

Service Technique
de la Direction Générale

26 LM 22/1
(8 déc. 1944)

Exposé de la situation
du réseau ferroviaire français entre
1938 et 1944.

SOMMAIRE DE LA CONFERENCE DE M. BIDET

I - Situation du réseau français avant la guerre.

Caractéristiques principales des Chemins de fer français en 1938 : longueur exploitée, parc du matériel de traction et du matériel de transport, effectifs de personnel, niveau du trafic voyageurs et marchandises.

II - Aperçu sur l'effort de la S.N.C.F. au début de la guerre et pendant les événements de mai et juin 1940. Densité du trafic, transports militaires et transports nécessaires à la vie économique du pays.

Exposé sommaire des destructions de juin 1940, des efforts de la S.N.C.F. pour assurer malgré les sujétions de l'occupation un minimum de transports vitaux, de la baisse du trafic entraînée avant la libération par les bombardements, mitraillages et sabotages.

III - Situation de la S.N.C.F. au moment de la libération. - Ampleur des destructions : des cartes seront exposées indiquant les principales coupures de lignes et les destructions des principaux établissements.

IV - Rétablissement progressif des moyens de la S.N.C.F. : installations des gares, dépôts, ateliers, magasins, lignes et ouvrages d'art, matériel roulant.

V - Le trafic de la S.N.C.F. depuis la libération, principaux courants de transports voyageurs et marchandises assurés. Importance du trafic militaire.

8/10/45
Moyens
et d'accès au territoire
BB

Messieurs,

Dans l'exposé qui va suivre, nous examinerons la situation successive des chemins de fer français avant la guerre, au début du conflit, pendant et depuis la libération.

Nous parlerons notamment de l'importance des dommages causés par la guerre et nous montrerons les efforts faits par la S.N.C.F. depuis la libération pour assurer le rétablissement rapide des communications ferroviaires qui présentent un intérêt vital, non seulement pour les opérations militaires mais aussi pour la vie économique du pays.

I.- Situation du réseau français avant la guerre.-

En 1938, les six grands réseaux de chemins de fer venaient d'être fusionnés. La S.N.C.F. était née.

La longueur des lignes exploitées atteignait 42.600 kilomètres.

Le parc du matériel moteur comprenait 19.570 locomotives dont 17.200 à vapeur et 750 électriques.

Celui du matériel de transport comprenait 31.100 voitures à voyageurs et 500.000 fourgons et wagons à marchandises.

L'effectif de personnel s'élevait à 500.000 agents, dont 34.000 auxiliaires et apprentis.

Avec ces moyens, la S.N.C.F. a assuré en 1938 285 millions de kilomètres trains de voyageurs. Il a été transporté 540 millions de voyageurs représentant 22 milliards de voyageurs-kilomètres.

En ce qui concerne le trafic marchandises, les parcours des trains ont

atteint 153 millions de kilomètres, le nombre de wagons chargés a été de 15 millions 5, le tonnage transporté de 153 millions de tonnes représentant 29 milliards 5 de tonnes kilomètres.

II.- Aperçu de l'effort de la S.N.C.F. au début de la guerre, pendant les événements de mai et juin 1940, et exposé sommaire des destructions de juin 1940.-

Dès le début de la guerre, la S.N.C.F. a eu à fournir un effort considérable. En plus des transports commerciaux qu'il fallait maintenir pour assurer la vie économique du pays, la S.N.C.F. dut assurer les transports militaires de toute sorte : mobilisation, rappels successifs des réservistes, trains de munitions, de ravitaillement, etc..

Ainsi, en avril 1940 par exemple, la S.N.C.F. chargeait ^M1.630.000 wagons contre ^M1.276.000 ^{avril} en 1938, soit + 28 %; le tonnage kilométrique des marchandises transportées atteignait ^M4.900 contre ^M2.408 en 1938, soit plus du double et les voyageurs kilomètres s'élevaient à 3 milliards contre 1 milliard 900 en 1938, soit + 58 %. Cette hausse est attribuable en partie aux transports militaires qui représentaient 1/6 en wagons chargés et en tonnes kilomètres (trains de matériel de guerre, ravitaillement, etc.) et plus des 2/3 en voyageurs kilomètres (trains de troupes et de permissionnaires).

On jugera en particulier de l'effort imposé au personnel des chemins de fer, quand on saura que 92.000 sur 465.000 cheminots au 31 décembre 1939 (soit 1/5 de l'effectif) furent mobilisés. Parmi eux 28.000 furent faits prisonniers et 16.000 sont encore malheureusement dans les stalags et oflags. Pour combler ces départs, la durée hebdomadaire du travail a été portée en général à 60 heures et pouvait même atteindre 72 heures pour les agents dont le service comportait des périodes d'inaction.

Durant l'offensive allemande de mai et juin 1940, les transports militaires augmentèrent considérablement. La S.N.C.F. dut, en outre, assurer l'évacuation des populations belge d'abord, et française ensuite, malgré les bombardements qui

entravèrent les transports.

Malgré toutes ces difficultés, les transports de nécessité vitale ont été assurés jusqu'à la dernière heure et notamment le ravitaillement de Paris. Au sujet de Paris notons que l'évacuation de la capitale a donné lieu à un trafic extraordinaire pendant les journées du 10 au 13 juin. Les gares d'Austerlitz, de Lyon et de Montparnasse connurent un afflux de voyageurs jamais encore atteint.

A plus fort de la bataille, la S.N.C.F. continuait encore, grâce à son organisation et au dévouement de son personnel, à assurer les transports nés de la guerre et le ravitaillement général du pays. Les autres transports commerciaux étaient même assurés sur la plus grande partie du réseau.

Il convient, à ce sujet, de remarquer que la nouvelle structure des chemins de fer français a, par l'unité du commandement et la mise en commun des ressources des anciens grands Réseaux, facilité grandement la bonne exécution des transports pendant cette période particulièrement chargée.

Au lendemain de l'Armistice, la S.N.C.F. s'est trouvée en face d'une situation particulièrement critique: installations et ouvrages d'art détruits, stocks non renouvelés, personnel et matériel dispersés.

Pour les ouvrages d'art, notons que 540 environ étaient détruits ou gravement endommagés. Les principales relations avec le Nord et l'Est étaient toutes interrompues; sur l'Ouest, les lignes du Havre, de Cherbourg et de Granville étaient coupées; sur le Sud-Ouest, outre la destruction des ouvrages de l'important noeud ferré de Tours, la ligne de Paris - Limoges était coupée à deux endroits et sur le Sud-Est, les coupures aux abords de Melun, Montereau et Montargis empêchaient tout trafic par les itinéraires normaux.

Du point de vue exploitation, la ligne de démarcation constituait une gêne considérable pour l'exécution du service, et était un obstacle important à l'échange des marchandises, à cause des autorisations auxquelles il était soumis.

Dans la zone occupée, les chemins de fer étaient à disposition du chef allemand des transports. Cette zone était du reste elle-même divisée en deux directions allemandes des transports militaires que séparait une ligne d'arrêt. Les lignes d'Alsace et de Lorraine et certaines sections de lignes du nord de la France étaient entièrement exploitées par les allemands.

Pendant l'occupation allemande, la S.N.C.F. fut dans l'obligation d'assurer tous les transports allemands: trains militaires, acheminement des marchandises réquisitionnées en France et livrées à l'Allemagne, etc. Les transports pour l'économie française n'étaient acheminés que sous réserve d'accorder la priorité aux transports allemands.

Malgré les sujétions de l'occupation allemande, la S.N.C.F. s'est efforcée de répondre aux multiples besoins de l'économie française; elle a pu assurer un minimum de transports vitaux. Les trains de voyageurs et les trains de marchandises ont desservi tout le pays.

En 1941, les parcours des trains commerciaux se sont élevés à 219 millions de kilomètres, dont 75 millions pour les voyageurs et 144 millions pour les marchandises.

En 1942 les chiffres correspondants s'élèvent à 216^M, 68^M et 148^M et restent à peu près les mêmes en 1943.

Il faut toutefois noter que les autorités allemandes exigeaient l'incorporation dans les trains commerciaux français de voitures ou wagons isolés destinés à leurs besoins.

A partir du mois de mars 1944, le trafic baisse progressivement et notamment les transports militaires allemands, dont les parcours mensuels passent progressivement de 2.500.000 km en mars à 1.800.000 km en mai, puis la chute s'accélère au moment même où les allemands devraient intensifier leur effort de guerre; en juin, les parcours des trains militaires ne sont plus que de 1.250.000 km, en juillet 1.020.000 km et, enfin, en août de 354.000 km, soit une baisse de 86 % par rapport à mars 1944.

Cette chute considérable, notamment dans les mois précédant la libération, s'explique par l'intensification des bombardements aériens et mitraillages par les forces aériennes des alliés, ainsi que par la multiplication des actes de sabotage commis par les forces françaises de l'intérieur pour entraver l'effort de guerre allemand. Soulignons à ce sujet la part importante prise par les cheminots dans l'action contre les transports allemands; nos agents durent bien souvent et même au péril de leur vie, violenter leurs reflexes *profondables* pour hâter la libération de la patrie. Par ailleurs à fin Juin nous avions hélas! près de 1.900 tués par suite des mitraillages et bombardements.

III.- Situation de la S.N.C.F. au moment de la libération.-

Au moment de la libération venaient s'ajouter ^{aux} toutes les destructions effectuées par les alliés depuis le débarquement et les destructions systématiques opérées par les allemands avant leur départ, de sorte que les transports ferroviaires étaient presque impossibles sur l'ensemble du territoire français.

On jugera, par les chiffres que nous allons citer, et par l'examen des cartes exposées, de l'ampleur des destructions dont la S.N.C.F. a été frappée:

Pour les gares principales, 115 sur 322 sont gravement endommagées. Les destructions atteignent principalement les bâtiments à voyageurs, les halles à marchandises, les cabines d'aiguillage et les voies.

Parmi ces gares, 24 grandes gares de triage sur 40 et 32 gares de transbordement sur 64 sont en partie inutilisables. Quand on connaît l'importance capitale du rôle joué par les gares de triage pour l'acheminement du trafic marchandises, on comprend les difficultés considérables auxquelles la S.N.C.F. eut à faire face pour assurer la reprise des transports marchandises.

La longueur des voies principales détruites est d'environ 760 kilomètres celle des voies de gare nécessaires aux manoeuvres est de 2.350 km sur 21.000, et le nombre d'appareils de voie détruits atteint 8.500 sur 110.000. Il faut noter à ce sujet qu'il s'agit surtout de destructions intéressant les gares importantes.

En ce qui concerne les établissements indispensables pour assurer la vie du chemin de fer, on enregistre qu'il a été détruit ou très gravement endommagé

- 71 dépôts importants de machines sur 130
- 4 grands ateliers de réparation de locomotives sur 10
- 15 grands ateliers de réparation de voitures et wagons sur 21
- 10 grands magasins de matières pour le Service de la Traction sur 15
- 5 grands magasins de matières pour le Service de la Voie sur 14.

On évalue à 1.300.000 m² la superficie des installations de gares qui sont à refaire ou à réparer.

Sur toutes les artères les destructions sont considérables et tous les grands itinéraires sont impraticables; 571 postes de signalisation sont détruits ou avariés, le fonctionnement du dispositif de sécurité appelé block-system est désorganisé sur la presque totalité des lignes.

En ce qui concerne les ouvrages d'art, 1.900 dat 800 importants sont détruits, certains, comme les viaducs d'Orléans et de Maintenon comportent des brèches de près de 300 mètres. En outre, 27 tunnels sont obstrués.

Les lignes électrifiées n'ont pas non plus été épargnées et 250 km de conducteur électrique sur voies principales sont inutilisables; de plus, 20 sous-stations ne peuvent fonctionner.

Enfin, pour le matériel de traction, un recensement fait ressortir que sur 10.500 locomotives à vapeur, 7.500 sont avariées; en mai dernier, l'effectif était de 10.900.

Pour le matériel voyageurs, la S.N.C.F. ne dispose plus que que 7.800 voitures et fourgons en bon état ou utilisables à bref délai, 7.800 sont gravement avariés et 1.400 détruits. Au total, on a recensé 16.900 véhicules contre 29.000 en mai.

Pour le matériel à marchandises présent sur la S.N.C.F., il reste 281.000 wagons; mais, sur ces 281.000 wagons, 54.000 sont avariés et 26.000 probablement irréparables. Pour le matériel français seul,

Sont 127 000 en boyikat

il ne reste que 184.000 wagons contre 216.000 au début de 1944.

Voyons maintenant quel a été le niveau du trafic au moment de la libération.

En juin, le nombre déjà faible de wagons chargés par jour est de 8.900, en juillet il n'est plus que de 3.700 et en août de 2.700. Les parcours trains diminuent progressivement et la moyenne journalière tombe de 263.000 km en Juin à 172.000 en juillet et 62.000 en août.

En comparant ces derniers chiffres, à la moyenne journalière du début de l'année, soit 870.000 wagons et 620.000 km de trains, on voit que la paralysie des transports menaçait d'être presque complète.

IV.- Rétablissement progressif des moyens de la S.N.C.F.-

Nous examinerons à présent l'effort fait par la S.N.C.F. pour la remise en état des installations.

Etant donnée l'importance sans précédent des destructions et les difficultés de tout ordre qu'elle a à surmonter : approvisionnements de toutes sortes détruits ou inutilisables, manque de combustible et d'énergie électrique, ..., la S.N.C.F. aidée par les Autorités alliées, a mis tout en oeuvre pour assurer la reprise du trafic.

On a tout d'abord cherché à utiliser au mieux les bâtiments qui n'avaient pas trop souffert, de manière à ce que les agents puissent travailler à l'abri des intempéries.

La remise en état des voies principales s'est effectuée rapidement et, dès le début d'octobre, il n'existait plus d'autres coupures de lignes que celles créées par les destructions d'ouvrages d'art.

Les travaux de déblaiement et de remise en état des voies ont été activement poussés et à fin novembre plus de 600 km de voies et plus de 2.000 appareils de voie étaient rétablis.

Tous les dépôts, ateliers, magasins ont été déblayés et réparés. Ces remises en état sont toutefois provisoires pour certains établissements et la S.N.C.F. a été amenée à envisager des projets de reconstruction entièrement nouveaux.

Les installations de régulation et de signalisation sont en cours de rétablissement, la pénurie des matières premières rend impossible un prompt rétablissement, mais les destructions de cette nature n'entraînent pas une gêne trop grande dans la reprise du trafic. Signalons, par ailleurs, que la S.N.C.F., pour suppléer aux installations téléphoniques détruites, a mis en service des relations radio-télégraphiques sur certaines lignes.

Les ouvrages d'art, pour la plupart (1250) ont pu être remis provisoirement en état. Une cinquantaine en particuliers avaient subi des dommages très graves et leur rétablissement conditionnait la reprise du trafic sur les artères principales; parmi eux ont été rétablis notamment le viaduc d'Orléans, qui présentait une brèche de 280 m et dont la reconstruction provisoire à une voie a permis, à partir du 21 novembre, de reprendre le trafic venant du Centre et du Sud-Ouest de la France (les bois de mines des Landes ont pu ainsi être acheminés vers le Nord); le viaduc de Maintenon, dont les réparations également provisoires ont pu permettre à partir du 23 novembre, une amélioration sensible des relations avec la Bretagne, la Normandie et la Région parisienne; le pont de Verberie dont le rétablissement provisoire a facilité, depuis le 25 novembre, la circulation des trains de charbon.

La remise en état de certains de ces ouvrages a été effectuée avec l'aide du Génie américain.

On peut estimer qu'au 1er janvier prochain la circulation ^{était} sera possible sur la plus grande partie des lignes des territoires libérés.

En ce qui concerne le matériel moteur et le matériel remorqué, les dépôts et ateliers ont repris rapidement leur activité. Afin de remettre en état le plus rapidement possible un grand nombre de locomotives, voitures et wagons, on a abandonné pour le moment les opérations périodiques importantes et les grandes réparations au profit des réparations pouvant être effectuées rapidement.

....

Ce cette façon on a pu remettre en état 660 locomotives en septembre et 1.300 en octobre, de sorte que l'on a pu disposer de 5.000 locomotives au 1er novembre contre 3.000 seulement à la libération. Ce chiffre ^{était de 4.100} dépassera 6.000 à la fin de l'année.

A ce nombre s'ajoutent environ 1.000 engins moteurs américains.

Pour le matériel roulant, l'effort de remise en état n'est pas moins important; la cadence mensuelle des réparations importantes atteint actuellement 450 pour les voitures ou fourgons de grande vitesse (plus de 500 h de travail) et 7.000 pour les wagons (plus de 100 h. de travail).

La S.N.C.F. dispose actuellement d'environ 9.700 voitures ou fourgons en bon état et de 172.000 ^{169.000} wagons utilisables, toutefois il faut noter qu'une grande partie de ce matériel est utilisée pour les besoins militaires (environ 50 % pour les wagons).

V - Le trafic de la S.N.C.F. depuis la libération.

Pour terminer cet exposé, nous allons examiner la reprise progressive du trafic voyageurs, marchandises et militaire depuis la libération.

Voyageurs - Au fur et à mesure de la libération, des trains omnibus et des trains de marchandises voyageurs ont été mis en circulation autour des grands centres, autant que le permettaient l'état des ouvrages et l'approvisionnement en combustibles ou en énergie électrique.

Les parcours hebdomadaires des trains de voyageurs ont remonté progressivement de 302.000 km à la mi-septembre, à 410.000 km à la mi-octobre, et ^{460.000} 470.000 km ^{au début} à la ^{de décembre} mi-novembre. A cette date les parcours des trains représentaient déjà ^{44%} 45% de ce qu'ils étaient pendant le premier trimestre.

Par ailleurs, dès le 29 août, le trafic Banlieue de Paris a été rétabli et peu à peu amélioré notamment aux heures d'affluence. Les parcours des trains de banlieue qui s'élevaient à fin août à 4.600 km par semaine, atteignaient 42.000 km à fin septembre et ^{150.000 au début de décembre} 193.000 à fin novembre. Malgré ces progrès considérables, le service est encore trop restreint pour assurer dans des conditions normales le trafic voyageurs.

Le rétablissement du trafic sur les grandes relations a présenté beaucoup plus de difficultés: utilisation d'un plus grand nombre de locomotives, consommation plus grande de combustibles, diversité des destructions sur le parcours (prises d'eau, rebroussements, voie unique, défaut de signalisation).

Ce trafic fut assuré, néanmoins, dès le 11 septembre par les trains de messageries auxquels on ajoutait plusieurs voitures mais, afin de faciliter les liaisons entre le gouvernement et les grandes organisations administratives de Paris et de la province, la S.N.C.F. a commencé par assurer, à partir du 22 septembre, un réseau de liaisons de commandement par autorail sur les itinéraires suivants:

- Paris-Orléans, Orléans-Montluçon, Limoges-Toulouse,
- Paris-Lyon par Nevers, Nevers-Nîmes,
- Paris-St-Quentin-Lille,
- Paris-Rennes et Nantes par Auneau et Chartres,
- Paris-Reims-Charleville
- Lyon-Marseille par la rive gauche
- Paris-Nancy
- Paris-Bruxelles.

A partir du 9 octobre, des trains express comportant des voitures de toutes classes accessibles au public, ont été mis en marche sur les grands itinéraires de:

- Paris-Nevers-Lyon-Marseille
- Paris-Limoges-Toulouse
- Limoges-St-Germain-des-Fossés.

Depuis le 20 novembre, le mouvement de reprise s'accroît du fait que de nombreuses lignes des Régions Est, Nord et Ouest, jusqu'alors entièrement réservées aux transports militaires, sont rendues progressivement au trafic commercial, et du fait de la restauration d'ouvrages d'art importants.

....

Les parcours des trains express et directs qui pendant la semaine du 16 au 22 septembre n'atteignaient que 25.200 kilomètres, s'élevaient ^{au début de décembre} à fin novembre ^{210.000} à 270.000 km.

Marchandises - Dès le début de septembre, la S.N.C.F. a mis sur pied une organisation de trains de ramassage en vue d'acheminer les denrées essentielles sur la capitale et les grandes villes et s'est efforcée d'assurer les transports de charbon nécessaires à la reprise de la vie économique et à la vie de la S.N.C.F. elle-même. Le premier train de charbon du Nord est parvenu à Paris dès le 14 septembre en empruntant l'itinéraire détourné d'Hirson, Liart et Laon.

Le nombre de wagons chargés commercialement a augmenté rapidement malgré l'importance croissante des transports militaires. Ainsi le nombre hebdomadaire de wagons du trafic commercial passait de 24.000 à fin septembre à ⁴¹ 27.000 à fin ^{fin} novembre, et celui des wagons pour les transports militaires passait de 23.000 à 34.000 pendant la même période. A noter que les transports militaires sont importants puisqu'ils représentent environ ⁴⁵ 46% de l'ensemble des wagons chargés. Pour avoir une idée exacte du trafic militaire, encore faut-il tenir compte également des mouvements de wagons vides qu'ils entraînent, mouvements bien plus importants que pour les transports commerciaux.

Voici quelques chiffres indiquant les tonnages de certains trafics à destination de la Région parisienne.

Pommes de terre - Du 2 au 8 septembre 2.400 tonnes, du 9 au 15 septembre 3.000 tonnes, puis du 16 septembre au 3 novembre, une moyenne de 13.000 tonnes; pendant ^{le mois de novembre} ces dernières semaines on enregistre un recul assez sensible: 7.500^t pour la dernière semaine de novembre, puis on obtient à nouveau le chiffre de 12.500^t pour la dernière semaine de décembre.

Blé et farine - Du 2 au 15 septembre 1.000 tonnes, jusqu'à la mi-octobre 5.000 tonnes par semaine, depuis le tonnage atteint 7 à 8.000 tonnes par semaine.

Lait - Du 2 au 8 septembre 159 tonnes, du 9 au 29 septembre, de 400 à 800^t, depuis le début d'octobre montée progressive de 1.100 à 1.700^t par semaine.

Viande - Du 2 au 8 septembre 60 tonnes, au cours de chacune des deux semaines suivantes 500 tonnes, de fin septembre à fin novembre, hausse progressive de 1.700 à 4.900 tonnes. *Produits laitiers: l'avant dernière semaine de novembre le tonnage n'est plus que de 1.000^t.*

Houille - Au cours de la première semaine de reprise de ces transports, 30 septembre au 6 octobre, il a été acheminé 152.000 tonnes, au cours des semaines suivantes la progression a été notable: 180.000^t, 188.000^t, 228.000^t, 269.000^t. L'avant-dernière semaine de *Décembre* novembre a été marquée par *300.000^t* 287.000^t.

Bois de mines - La progression a été très nette. Depuis les premiers transports qui ont atteint 4.800^t pour la semaine du 21 au 27 octobre, on a enregistré successivement 6.200^t, 10.800^t, 17.000^t, 18.700^t, *20.000^t et 23.000^t l'avant* et, enfin, pour la dernière semaine de *Décembre* novembre: *9.400^t* 20.000^t, *hausse due au recul du bois de mines sans l'ordre de priorité des transports, les stocks aux mines étant reconstitués.*

Sur l'ensemble de la S.N.C.F., le trafic est en nette progression, malgré le manque de combustible qui oblige fréquemment à réduire le nombre de trains commerciaux. Les parcours hebdomadaires des trains de marchandises, commerciaux et militaires qui étaient de 590.000 au 22 septembre, dépassaient, 1 million de km à la mi-octobre et s'élèvent maintenant à *1.600.000* 1.300.000 km.

Dans ces chiffres, la proportion des parcours des trains militaires est d'environ 1/3.

A l'heure actuelle, la S.N.C.F., malgré des moyens très réduits dus, non seulement aux destructions mais aussi à la pénurie des matières premières, assure environ 30 % du trafic moyen de 1938 en wagons chargés, 40 % en parcours des trains de marchandises et 75 % en trafic voyageurs (voyag.-km).

Pour les *transports* trains militaires seuls, les wagons chargés représentent actuellement, par rapport aux transports de même espèce du début de 1940, 57 % et les parcours des trains 60 %. Notons que ces pourcentages ne tiennent pas compte des transports militaires effectués avec traction et personnel des armées américaines et britanniques.

Conclusion.-

La reprise générale des transports ferroviaires, dont nous venons de montrer l'importance depuis la libération, permet, à première vue, d'envisager l'avenir sans pessimisme.

En examinant plus attentivement la situation du réseau français, on s'aperçoit, cependant, que celui-ci, avec les moyens actuels, aura de très grandes difficultés à surmonter pour assurer un trafic normal analogue à celui d'avant-guerre et à fortiori un trafic plus intense tenant compte de la reconstruction du pays.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que les conditions d'exploitation ont été sérieusement compromises. Outre la grave pénurie de matériel et de stocks résultant des destructions, il convient de souligner que les installations et le matériel ferroviaires (voies, signaux, bâtiments, locomotives, voitures et wagons) ont été soumis à une utilisation intensive depuis près de 6 ans. Le matériel actuellement disponible présente une usure tout à fait anormale et un effort considérable est nécessaire pour le remettre en état.

Cet effort est déjà commencé et sera poursuivi pour que la S.N.C.F. puisse assurer le rôle prépondérant qu'elle doit jouer en vue de la victoire définitive et de la reprise de la vie économique de notre pays. Mais il ne faut pas se dissimuler qu'une aide extérieure est absolument indispensable à notre réseau ferré. Cette aide devra lui venir de nos alliés (apport de machines, wagons, matières premières) et s'augmenter de ce qui pourra être récupéré sur l'ennemi vaincu.