PCc

1876m 847/5

Reconstruction.

- Le programme de reconstruction étant lié au Programme d'équipement national, voir aussi le dossier Cg -

- Le Financement et le remboursement des dépenses de reconstruction étant lié aux Dommages de guerre voir aussi ce dossier.

ML. 31/1/51 -

PCc
Reunt?

Le 23 janvier 1951.

N O T E

sur les frais généraux à appliquer aux dépenses de Reconstitution-Equipement

-:-:-:-:-:-:-:-

La décision ministérielle du 11 octobre 1950 qui confirme celle du 13 janvier 1950 a repris les conclusions de la note nº 4.650 de la Commission de Vérification des Comptes et a fixé à 5 % le taux de frais généraux forfaitaires à appliquer aux dépenses de Reconstitution à la charge de l'Etat.

Ce taux, comme nous l'avons déjà fait observer, est très faible eu égard à l'importance des dépenses non localisables et qui sont considérées par la S.N.C.F. comme frais généraux à répartir.

L'application du taux de 5 % aux dépenses de Reconstitution faites depuis 1945 jusqu'à fin 1950 aboutit à une réduction de plus de la moitié des frais généraux normaux imputables aux dépenses de Reconstitution à la charge de l'Etat (8.900 M. sur 17.450 M.).

Années	Total des dépenses de Reconstitution en principal	Part de l'Etat dans les dépenses en principal (1)	Frais généraux normaux sur la part de dépenses à la charge de l'Etat	Frais généraux à 5 % sur la part de dépenses à la charge de l'Etat	Différence sur frais généraux
1945.....	16.690 M	13.187 M	1.565 M 9	659 M 4	906 M 5
1946.....	38. 630	29.772	3.139,-	1.488,6	1.650,4
1947.....	48.213	36.408	3.255,1	1.820,4	1.434,7
1948.....	37.107	29.718	2.714,4	1.485,8	1.228,6
1949.....	43.157	34.525	3.462,2	1.726,3	1.735,9
1950 (Prévisions)...	34.000,-	27.200	3.310,-	1.360,-	1.950,-
	217.797 M -	170.810 M	17.446 M 6	8.540 M 5	8.906 M 1

(1) Article 46 de la loi du 27 avril 1946.

PCC
Reconst.

RD. 31/I/1951

S.N.C.F.

Service du Budget
et des Contrôles
-:-:-:-

NOTE

sur l'application de frais généraux aux dépenses de "Reconstitution".

-:-:-:-:-:-

La décision ministérielle du 11 octobre 1950 confirmant celle du 13 janvier 1950 a repris les conclusions de la note nº 4.650 de la Commission de Vérification des comptes et a fixé à 5% le taux de frais généraux forfaitaires à appliquer aux dépenses de Reconstitution à la charge de l'Etat .

Ce taux, comme nous l'avons déjà fait observer, paraît très faible eu égard à l'importance des dépenses non localisables et qui sont considérées comme frais généraux à répartir .

Rappelons que seul le personnel d'exécution et de surveillance directe (rubriques D, E et F) est ventilé sur feuilles de répartition et imputé aux comptes de "Travaux", aux prix moyens de l'heure .

D'autre part, le personnel de direction et de bureaux est imputé aux frais généraux du compte d'Exploitation qui, en compensation, reçoit des comptes de travaux une rémunération forfaitaire proportionnelle aux dépenses prises en charge par ces comptes .

Il en est de même des dépenses diverses d'administration, location d'immeubles, frais de bureau, voitures de service, éclairage, chauffage, qui sont également imputées aux frais généraux du compte d'Exploitation .

Dans le total des frais généraux de la Voie (chapitre 4), le montant des dépenses de personnel intervient pour environ 96%, tant en 1950 (Révision III) qu'au budget initial de 1951 .

A moins de modifier les règles d'imputation des dépenses, tout essai de localisation des frais généraux relatifs à un travail ou à un compte déterminé se heurte à des difficultés, du fait des dépouillements importants qu'il nécessite, et de la part d'arbitraire qui subsiste dans la répartition des frais d'arrondissements, de services régionaux et d'administration centrale; il semble bien que ces derniers éléments ne puissent échapper à la répartition au pourcentage .

Si de telles localisations étaient opérées à titre de vérification sur des cas particuliers, les conclusions qu'on en tirerait au sujet de la valeur à attribuer au taux de la majoration propre aux travaux de reconstitution, ne devraient encore être généralisées qu'avec prudence: elles porteraient vraisemblablement, en effet, sur des travaux normalement préparés et conduits et laisseraient inévaluées les études multiples qui n'aboutissent pas à l'exécution de travaux ou qui n'aboutissent qu'au bout d'un long délai à des travaux de moindre ampleur que ceux qui ont fait leur premier objet; il serait difficilement tenu compte de la variation de la charge aux divers stades des travaux, les périodes de pleine activité entraînant de grosses dépenses régulières

.....

alors que pour les fins de chantiers, un personnel nombreux encore est occupé à des parachèvements, des règlements de marchés, des discussions de réclamations d'entreprises, opérations qui prennent plus de temps et de peine qu'elles ne chiffrent en dépenses de principal et même à des renvois de matériel qui s'inscrivent en atténuations de dépenses .

Il n'est pas plus aisé de porter en compte les perturbations que les fluctuations dans la masse des travaux apportent dans la politique du personnel "cadres et bureaux de la S.N.C.F.". Surtout lorsque ces fluctuations prennent l'aspect d'un arrêt presque total des travaux, des agents se trouvent en surnombre, et ces excédents ne sont résorbés que lentement, après une période pendant laquelle la S.N.C.F. ne réussit pas à confier à tous les disponibles des fonctions de leur grade ou de leur spécialité .

Pour se prémunir contre de tels à coups, certains renforts sont demandés à l'extérieur, par exemple, il est fait usage d'architectes pour étudier, surveiller et régler des travaux de bâtiments ou de logements; leurs honoraires sont imputés aux frais généraux, comme l'eussent été les salaires des agents S.N.C.F. dont ils sont censés remplir le rôle. Comme ils sont en surplus du personnel normal, il ne semblerait pas injustifié d'imputer directement leurs honoraires aux travaux dont ils sont chargés. En 1950, la dépense probable en honoraires d'architectes est prévue de l'ordre de 170 M., dont 120 M. environ aux comptes R et T.C.

En confirmation de ce point de vue, il est admis que les études d'installations spéciales, telles que postes d'enclenchements ou block automatique, exécutées sur demande de la S.N.C.F. par des constructeurs, sont imputées aux comptes de travaux bien qu'une part de ces études eût pu être faite par du personnel S.N.C.F. s'il s'en était trouvé de disponible .

Dans le même ordre d'idées, on peut se demander si le personnel dirigeant ou de bureaux directement localisable à la reconstruction (c'est-à-dire les agents qui travaillent pendant tout leur temps pour celle-ci) ne pourrait être payé par le compte des travaux? Il s'agit des chefs de section ou chefs de district "Reconstitution", de leurs employés, de certains dessinateurs ou comptables qui sont entièrement occupés par des travaux étrangers au compte d'Exploitation .

Un relevé des dépenses ainsi localisables a été dressé pour les 11 premiers mois de 1950 par application de salaires moyens aux effectifs des rubriques A et B affectés à la reconstitution, soit :

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Méditerranée	Ensemble SNCF
Rubrique A	17,6 M.	25,- M.	15,1 M.	3,9 M.	20,1 M.	3,5 M.	85,2 M.
Rubrique B	59,5 "	7,9 "	37,4 "	"	17,9 "	5,1 "	127,8 "
Total.....	77,1 M.	30,9 M.	52,5 M.	3,9 M.	38,- M.	8,6 M.	211,- M.

.....

Il apparaît donc que ces frais généraux localisables, qui seront de l'ordre de 300 M. pour 1950, représentent déjà près de 4% des dépenses de Reconstitution .

Mais la part des frais généraux non localisables est beaucoup plus importante et comprend principalement :

- l'élément "Etudes" dans les arrondissements, services régionaux et services centraux grevant tout spécialement les travaux de chemin de fer, du fait de leurs problèmes propres (tels que pronostics sur le trafic, méthodes d'exploitation, exécution en liaison avec les installations exploitées et des problèmes de technique pure (ouvrages d'art, signalisation, par exemple) dont la solution ne peut être arbitrée que par de longues discussions entre services et avec le contrôle .
- le contrôle des marchés et le contrôle des engagements indispensables pour donner à la gestion toutes les garanties d'honnêteté scrupuleuse, tant pour l'établissement des contrats que pour la vérification des règlements et la gestion des budgets et qui sont représentés jusque dans les arrondissements par des groupes notables d'agents,
- les organes payeurs et comptables nécessairement très développés en raison de l'appareil justificatif dont ils doivent s'entourer .

Ces charges n'ont aucune commune mesure avec celles que rémunèrent les honoraires d'architectes pour des bâtiments courants ou pour des modes de construction brevetées dont les études sont payées à l'auteur dans le prix de construction .

En conclusion, l'application du taux de 5% sur le montant des dépenses de Reconstitution à la charge de l'Etat, ne paraît nullement en rapport avec les frais généraux réels incombant à ces dépenses .

PCa_Reconstitut

Ministère
des Travaux Publics,
des Transports
et du Tourisme

Direction Générale des
Chemins de fer et des
Transports

1er bureau

Paris, le 11 octobre 1950

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
des TRANSPORTS et du TOURISME

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

OBJET : Observations de la S.N.C.F. au sujet des conclusions de la note n° 4.650 du 29 juillet 1949 de la Commission de Vérification des Comptes relative à l'arrêté provisoire des dépenses de reconstitution.

REFERENCE : Votre lettre n° D. 61.341/6 du 11 mars 1950 accusant réception de ma lettre du 13 janvier 1950 approuvant les conclusions de la note n° 4.650.

Par lettre du 11 mars 1950, vous m'avez fait part des observations de votre Société sur la note n° 4.650 du 29 juillet 1949 de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer relative à l'arrêté provisoire des dépenses de reconstitution.

Saisie de votre requête, la Commission de Vérification des Comptes estime ne pas devoir modifier les conclusions de sa note n° 4.650.

Adoptant ce point de vue, je vous confirme ma décision du 13 janvier 1950 approuvant les conclusions de la note n° 4.650 en cause.

Cette note ayant pour but de permettre la liquidation rapide des comptes non encore vérifiés, je vous rappelle qu'un recours contentieux éventuel contre la décision ministérielle ne serait pas suspensif.

Par Délégation:
Le Secrétaire Général
aux Travaux Publics,

signé: E. DORGES

RD. 12/IO/1950

Ministère
des Travaux Publics
des Transports
et du Tourisme

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Ier Bureau

Paris, le 1er octobre 1950
244, Boulevard Saint-Germain (7e)

PCC Reconstruction

COPIE

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
des TRANSPORTS ET DU TOURISME

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer Français .

OBJET : Observations de la S.N.C.F. au sujet des conclusions de la note N° 4.650 du 29 juillet 1949 de la Commission de Vérification des Comptes relative à l'arrêté provisoire des dépenses de reconstitution .

REFERENCE : Votre lettre n° D. 61.341/6 du 11 mars 1950 accusant réception de ma lettre du 13 janvier 1950 approuvant les conclusions de la note n° 4.650 .

Par lettre du 11 mars 1950, vous m'avez fait part des observations de votre Société sur la note n° 4.650 du 29 juillet 1949 de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer relative à l'arrêté provisoire des dépenses de reconstitution.

Saisie de votre requête, la Commission de Vérification des Comptes estime ne pas devoir modifier les conclusions de sa note n° 4.650 .

Adoptant ce point de vue, je vous confirme ma décision du 13 janvier 1950 approuvant les conclusions de la note n° 4.650 en cause .

Cette note ayant pour but de permettre la liquidation rapide des comptes non encore vérifiés, je vous rappelle qu'un recours contentieux éventuel contre la décision ministérielle ne serait pas suspensif .

Par Délégation
Le Secrétaire Général
aux Travaux Publics,
signé : E.DONGES .

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service du Budget

Paris, le 10 octobre 1950

N O T E

pour Monsieur le Secrétaire Général

Dans son avis sur la Révision III du Budget de 1950, M. le Chef de la Mission de Contrôle Financier fait état d'un nouvel avis de la Commission de Vérification des comptes qu'aurait entériné une décision ministérielle du 5 octobre dernier, au sujet de la consistance et de la répartition des frais généraux.

M. EHRHARDT écrit :"on peut donc considérer, dès maintenant, "d'une part, que le taux des frais généraux, en ce qui concerne "la Reconstitution, ne doit pas dépasser 5% et, d'autre part, en "ce qui concerne l'Etablissement, ne doit pas faire état, pour le "calcul des frais généraux d'administration générale, des taxes "sur le trafic".

Je vous prie de bien vouloir me faire connaître d'urgence si ces principes doivent être appliqués pour la préparation du Budget de 1951.

Le Directeur du Service du Budget
et des Contrôles,

signé: BOIVIN-CHAMPEAUX.

Demander la décision
du Ministère pour pouvoir
en tenir compte.
le 10/10/50
signé: BOURREL

L'Avis de la Commission
de vérification des comptes va
nous être notifié incessamment.
La lettre est à la signature du
Ministre.
le 11/10/50
signé: BOIVIN-CHAMPEAUX.

Les ressources hydro-électriques de la vallée du Rhône et du Massif Central doivent être équipées en partie dans ce but. Une série de grands barrages est actuellement en construction, conformément au Plan MONNET pour le rééquipement industriel. Le barrage de GENISSIAT, qui est presque terminé, fournira à la S.N.C.F. un total de 400 M. de kwh par an; son rendement total égalera presque celui du barrage de DNIEPROSTROI. On ne met plus en question les avantages de l'électrification des Chemins de fer; ces avantages sont particulièrement éloquents en ce qui concerne la FRANCE. L'électrification déjà réalisée sur une partie du réseau a entraîné une économie de combustible de l'ordre de 1.300.000 tonnes par an. Lorsque le nouveau programme sera achevé, ce chiffre sera presque doublé. Tout céci est bien dans la limite des possibilités de l'industrie française, puisqu'au cours de la décade qui a précédé la guerre, plus de 1.800 milles (2.900 kms) ont été équipés pour la traction électrique.

Les Chemins de fer français sont plus actifs actuellement qu'ils ne l'ont jamais été avant la guerre, ceci en dépit d'un matériel roulant diminué, du manque de matériaux, et d'un personnel réduit. En 1947, le nombre des voyageurs transportés fut supérieur de 20% à celui de 1938. Côté marchandises, bien que le nombre des wagons chargés fût inférieur de 2 M. à celui d'avant-guerre, le tonnage s'était accru de 5%, grâce à des chargements et à une rotation du matériel améliorés. Au total, les Chemins de fer avaient à faire face à un accroissement de trafic de 40% environ. Ceci constitue le fait le plus significatif de la récente expérience ferroviaire. Au point de vue financier, non seulement le déficit dont les Chemins de fer souffraient avant la nationalisation de 1937 a été éliminé, mais les comptes du trafic pour les années 1946 et 1947 étaient à 2% près en équilibre. La pleine signification de ces chiffres devient apparente lorsque l'on réalise que jusqu'à la fin de 1944 la S.N.C.F. eut à supporter le poids total de sa reconstruction et que le niveau général des tarifs a été maintenu bien au-dessous de celui des prix moyens de détail.

BD21

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS - SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

M. Boivin Champeaux
Plc. Recomm.

Le "Times", le Mardi 19 Avril 1949

LE REDRESSEMENT DE LA FRANCE

Contribution des Chemins de fer au progrès économique

de notre envoyé spécial.

Un point culminant a été atteint récemment dans l'oeuvre extraordinaire, qui se poursuit depuis 4 ans, de la reconstruction du système ferroviaire français à la suite des ravages de la guerre. Au cours d'une même journée, ainsi que les comptes-rendus qui suivirent l'ont indiqué, pas un seul train, parmi les centaines en circulation, n'a eu une seconde de retard.

Cette petite indication est le gage des réalisations de la Société Nationale des Chemins de fer français depuis la guerre. Les crises politiques et l'instabilité sociale tendent à masquer les progrès réels accomplis en FRANCE pendant les 4 dernières années dans les domaines de l'agriculture et de l'industrie. Le redressement le plus spectaculaire a été celui des Chemins de fer qui, au moment de la Libération, en étaient réduits par les destructions, le sabotage et les pillages à un arrêt presque total. Les forces aériennes des Alliés, au cours de raids innombrables à la fois avant et après les débarquements de Normandie, avaient réduit le trafic à presque rien. Les divers groupes de résistance et les Allemands en retraite complétèrent l'oeuvre de destruction.

Les seules lignes ouvertes au trafic, lorsque la S.N.C.F. entreprit son oeuvre de reconstruction dans l'automne de 1944, ne représentaient que quelques sections isolées totalisant 11.125 milles (17.900 km.), sur un total normal du temps de paix dépassant le double de ce chiffre. Plus de 2.500 ponts et viaducs et quelques 70 tunnels avaient été détruits. Cinquante pour cent des gares et triages importants étaient hors de service. Le matériel roulant, là où il en restait encore, avait souffert énormément des déprédations allemandes. Il ne restait que 240.000 wagons sur un total de 478.000, et un grand nombre d'entre eux étaient hors d'état de rouler. Le Pays tout entier avait été coupé en deux par la destruction de tous les ponts sur la Loire.

La tâche immédiate des Chemins de fer était double : transporter le matériel et les troupes des forces alliées, et subvenir à l'approvisionnement des grands centres tels que PARIS et LYON, à un moment où les transports routiers étaient pour ainsi dire inexistants.

...

Des milliers de tonnes de matériel de guerre acheminées par le port MULBERRY et la zone de triage située entre BAYEUX et CAEN étaient envoyées aux dépôts avancés par la route et la voie ferrée.

Dans d'autres parties du Pays l'oeuvre de reconstruction prenait forme. A la fin de 1944, 22.000 milles (35.400 km.) de lignes étaient ouverts au trafic. Grâce à ces efforts, le charbon put être acheminé sur PARIS au cours de l'hiver. Les réalisations des Chemins de fer furent d'autant plus remarquables qu'il y avait pénurie générale de matières premières et de pièces de rechange. En ce qui concerne les wagons et les locomotives on eut recours de manière intensive à une sorte "d'anthropophagie" et les réparations, lorsqu'elles étaient possibles, furent confiées à des sociétés privées. On fit le plus large emploi possible des pièces récupérées sur le matériel endommagé ; même les écrous et les boulons furent soigneusement recueillis, remis à neuf et utilisés à nouveau.

Conditions de travail

Rien de tout ceci n'eût été possible sans "l'esprit de corps" montré par tout le personnel de la S.N.C.F. à tous les étages. Les Cheminots jouèrent un rôle évident dans la lutte contre l'occupation allemande grâce aux groupes de Résistance-Fer : 4.000 furent tués et 20.000 déportés en l'espace de 4 années. Lorsque la paix fut venue ils se lancèrent avec la même énergie dans l'oeuvre de reconstruction des services essentiels, souvent dans les pires conditions matérielles, dans des gares et des bâtiments en ruines, et dans des ateliers où la seule protection contre les intempéries n'était souvent qu'un toit provisoire ou une bâche.

Les besoins quotidiens, toutefois, ne firent pas perdre de vue les nécessités d'une reconstruction et d'une rénovation à long terme. Ceci englobait deux problèmes distincts : la remise en état des moyens essentiels d'exploitation et la coordination de ces mesures provisoires avec le plan général de modernisation des Chemins de fer qui avait été établi avant même que la guerre n'éclatât. Une partie du travail avait déjà été faite. La grande ligne PARIS - BORDEAUX jusqu'à la frontière espagnole avait été électrifiée et le block automatique et le "dispatching" installés afin d'améliorer la rotation des wagons et la sécurité du trafic. En 1939 l'excellent état des voies avait rendu possible les grandes vitesses. Leur limitation fut relevée jusqu'à 81 milles à l'heure (130 km.) et même jusqu'à 87 milles (140 km.) sur certaines sections. Mais la S.N.C.F. espère faire mieux encore. Le matériel roulant, bien qu'en surabondance, était usagé et manquait d'homogénéité. Il y avait, par exemple, plus de 200 types différents de locomotives en service.

En dépit des attributions consenties sous l'égide du Plan MONNET, les Chemins de fer ont dû entreprendre une lutte incessante contre les pénuries de toutes sortes. Même les chiffres officiels, qui à première vue semblent généreux, étaient bien en-dessous des

besoins. Bien que le Plan ait prévu la livraison, par l'industrie française, de 55.000 wagons jusqu'à la fin de 1948, quelques milliers seulement ont été construits jusqu'ici. Les progrès effectués en ce qui concerne les recherches sont plus satisfaisants : de nouvelles voitures en alliages légers, qui permettent à la fois des vitesses plus grandes et l'incorporation d'un nombre de voitures plus élevé dans les trains, ont été dessinées. Récemment une expérience concluante a été faite à l'aide de voitures montées sur bandages pneumatiques, sur l'itinéraire PARIS - STRASBOURG. Les autorails, qui constituent toujours un des traits distinctifs de la S.N.C.F., sont en cours de standardisation. Un prototype peut transporter 400 voyageurs à la vitesse horaire de 90 milles (145 km.) ; leur but essentiel est d'assurer des services rapides sur les lignes secondaires et d'améliorer les relations entre les grandes lignes, (ce qui, en FRANCE comme ailleurs, constitue la grande épreuve imposée à la patience du voyageur).

La partie la plus spectaculaire de l'oeuvre de reconstruction et les plans d'avenir les plus ambitieux sont les constructions de ponts et de bâtiments ainsi que le programme d'électrification. Des gares nouvelles conçues d'une manière attrayante sont en voie d'édification un peu partout. Citons les exemples intéressants de CALAIS et de BOULOGNE destinés à accueillir joyeusement le touriste à son premier contact avec le sol de FRANCE. Une partie de l'oeuvre la plus remarquable a été effectuée sur les viaducs. Celui de MAINTENON, sur l'artère principale entre PARIS et la Bretagne, avait 22 arches détruites sur un total de 32; les réparations, y compris le déblaiement de plus de 105.000 pieds^3 (3.000 m^3 environ) de gravats, furent achevées en deux mois. Au total 2.551 ponts et plus de 70 tunnels ont été rouverts au trafic. Sur une surface de 1.073 acres (4.342.000m^2) de bâtiments endommagés, 89% ont été reconstruits à titre temporaire ou définitif. Les stigmates de la guerre ont presque totalement disparu. Les grands triages de LONGUEAU, près d'AMIENS, et de BADAN, près de LYON, fouillis, en 1944, de matériel et d'installations entremêlés, sont actuellement le théâtre d'une activité intense et ordonnée.

Projets d'électrification

Le plan d'électrification dressé longtemps avant la guerre était principalement limité aux lignes à forte déclivité des régions alpestres. Mais on s'aperçut rapidement que les avantages de la puissance électrique étaient beaucoup plus grands quand il s'agissait des grandes artères à trafic important. Le travail est déjà commencé sur la section PARIS - LYON, l'une des plus chargées du monde. Il sera poussé jusqu'à MARSEILLE aux environs de 1953, avec une transversale sur BORDEAUX via TOULOUSE. La majeure partie de la région parisienne non encore électrifiée est comprise dans ce plan. Au total 1.500 milles (2.400 kms) de lignes sont envisagés dans cette électrification.

.....

PCc
Reconstr.

ORD. 20/6/1950 .

Paris, le 17 juillet 1946 .

Ministère des Travaux
Publics et des Transports

Direction Générale
des Chemins de fer et des
Transports

Service du
Contrôle Technique

5e Bureau

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer .

Service du Budget et des
Contrôles
"Pour observations et projet
de réponse
"Parlons-en en conférence si
vous le jugez utile".
signé : ARMAND .

OBJET : Budget de reconstitution et d'équipement de la S.N.C.F. pour 1946 .

Vous m'avez présenté, le 15 décembre 1945, par lettre D.641/14, sous le titre de budget de la reconstitution, l'évaluation des dépenses de la Société Nationale des Chemins de fer en 1946 au titre de la remise en état et du remplacement du matériel et des installations détruits ou endommagés par faits de guerre .

Vous faites observer que ce document n'est en aucune manière un plan général de reconstitution, mais que les crédits qui y sont inscrits ne correspondent encore qu'à une fraction des charges à prévoir pour la réparation des dommages subis par votre réseau. Celles que vous avez retenues concernent seulement les travaux et commandes dont vous escomptez pouvoir entamer et poursuivre la réalisation au cours du prochain exercice .

J'ai fait examiner ce budget par mes Services Techniques qui ont observé que les travaux prévus correspondent non seulement à la réparation des dommages subis, mais encore à la modernisation et à l'extension de vos installations .

J'admets qu'il est normal, à l'occasion de la reconstruction, de refaire des installations mieux conçues et mieux adaptées aux besoins du trafic que vous prévoyez. Mais, d'une

ADRESSE : SERVICE DU BUDGET ET DES CONTROLES) "pour observations et projet
SERVICE TECHNIQUE I.F.) de réponse .
SERVICE TECHNIQUE M.T.) "Parlons-en en Conférence si
) vous le jugez utile ".

SERVICE O " pour suivre la question .

COPIE à M.VAGOGNE - Services M.A.C.M. signé : ARMAND .

part, comme vous le constatez vous-même, une partie des dépenses correspondantes doit être portée au compte des travaux complémentaires: en conséquence, le titre à donner à ce budget est donc "Budget de reconstitution et d'équipement pour l'exercice 1946".

D'autre part, j'attire votre attention sur le fait qu'à l'époque actuelle, nos moyens sont très limités à tous points de vue : matières, main-d'oeuvre, crédits et qu'il convient d'étudier dans le sens de la plus stricte économie les travaux à réaliser par votre Société .

Ceci dit, le budget présenté donne lieu de ma part aux observations suivantes :

Matériel roulant - Etant données la consistance actuelle de votre parc de locomotives à vapeur et les possibilités de construction du moment, j'ai décidé de retrancher du budget de 1946 le projet d'acquisition de 180 locomotives à vapeur et de 187 tenders .

Par ailleurs, ce budget ne comporte aucune prévision de dépenses pour la réparation du matériel roulant. Il est nécessaire comme vous l'avez fait pour le mobilier et l'outillage du Service M.T., d'indiquer cette prévision. Les modalités suivant lesquelles seront réparties les dépenses ainsi prévues entre le compte de reconstitution et le compte d'exploitation seront établies en accord avec le Service du Contrôle Technique .

Installations Fixes - J'approuve, dans son ensemble, le budget que vous m'avez adressé. Toutefois, afin de marquer la nécessité impérieuse de travailler avec le souci d'une stricte économie, je prescris un abattement, ~~xxxxxxxxxxxxx~~ de 20% sur le montant global des projets qui ne sont pas encore soumis à mon approbation. Le total des crédits d'engagement qui est prévu pour 33.280 M. sera donc ramené provisoirement pour l'année 1946, à 31 milliards. Un abattement de 10% peut également être fait sur les crédits de paiement des projets approuvés .

Je vous invite instamment à présenter des projets susceptibles d'être réalisés par phases successives, l'exécution de celle-ci étant fonction des disponibilités en crédits, en matériaux et en main-d'oeuvre. Il devra être tenu compte de cette division en phases dans la présentation des budgets annuels, les crédits de paiement à y inscrire devant être limités au montant des phases qu'il sera à la fois possible et indispensable de réaliser .

Jules MOCH .

PCc Reconstruction

Copie a été adressée :

- aux Services : M. T. V. C. A. B. E. C.

- au Secrétariat Général.

sb.

D 840/14.

7 octobre 1945

- 1 dossier joint -

Monsieur le Ministre,

- Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.-

Par sa lettre du 17 janvier 1945, la S.N.C.F. vous a exposé les idées directrices dont elle entend s'inspirer pour la reconstitution du réseau français. Le programme général ainsi défini sera concrétisé par un "programme technique de reconstitution du réseau ferré", demandé par votre lettre du 5 juin 1945, dont nous achevons en ce moment la mise au point, et qui vous sera prochainement adressé.

Toutefois, par votre lettre du 8 juin 1945, vous nous avez fait part d'un certain nombre d'observations et demandé diverses précisions complémentaires au sujet du programme général présenté le 17 janvier.

Vous voudrez bien trouver ci-après la réponse à ces observations et les précisions demandées :

- Exploitation et méthodes commerciales.-

1°- Service des voyageurs.-

- Evaluation des dépenses propres au service "voyageurs".-

Les études entreprises en vue de déterminer les dépenses propres au service des voyageurs pour l'année 1938 ont pu être menées à bien. Le résultat en est donné dans l'annexe I à la présente lettre.

Il était dans nos intentions d'effectuer régulièrement ces études pour chaque exercice, mais les circonstances n'ont pas permis d'entreprendre cet important travail qui, d'ailleurs, n'eut présenté qu'un intérêt très réduit en raison du caractère tout à fait anormal de notre trafic depuis 1939.

L'important déficit "voyageurs" de l'exercice 1938 justifie pleinement la politique de réduction de parcours dans laquelle la S.N.C.F. s'était résolument engagée dès avant la guerre. Mais nous devons souligner que la réduction des parcours, qui a, d'ailleurs, des limites, ne saurait, à elle seule, permettre d'assainir la situation du trafic voyageurs. En tablant sur le parcours moyen envisagé pour l'après guerre, soit, comme il est dit plus loin, 400.000 km. par jour en service

.....

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics & des Transports.
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports.
244, Boulevard St-Germain, PARIS.-

...lier, 430.000 en comprenant les dédoublements, parcours à vide et trains-drapeaux, ...lieu de 781.000 en 1938, l'économie par rapport aux dépenses réelles du service effectué en 1938 serait de l'ordre de 1.500 millions de francs, soit un peu moins de la moitié du déficit d'exploitation du service "voyageurs" en 1938, un peu plus du quart du déficit total de ce service, y compris les charges financières.

Le réajustement général des tarifs "voyageurs" à un niveau supérieur à celui résultant du seul jeu des index caractérisant la hausse de nos prix de revient s'imposera donc en tout état de cause, après le retour à une exploitation normale, pour assurer l'équilibre de ce trafic.

- Programme de desserte "voyageurs" pour l'après-guerre.-

Le programme de desserte "voyageurs" a fait l'objet d'études très poussées. Vous voudrez bien en trouver le détail en annexe II. Ce programme nous paraît avoir été raisonnablement établi et réserve très largement les intérêts des usagers. Il correspond à un service très nettement amélioré par rapport à celui qu'il nous est actuellement possible d'offrir au public (225.000 km. par jour, y compris les dédoublés de la période d'été), de sorte qu'en première étape il peut être mis en vigueur au fur et à mesure des possibilités sans que nous ayons à prendre les précautions qui s'imposeraient si nous partions de la situation réelle de 1938.

Nous ne le présentons pas, d'ailleurs, comme intangible : il est certain que l'évolution du trafic, d'une part, l'évolution du matériel d'autre part (notamment la mise en service d'un nouveau matériel électrique, vapeur ou Diesel permettant de desservir certaines relations par des trains légers, rapides et fréquents) pourra nous amener à lui apporter des retouches.

Quelles que soient ces retouches, il n'en gardera pas moins son intérêt essentiel qui tient à l'unification, réalisée entre les diverses Régions, des conceptions en matière de trafic "voyageurs". La politique autrefois suivie en cette matière variait d'un réseau à l'autre : certains cherchaient à réduire le nombre des circulations en augmentant sans cesse le tonnage des trains; d'autres avaient fait une nette inflation de parcours. Bien qu'elle se soit attaquée dès 1938 à ce problème et qu'elle ait ramené à 585.000 km. le parcours moyen journalier du service d'été de 1939, la S.N.C.F. n'avait pu avant la guerre assainir entièrement la situation. Les erreurs que pourrait encore comporter notre programme ne peuvent avoir de conséquences graves étant donnée la situation de fait dont nous partons et elles seront facilement corrigées à l'expérience. Il ne peut donc y avoir d'inconvénient majeur à ce que celui-ci soit maintenu comme base de nos prévisions en ce qui concerne le futur service "voyageurs".

- Accroissement de la vitesse des trains.-

L'accroissement de la vitesse des trains jusqu'à la limite de 140 km/h. pour la plupart des artères importantes sera une étape relativement éloignée de notre programme de rénovation du service "voyageurs".

En première étape, les réductions de parcours que comporte notre programme seront en grande partie compensées par l'accroissement de la capacité des trains et, par conséquent, de leur tonnage.

Même si les voies étaient rétablies dans leur état normal, les vitesses seraient de ce fait inférieures à celles pratiquées avant la guerre. Ce n'est qu'à la faveur de la mise en service du nouveau matériel allégé et au fur et à mesure que les voies seront remises en état et équipées pour les nouvelles charges par essieu que nous augmenterons progressivement les vitesses jusqu'à la limite de 140 km/h.- Il va de soi, toutefois, que, dans un délai moindre et avec un matériel spécialement conçu à cet effet

nous pourrons créer sur certaines relations quelques dessertes rapides dont l'intérêt essentiel sera de ne pas laisser s'établir dans le public l'opinion que la S.N.C.F. a renoncé à tout progrès à cet égard.

Quant aux dépenses supplémentaires qu'entraînera le relèvement des vitesses-limites, elles sont extrêmement difficiles à évaluer. En ce qui concerne la voie, elles sont incluses dans les dépenses afférentes au programme de remise en état et d'équipement à 20 et 23 t., mais nous pouvons affirmer que ces dernières seraient peu différentes si l'on s'en tenait à la limite de 120 km/h.

En ce qui concerne le traction et l'exploitation, aucune étude précise n'a pu être faite pour les trains remorqués par locomotive à vapeur. Pour les trains remorqués par locomotive électrique, l'augmentation de 120 à 140 km/h. de la vitesse-limite se traduirait par une augmentation de l'ordre de 1,5% du prix de revient complet (tenant compte de toutes les dépenses générales). Ce chiffre se justifierait amplement par les avantages d'ordre commercial à attendre du relèvement des vitesses. Il a, d'ailleurs, été calculé en admettant que le matériel resterait du type actuel. En fait, la mise en service d'un matériel plus léger permettra de réduire certains postes de dépenses variables avec la vitesse (énergie, entretien du matériel moteur) de telle sorte que l'augmentation réelle des dépenses sera négligeable.

- Location des places dans les trains de voyageurs.-

Cette question a fait l'objet, à la lumière de l'expérience de ces dernières années, d'études très poussées. Les grandes lignes de l'organisation à réaliser sont dès maintenant arrêtées. Vous voudrez bien en trouver l'exposé dans l'annexe III à la présente lettre.

2°- Service des marchandises.-

Nous notons que l'ensemble des dispositions envisagées par la S.N.C.F. tant en ce qui concerne la réforme tarifaire que la création du régime des acheminements accélérés a reçu votre approbation.

- Reconstruction et équipement.-

1°- Voie et installations.-

Nous notons également que les dispositions envisagées par nous ont reçu votre approbation, à l'exception du projet de banalisation des voies avec commande centralisée du trafic entre St-Florentin et Dijon.

Vos observations à l'égard de ce projet portent, d'une part, sur le franchissement en pointe des aiguilles à grande vitesse, d'autre part, sur la complexité des consignes de sécurité en cas de dérangement des appareils.

Sur le premier point, nous devons signaler que, même dans une solution de quadruplement et, à fortiori, de triplement, il est indispensable de prévoir le franchissement des aiguilles en pointe à grande vitesse. Une expérience déjà longue des Chemins de fer français et étrangers a amplement démontré que ce franchissement ne comporte pas de risque particulier si les conditions de sécurité élémentaires sont remplies : contrôle impératif permanent, enclenchement d'approche, transit. Or, sur la ligne Paris-Lyon, équipée en block automatique lumineux, toutes ces conditions seront réunies et les aiguilles prises en pointe le seront dans les mêmes conditions qu'elles l'étaient avant la guerre sur les différentes lignes de la S.N.C.F. et

qu'elles le seront à nouveau, dès qu'il sera possible de revenir à une circulation normale.

En ce qui concerne la complexité des consignes de sécurité en cas de dérangement des appareils, il convient de remarquer que de tels dérangements s'apparentent à ceux des postes à pouvoir, dont la S.N.C.F. a une longue expérience. Les dérangements les plus délicats sont, d'ailleurs, ceux relatifs au sens de circulation et, en pareil cas, il sera toujours possible d'assurer la circulation dans le sens normal sur chaque voie, comme si celles-ci n'étaient pas banalisées. L'expérience de la commande centralisée "Houilles-Sartrouville" (voir annexe V) confirme que les dérangements des installations de télécommande sont très rares, à tel point qu'il a été reconnu possible, même sur la ligne de Paris à Lyon, de ne pas prévoir, en principe, de dispositifs spéciaux de secours à ce sujet.

Vous nous demandez, d'autre part, de comparer au point de vue des possibilités de débit et des dépenses à engager les trois solutions suivantes :

- Banalisation à 2 voies (projet S.N.C.F.).
- Quadruplement.
- Banalisation à trois voies entre St-Florentin et Les Laumes et à deux voies entre Blaisy-Bas et Dijon.

La note ci-jointe (annexe IV) donne cette comparaison.

Vous trouverez également ci-joint deux notes (annexes V et VI) concernant respectivement :

- l'équipement de commande centralisée du trafic avec banalisation des voies entre Houilles et Sartrouville, le seul réalisé jusqu'ici en France,

- les installations de commande centralisée du trafic réalisées à l'étranger,

au sujet desquelles vous nous aviez demandé de vous remettre une documentation.

Ainsi qu'il est souligné en conclusion de la deuxième de ces notes, la commande centralisée du trafic, avec ou sans banalisation des voies, a surtout reçu d'importantes applications aux Etats-Unis. Elle est considérée dans ce pays comme un des plus importants progrès réalisés depuis 20 ans en matière de chemin de fer, en raison de ses nombreux avantages : amélioration de la circulation des trains, augmentation du débit, économies d'exploitation. Aucune critique ne lui est faite quant à la sécurité.

Nous nous permettons donc d'insister pour que notre projet de commande centralisée du trafic avec banalisation des voies entre St-Florentin et Dijon, qui nous paraît être incontestablement la meilleure solution, reçoive votre approbation le plus rapidement possible. Ainsi que nous vous l'avons exposé dans notre lettre D. 700/5 du 4 juillet 1945 relative au programme d'activité de la S.N.C.F. en 1945, nous avons dû renoncer, en raison de la priorité à attribuer aux travaux de reconstruction, à mettre ce projet à exécution en 1945, mais il n'en conserve pas moins un caractère d'urgence et il figure parmi les travaux à exécuter au titre du Plan de démarrage des années 1946/1947, qui vous a été adressé le 23 juillet 1945. Il est indispensable, en effet, que les travaux d'aménagement des voies entre St-Florentin et Dijon soient menés à bien avant que ne soit entreprise l'électrification de la ligne afin, notamment, de pouvoir implanter dans leur situation définitive les supports de caténaire.

.....

2°- Electrification et équipement hydro-électrique.-

Le point de vue que vous exprimez quant à la nécessité, eu égard au déficit de la production charbonnière française, de prévoir une large extension de la traction électrique est également celui de la S.N.C.F.- L'importance même du programme prévu pour les 10 prochaines années en est le plus sûr témoignage. [Ce programme comprend non seulement les lignes énumérées dans votre lettre du 8 juin, mais également, ainsi que le précisait notre note du 17 janvier, la banlieue Nord et certaines extensions de la banlieue Ouest].

La réalisation de ce programme dans le délai prévu implique la mise à contribution de la totalité des moyens de l'industrie française de traction électrique et des entreprises spécialisées aux installations fixes de traction électrique. Il n'est donc pas possible, en dehors de quelques opérations peu importantes, d'envisager pour les 10 années à venir un programme plus étendu.

Il nous paraît difficile, d'autre part, d'élaborer un plan général d'électrification car, au niveau des possibilités industrielles françaises d'avant-guerre, la réalisation de ce plan s'étendrait sur une période de l'ordre de 30 à 40 ans et il est à prévoir que, bien avant l'achèvement de cette période, l'évolution de la technique, de la situation économique, des courants de transports... etc. nous conduirait à lui apporter de très profondes modifications. Aussi croyons-nous préférable de nous en tenir à un plan limité couvrant la période des 20 années à venir et qui engloberait, par conséquent, le programme actuel. Ce plan a été mis à l'étude, mais nous devons d'ores et déjà souligner qu'en tout état de cause les lignes du programme actuel s'y inscrivaient en première urgence, tant pour des raisons géographiques (complément du réseau électrifié actuel) que par le taux de rentabilité élevé de leur électrification, mis en évidence par le fait que l'économie moyenne annuelle de charbon par kilomètre de ligne et par an est de 700 t. pour l'ensemble des lignes de ce programme contre 370 t. pour l'ensemble des lignes actuellement électrifiées et 500 t. environ pour les lignes dont l'électrification peut être envisagée au cours de la deuxième période décennale.

Au point de vue technique, la question du choix du système d'électrification pour les lignes à électrifier au cours des 10 prochaines années a été réglée à l'occasion de l'approbation du projet d'électrification de Paris-Lyon. Sans vouloir préjuger du résultat des études en cours ou à entreprendre au sujet des lignes à électrifier au cours de la période suivante, il est fort probable qu'au point où en sera à ce moment l'électrification du réseau français, la seule solution à retenir soit également le système 1.500 v. continu, ceci, toutefois, en considérant les divers systèmes dans leur état actuel. Tout progrès marqué de l'un d'eux par rapport aux autres pourrait conduire à reconsidérer cette question, de sorte qu'il serait prématuré de vouloir actuellement arrêter, ne serait-ce que dans leurs grandes lignes, les caractéristiques techniques des électrifications à réaliser après la tranche décennale actuellement en cours.

En ce qui concerne, notamment, l'électrification des artères secondaires, on peut entrevoir la possibilité d'avoir recours à une alimentation directe de la ligne de contact en courant monophasé à 50 pps, ce qui permettrait de réduire très fortement les dépenses d'équipement fixe. La coexistence d'un équipement monophasé 15/20.000 v. 50 pps. pour les lignes secondaires et d'un équipement continu 1.500 v. pour les lignes à fort trafic n'entraînerait que des sujétions d'exploitations peu importantes et tout à fait acceptables.

En ce qui concerne l'équipement hydro-électrique, nous avons souligné, dans notre note du 17 juin, le parallélisme entre l'accroissement de cet équipement au cours de la prochaine période décennale et le développement de la consommation des lignes électrifiées. A l'issue de cette période, le domaine hydro-électrique de la S.N.C.F. sera

à peu près entièrement équipé. Les nouveaux équipements possibles et les améliorations des équipements existants au cours de la période suivante permettront, tout au plus, d'augmenter de 2 à 300 millions de kWh. la production annuelle de la S.N.C.F. qui atteindrait ainsi un plafond de l'ordre de 2 milliards de kWh. en année moyenne.

La balance des achats et ventes d'énergie est donc appelée à devenir très déficitaire à partir de la 15ème année, si l'électrification doit se poursuivre au rythme prévu pour la prochaine période décennale. Ceci n'a, d'ailleurs, que peu d'importance car les diverses Sociétés de production d'énergie, notamment celles auxquelles participe la S.N.C.F. (dont la plus importante est la Compagnie Nationale du Rhône) ont encore de très larges possibilités d'accroître leur équipement et leur production.

3°- Matériel.-

Il va de soi que le programme de construction de locomotives à vapeur doit être établi en tenant compte du développement prévu de l'électrification, des récupérations possibles en Allemagne et des besoins réels de la S.N.C.F.-

C'est bien dans cet esprit que nous avons mis à l'étude le programme demandé par votre lettre du 5 juin 1945. Toutefois, s'il paraît effectivement possible de réduire très fortement les constructions de locomotives à vapeur au cours des dernières années de la période décennale, la situation actuelle du parc implique pour les premières années un effort important.

Je n'insiste pas sur ce point qui sera développé d'une manière détaillée dans notre réponse à votre lettre du 5 juin.

De même, notre programme de traction Diesel doit avoir des répercussions sur le programme de construction de locomotives à vapeur et il est lui-même limité par les perspectives d'extension de la traction électrique.

L'équipement des locomotives pour la chauffe au fuel-oil sera développé en fonction des possibilités d'approvisionnement de ce combustible. Le programme actuellement envisagé porte sur une centaine de locomotives "U.S. Transportation Corps" et un millier de locomotives du parc S.N.C.F.-

Nous partageons entièrement votre point de vue quant à la nécessité de reconstituer d'urgence le parc de voitures. Nous devons toutefois souligner que le programme pourtant très modeste que nous avions établi à ce sujet pour la période dite "de démarrage" n'a pu encore recevoir aucun commencement d'exécution, faute d'attribution de matières premières.

Enfin, en ce qui concerne l'importance du parc de wagons à reconstruire, nous sommes bien d'accord pour nous en tenir à 400.000 wagons. C'est, d'ailleurs, le chiffre auquel nous nous étions nous-mêmes arrêtés lors de l'établissement de notre programme décennal de rééquipement (notre lettre D. 700/4 du 4 août 1945). Mais, nous devons rappeler que ce parc avait été déterminé sur la base d'un trafic équivalent à celui de l'année 1938, année minimum depuis 1921. Il va de soi que cette question devrait être reconsidérée si le trafic futur de la S.N.C.F. devait atteindre au moins pendant quelques années un niveau sensiblement supérieur à celui de 1938.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé Fournier

RD. 20/6/I950 .

PC c Renault

Copie pour MM. les Directeurs des Services :
T.B.
Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale .
signé : DUGAS .

4 août I945 .

O. n° 6.357

N O T E pour Monsieur le Directeur Général.

Au cours d'une conférence que M.BOIVIN-CHAMPEAUX et moi avons eue avec MM.FAVIERE et RENDU, il a été décidé en principe :

I° - Que tout le matériel moteur et roulant commandé serait porté à un compte d'attente dit "Reconstruction - équipement", cette dénomination précisant que ce compte sera soldé par la participation de l'Etat d'une part, par inscription au compte d'Etablissement de la S.N.C.F. d'autre part, dans les proportions qui résulteront de l'ordonnance sur les dommages de guerre de la S.N.C.F.

Cette solution vaudra également pour les locomotives électriques inscrites au Plan de reconstitution .

2° - Que seuls les "prototypes" seront imputés directement au Compte d'Etablissement de la S.N.C.F.

Votre respectueux et dévoué,

Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,

signé : DUGAS .

B. 6/8/I945
n° I3.735 .

PCc "Reconstruction"

MC 12/6/45

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

PARIS, le 8 Juin 1945

DIRECTION GENERALE
13 JUIN 1945
Dossier D
Pièce N°

E° 13340

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

Objet - Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.

Répondant à ma dépêche du 4 Novembre 1944, vous m'avez exposé dans une note jointe à votre lettre du 17 Janvier 1945, quelles étaient, d'une manière très générale, les idées directrices qui présideront à la reconstitution du réseau ferré français. Les destructions profondes, qui ont affecté ce réseau, permettent, en effet, de donner à l'ensemble de l'exploitation une orientation nouvelle tenant compte des progrès de la technique et de l'évolution des besoins.

Après examen par les services de la Direction Générale des Chemins de fer, le document que vous m'avez présenté donne lieu aux observations ci-après :

EXPLOITATION ET METHODES COMMERCIALES -

1°) Service des voyageurs -

Constatant que, dans la période d'avant-guerre en raison, notamment de la faible occupation des trains, le service des voyageurs était largement en déficit, vous envisagez une réduction d'environ 50 % sur les parcours des trains, cette réduction étant compensée, dans une certaine mesure, au point de vue de la capacité de transport, par la formation de convois plus longs. Vous vous proposez, d'autre part, d'augmenter le confort des voyageurs, spécialement en 3ème classe, de revenir aux vitesses d'exploitation de l'avant-guerre, de les dépasser même sur les artères importantes.

Cette étude est, je crois, déjà prête (s) FOURNIER

Tout d'abord, il me paraît essentiel de reprendre jusqu'à l'établissement de conclusions précises, l'étude, entreprise en 1938, en vue de l'évaluation des dépenses propres au service des voyageurs. Vous voudrez bien m'en communiquer les résultats.

...

PRESSE

COPIE à M.M. VAGOGNE, DUGAS, LAGNACE - Services M - T - V - O - A - P - F - X - B -

Cette étude a été faite sur des bases précises. On pourrait les communiquer (s) FOURNIER

La réduction du nombre des trains mis à la disposition du public est, dans l'ensemble, une mesure opportune au point de vue financier. Toutefois, la proportion que vous indiquez ne peut être décidée actuellement car les restrictions envisagées doivent être appliquées avec beaucoup de discernement et de prudence, compte tenu des intérêts des usagers. Il est certain, en effet, que sur certaines lignes, la mise en circulation de trains légers et nombreux s'avèrera nécessaire, tant en vue de la commodité des correspondances qu'en raison des caractéristiques des relations à assurer.

L'accroissement de la vitesse des trains constitue une réalisation tout à fait désirable à condition de ne pas entraîner en elle-même des dépenses trop importantes. Sans doute, le remaniement des voies, que cette réalisation rend nécessaire, sera conjugué avec leur renforcement en vue de l'augmentation du poids des essieux. Je désirerais néanmoins être fixé sur les dépenses à prévoir au titre de l'augmentation des vitesses.

Je ne puis que vous encourager à vous préoccuper du confort des voyageurs ainsi que vous en avez manifesté l'intention.

L'amélioration des conditions de location des places par le public doit faire l'objet d'une attention spéciale, la note que vous m'avez transmise le 17 Janvier 1945 se borne sur ce point à une indication trop sommaire et trop générale ; vous voudrez bien me présenter sur ce point des suggestions précises.

2°) Service des marchandises -

Vous envisagez de remplacer, pour certaines catégories de marchandises qui exigent un acheminement rapide, le transport en G.V. et en P.V. par un régime de transport unique dit "trafic accéléré", qui donnerait aux usagers des délais au moins aussi favorables que la "grande vitesse" pour des prix sensiblement moins élevés.

Le territoire serait divisé en une centaine de zones correspondant chacune à une gare centre. La collecte ou la distribution serait faite dans chaque zone soit par des trains de messageries, soit par des camions. Les gares centres seraient desservies par des trains de marchandises accélérés.

Les marchandises maintenues en P.V. pour lesquelles la vitesse a moins d'importance pourraient être transportées par trains lourds avec un minimum de grands triages.

La création du nouveau régime de "trafic accéléré" améliore certainement les conditions d'acheminement des natures de marchandises auxquelles il s'applique mais son organisation, un peu trop théorique, ne produira pas sur toutes les relations entre gares centres tous les résultats escomptés. Des transports directs par camions ne manqueront pas de s'effectuer si le trajet sur route est plus

court et si les relations par voie ferrée entre les gares centres intéressées ne présentent pas un volume suffisant pour permettre la mise en marche de nombreux trains. L'essai que vous proposez est, dans l'ensemble, susceptible de susciter la faveur du public et de permettre aux chemins de fer de reprendre une partie du trafic qui allait jusqu'ici à la route. Il n'est pas douteux qu'il faille mettre en oeuvre ce nouveau régime de transports qui répond à un but d'intérêt général.

Les mesures tarifaires que vous préconisez ne soulèvent de ma part aucune objection de principe.

RECONSTRUCTION ET EQUIPEMENT -

1°) Voies et installations -

Je vous donne accord pour les améliorations que vous comptez apporter à la voie et à la signalisation et qui consistent dans le renforcement des rails, pour porter selon les cas à 23 T. ou à 30 T. la charge maxima par essieu admissible sur les lignes importantes ; dans l'aménagement des points singuliers, la construction de voies d'évitement, le triplement ou le quadruplement des voies et dans le développement du block automatique lumineux.

Par contre, en ce qui concerne la banalisation des voies entre SAINT-FLORENTIN et DIJON, avec commande centralisée suivant le système Westinghouse, j'estime qu'il convient de surseoir à sa réalisation, jusqu'à ce que la supériorité du système ait pu être nettement établie.

Le projet que vous préconisez conduit, en effet, à prévoir le franchissement en pointe des aiguilles à grande vitesse; en outre, les consignes de sécurité, en cas de dérangement des appareils, sont d'une complexité telle qu'elles risquent de se trouver incorrectement appliquées.

Le quadruplement des voies, bien que notablement plus coûteux, évite des inconvénients et donne évidemment des possibilités meilleures d'écoulement du trafic, en n'imposant pas le garage des trains de marchandises. Il serait intéressant que, sur ce point particulier du débit, les rendements de chacun des deux genres d'installations soient évalués aussi exactement que possible.

Je désirerais connaître, en outre, à quelles dépenses conduirait la banalisation à trois voies (avec construction d'une voie nouvelle) du tronçon de ligne SAINT-FLORENTIN - LES LAUMES, et la banalisation à 2 voies du tronçon BLAISY-BAS - DIJON. Cette opération éviterait, sur le premier tronçon, un embouteillage grave dans le cas où l'une des voies banalisées serait en dérangement et où le trafic y serait interrompu. Sur le 2ème tronçon, relativement court, elle dispenserait de la construction d'une ligne très coûteuse en raison de la

nécessité de construire un tunnel à BLAISY-BAS.

Vous voudrez bien aussi, pour compléter ma documentation et me permettre de statuer, en parfaite connaissance de cause, me faire connaître, dans la mesure du possible, les résultats d'exploitation des diverses installations de voies banalisées actuellement en service en FRANCE et à l'étranger, en précisant, dans chaque cas, la consistance des installations et les longueurs de lignes banalisées, la fréquence des trains et la nature du trafic qui emprunte ces itinéraires.

Je suis d'accord avec vous dans l'ensemble pour le rééquipement des gares, triages, ateliers et dépôts, chaque opération devant cependant faire l'objet d'un projet particulier à soumettre à mon approbation.

2°) Electrification et équipement hydro-électrique -

Vous envisagez, dans les dix années à venir, l'électrification de la ligne de PARIS à MARSEILLE, celle des sections : MACON - CULOZ, LYON - GENEVE, BORDEAUX - MONTAUBAN - SETE, NIMES - TARASCON, celle enfin de la banlieue sud de la région parisienne.

Ce programme a déjà été approuvé dans ses grandes lignes et il convient d'en poursuivre l'exécution. Il y aura même lieu de le développer dans toute la mesure possible, étant donnés les avantages que procure l'électrification au point de vue de la souplesse de l'exploitation et du confort des voyageurs, étant données surtout la situation déficitaire de la production charbonnière en FRANCE et les ressources possibles du pays en énergie électrique, il n'y a pas de doute que l'intérêt général doive conduire, dans un avenir plus ou moins lointain, à la généralisation de l'électrification des chemins de fer. Si l'état de la production électrique en FRANCE ne permet pas de réaliser, dans les dix prochaines années, un programme sensiblement plus étendu que celui que vous proposez, il n'en est pas moins certain qu'il convient d'entreprendre, dès maintenant, les études nécessaires en vue de l'élaboration d'un plan général d'électrification, fixant notamment l'ordre d'urgence d'équipement des lignes ainsi que les caractéristiques techniques de cet équipement.

3°) Matériel -

Vos intentions à l'égard du parc de locomotives à vapeur qui portent notamment sur l'élimination progressives des machines anciennes, la généralisation du stocker et la réduction du nombre de types de machines en service sont sans doute excellentes. Toutefois, les achats de matériel neuf ne devront être réalisés qu'avec une extrême prudence, compte tenu des récupérations possibles en ALLEMAGNE, des besoins réels du trafic (le nombre de locomotives en service avant guerre était surabondant), et surtout des conséquences que comportera l'orientation prise en faveur de l'électrification. Il semble, en

définitive, que les commandes de locomotives à vapeur devront être extrêmement réduites.

Les caractéristiques prévues pour les locomotives électriques paraissent satisfaisantes.

L'emploi de locomotives DIESEL pour les rames de manœuvres de gare présente un intérêt incontestable.

L'adoption de locomotives DIESEL pour la traction des trains de route pourrait être envisagée dans une mesure raisonnable, à condition que le matériel correspondant puisse être amorti dans les conditions normales avant l'introduction de la traction électrique.

Afin de réduire la consommation du charbon, il y aurait le plus grand intérêt à équiper les locomotives à vapeur au moyen de brûleurs leur permettant l'utilisation du fuel-oil dont nous disposerons en quantités appréciables.

La reconstruction des voitures à voyageurs avec les améliorations que vous envisagez apparaît comme l'une des plus urgentes en raison des pertes subies et de la vétusté du matériel des trains omnibus et d'embranchement.

Les mesures d'allègement pour la reconstruction des wagons et la réduction des types à construire sont entièrement recommandables. Notez que l'importance du parc à reconstituer paraît devoir être limitée à environ 400.000 wagons.

4°) Logement du personnel et améliorations sociales -

Je ne puis que souscrire aux intentions que vous exprimez de développer les logements pour le personnel, améliorer les locaux de travail, créer des centres d'hygiène sociale, multiplier les centres de vacances et développer les centres d'apprentissage, les cantines et les oeuvres d'entr'aide.

(s) MAYER

"Reconstruction"
Conseil du 10.1.45

S.N.C.F.
SERVICE DU BUDGET
Entrée le 10 JANV 1945
N° 12284

Lettre du Ministre des

Travaux Publics et des Transports

du 4 novembre 1944

Note sur la rénovation du Chemin de fer

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Cabinet du Ministre

REPUBLIQUE FRANCAISE

Paris, le 4 novembre 1944

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par votre lettre n° D.503/30 du 3 octobre 1944, vous m'aviez adressé des propositions formulées par application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 et tendant à un relèvement des majorations générales des tarifs de voyageurs et de marchandises ; ce relèvement se substituerait aux subventions que le Trésor Public, en vertu du texte précité, verse actuellement à la S.N.C.F., comme conséquence du rejet antérieur de vos propositions de relèvement des tarifs.

Par ma lettre du 21 octobre, j'ai fait opposition à vos propositions en raison de l'impossibilité où je me trouvais de les étudier, de concert avec les Ministres intéressés et en temps voulu. Cette étude est d'ores et déjà entreprise, avec la volonté d'incorporer dans les tarifs une part du relèvement proposé qui corresponde à la ligne de conduite tracée par le Ministre de l'Economie Nationale en ce qui regarde la fixation du niveau général des prix.

Cette étude doit aboutir dans le même temps que vous serez amené à examiner, au sein du Conseil d'Administration reconstitué, vos prévisions budgétaires pour l'année 1945. A ce sujet, j'attire votre attention et celle du Conseil d'Administration sur les considérations suivantes.

Pour que le Gouvernement puisse, en connaissance de cause, prendre les décisions qui lui incombent dans la matière, il importe que le Conseil d'Administration lui fasse connaître les vues d'ensemble qui vont présider à la reconstruction du réseau et notamment de ses installations ou établissements les plus fortement atteints. Nous ne pouvons, bien évidemment, pas songer à refaire le Chemin de fer tel qu'il avait été conçu et exécuté dans ses grandes lignes au lendemain des guerres de 1870 et de 1914. Le développement du transport routier et du transport aérien doit être pris en sérieuse considération dans l'établissement du programme de réfection de notre réseau ferré, la coordination des transports de demain étant appelée à être, sur bien des points, conçue d'une façon différente de celle qui a été réalisée, au moins sur le papier, dans les années 1934 à 1938. Les modifications qui en résulteront dans les courants de trafic, dans l'utilisation des classes de voitures et dans la gamme des vitesses des batteries de trains de voyageurs, l'institution d'un régime de vitesse unique actuellement à l'étude,

.....

les concentrations d'établissement qui sont, jusqu'à un certain point, dans la logique de la création d'un réseau unifié en 1937, sont autant d'éléments qui conditionneront les projets que la S.N.C.F. aura à présenter à l'Administration Supérieure en vue de sa propre reconstitution.

Il ne s'agit évidemment pas de demander au Conseil d'Administration de présenter dès maintenant les projets dont l'étude doit déjà être entreprise. Mais il importe que le Conseil, au moment où il vient d'être renouvelé, connaisse la tâche qui se présente à lui dans toute son ampleur et dans toute son étendue dans le temps. Il n'est pas moins nécessaire que de son étude se dégagent les idées directrices qui animeront l'élaboration des projets dont j'ai parlé.

C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir donner connaissance de la présente lettre au Conseil d'Administration dans sa première réunion en lui marquant tout l'intérêt que le Gouvernement attache à être instruit dès que possible des vues générales selon lesquelles la S.N.C.F. se propose de diriger son oeuvre de reconstruction. Il me sera ainsi possible d'appuyer dans des conditions bien meilleures auprès de mes collègues de l'Economie Nationale et des Finances les propositions d'ordre financier que je serai amené à leur présenter en vue de parer, dans la mesure du possible, au déséquilibre du compte d'exploitation du réseau pour l'année 1945.

Signé : René MAYER.

N O T E

SUR LA RENOVATION DU CHEMIN DE FER

Le réseau français a subi, dans tous les domaines et sur toute l'étendue du territoire, des destructions sans précédent :

- près de 2.000 ouvrages d'art, de très nombreuses gares, 60 % des grands triages, 55 % des dépôts (80 % pour la seule Région Nord), 60 % des grands ateliers et de leur outillage sont à reconstruire;

- les pertes de matériel atteignent 50 % pour les locomotives à vapeur, près de 60 % pour les wagons, 60 % pour les voitures; encore le parc demeurant à notre disposition est-il, pour une large part, hors d'âge, son renouvellement devant s'imposer au lendemain des hostilités à un rythme d'autant plus accéléré qu'il n'a pu, au cours des dernières années, être maintenu dans un état normal d'entretien.

Une vaste tâche de reconstitution attend donc la S.N.C.F. au cours des années qui viennent. Elle doit être mise à profit en vue d'une rénovation du chemin de fer, que commandent tout à la fois :

- les plus récentes évolutions de la technique;

- le fait que, déjà avant la guerre, l'équipement du chemin de fer en bien des domaines ne correspondait plus exactement aux besoins du trafic.

Le chemin de fer, depuis cent ans, n'a jamais cessé de perfectionner son équipement et ses méthodes; mais, en période normale, le rythme de son adaptation ne peut qu'être relativement lent étant donné l'importance de ses immobilisations. L'ampleur des destructions subies offre aujourd'hui l'occasion de réexaminer les problèmes eux-mêmes et, sans égard inutile pour le passé, de s'engager hardiment dans la voie du progrès.

Sur le plan de l'exploitation comme dans le domaine proprement commercial, nous envisageons des réformes profondes, grâce auxquelles, en même temps qu'une amélioration des conditions de travail et de vie de notre personnel, sera assuré au meilleur prix un service aussi parfait que possible. La remise en état du matériel et des installations sera conduite de manière à permettre la réalisation des programmes ainsi tracés.

.....

Exploitation et méthodes commerciales

1.- Service des voyageurs.

A.- Dans l'économie d'avant-guerre, le service voyageurs était une des causes principales du déficit des chemins de fer. Pour autant que des chiffres puissent être avancés à cet égard (1) on évalue à quelque 3.600 M. l'insuffisance laissée par l'exploitation voyageurs en 1938; encore ne s'agit-il là que d'une estimation par défaut.

La compensation nécessaire était recherchée dans un excédent des recettes marchandises. Or, une telle politique, conduisant à surtaxer ces derniers transports, est assurément des plus répréhensibles; elle a notamment pour conséquence le report d'une partie des échanges sur les voies concurrentes dont le prix de revient réel est souvent supérieur à l'économie que peut faire le chemin de fer du fait du trafic perdu. L'opération s'effectue, en définitive, au détriment de la collectivité; elle engage inévitablement dans la voie des augmentations tarifaires, puisqu'il est d'autant plus difficile d'équilibrer un budget que le trafic est plus réduit.

Sans perdre de vue que le déficit "voyageurs" était dû avant la guerre pour une large part au niveau anormalement bas de la tarification française, la S.N.C.F. inscrira donc au nombre de ses premières préoccupations une rationalisation sévère des transports de voyageurs.

B.- Le service "voyageurs" des années qui ont précédé 1939 était beaucoup trop étoffé. L'occupation moyenne des trains de toutes catégories était de 77 voyageurs. Elle a atteint, en raison des circonstances, 519 voyageurs en 1943. Entre ces deux chiffres extrêmes, un juste équilibre est possible. Le parcours moyen journalier des trains de voyageurs, qui était de 781.000 km en 1938, sera ramené à 400.000 km, soit une contraction de 50 % environ.

Les commodités offertes au public seront, cependant, loin d'être réduites dans la même proportion.

Tout d'abord, les suppressions de parcours porteront essentiellement sur les lignes qui, avant la guerre, étaient desservies

.....

(1) Pas plus que celui des réseaux étrangers, le budget de la S.N.C.F. ne distingue les dépenses par nature de trafic.

de manière surabondante. Au total, le nombre de places utilisables ne sera diminué que dans une faible mesure grâce aux dispositions que nous comptons prendre en vue de porter au maximum la capacité de chaque train. Il en résultera :

- une augmentation du poids des trains, que la mise en service d'un nouveau matériel allégé permettra de limiter;

- une augmentation de leur longueur, qui conduira à développer les quais des gares voyageurs.

D'autre part, la vitesse ne sera pas négligée. Avant la guerre, le réseau français tenait, à cet égard, la première place dans le monde, compte tenu de son étendue, avec un parcours journalier de 25.000 kilomètres à une moyenne commerciale supérieure à 96 km/h. Sur certaines lignes et pour quelques trains, la vitesse limite acceptable avait été portée à 140 km/h. Des vitesses plus élevées avaient été réalisées lors de certains essais.

Nous ne nous bornerons pas à rétablir, au fur et à mesure de la remise en état de nos voies, les vitesses d'avant-guerre. Sur la plupart des artères importantes, nous nous efforcerons de réaliser de plus grandes vitesses et d'étendre la vitesse-limite de 140 km/h.

Des matériels spécieux, actuellement à l'étude, permettront d'offrir au public sur certaines relations telles que Paris-Marseille, Paris-Strasbourg ..., des services à très grande vitesse.

Le confort, enfin, sera amélioré, plus particulièrement en 3ème classe. Le parc des voitures des trains omnibus et des trains d'embranchement, spécialement vétuste, sera entièrement renouvelé.

Tout en gardant la souplesse du régime des trois classes, nous pourrons ainsi limiter à deux le nombre de celles-ci dans la plupart des trains :

- 2° et 3° classes dans les omnibus et certains express,

- 1° et 2° classes dans un certain nombre de rapides et express de grand parcours.

Parallèlement, nous accroîtrons le nombre des places couchées dans les trains de nuit, spécialement en 2ème classe.

Ajoutons que la location des places, qui permet d'utiliser au mieux la capacité de chaque train et présente pour le public d'appréciables avantages, sera développée.

C.- Sur le plan tarifaire, nous nous attacherons en premier lieu à obtenir le relèvement du niveau moyen de nos prix

.....

à la valeur nécessaire pour supprimer le déficit de l'exploitation "voyageurs".

Nous rétablirons, d'autre part, dans une large mesure, les tarifs spéciaux justifiés par des raisons d'ordre social ou par la simple considération du prix de revient, variable au moins pour partie suivant les types de trains et les relations.-

Enfin, nous faciliterons l'accès de la 2ème classe à un nombre aussi élevé que possible de voyageurs, en réduisant l'écart entre les tarifs de 2ème et de 3ème classes.

2.- Service des marchandises.

A.- Les marchandises étaient jusqu'ici transportées en grande ou en petite vitesse au gré de l'expéditeur selon le tarif revendiqué par ce dernier. Dès avant la guerre, ce régime ne répondait plus aux besoins en ce sens qu'une grande partie du trafic, qui ne pouvait pas supporter la charge des tarifs de grande vitesse, ne trouvait en petite vitesse qu'une rapidité d'acheminement insuffisante; les marchandises correspondantes quittaient alors le chemin de fer pour se reporter sur d'autres modes de transport - tel était le cas notamment des denrées et produits alimentaires, des animaux vivants, du mobilier, de l'épicerie, ainsi que de l'ensemble du trafic de détail P.V. La pénurie de carburant a ramené aujourd'hui ce trafic au rail. Mais il ne manquerait pas de s'évader à nouveau pour rechercher l'acheminement qui lui convient dès que la situation sera redevenue normale, si la S.N.C.F. n'apportait pas d'ici-là une amélioration suffisante à ses méthodes d'exploitation.

Nous avons décidé, en conséquence, de créer, en faveur des marchandises pour lesquelles le facteur "rapidité" est un élément primordial, y compris celles anciennement acheminées en G.V., un régime dit "de trafic accéléré". Le public cessera d'avoir le choix entre deux délais de transport de grande et de petite vitesse : le délai applicable à une marchandise donnée et, par suite, sa vitesse d'acheminement, ne dépendra plus en principe que de la nature de l'envoi (petits colis, détail, wagons complets) ou de la nature de la marchandise. Le tiers environ du trafic ferroviaire bénéficiera ainsi d'un régime d'acheminement comparable et, dans certains cas, plus favorable que celui de la G.V.

Le territoire sera divisé en une centaine de zones, comportant chacune une gare-centre. La collecte et la distribution seront faites dans chaque zone, soit par trains de messageries, soit par camions. Les liaisons entre gares-centres seront assurées par un cadre de trains de marchandises accélérés, tracés à des horaires voisins de ceux des anciens trains de messageries. Leur vitesse de plafond sera de 105 km/h; leur tonnage pourra atteindre 850 T. sur

.....

les grandes artères.

Parallèlement, nous aménagerons une organisation puissante et économique pour les marchandises maintenues en P.V., avec un régime de vitesse modéré, ce qui permettra d'espacer les trains reliant les grands triages et, par conséquent, de les porter à la charge maxima. Pour les transports de masse, en effet, l'intérêt des courts délais est secondaire en regard de celui des bas prix de revient.

Des solutions de transition se rapprochant de plus en plus de l'organisation définitive seront mises en oeuvre au fur et à mesure que progressera la reconstruction du réseau.

B.- En même temps que ces nouvelles modalités d'acheminement, nous réaliserons une importante réforme tarifaire dans le sens de la simplification des prix et, surtout, de l'abandon de la tarification ad valorem, résidu du monopole de fait dont le chemin de fer bénéficiait autrefois, qui n'a plus de raison d'être en l'état actuel de la concurrence. Les barèmes seront modifiés pour se rapprocher du prix de revient. Le public y gagnera en équité, la coordination tarifaire avec les autres modes de transport en sera facilitée.

Une première étape de cette réforme a été mise en vigueur le 1er août 1944. Elle comporte notamment :

- la réduction de 6 à 3 du nombre de séries du Tarif Général,

- la réalisation de la vitesse unique pour le trafic des denrées,

- l'incorporation forfaitaire des frais de livraison à domicile dans les barèmes du trafic de détail.

Une deuxième étape, dont l'aboutissement est prochain, doit consacrer le passage au régime des acheminements accélérés d'une fraction importante du trafic à un tarif intermédiaire entre les tarifs G.V. et P.V. actuels.

Une troisième étape, à l'étude avec l'Administration des P.T.T., a pour objet d'assainir la situation résultant de l'enchevêtrement des tarifications des paquets-poste, des colis postaux et des petits colis, en leur substituant une tarification unique.

Enfin, la dernière étape portera sur la revision de la tarification des wagons complets dans le sens d'une meilleure adaptation au prix de revient: resserrement de l'éventail des barèmes, modification de la dégressivité en fonction de la distance et de la charge.

.....

Cette réforme de la tarification s'accompagnera d'une refonte complète des documents de taxation, dont la présentation sera très simplifiée et rendra possible un maniement facile des tarifs.

Reconstruction et équipement

1.- Voies et installations.

A.- Voies et signalisation.

La reconstitution de l'infrastructure ferroviaire nous imposera un très important programme de renouvellement. A cette occasion, nous nous proposons de porter à 23 T. par essieu la charge admissible sur les principales artères voyageurs et à 20 T. par essieu la même charge sur tous les itinéraires complémentaires parcourus par un trafic-marchandises de quelque importance. Nous réaliserons ainsi, au total, 34.000 km de voies à 20 T. ou plus par essieu; sur le reste des lignes, la charge limite passera de 16 à 17 T.

Corrélativement, le tracé des voies sera amélioré sur les grands itinéraires de manière à permettre de relever les vitesses.

D'autres travaux viendront faciliter encore la circulation: réduction au minimum des ralentissements imposés par le franchissement des points singuliers, suppression des cisailles dans certains noeuds particulièrement importants, triplement ou quadruplement de certains tronçons à gros trafic, construction de voies d'évitement, etc...

En matière de signalisation, le block automatique lumineux, permettant sur un grand parcours tel que Paris-Lyon de lancer des trains de 850 T. à la vitesse de 140 km/h à quelques minutes les uns des autres, sera développé. Malgré les difficultés rencontrées, la S.N.C.F. a pu, depuis sa création, doter du B.A.L. 700 km de lignes, portant la longueur totale des lignes ainsi équipées à 2.800 km. Au cours des années à venir, 1.900 km de lignes seront encore équipés.

.....

Enfin, une réalisation remarquable et unique dans le monde est prévue sur la ligne Paris-Lyon. Entre Saint-Florentin et Dijon, sur une longueur de 110 km, les voies seront banalisées. Elles pourront être parcourues dans n'importe quel sens sans aucune limitation de vitesse; toutes les aiguilles et tous les signaux seront manoeuvrés à distance par un seul agent, à partir d'un poste situé à Dijon. Le débit de la ligne sera, de ce fait, considérablement accru.

B.- Installations fixes.

Le rééquipement, dans ce domaine où les destructions ont été particulièrement importantes, tiendra compte tout à la fois des derniers progrès de la technique et des nécessités imposées par la réforme de nos méthodes d'exploitation et l'extension de nos électrifications.

Gares.- Nous nous efforcerons, chaque fois que cela sera possible, d'offrir plus de commodités au public : meilleur aménagement des locaux où il peut être appelé à séjourner, regroupement des divers services auxquels il peut avoir à s'adresser, amélioration des accès, etc... Ainsi que nous l'avons indiqué, il nous faudra, sur un certain nombre d'itinéraires et comme conséquence de l'augmentation du tonnage des trains conjuguée avec l'allègement du matériel, allonger les quais "voyageurs".

La mise en vigueur du nouveau régime d'acheminements accélérés conduira, d'autre part, dans les gares-centres, à regrouper les chantiers de transbordement et les halls d'arrivage et d'expédition. Ces travaux, très importants, pourront, dans de nombreux cas, être conjugués avec ceux de reconstruction proprement dits et n'entraîneront, de ce fait, qu'une dépense très inférieure à celle qu'il aurait fallu envisager dans une situation normale.

Triages.- Dans le but d'améliorer les acheminements P.V. et de réduire nos prix de revient - réforme parallèle à celle que nous comptons réaliser pour le trafic accéléré - nous avions entrepris, dès avant la guerre, l'aménagement de nos grands triages, l'idée essentielle étant la constitution d'un réseau de triages primaires à grand rendement, dotés d'un équipement moderne et reliés les uns aux autres par des trains directs.

Les triages de Hennes, Troppes, Les Aubrais, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Chasse, Sotteville, Vaires avaient déjà fait l'objet des transformations nécessaires pour être incorporés dans ce réseau de triages primaires : disposition rationnelle de faisceaux, commande automatique des aiguilles, freins de voie, éclairage puissant pour le travail de nuit, etc... L'équipement des triages de Saint-Pierre-des-Corps, Saincaize, Achères, Toulouse, Nîmes, Châlons-s/Marne, Troyes avait été commencé et s'était poursuivi, à cadence réduite, au cours de ces dernières années. Une dizaine d'autres triages importants devaient encore être équipés.

.....

La plupart de ces triages ont subi, au cours des mois qui ont précédé la libération, de violents bombardements qui ont entraîné des destructions massives. Nous mettrons à profit leur reconstruction pour réaliser, dans le plus court délai, l'amélioration de leur équipement selon le programme prévu.

Nous ne reconstruirons pas ou ne reconstruirons qu'à une échelle plus modeste les triages intermédiaires détruits qui, avec le nouveau régime d'acheminements, deviendront inutiles ou dont le rôle sera considérablement réduit.

Ateliers.- La reconstruction des grands ateliers s'accompagnera, en même temps que d'une rénovation de l'outillage, d'une concentration plus poussée des travaux par la réduction du nombre des établissements. Cette réduction est rendue possible du fait que, depuis la création de la S.N.C.F., il n'est plus nécessaire de limiter l'activité d'un atelier à l'entretien du matériel d'une région déterminée.

Les ateliers de locomotives de Tours, entièrement détruits et défavorablement situés, ne seront pas reconstruits. Il en sera de même de la partie "locomotives" des ateliers de Saintes. La réparation des locomotives aux ateliers de Bordeaux, vétustes et mal équipés, sera progressivement abandonnée. Par contre, nous rééquiperons les ateliers d'Hellemmes et de Sotteville pour la réparation des locomotives à vapeur et ceux d'Oullins pour la réparation des locomotives électriques. Nous reprendrons, d'autre part, l'atelier de Nevers qui était loué à l'industrie privée. Nous aménagerons également un atelier d'usinage mécanique à proximité de notre fonderie de Saint-Pierre-des-Corps qui est intacte.

Dépôts.- Le développement de l'électrification, la coordination, les modifications apportées au régime d'acheminement des marchandises, l'extension prévue de la traction Diesel auront pour conséquence que certains des dépôts détruits ne seront pas reconstruits ou ne seront reconstruits qu'avec des installations réduites et adaptées aux nouveaux modes de traction. D'autres seront regroupés ou déplacés.

C'est ainsi, par exemple, que le dépôt de Troyes sera transféré à La Chapelle-Saint-Luc, celui de Boulogne à Outreau. Les dépôts de Creil-Petit Thérain seront remplacés par un établissement unique, ainsi que ceux des Aubrais-Orléans, de Tours-Saint-Pierre-des Corps. L'électrification de la Ceinture Sud permettra de réduire considérablement les dépôts de Versailles-Matelots et de Juvisy. Le dépôt de Laroche sera reconstruit, en raison de l'électrification, selon un plan entièrement différent; son importance sera réduite, car la traction électrique permettra de diminuer fortement le nombre des coupures de traction.

4 types d'aménagements standard ont été arrêtés, en vue de la reconstruction, suivant l'importance des établissements. Les

.....

ateliers annexés aux rotondes seront dotés d'un outillage et de moyens de manutention modernes.

2.- Electrifications et équipement hydro-électrique.-

A.- Electrifications.

a.- L'électrification est une des opérations d'équipement qui, eu égard aux conditions particulières dans lesquelles se trouve notre pays, notamment quant aux ressources énergétiques, réunit le plus d'avantages.

Au point de vue social, d'abord, elle permet d'offrir à une importante fraction de nos agents des conditions de travail améliorées. Il n'y a aucune comparaison à faire entre la tâche du personnel des usines et sous-stations électriques qui, avec le progrès de l'automatisme, se réduit à une simple fonction de surveillance dans des locaux parfaitement équipés et celle des chauffeurs et du personnel des chantiers de combustible. La conduite des locomotives est beaucoup plus facile ; les mécaniciens peuvent consacrer toute leur attention à la sécurité.

D'autre part, sur le plan technique, l'électrification apporte au chemin de fer des qualités de puissance, de régularité et de souplesse que ne peut assurer aucun autre mode de traction.

La puissance des locomotives électriques est largement supérieure à celle des locomotives à vapeur. Grâce aux possibilités offertes par le relèvement des charges par essieu, les nouvelles locomotives du type 2D2 pour trains de voyageurs auront une puissance de près de 5.000 CV ; les nouvelles locomotives BB pour trains de marchandises à 23 T. par essieu, une puissance de 2.400 CV. Il s'agit là de puissances nominales pouvant être soutenues indéfiniment. Dans certaines conditions, d'importantes surcharges allant jusqu'à 30 % sont possibles.

Les locomotives 2D2 dont la vitesse pourra atteindre 160 km/h sont en mesure de remorquer en palier des trains de 850 T. à 140 km/h. Au franchissement du seuil de Bourgogne, le passage le plus difficile de la ligne Paris-Lyon, en rampe de 8 ‰ ; ces mêmes trains pourront soutenir la vitesse de 100 km/h. La vitesse moyenne de tracé des trains sera, sur cette ligne, de 105 km/h. Le trajet Paris-Lyon pourra être parcouru en 4 h. 34 minutes.

Quant aux locomotives BB, elles pourront remorquer sans difficulté les trains P.V. de 1.500 T. brutes. Elles pourront également, sur une ligne comme Paris-Lyon-Marseille, acheminer les trains de marchandises accélérés de 850 T. à une moyenne commerciale de l'ordre de 80 km/h.

.....

Grâce à la constance de leurs caractéristiques, les locomotives électriques assurent sans difficulté un service d'une parfaite régularité. D'autre part, leur robustesse et leur simplicité de conduite et d'entretien permettent de les banaliser entièrement, ce qui a pour effet de rendre leur utilisation indépendante du régime de travail du personnel. Il est ainsi possible d'effectuer avec la même machine le trajet Paris-Sète, soit 932 km. Le parcours moyen annuel est de l'ordre de 150.000 km pour les machines de vitesse et de 80.000 km pour les locomotives à marchandises.

Enfin, l'électrification en France, fondée essentiellement sur le développement de la production hydroélectrique, est largement rentable du point de vue économique et financier :

- elle évite la consommation d'importantes quantités de combustibles, ce qui réduit d'autant le recours à l'importation ;

- les dépenses de capital sont gagées à un taux variant de 6 à 9 % suivant les lignes par les économies d'exploitation.

b.- Compte tenu de cet ensemble d'avantages, nous consacrerons à des électrifications nouvelles une large part de notre programme de rénovation. Pour les dix années à venir, nous prévoyons l'électrification des lignes ou groupes de lignes suivants.

- Ligne Paris-Marseille = L'exploitation électrique de cette artère, qui est la principale du réseau français, sera mise en service par étapes successives. La première étape, celle de Paris-Lyon, est entièrement étudiée ; certains travaux préliminaires ont pu être entrepris et seul le manque de matières n'a pas permis jusqu'ici d'en pousser plus avant la réalisation.

L'équipement bénéficiera des dernières données de la technique, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le signaler : block automatique lumineux sur la totalité du parcours, banalisation des voies sur une partie du trajet, commande centralisée des sous-stations. Les conditions d'exploitation seront très sensiblement améliorées. Les pointes de trafic, particulièrement accusées sur la ligne, pourront être écoulées avec une régularité irréalisable en traction vapeur. Les possibilités de débit seront accrues, ce qui permettra, d'une part, de ramener sur cet itinéraire certains trains qui, avant la guerre, devaient être détournés ; d'autre part, de renoncer à certains travaux qui seraient inévitablement devenus nécessaires, notamment l'achèvement du quadruplement des voies entre Paris et Dijon.

- Lignes destinées à assurer la continuité de la traction électrique sur certaines relations importantes =

section Mâcon-Culoz, complétant l'électrification Paris-Modane,
section Lyon-Genève,
sections Bordeaux-Montauban et Sète-Nîmes-Tarascon, réalisant l'électrification complète de la transversale Bordeaux-Marseille.

.....

- Partie Sud de la grande Ceinture de Versailles à Sucy-Bonneuil = Ainsi seront réunies par une même transversale toutes les lignes électrifiées à 1.500 volts de la région parisienne.

- Desserte des banlieues = Dans ce domaine, la supériorité de la traction électrique est plus marquée que dans tous les autres.

Nous nous proposons de développer largement l'électrification de la banlieue parisienne : l'équipement de la banlieue Ouest sera complété et nous réaliserons celui de la banlieue Nord qui, au point de vue de l'importance du trafic, vient immédiatement ensuite. En tout état de cause, l'électrification de la ligne Paris-Lyon comportera celle de la banlieue Sud-Est, en même temps que celle d'une partie de la banlieue lyonnaise (1).

D'autre part, la S.N.C.F. a passé avec la Compagnie du Métropolitain et les Organismes intéressés divers accords en vue de l'électrification de la ligne de Vincennes, puis de la rétrocession de cette ligne au Métropolitain qui en assurera ultérieurement l'exploitation selon des modalités analogues à celles adoptées pour la ligne de Sceaux.

c.- Le réseau français actuellement électrifié comporte 3.531 km de lignes. Il assure le 1/4 environ du trafic de la S.N.C.F. et permet d'économiser annuellement 1.200.000 T. de charbon.

Le programme que nous venons d'exposer prévoit, échelonnée sur dix années, l'électrification de 2.032 nouveaux km. Ainsi sera réalisée une économie annuelle supplémentaire de 1.400.000 T. de charbon environ, dont 600.000 T. pour la seule ligne Paris-Lyon. Il faudra construire 660 locomotives électriques ainsi qu'un certain nombre d'automotrices de banlieue, mais, en contre-partie, le parc de locomotives à vapeur pourra être réduit de près de 1.900 machines.

Le réseau électrique, après achèvement de l'équipement ainsi envisagé, aura une longueur de 5.563 km et assurera 40 % du trafic avec un parc de 1.500 locomotives et de 700 automotrices. Notre consommation de charbon sera réduite annuellement de 2.600.000 T.

.....

---

(1) L'électrification des lignes de banlieue ne constitue, en définitive, qu'un des éléments du programme d'ensemble d'équipement de la région parisienne qui s'imposera après les hostilités. Nous estimons, en conséquence, qu'elle doit être financée au titre de ce dernier programme.

B.- Equipement hydro-électrique

La S.N.C.F., concessionnaire d'un important domaine hydraulique, mettra à exécution, comme complément naturel de cette extension de ses électrifications, un vaste programme de rénovation de son équipement hydro-électrique.

Ce programme comporte, d'une part, l'amélioration de diverses usines existantes dans les Pyrénées, d'autre part, l'aménagement de nouvelles usines dans les Pyrénées, les Alpes et le Massif Central. Il permettra de porter à 1.700 M. de kw/h, en année moyenne, la production de nos usines, chiffre correspondant à peu près aux besoins de la traction après mise en service des nouvelles lignes électriques.

En fait, nous ne pouvons prétendre avoir notre autonomie entière en matière d'énergie électrique. Une partie de notre production entre dans la distribution générale et, en compensation, nous devons faire appel aux ressources d'autres producteurs. Un accord a été passé notamment à ce sujet avec la Compagnie Nationale du Rhône, dont l'usine de Génissiat assurera pour une large part l'alimentation de l'artère Paris-Lyon.

.....

3.- Matériel.-

Nous comptons consacrer une large part de notre effort d'après-guerre au renouvellement et à la modernisation du matériel. Car, outre le fait que les dommages causés par la poursuite des hostilités ont été ici très importants et que nous avons à rattraper un retard de plusieurs années d'amortissements, c'est dans ce domaine que, depuis longtemps, les progrès ont été les plus substantiels.

A.- Locomotives.

a.- Le programme que nous avons tracé en ce qui concerne la traction vapeur comporte deux étapes.

Au cours de la première étape, qui s'étendra sur 5 ou 6 ans, nous nous efforcerons d'assainir la situation du parc par la réforme d'un nombre aussi élevé que possible de locomotives anciennes au fur et à mesure que nous pourrons mettre en service les locomotives nouvellement construites.

Celles-ci seront de 4 types seulement : 3 types de locomotives à marchandises, un type de locomotive de manoeuvre. Il s'agit d'un matériel parfaitement éprouvé correspondant au dernier état de la technique ; la presque totalité des locomotives sera munie du stocker, dispositif de chargement mécanique du foyer qui allège dans une forte mesure la tâche du chauffeur.

.....

Simultanément, nous mettrons au point divers prototypes actuellement à l'étude, à construire en série pendant la 2ème étape et qui constitueront, à proprement parler, le parc unifié de traction à vapeur de la S.N.C.F. Ce parc, conçu pour utiliser au mieux les possibilités offertes par l'amélioration des caractéristiques de la voie, comprendra également 4 types de locomotives :

- un type 242-P à 23 T. par essieu, pour trains de voyageurs et trains de marchandises accélérés,
- un type 232-P à 23 T. par essieu pour trains de voyageurs,
- un type 152-P à 20 T. par essieu pour trains de marchandises lourds,
- un type 142-P à 20 T. par essieu également pour trains de marchandises lourds.

La caractéristique essentielle de ces machines sera une très grande robustesse permettant de réduire les frais d'entretien. L'unification de leurs organes atteindra un degré jamais obtenu jusqu'ici ni en France, ni à l'étranger : les foyers, bielles, cylindres, boîtes d'essieux, etc... seront interchangeables d'un type de machine à l'autre.

Nous construirons, en outre, mais à un nombre réduit d'exemplaires, une locomotive 230 à 23 T. par essieu pour trains à très grande vitesse, ainsi qu'une locomotive-tender-fourgon à faible charge par essieu pour la desserte des lignes secondaires.

b.- En matière de traction électrique, il n'apparaît pas que des progrès techniques importants puissent être réalisés, car la locomotive électrique a atteint dès ses débuts un haut degré de perfection et des taux de rendement élevés. Nous apporterons, cependant, au matériel à construire le maximum de perfectionnements pour en augmenter la puissance, en faciliter la conduite et l'entretien.

L'essentiel de notre parc sera constitué par les locomotives 2D2 à 22 T. par essieu, les locomotives BB à 23 T. par essieu et par les rames automotrices de banlieue dont nous avons parlé à propos du programme d'électrification. Nous avons mis à l'étude, en outre, un type de locomotive à très grande vitesse, ainsi qu'un matériel automoteur à très grande vitesse (180 km/h) destiné à assurer les relations rapides sur certaines lignes. Quelques types de locomotives répondant à certains besoins particuliers (notamment des locomotives de manoeuvre) seront également construits.

c.- Enfin, nous mettrons à profit les possibilités offertes par la locomotive Diesel pour améliorer le service des manoeuvres de gare. La supériorité de la traction Diesel sur la traction vapeur est, en l'espèce, incontestable et incontestée : on peut la chiffrer, sans exagération, par un rapport d'efficacité et de coût d'environ 3 à 1 ; au point de vue énergétique, le rapport est de 5 à 1.

Nous essaierons, d'autre part, sur une échelle vraiment industrielle la locomotive Diesel à la remorque de trains de route,

.....

voyageurs et marchandises, sur des lignes non électrifiables. Les progrès réalisés ces dernières années, notamment l'emploi de la suralimentation, permettent d'envisager la construction d'unités d'environ 3.000 CV, pesant moins de 150 T., aptes à la remorque des convois lourds de voyageurs et de marchandises et dont le rendement énergétique moyen serait 2 fois 1/2 plus élevé que celui des plus modernes locomotives à vapeur.

B.- Voitures.

Les constructions futures s'efforceront de réaliser l'allègement et l'amélioration du confort. Les voitures de 3ème classe que nous construirons après les hostilités pour les grandes lignes ne pèseront pas plus de 34 T., alors que le matériel le plus récent de cette catégorie pesait jusqu'ici 40 T. Nous pensons même descendre à 30 T. ; mais ceci suppose d'importantes mises au point et un délai de quelques années sera encore nécessaire avant toute construction en série.

Ainsi qu'il a été indiqué, nous renouvellerons le plus rapidement possible le matériel vétuste des trains omnibus et des trains d'embranchement. Ce matériel sera remplacé par des voitures à bogies de 25 T. du genre de celles utilisées dans la banlieue de Paris.

C.- Wagons.

Nous comptons alléger également le matériel à marchandises. Notre programme comporte, notamment, des wagons tombereaux à essieux qui, pour 11 T. de tare seulement, offriront une charge utile de 29 T. et permettront d'effectuer les transports pondéreux à un prix de revient réduit. Des études sont en cours pour la construction de wagons plus allégés encore grâce à l'emploi d'alliages d'aluminium, mais la construction en série ne sera entreprise qu'après l'essai de prototypes.

L'unification sera poussée au maximum, le nombre des types de wagons à construire étant ramené à 6.

4.- Logement du personnel et améliorations sociales.-

Soucieux des conditions de vie et de travail de leurs agents, les réseaux, puis la S.N.C.F., ont déjà créé ou encouragé nombre d'institutions sociales. Mais ces institutions n'ont pas été épargnées par la guerre : des cités entières de cheminots ont été ravagées ; des orphelinats, des sanatoria ont été détruits ; les locaux de travail sont souvent délabrés, inconfortables ; l'hébergement du personnel roulant ne peut, dans bien des cas, être assuré que d'une façon précaire, dans des dortoirs de fortune.

.....

Nous réserverons une large place dans notre programme de rénovation à l'amélioration des locaux de travail : bureaux et ateliers rationnellement équipés, éclairés et aérés, dotés de toutes les installations sanitaires nécessaires, dortoirs clairs et spacieux, corps de garde confortables permettant au personnel de prendre un réel repos entre deux périodes de service.

Nous ferons un effort tout particulier en matière de logements, les besoins à cet égard s'étant très fortement accrus depuis la guerre.

Dans tous les centres ferroviaires importants, nous créerons un Centre d'hygiène sociale (ces centres sont déjà au nombre d'une vingtaine), un Centre de jeunesse doté de terrains de sports, piscines, installations sanitaires, des jardins d'enfants.

Les conditions d'existence, plus pénibles dans les agglomérations urbaines depuis quelques années, nous ont incité à multiplier les Centres de vacances. Nous disposons actuellement de 40 établissements de cette nature pouvant recevoir simultanément 5.000 enfants. Ce chiffre est encore bien inférieur aux besoins ; de nouveaux établissements seront équipés au cours des années à venir.

D'autres institutions, pour lesquelles, à proprement parler, ne se pose pas de problème de rééquipement, seront développées ou améliorées. Tel est le cas des Centres d'apprentissage, des cantines, des oeuvres d'entr'aide si vivantes au sein de la grande famille des Cheminots.

Coordination des transports

La coordination des transports est affaire de gouvernement, et nous ne saurions préjuger les décisions qui seront prises à cet égard. Toutefois, nous nous sommes attachés à concevoir notre programme de rénovation de telle manière qu'en toute hypothèse et quelles que soient les solutions retenues, il ne puisse être sérieusement remis en question.

La coordination "voyageurs" était, d'ailleurs, virtuellement achevée à la veille des hostilités. Sans doute, depuis la guerre, avons-nous dû rétablir un service de voyageurs réduit sur quelques

.....

lignes coordonnées - le plus souvent par incorporation de voitures de voyageurs à des trains de marchandises. Mais dans chaque cas nous ne sommes intervenus qu'à la demande des Pouvoirs Publics et en raison de l'impossibilité d'aménagement d'un service routier de remplacement. Nous avons admis pour l'avenir que, sous réserve des retouches reconnues nécessaires, les plans de coordination arrêtés avant les hostilités seraient remis en vigueur.

Aussi bien, tant en ce qui concerne le trafic "voyageurs" que le trafic "marchandises", notre programme porte-t-il essentiellement sur l'amélioration des grandes artères et des grands noeuds ferroviaires, qui constituent l'ossature même de notre réseau.

Il est à prévoir, d'autre part, que le problème de la coordination se posera, pendant la période de reconstruction, sous un aspect très particulier : les moyens de transports seront de beaucoup inférieurs aux besoins et il faudra s'efforcer d'en tirer le rendement maximum en utilisant chacun d'eux dans le domaine qui correspond le mieux à ses caractéristiques propres.

Le chemin de fer sera indispensable pour les transports de matériaux de reconstruction. Certaines petites lignes pourront ainsi avoir à assurer, pendant quelques années, un trafic supérieur à leur trafic normal.

Pendant cette période, où nos possibilités d'achats à l'extérieur seront obligatoirement réservées pour des fournitures de toute première nécessité non susceptibles d'être remplacées par des produits nationaux, le chemin de fer, instrument de transport plus autarchique que la plupart de ses concurrents, et dont l'autarchie s'accentuera encore à la faveur des électrifications nouvelles, doit pouvoir rendre au pays les plus grands services.

Avant, d'ailleurs, que puissent être établis les plans de coordination d'avenir, certaines organisations devront sans doute être constituées sur le plan national, conçues de manière à réaliser dans tous les modes de transport la notion de service public sans laquelle il ne saurait y avoir aucune coordination véritable.

ANNEXE N° 2

15 Oct. 41

ETAT DE LA RECONSTRUCTION DES INSTALLATIONS FIXES

Les travaux de réparation et reconstruction des installations endommagées ou détruites sont en voie d'achèvement, grâce à l'effort remarquable des services de la S.N.C.F.

Nous rappelons que les destructions intéressant la Voie pouvaient se résumer ainsi:

Destruction de voies proprement dites

Outre les brèches ouvertes par la destruction d'ouvrages, 130 km de voies de service avaient été rendus inutilisables; de plus, certaines gares et certains faisceaux étaient très sérieusement endommagés.

Destruction d'ouvrages d'art

a) métalliques	P.I. à 1 voie...	89		
	à 2 voies..	197		
	P.S.	13		
			479 P.I. et	soit souterrai
b) maçonnerie	P.I. à 1 voie...	24	soit	68 P.S.
	à 2 voies..	169		547
	P.S.	49		
	Souterrains 1 Voie	5		
	2 Voies	20		

Bâtiments (non compris ceux qui ne comportaient que de menues réparations de vitrerie et couverture)

1199

Installations électriques et de signalisation

Circuits de liaisons téléphoniques détruits.....		11.000 km
" cantonnement.....		9.000 km
Caténaires	Longueur des lignes endommagées.....	30 km
	Nombre de brèches.....	450
	postes d'enclenchement détruits ou endommagés.....	43

.....

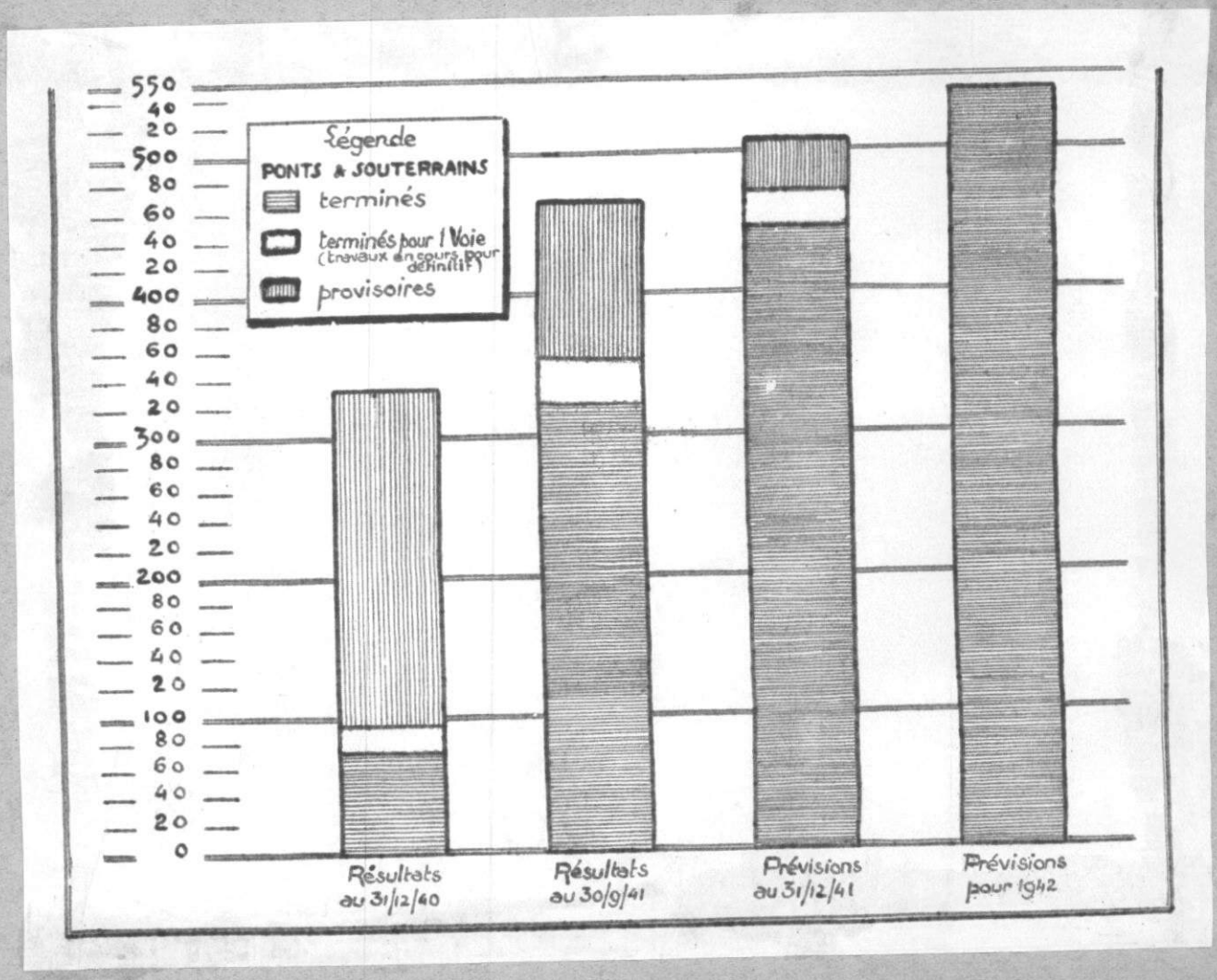
(1) - dont 294 présentant des brèches supérieures à 20 M.

Installations hydrauliques

Usines.....	55
Réservoirs.....	64
Grues.....	22
Canalisation.....	70

Si nous examinons les dépenses ou les prévisions faites pour la réparation et reconstruction des ouvrages d'art particulièrement importantes, nous voyons que les dépenses (personnel, entreprises et matières) de 1940 se sont élevées à 286 M 6; elles sont évaluées à 718 M 7 pour 1941 et à 150 M pour 1942.

Le graphique qui suit traduit l'état d'avancement de ces travaux:



Il n'est d'ailleurs pas encore possible d'évaluer de façon précise les travaux faits en 1941 qui pourront être réglés sur cet exercice et surtout les sommes afférentes à ces travaux qui seront remboursées par les collectivités, services publics et tiers, avant le 1er janvier 1942.

Les prévisions budgétaires établies tiennent compte, en dehors du rétablissement, par phases, des voies sur les ouvrages dont la reconstruction ne sera pas achevée en 1941, des travaux d'entretien supplémentaires consécutifs aux tassements de voies nouvellement posées ou modifiées, sur les ouvrages reconstruits ou aux abords de ceux-ci.

Par contre, les évaluations ne comprennent pas les dépenses effectuées par les entreprises allemandes, celles-ci ne pouvant être déterminées qu'après prévision officielle de la portée du point 2 des prescriptions d'application de l'article 18 de la Convention d'armistice.

Aucune prévision n'a été faite non plus au titre des destructions postérieures à l'armistice, à l'exception des destructions connues à fin juillet et dans la mesure où leur règlement affectera l'exercice 1941.

Extrait de la Vie Industrielle et Commerciale

n° 139 du 12 juin 1941

GRANDS TRAVAUX - Les travaux de reconstruction des ouvrages d'art de la S.N.C.F. -

La S.N.C.F. procède actuellement à l'exécution de nombreux travaux de reconstruction ou de réfection d'ouvrages d'art endommagés au cours des mois de mai et juin 1940.

A cet effet, les Services de la reconstruction viennent de procéder à un certain nombre d'adjudications parmi lesquelles nous citerons, en raison de leur importance, les suivantes:

Reconstruction du pont de Fargniers -

Compagnie Saint-Quentinoise de Construction 37 rue de Liége à Paris 1.950.000 fr.

Reconstruction des tabliers métalliques du pont du canal à Lérouville -

Etablissements Delattre et Frouard réunis 39 rue de la Bienfaisance, à Paris 1.230.000 frs

Reconstruction de l'ouvrage "Couloir de France" au droit de Fort-l'Ecluse - Entreprise Coudret, à Annemasse, 800.000 fr.

Reconstruction de la culée côté Valenciennes du pont de Prouvy-Thiant -

Entreprise Desbarbieux et Cie à Valenciennes 820.000 fr.

Reconstruction du pont de Lunéville

Entreprise Cruchant à Lunéville 670.000 fr.

Reconstruction du pont de Saint-Germain

Entreprise Duval 19 rue Saint-Dizier à Nancy 650.000 frs

Réparation des tabliers métalliques du pont sur le canal latéral de la Marne (Km 145.186) Ateliers de Construction Schwartz-Haumont 9 rue Eugène Milon, à Paris 455.000 fr.

Réparation des tabliers métalliques des ponts sur la Coole Etablissement Schmid Bruneton et Morin 38 rue Vignon à Paris 300.000 fr.

IO/5//I94I

PCc

R E C O N S T R U C T I O N

(Extrait du Journal "LES DOCUMENTS FRANCAIS"
du mois de mars I94I)

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Graphiques mis à jour au 30 Juin 1941

GENERALITES

Au cours du repli des armées françaises à travers le pays, un nombre considérable d'ouvrages d'art a été détruit, dans le but d'entraver l'avance des armées allemandes. Ces destructions, opérées selon une conception de la guerre qui n'était plus à l'échelle des opérations conduites par l'Allemagne, ont eu pour principale conséquence de désorganiser totalement les communications pour la France de l'Armistice.

Après avoir franchi les cours d'eau par des moyens de fortune parfaitement au point, les Allemands ont immédiatement entrepris et réussi un effort considérable pour la construction d'ouvrages provisoires dans des délais extrêmement rapides Ces ouvrages, souvent très audacieux, répondaient à des nécessités militaires immédiates, mais techniquement n'étaient pas conçus ni pour la durée, ni pour une exploitation normale.

Il a donc fallu que l'Administration française entreprît, dès les premiers jours de l'Armistice, en collaboration avec les autorités d'occupation, un effort extraordinairement ample et tenace pour remettre en ordre sur presque toute l'étendue du territoire les moyens de communications.

Les difficultés se sont d'ailleurs immédiatement révélées considérables : en raison même de la destruction des ouvrages, il était devenu très difficile d'apporter sur place les matériaux de construction nécessaires (ciment, acier, etc...), lesquels, pour d'autres raisons, faisaient généralement défaut. La route elle-même, complément du rail, ne pouvait être d'un grand secours à cause de la pénurie d'essence. Les entreprises spécialisées, totalement désorganisées; avaient généralement perdu une bonne partie de leur matériel et leur personnel était dispersé pendant le triste exode de mai-juin I940. Il a fallu reconstituer et rassembler ce matériel et ce personnel et les amener à pied-d'oeuvre.

Une collaboration active de toutes les forces vives de l'Administration (Ponts et Chaussées, S.N.C.F., P.T.T.) et des entreprises a permis néanmoins, grâce, dans de nombreux cas, au concours des autorités d'occupation, et, sur plusieurs chantiers, avec l'aide des formations de sapeurs de l'Armée, de mener à bien ce travail véritablement gigantesque : les chiffres mentionnés dans les exposés détaillés qui suivent sont suffisamment éloquents.

....

S. N. C. F.

Au lendemain des hostilités, 475 ouvrages d'art de la S.N.C.F. et 62 passages supérieurs étaient détruits.

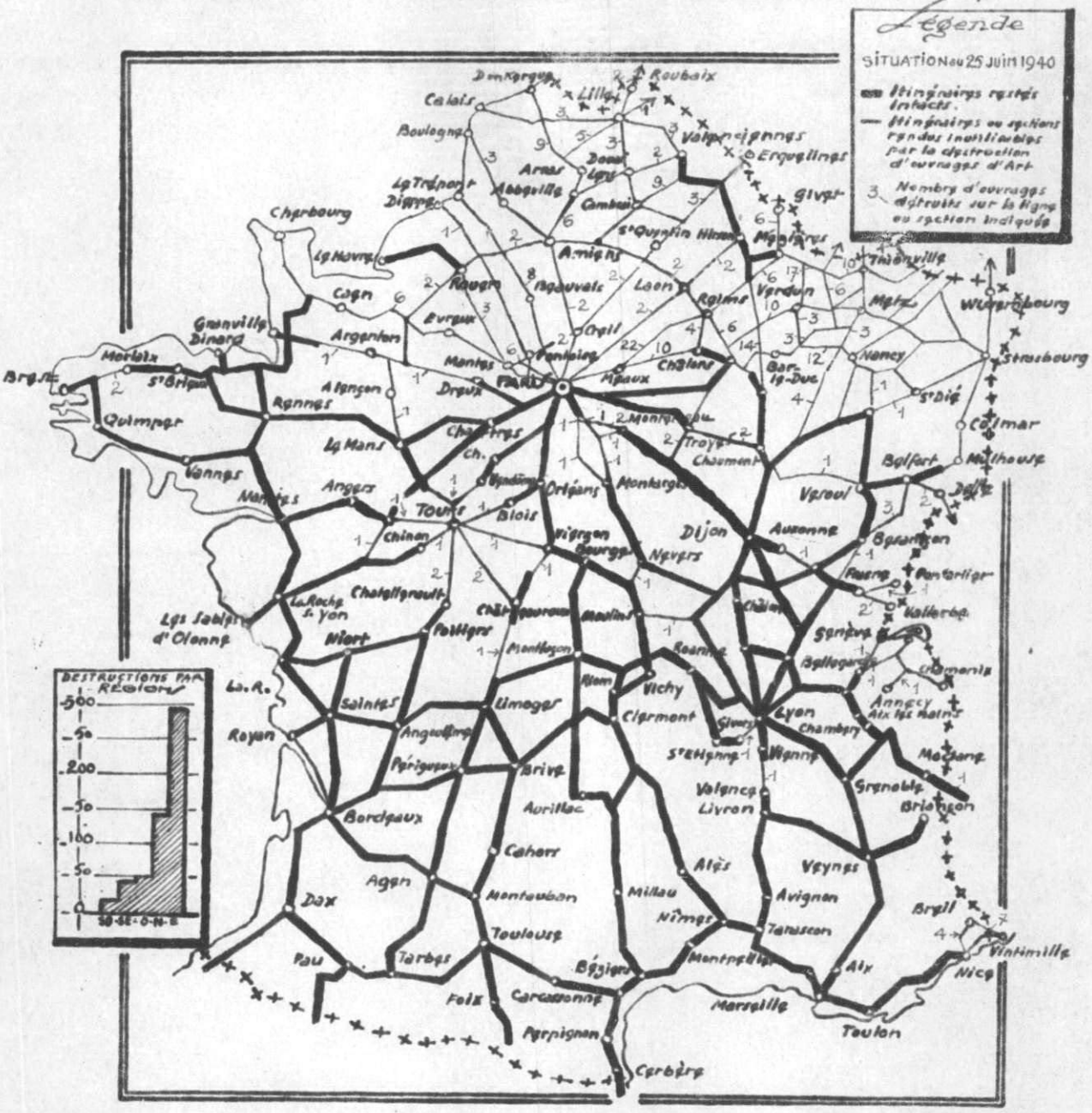
En voici le détail :

	Métal			Maçonnerie				
	Ponts et P.I.		P.S.	Ponts et P.I.		Souterrains		P.S.
	1 voie	2 voies		1 voie	2 voies	1 voie	2 voies	
EST.....	6	73	5	I4	I25	1	I5	40
NORD.....	32	72	7	3	I6	-	2	8
OUEST.....	I7	20	1	2	11	-	1	1
SUD-OUEST....	7	4	-	3	6	-	-	-
SUD-EST.....	7	I8	-	2	I0	4	4	-
TOTAUX.....	69	I87		24	I68	5	22	(1)
			I3					49

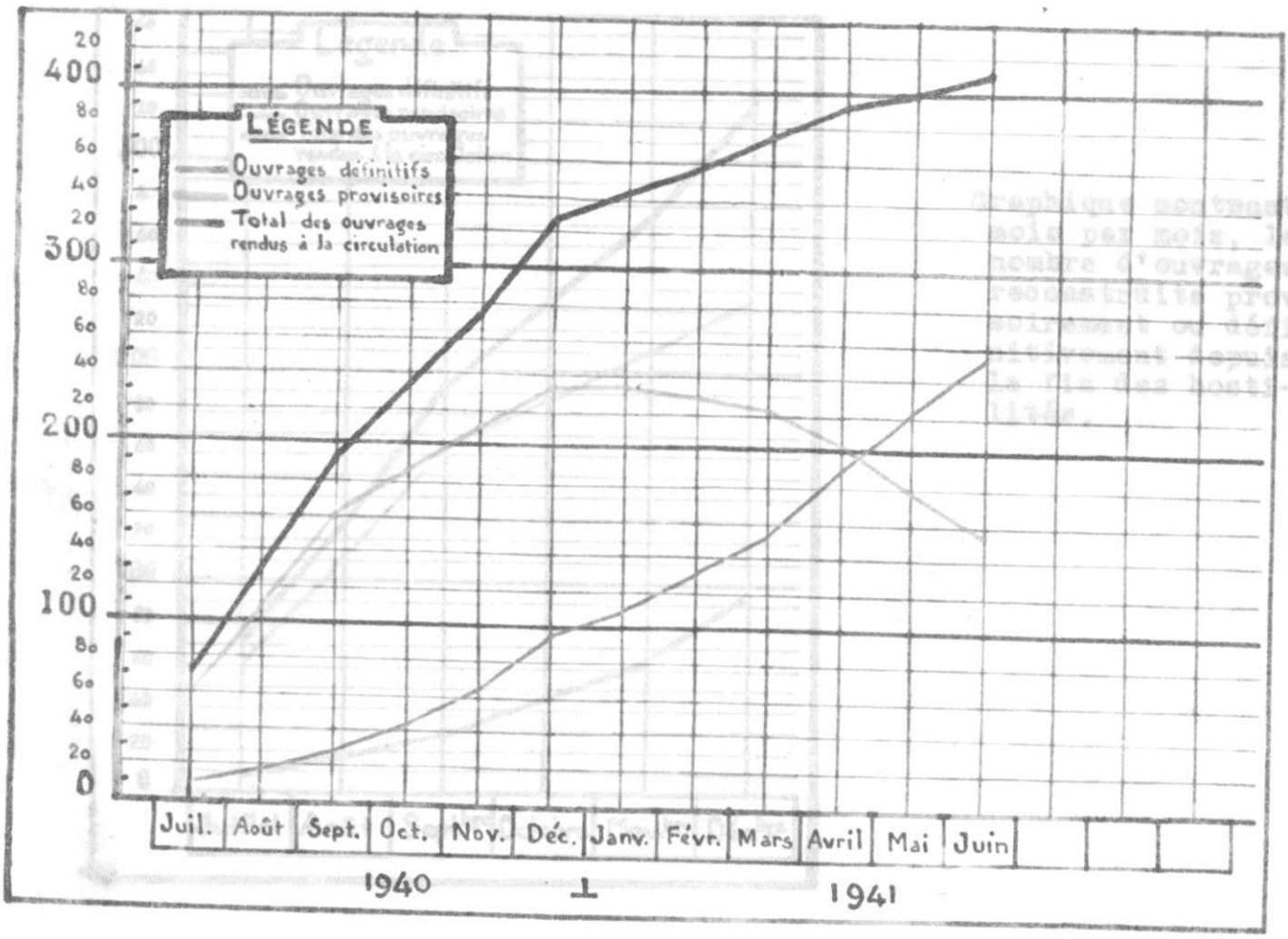
(1) 475 ponts et souterrains
62 P.S.

537 ouvrages détruits.

Cette carte précise la répartition et le nombre des destructions sur les principales lignes. Pratiquement, tous les itinéraires sur les Régions Nord et Est furent interrompus. Sur les autres Régions, les destructions opérées apportaient une réduction considérable des possibilités d'exploitation.



.....



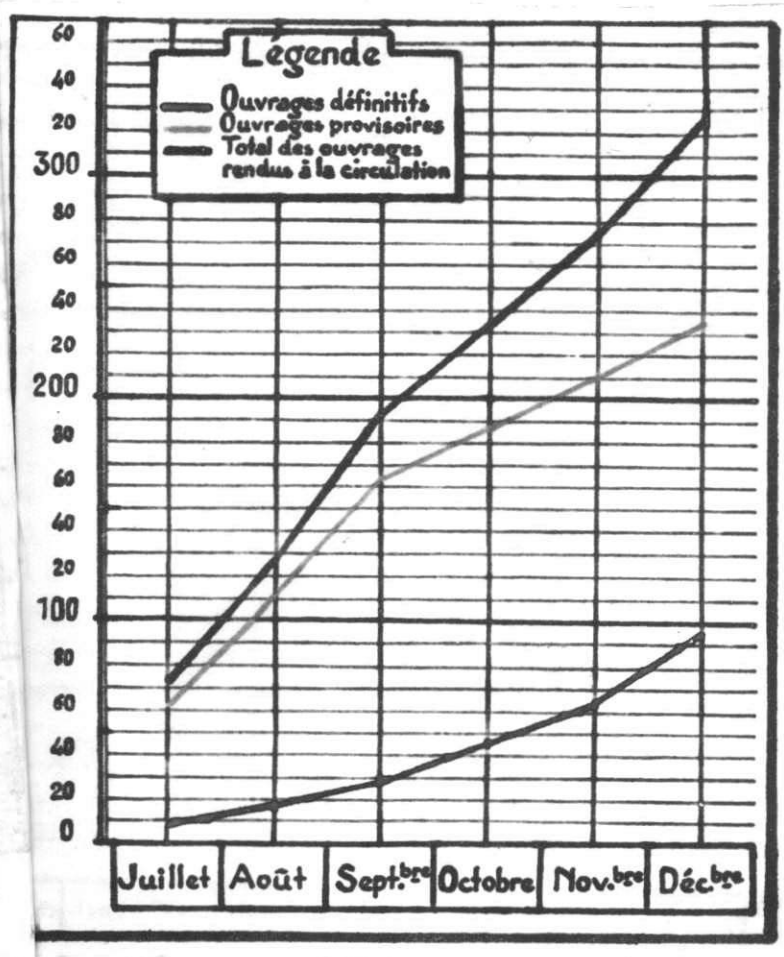
Dès le 26 juin 1940, la S.N.C.F. avait créé un Service spécial chargé de la reconstruction des ouvrages.

On se mit à l'oeuvre dès les premiers jours de juillet.

En même temps qu'il rassemblait tous les renseignements relatifs aux destructions, le Service de la Reconstruction faisait l'inventaire des moyens d'exécution.

Bien des entreprises avaient replié leur personnel et leur matériel. Pour obtenir une mise en route rapide des travaux, c'est aux entrepreneurs les mieux placés et les mieux pourvus, dès le début, en matériel et en personnel, que furent confiés les chantiers les plus urgents.

....



Graphique montrant, mois par mois, le nombre d'ouvrages reconstruits provisoirement ou définitivement depuis la fin des hostilités.

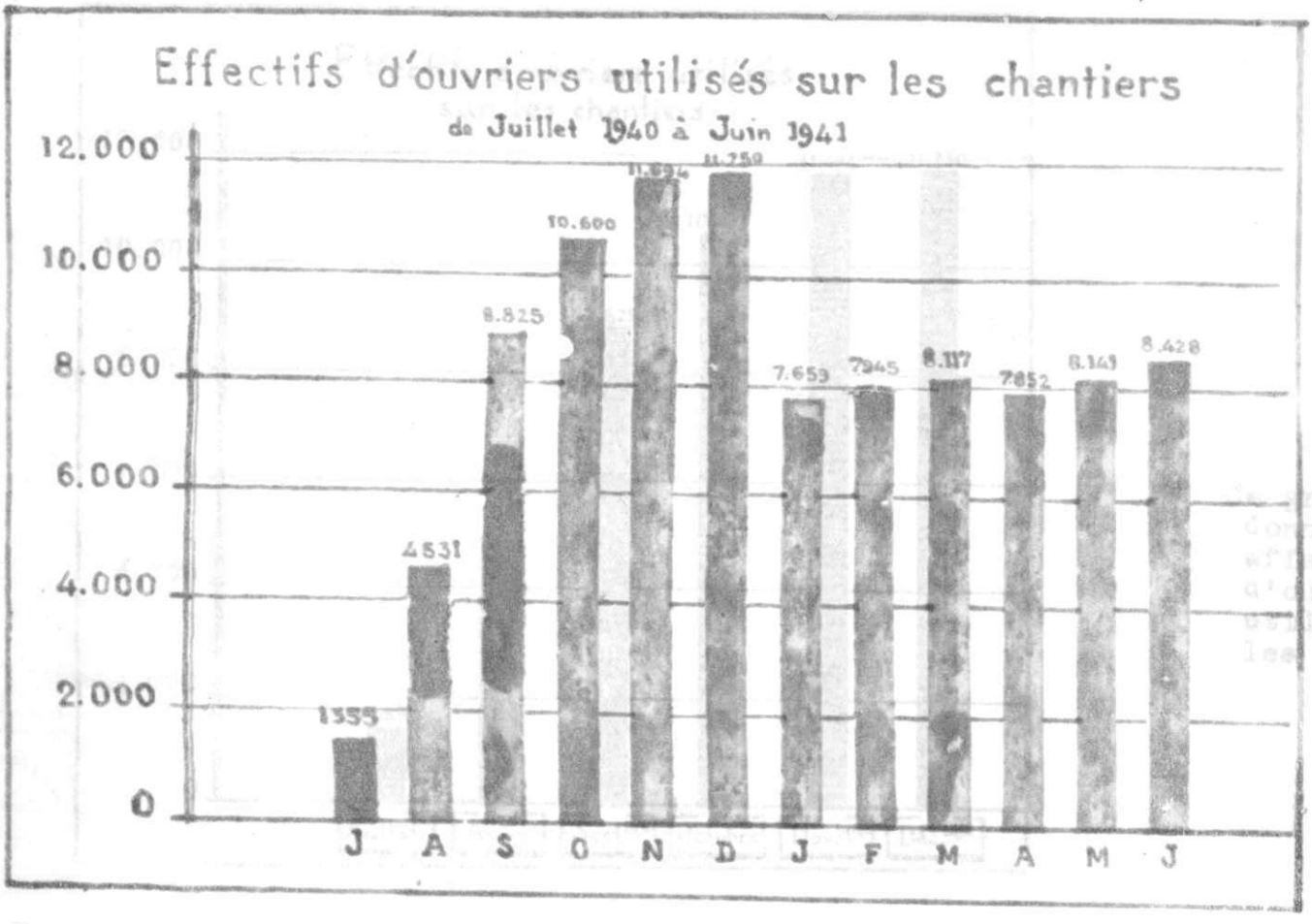
Dès le 26 juin I940, la S.N.C.F. avait créé un Service spécial chargé de la reconstruction des ouvrages.

On se mit à l'oeuvre dès les premiers jours de juillet.

En même temps qu'il rassemblait tous les renseignements relatifs aux destructions, le Service de la Reconstruction faisait l'inventaire des moyens d'éxécution.

Bien des entreprises avaient replié leur personnel et leur matériel. Pour obtenir une mise en route rapide des travaux, c'est aux entrepreneurs les mieux placés et les mieux pourvus, dès le début, en matériel et en personnel, que furent confiés les chantiers les plus urgents.

....



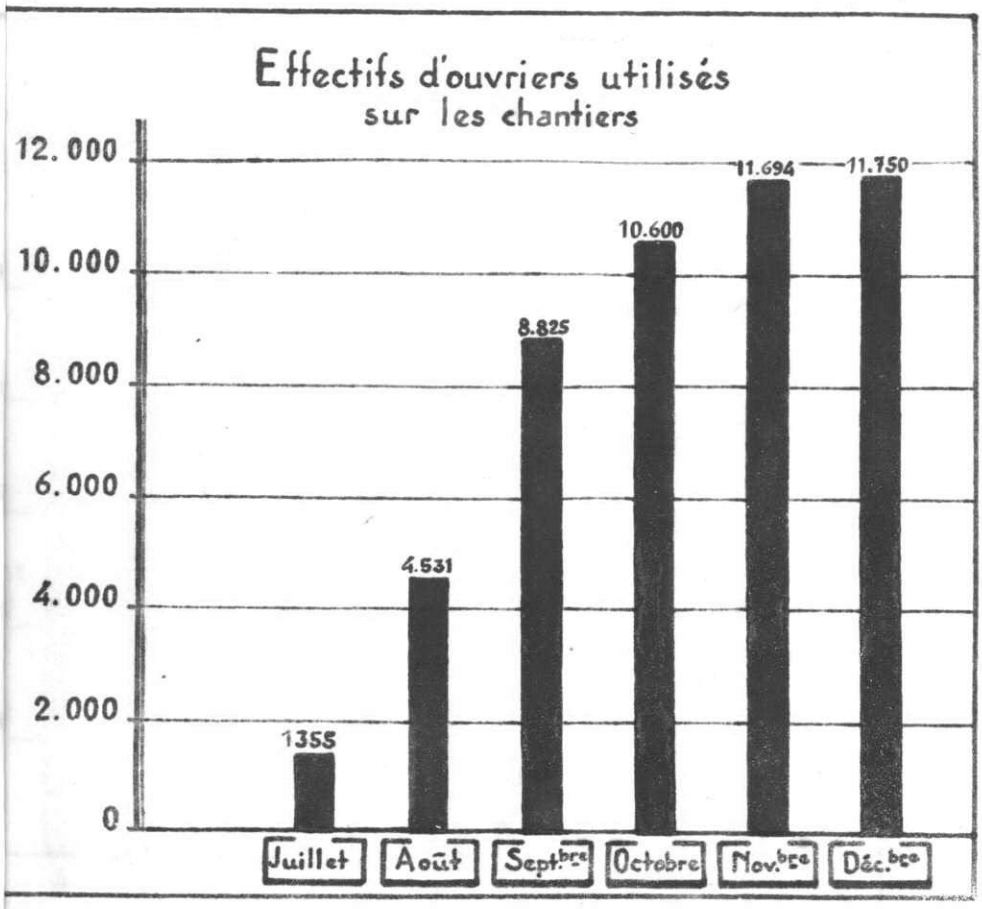
aphique
les
tifs
riers
sés su
hantier

L'absence de moyens commodes de reconnaissance, les difficultés de mise en place du personnel, la précarité des relations constituaient autant d'obstacles. Une action intéressante de la part des Services de la S.N.C.F. réussit à réduire au minimum les retards résultant de ces inconvénients.

Peu après la mise en route des travaux, on se trouva très vite en face du difficile problème de l'approvisionnement des chantiers en matériaux. Au départ, les entrepreneurs possédaient bien quelques stocks. Ils furent vite épuisés ! Le Service de la Reconstruction dut prendre en mains certains achats de matières et leur répartition. Ce fut notamment le cas pour l'acier nécessaire aux constructeurs d'ouvrages métalliques, pour le bois et pour les ciments.

Au 31 décembre, les achats d'acier avaient porté sur 22.000 tonnes.

....



Ce graphique donne les effectifs d'ouvriers utilisés su les chantier

L'absence de moyens commodes de reconnaissance, les difficultés de mise en place du personnel, la précarité des relations constituaient autant d'obstacles. Une action intéressante de la part des Services de la S.N.C.F. réussit à réduire au minimum les retards résultant de ces inconvénients.

Peu après la mise en route des travaux, on se trouva très vite en face du difficile problème de l'approvisionnement des chantiers en matériaux. Au départ, les entrepreneurs possédaient bien quelques stocks. Ils furent vite épuisés ! Le Service de la Reconstruction dut prendre en mains certains achats de matières et leur répartition. Ce fut notamment le cas pour l'acier nécessaire aux constructeurs d'ouvrages métalliques, pour le bois et pour les ciments.

Au 31 décembre, les achats d'acier avaient porté sur 22.000 tonnes.

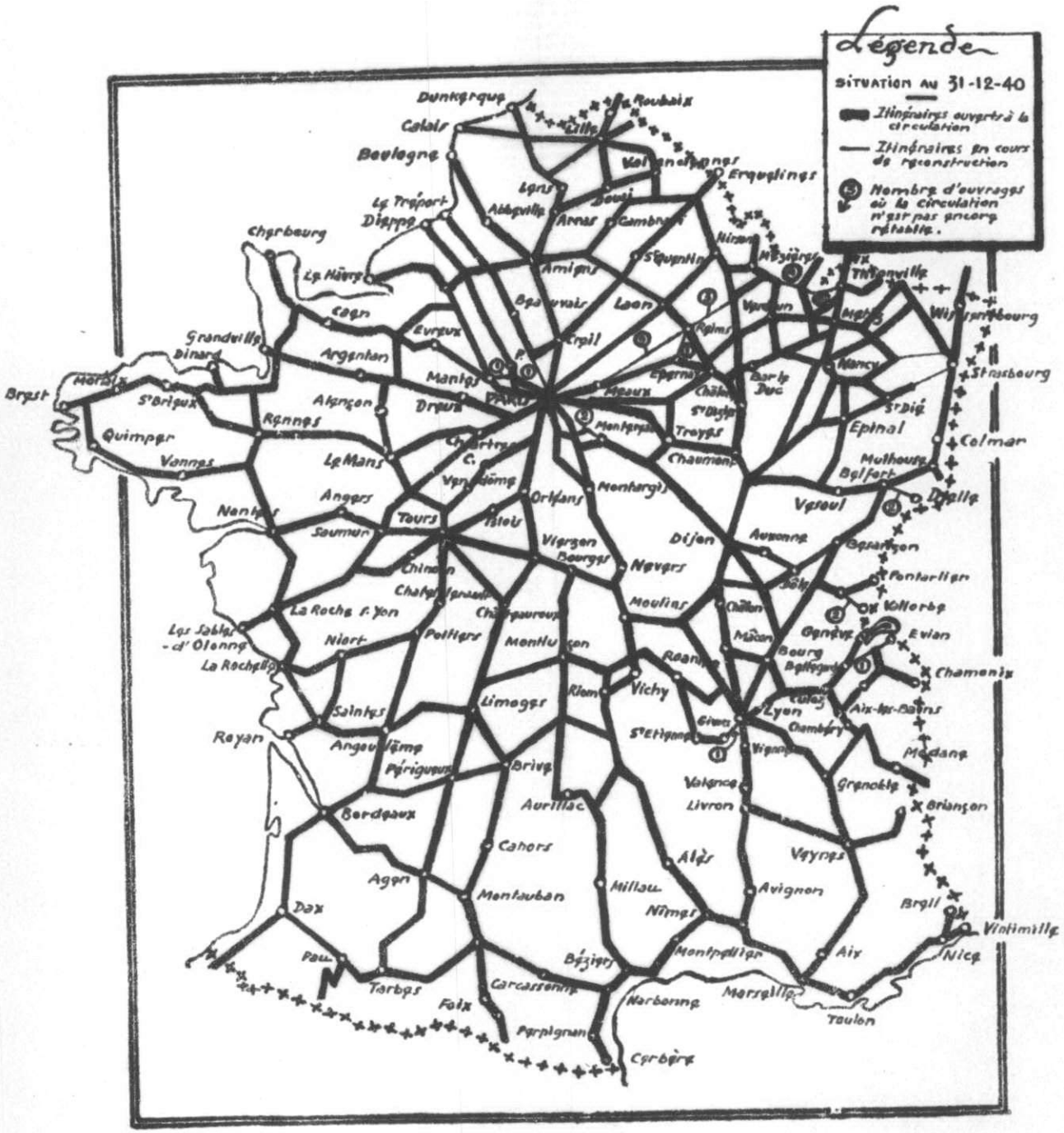
....

Malgré les difficultés, les chantiers purent être tous activement poussés, et dès la fin de l'année I940, des résultats intéressants étaient obtenus. Ce tableau en donne un aperçu :

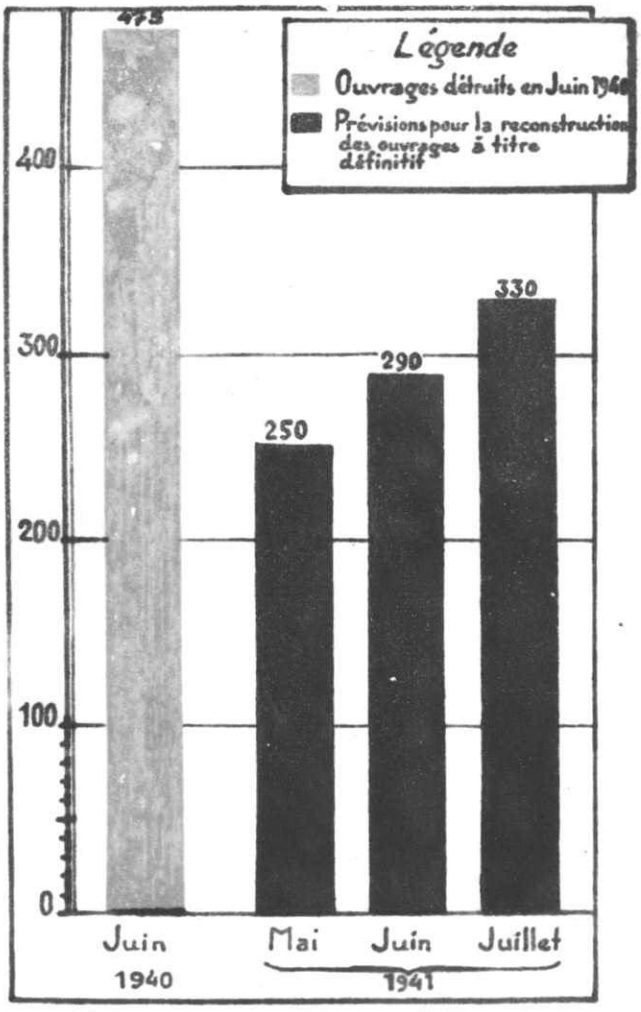
Situation au 3I décembre I940	Ponts et souterrains	P.S.
I - Ouvrages dont la reconstruction est différée ou n'est pas envisagée	2I	8
2 - Ouvrages reconstruits :		
a) en totalité	73	2
b) pour une voie (travaux en cours pour l'achèvement)	2I	
3 - Ouvrages provisoires :		8
a) reconstruction définitive en cours	I7I	
b) reconstruction définitive en préparation	62	
4 - Ouvrages non encore reconstruits :		
a) en cours de reconstruction définitive	78	23
b) en cours de reconstruction provisoire	39	4
5 - Ouvrages dont la reconstruction n'est pas entreprise	I0	I7
	475	62
	537	

....

Cette carte montre, pour les lignes importantes, la reprise des circulations à la date du 31 décembre 1940.



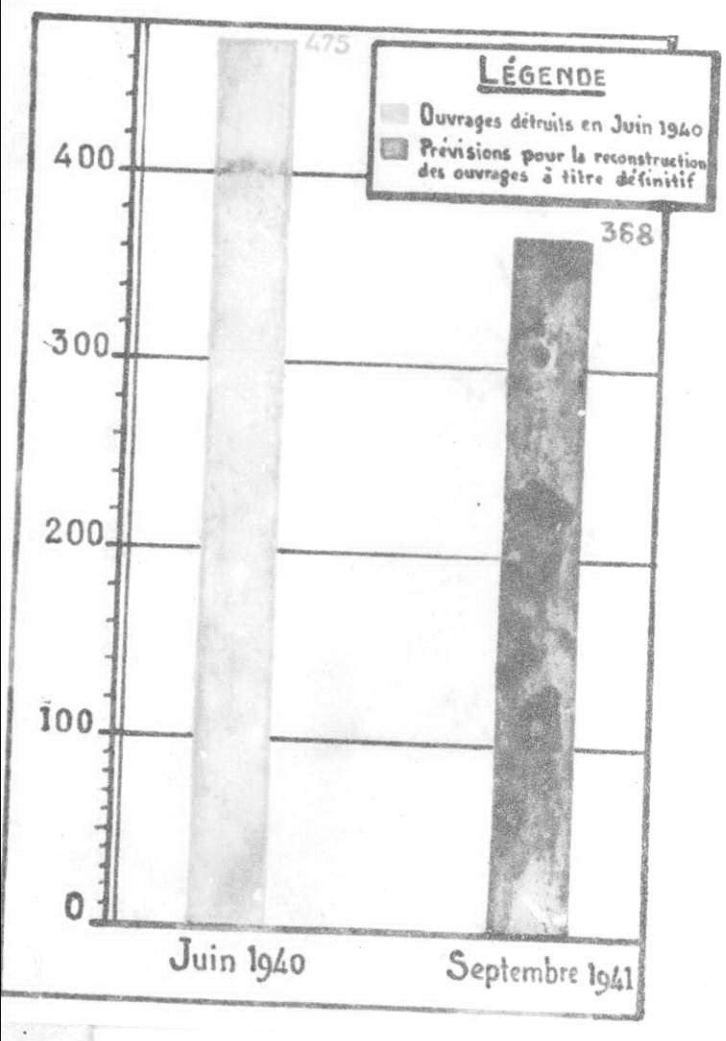
....

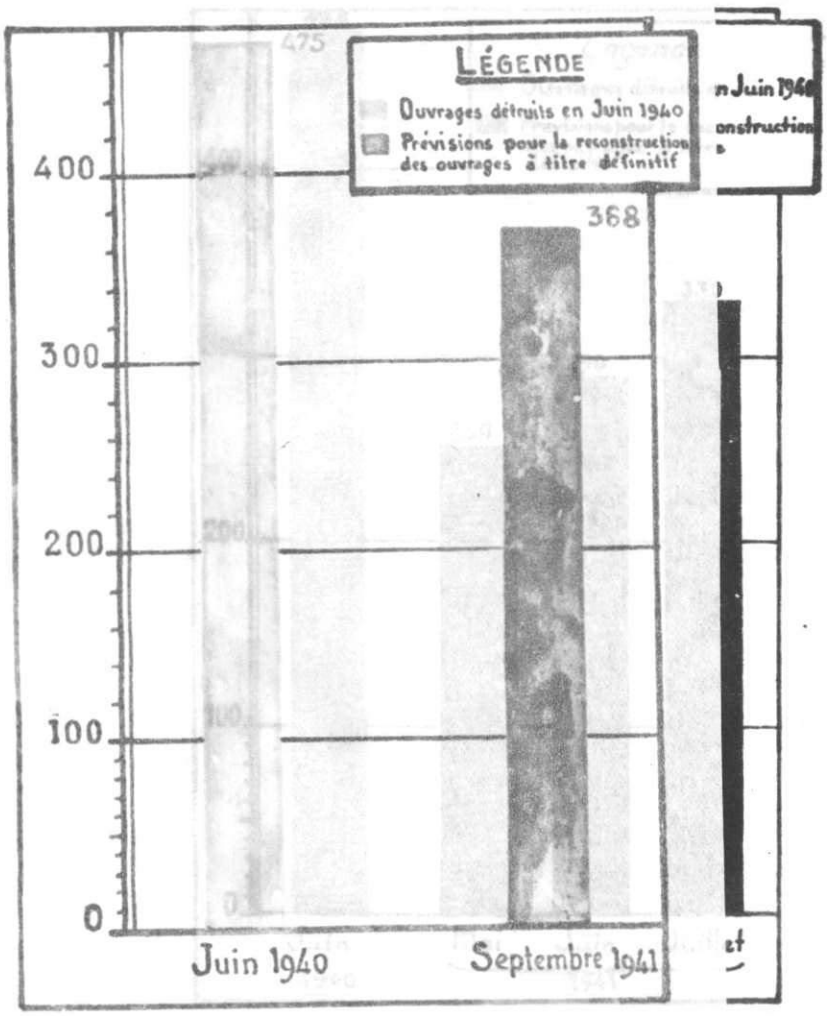


Ce graphique indique, pour le premier semestre de l'année 1941, les prévisions d'achèvement des ouvrages définitifs.

On peut espérer, si aucune difficulté imprévue ne surgit, que la reconstruction de la presque totalité des ouvrages d'art de la S.N.C.F. sera achevée en 1941.

Pour réaliser cette oeuvre, la S.N.C.F. aura dû dépenser un milliard.


475
LÉGENDE
Ouvrages détruits en Juin 1940
Prévisions pour la reconstruction des ouvrages à titre définitif
368
400
300
200
100
0
Juin 1940
Septembre 1941



Ce graphique indique, pour le premier semestre de l'année 1941, les prévisions d'achèvement des ouvrages définitifs.

On peut espérer, si aucune difficulté imprévue ne surgit, que la reconstruction de la presque totalité des ouvrages d'art de la S.N.C.F. sera achevée en 1941.

Pour réaliser cette oeuvre, la S.N.C.F. aura dû dépenser un milliard.

GV.IO/5/I94I

PCc

R E C O N S T R U C T I O N

(Extrait du Journal "LES DOCUMENTS FRANCAIS"
du mois de mars I94I)

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Graphiques mis à jour au 30 Juin 1941

GENERALITES

Au cours du repli des armées françaises à travers le pays, un nombre considérable d'ouvrages d'art a été détruit, dans le but d'entraver l'avance des armées allemandes. Ces destructions, opérées selon une conception de la guerre qui n'était plus à l'échelle des opérations conduites par l'Allemagne, ont eu pour principale conséquence de désorganiser totalement les communications pour la France de l'Armistice.

Après avoir franchi les cours d'eau par des moyens de fortune parfaitement au point, les Allemands ont immédiatement entrepris et réussi un effort considérable pour la construction d'ouvrages provisoires dans des délais extrêmement rapides. Ces ouvrages, souvent très audacieux, répondaient à des nécessités militaires immédiates, mais techniquement n'étaient pas conçus ni pour la durée, ni pour une exploitation normale.

Il a donc fallu que l'Administration française entreprît, dès les premiers jours de l'Armistice, en collaboration avec les autorités d'occupation, un effort extraordinairement ample et tenace pour remettre en ordre sur presque toute l'étendue du territoire les moyens de communications.

Les difficultés se sont d'ailleurs immédiatement révélées considérables : en raison même de la destruction des ouvrages, il était devenu très difficile d'apporter sur place les matériaux de construction nécessaires (ciment, acier, etc...), lesquels, pour d'autres raisons, faisaient généralement défaut. La route elle-même, complément du rail, ne pouvait être d'un grand secours à cause de la pénurie d'essence. Les entreprises spécialisées, totalement désorganisées; avaient généralement perdu une bonne partie de leur matériel et leur personnel était dispersé pendant le triste exode de mai-juin I940. Il a fallu reconstituer et rassembler ce matériel et ce personnel et les amener à pied-d'oeuvre.

Une collaboration active de toutes les forces vives de l'Administration (Ponts et Chaussées, S.N.C.F., P.T.T.) et des entreprises a permis néanmoins, grâce, dans de nombreux cas, au concours des autorités d'occupation, et, sur plusieurs chantiers, avec l'aide des formations de sapeurs de l'Armée, de mener à bien ce travail véritablement gigantesque : les chiffres mentionnés dans les exposés détaillés qui suivent sont suffisamment éloquents.

....

S. N. C. F.

Au lendemain des hostilités, 475 ouvrages d'art de la S.N.C.F. et 62 passages supérieurs étaient détruits.

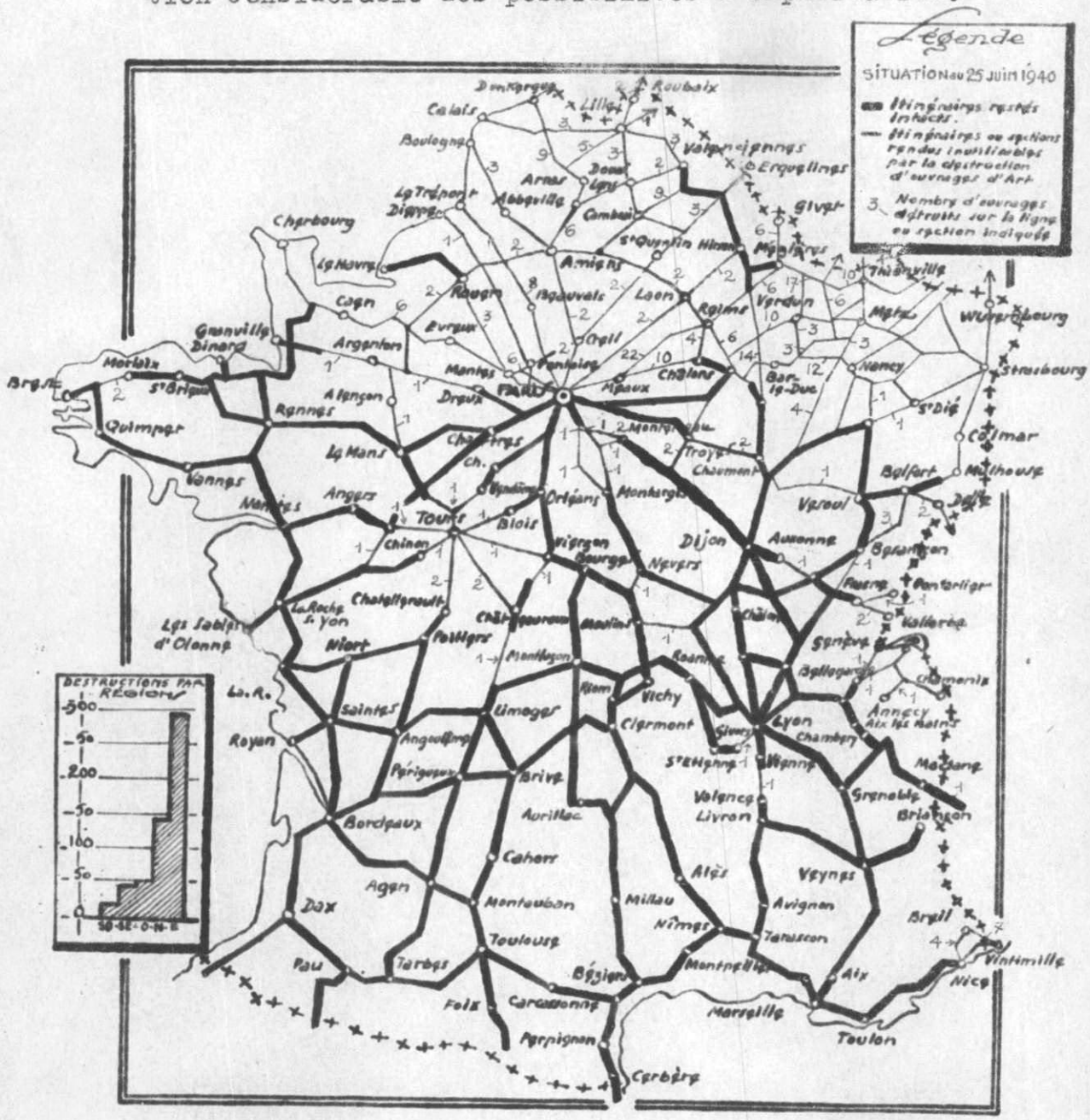
En voici le détail :

	Métal			Maçonnerie				
	Ponts et P.I.		P.S.	Ponts et P.I.		Souterrains		P.S.
	1 voie	2 voies		1 voie	2 voies	1 voie	2 voies	
EST.....	6	73	5	I4	I25	1	I5	40
NORD.....	32	72	7	3	I6	-	2	8
OUEST.....	I7	20	1	2	11	-	1	1
SUD-OUEST....	7	4	-	3	6	-	-	-
SUD-EST.....	7	I8	-	2	I0	4	4	-
TOTAUX.....	69	I87		24	I68	5	22	(1)
			I3					49

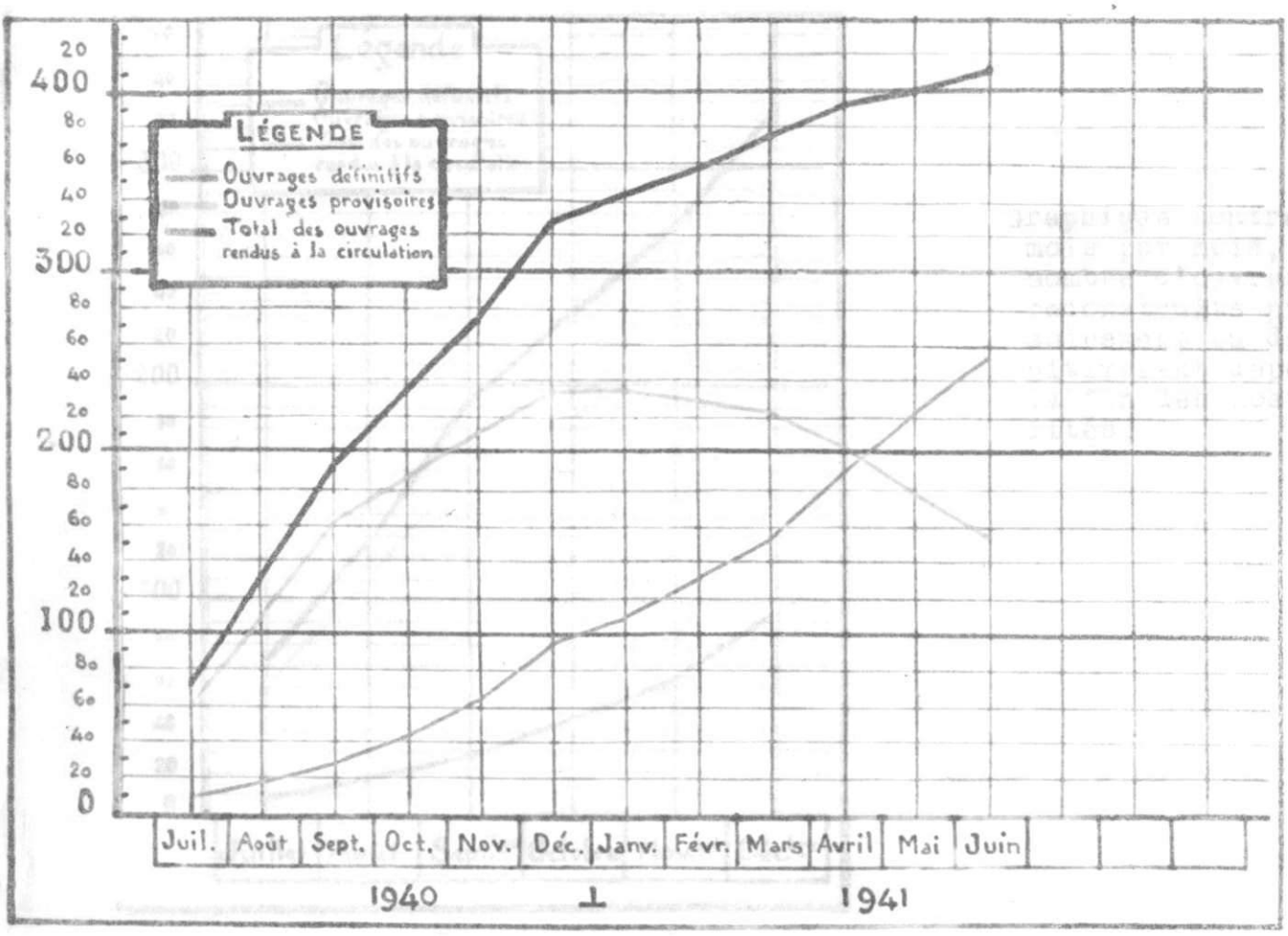
(1) 475 ponts et souterrains
62 P.S.

537 ouvrages détruits.

Cette carte précise la répartition et le nombre des destructions sur les principales lignes. Pratiquement, tous les itinéraires sur les Régions Nord et Est furent interrompus. Sur les autres Régions, les destructions opérées apportaient une réduction considérable des possibilités d'exploitation.



.....



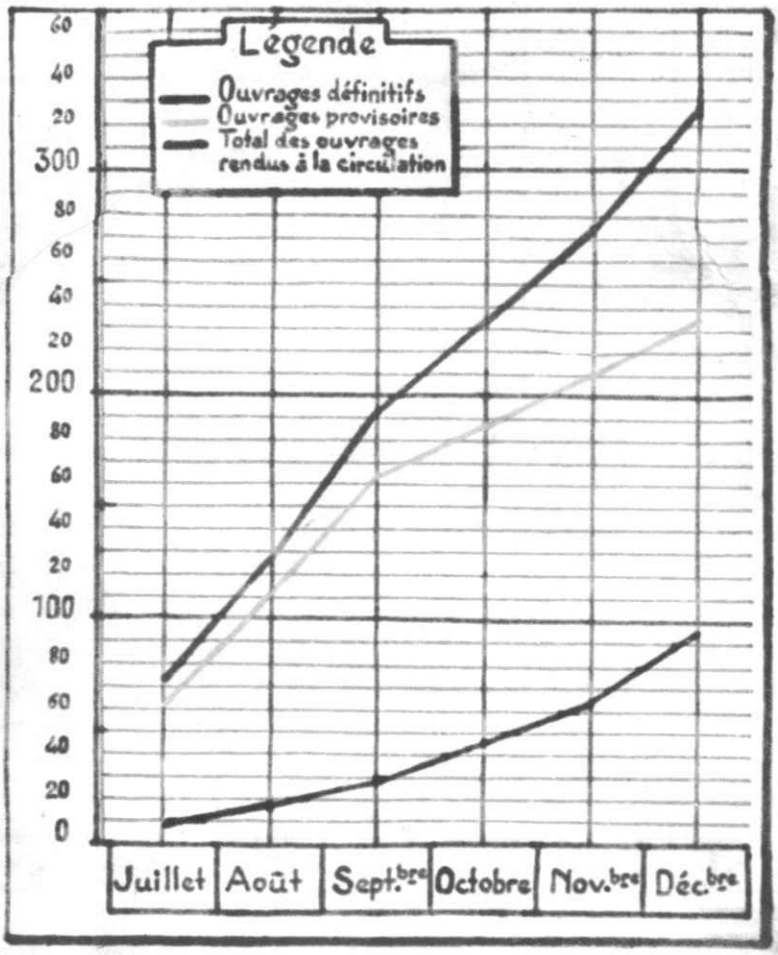
Dès le 26 juin I940, la S.N.C.F. avait créé un Service spécial chargé de la reconstruction des ouvrages.

On se mit à l'oeuvre dès les premiers jours de juillet.

En même temps qu'il rassemblait tous les renseignements relatifs aux destructions, le Service de la Reconstruction faisait l'inventaire des moyens d'éxécution.

Bien des entreprises avaient replié leur personnel et leur matériel. Pour obtenir une mise en route rapide des travaux, c'est aux entrepreneurs les mieux placés et les mieux pourvus, dès le début, en matériel et en personnel, que furent confiés les chantiers les plus urgents.

....



Graphique montrant, mois par mois, le nombre d'ouvrages reconstruits provisoirement ou définitivement depuis la fin des hostilités.

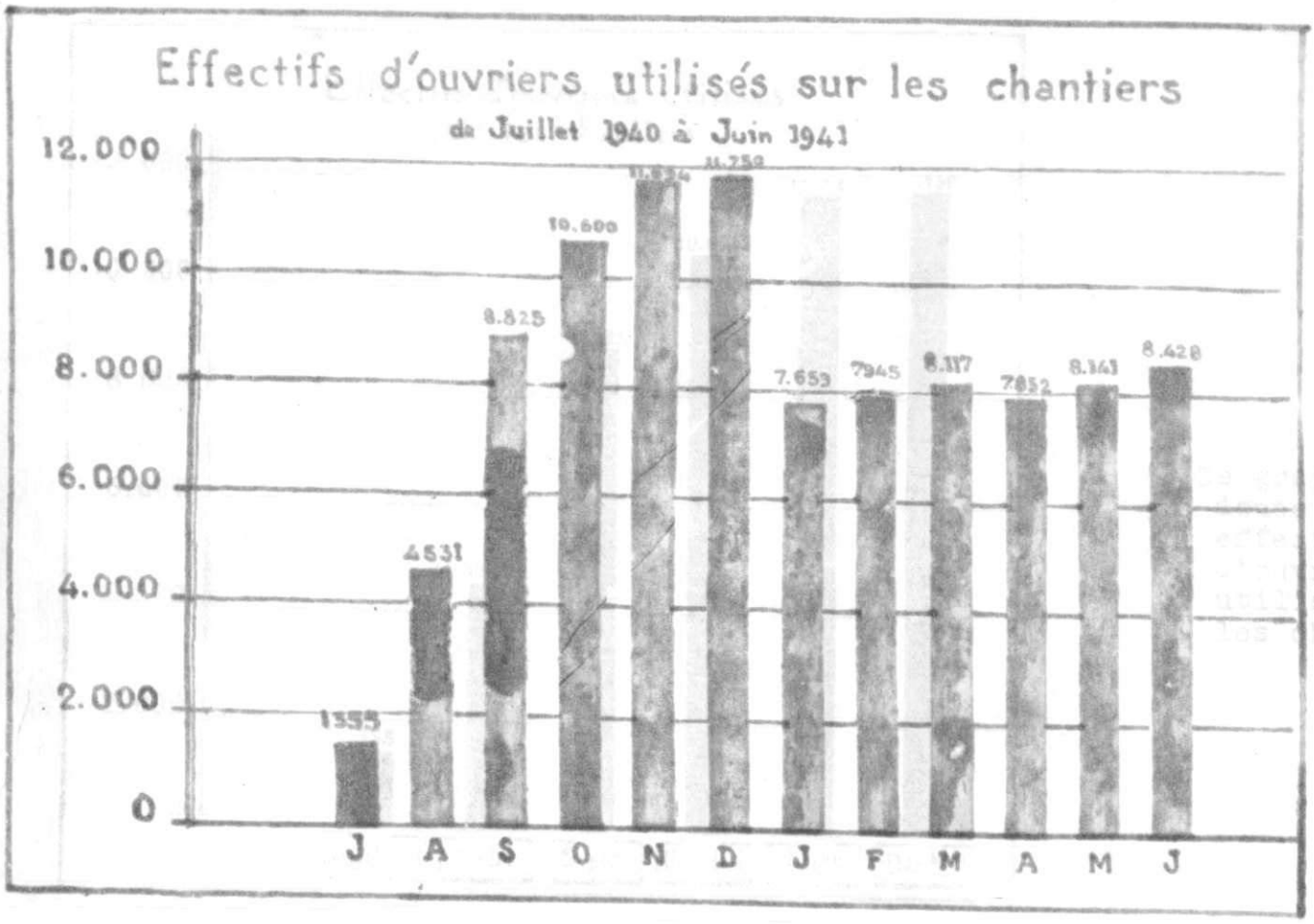
Dès le 26 juin I940, la S.N.C.F. avait créé un Service spécial chargé de la reconstruction des ouvrages.

On se mit à l'oeuvre dès les premiers jours de juillet.

En même temps qu'il rassemblait tous les renseignements relatifs aux destructions, le Service de la Reconstruction faisait l'inventaire des moyens d'éxécution.

Bien des entreprises avaient replié leur personnel et leur matériel. Pour obtenir une mise en route rapide des travaux, c'est aux entrepreneurs les mieux placés et les mieux pourvus, dès le début, en matériel et en personnel, que furent confiés les chantiers les plus urgents.

....



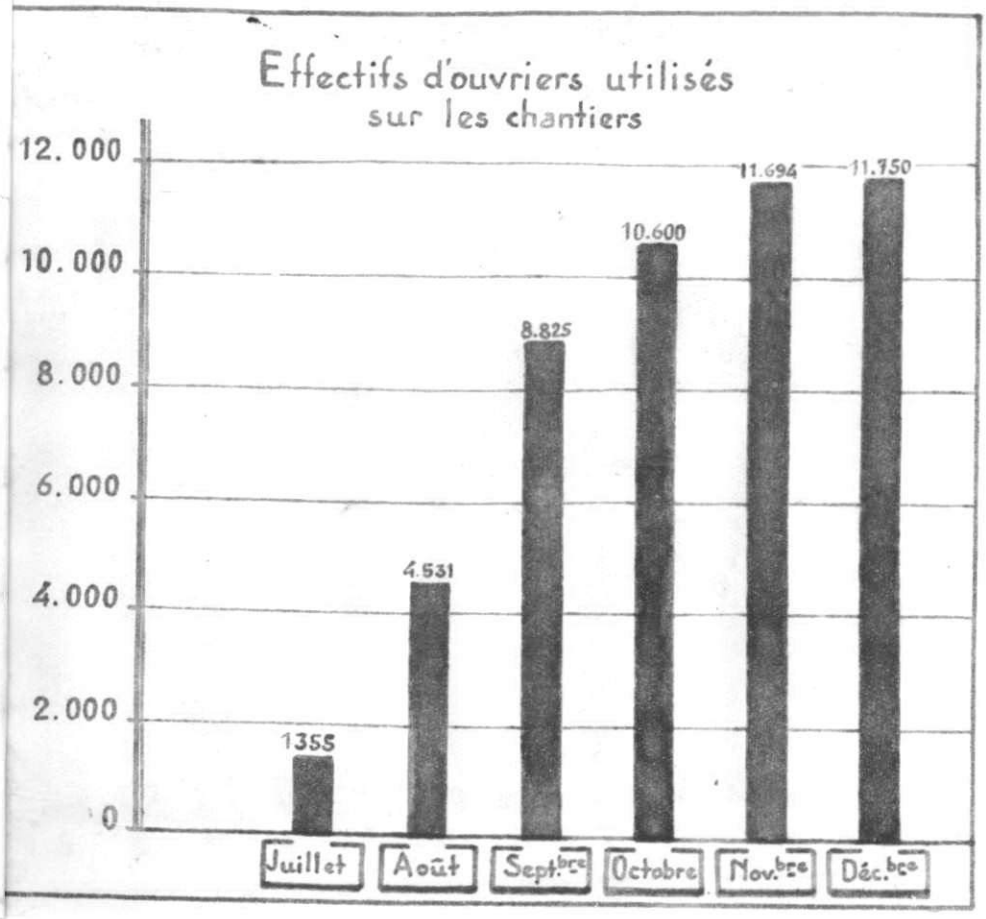
)hique
les
ifs
iers
és sur
antiers.

L'absence de moyens commodes de reconnaissance, les difficultés de mise en place du personnel, la précarité des relations constituaient autant d'obstacles. Une action intéressante de la part des Services de la S.N.C.F. réussit à réduire au minimum les retards résultant de ces inconvénients.

Peu après la mise en route des travaux, on se trouva très vite en face du difficile problème de l'approvisionnement des chantiers en matériaux. Au départ, les entrepreneurs possédaient bien quelques stocks. Ils furent vite épuisés ! Le Service de la Reconstruction dut prendre en mains certains achats de matières et leur répartition. Ce fut notamment le cas pour l'acier nécessaire aux constructeurs d'ouvrages métalliques, pour le bois et pour les ciments.

Au 31 décembre, les achats d'acier avaient porté sur 22.000 tonnes.

....



Ce graphique donne les effectifs d'ouvriers utilisés sur les chantiers.

L'absence de moyens commodes de reconnaissance, les difficultés de mise en place du personnel, la précarité des relations constituaient autant d'obstacles. Une action intéressante de la part des Services de la S.N.C.F. réussit à réduire au minimum les retards résultant de ces inconvénients.

Peu après la mise en route des travaux, on se trouva très vite en face du difficile problème de l'approvisionnement des chantiers en matériaux. Au départ, les entrepreneurs possédaient bien quelques stocks. Ils furent vite épuisés ! Le Service de la Reconstruction dut prendre en mains certains achats de matières et leur répartition. Ce fut notamment le cas pour l'acier nécessaire aux constructeurs d'ouvrages métalliques, pour le bois et pour les ciments.

Au 31 décembre, les achats d'acier avaient porté sur 22.000 tonnes.

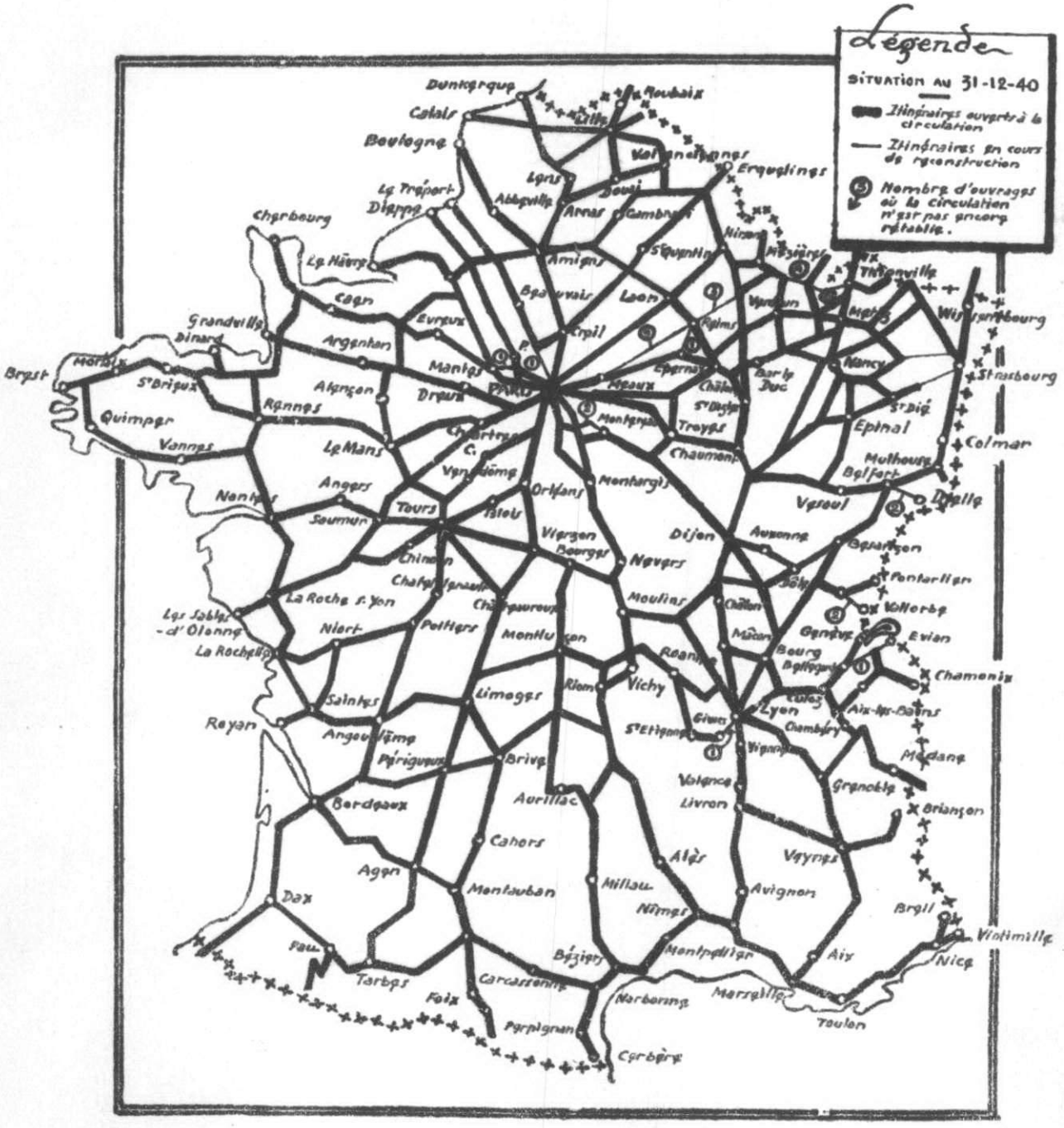
....

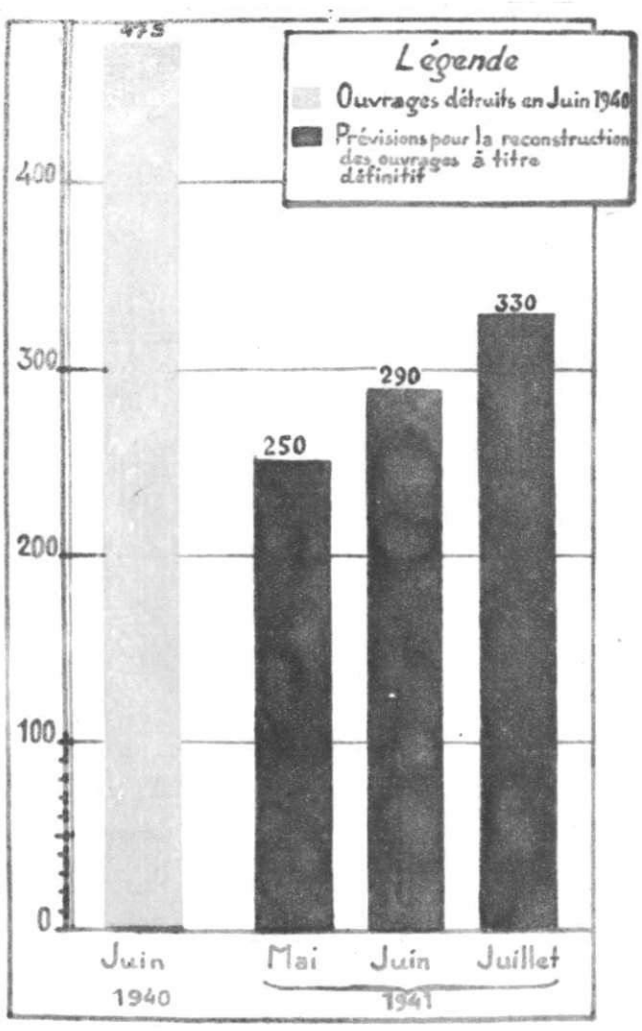
Malgré les difficultés, les chantiers purent être tous activement poussés, et dès la fin de l'année I940, des résultats intéressants étaient obtenus. Ce tableau en donne un aperçu :

Situation au 3I décembre I940	Ponts et souterrains	P.S.
I - Ouvrages dont la reconstruction est différée ou n'est pas envisagée	2I	8
2 - Ouvrages reconstruits :		
a) en totalité	73	2
b) pour une voie (travaux en cours pour l'achèvement)	2I	
3 - Ouvrages provisoires :		8
a) reconstruction définitive en cours	I7I	
b) reconstruction définitive en préparation	62	
4 - Ouvrages non encore reconstruits :		
a) en cours de reconstruction définitive	78	23
b) en cours de reconstruction provisoire	39	4
5 - Ouvrages dont la reconstruction n'est pas entreprise	I0	I7
	475	62
	537	

....

Cette carte montre, pour les lignes importantes, la reprise des circulations à la date du 31 décembre 1940.

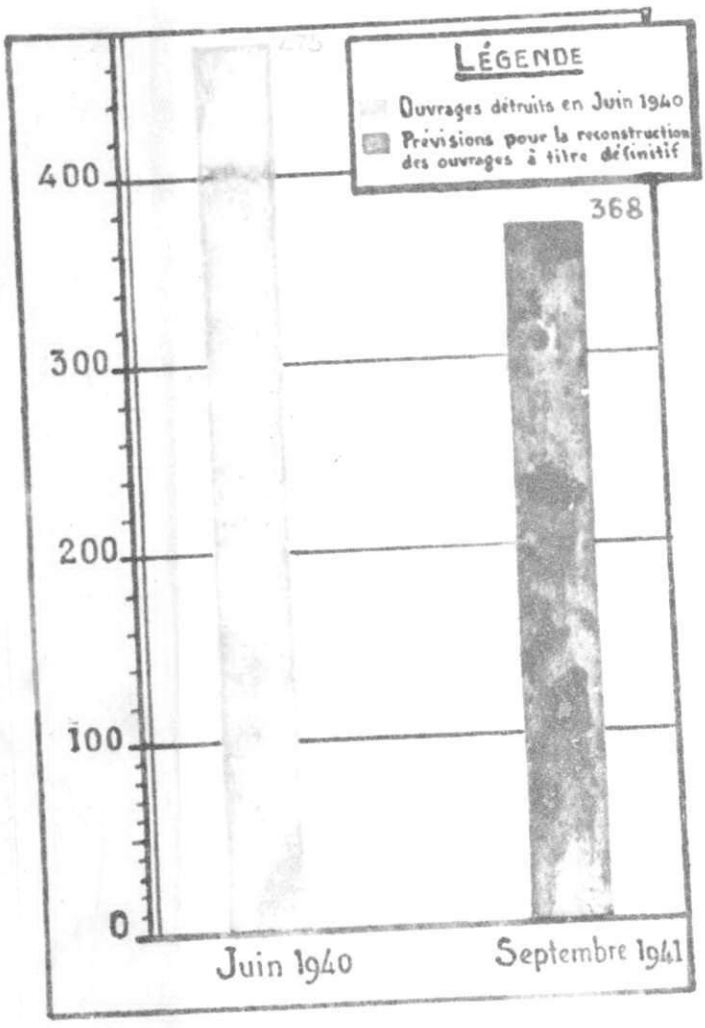




Ce graphique indique, pour le premier semestre de l'année I94I, les prévisions d'achèvement des ouvrages définitifs.

On peut espérer, si aucune difficulté imprévue ne surgit, que la reconstruction de la presque totalité des ouvrages d'art de la S.N.C.F. sera achevée en I94I.

Pour réaliser cette oeuvre, la S.N.C.F. aura dû dépenser un milliard.



On peut espérer, si aucune difficulté imprévue ne surgit, que la reconstruction de la presque totalité des ouvrages d'art de la S.N.C.F. sera achevée en 1941.

Pour réaliser cette oeuvre, la S.N.C.F. aura dû dépenser un milliard.

MB.I7-2-4I

PCc

EXTRAIT DU BULLETIN DE RENSEIGNEMENTS

DU 30 JANVIER I94I

EST - BATIMENTS ENDOMMAGES.

On peut se rendre compte de l'ampleur de l'effort demandé aux Services et aux Entreprises chargés de réparer les dégâts causés à notre Région de l'Est, en mai et juin dernier, en considérant que, dans l'ensemble, une gare sur trois a été touchée plus ou moins gravement. Cette proportion atteint même une gare sur deux dans les Ardennes et le bassin minier lorrain.

Au total, il y a eu ainsi, dans cette Région, plus de I200 bâtiments atteints, dont 250 détruits en tout ou en partie.

Six cents bâtiments, la moitié, ont été déjà remis en état.

Le travail reste entier pour celles des constructions qui ont été complètement détruites.

Souhaitons que le printemps nous permette bientôt d'entreprendre et de hâter l'exécution de tous nos projets de travaux.

MB.25-IO-40

PCc

EXTRAIT DU PETIT PARISIEN DU 25 OCTOBRE I940

-:-:-:-:-

Pour remettre en état les ouvrages d'art détruits

Cinq cent dix-sept ouvrages d'art, intéressant nos lignes de chemin de fer, ont, on le sait, été détruits pendant la retraite de nos armées au début du mois de juin.

Depuis l'armistice, la S.N.C.F. a entrepris un immense travail pour rétablir de façon provisoire ou de façon définitive - suivant les cas - les ponts coupés, les viaducs sautés, afin d'assurer dans le plus bref délai possible le rétablissement normal des communications.

Où en sont ces travaux ? Quand pouvons-nous espérer le rétablissement des communications normales? Telles sont les questions que nous avons posées à la direction des chemins de fer.

- Sur 5I7 ouvrages détruits, nous a-t-on répondu, I9I sont actuellement reconstruits provisoirement et 24 définitivement, parmi lesquels les trois ponts de Montlouis, pont sur le Cher et pont des Piles sur la ligne de Bordeaux, les ponts d'Argentan à Vierzon sur la ligne de Limoges, les ponts d'Evreux et de Serquigny sur la ligne de Caen.

Cent trente autres ouvrages sont en cours de reconstruction définitive, dont le pont de Melun, qui intéresse la grande ligne Paris-Marseille; 77 en cours de reconstruction provisoire. On procède enfin aux travaux de déblaiement et de découpage de 50 autres ouvrages, tandis que ces travaux préparatoires à la reconstruction sont achevés pour 5I autres. Telle est la situation aujourd'hui.

Fin de la reconstruction au printemps prochain

- Quand peut-on espérer l'achèvement de ces grands travaux?
- D'ici le début de l'année prochaine, les communications directes seront rétablies entre Paris et Rouen, Paris et Belfort, Paris-Reims, Paris-Château-Thierry-Châlons.. On peut dire que dans les premiers mois de I94I l'ensemble de la restauration de nos ouvrages d'art sera achevé. Evidemment; beaucoup de ces restaurations - plus de 300 sur 500 - ne seront encore que provisoires, mais le travail de restauration définitive se poursuivra sans gêner grandement les communications rétablies.
- Et la dépense de cette gigantesque œuvre de restauration?
- Elle sera de l'ordre de 600 millions, qui se répartiront ainsi : 220 millions en I940, 350 en I94I, et 30 en I942.