'autre part, les parcours à vide et leur durée.

Encore ces gains de temps et l'amélioration corrélative du rendement auraient-ils été beaucoup plus importants si deux facteurs n'avaient joué dans le sens d'un allongement de la phase de répartition, je veux dire l'obligation de respecter la hiérarchie des priorités de transport et la diminution du parc

de wagons utilisables restant à la disposition de la S.N.C.F.

Nous avons déjà eu l'occasion d'insister sur le fait que l'institution d'un régime de priorités de transports venait s'ajouter au déséquilibre normal du trafic pour augmenter le nombre et l'amplitude des mouvements de matériel vide.

Cette antinomie entre l'amélioration du rendement des wagons et la stricte application du régime des priorités est d'autant plus sensible que le parc utilisable est, dans son ensemble, plus insuffisant à assurer la totalité des transports demandés : pareille insuffisance oblige, en effet, tous les étages de répartition à respecter plus sévèrement, dans leurs ordres, la hiérarchie des priorités afin d'éviter, par exemple, la non exécution des transports de programmes au profit des transports de priorité, dont l'urgence et l'intérêt sont moindres pour l'économie nationale.

Or, le parc de wagons de la S.N.C.F. était très largement suffisant, en temps de paix, pour assurer tous les transports demandés sans retards sensibles, même en période de pointe de trafic (campagne d'automne notamment) : le nombre moyen de wagons chargés par semaine sur la S.N.C.F. était de l'ordre de 320.000.

Au moment de la mise en vigueur de l'Arrêté du 15 Novembre 1940, l'importance du parc restant à la disposition de la S.N.C.F. lui permettait encore d'exécuter la totalité des transports militaires, de programmes et de priorités, et une fraction importante des transports non prioritaires.

Depuis lors, par suite de la diminution du nombre des wagons

S.N.C.F. restant sur ses lignes, la part des transports non prioritaires a décréu progressivement, pour s'annuler en zone occupée.

Puis la S.N.C.F. n'a pu assurer qu'une fraction progressivement décroissante des transports de priorités ; à l'heure actuelle, malgré l'accroissement du rendement du matériel obtenu par les efforts de tous, la S.N.C.F. ne dispose plus que d'un nombre de wagons lui permettant d'assurer à peine 200.000 chargements par semaine ; aussi les transports de programmes eux-mêmes, vitaux pour l'économie, sont-ils touchés et ne sont plus assurés en zone occupée qu'avec des retards qui peuvent atteindre une semaine ou plus pour certains transports.

Le seul exposé de cette situation suffit, Messieurs, à mesurer l'intérêt primordial d'une bonne répartition et l'importance, pour la vie économique du Pays, des résultats obtenus par les efforts de tous : expéditeurs, destinataires, Cheminots, et, parmi ceux-ci, des agents chargés de la répartition des wagons à tous les degrés de la hiérarchie.

Messieurs, j'en ai terminé avec ce sujet d'une technicité un peu aride. En m'excusant d'avoir retenu si longtemps votre attention, je me permets d'espérer, et c'était ma seule ambition, que cette Conférence vous aura fait apprécier l'esprit de méthode avec lequel la S.N.C.F. s'est appliquée à résoudre un problème un peu spécial, très compliqué par les circonstances actuelles, et devenu, du fait de ces mêmes circonstances, particulièrement important pour l'économie nationale et pour le ravitaillement de tous les Français.