

BUREAU DE LIQUIDATION
DOCUMENTS
Dossier
N° 11.37H

261 LM 216

(1954)

Plan d'Equipement National

19/5/41

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
COMPTABILITÉ GÉNÉRALE
19 MAI 1941
640 / 14 / 11

COPIE faite le 19/5/41

SECRETARIAT D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

BUREAU de la LIQUIDATION
DOCUMENTS
DOSSIER
N° 11374

PARIS, le 14 Mai 1941

Cabinet du Secrétaire d'Etat

COPIE pour F

URGENT,

(s) LE BESNERAIS".

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

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

OBJET : Plan d'équipement national.

S.N.C.F.
SERVICES FINANCIERS
Secrétariat
20 MAI 1941
1-279

La loi du 8 Avril 1941 a prévu la réalisation d'un plan d'équipement national s'étendant sur une période de 10 ans, de 1942 à 1951.

Les programmes de travaux de la S.N.C.F. actuellement approuvés font l'objet du programme quinquennal de 1938, remis à jour en 1940, et du programme d'équipement financé par la loi d'Octobre 1940.

Sous réserve bien entendu que les difficultés actuellement rencontrées soient résolues, l'exécution de ces deux programmes doit normalement s'étendre sur 5 ans.

Il y aurait donc lieu, pour répondre à la loi du 8 Avril 1941, de compléter les programmes de travaux de la S.N.C.F. par un nouveau programme quinquennal qui y ferait suite.

Je vous prie, en conséquence, de bien vouloir me présenter pour la fin du mois de Juin, sous la forme d'un avant-projet, un nouveau programme de 5 ans.

Je précise que ce programme, de l'ordre d'une dizaine de milliards, doit être consacré principalement aux compléments de l'électrification de la Région Sud-Est et au renouvellement du matériel.

AVISÉ : M. DUGAS "Urgent - Pour examen et propositions pour le 5 Juin - Voir notamment en détail la question des locomotives à vapeur et électriques, et la cadence raisonnable (techniquement et humainement) des électrifications."

COPIE à M, T, V, G, M. LECLERC du SABLON, B, F, Urgent

(s) LE BESNERAIS

D'autres travaux ne pourront être présentés que
s'ils sont justifiés par des nécessités d'exploitation
ou gagés par des économies de matières premières ou de
personnel.

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU X COMMUNICATIONS,

(s) BERTHELOT

RAPPORT AU CONSEIL

In la fin
Assurer l'Etat pour quinquennal
je

Le présent rapport a pour objet d'indiquer la suite qui pourrait être donnée aux observations faites par le Secrétaire d'Etat aux Communications sur le plan d'équipement national (2ème étape) proposé par la S.N.C.F.- Ces observations ont été portées à notre connaissance par une lettre en date du 17 septembre 1941 (ci-jointe).

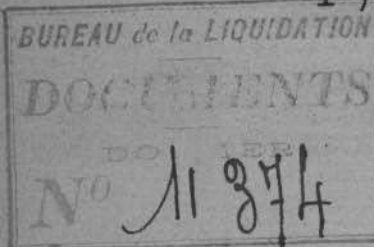
1°) - ELECTRIFICATION -a) LYON-MARSEILLE -

La raison essentielle pour laquelle la totalité de l'électrification des 4 voies de LYON à MARSEILLE n'avait pas été inscrite au programme était la limitation à une dizaine de milliards qui nous avait été prescrite.

En outre, si l'échelonnement de l'opération n'est pas nécessité par la résorption du matériel vapeur libéré, il reste préférable en raison des nécessités de l'adaptation du personnel à un nouveau mode de traction et à l'entretien des installations - adaptation qui a toujours été dans le passé réalisée progressivement - et aussi en raison du souci d'assurer à l'industrie de la construction électrique un rythme évitant aussi bien les surcharges momentanées que les périodes creuses.

Par ailleurs, l'électrification Paris-Lyon a d'ores et déjà subi un retard important en raison de l'impossibilité de se procurer les matières premières correspondantes; d'autre part, le potentiel de l'industrie française ne permet pas d'attaquer simultanément les chantiers de Paris-Lyon et ceux de Lyon-Marseille; il y a donc lieu de craindre que le retard de l'achèvement de l'opération Lyon-Marseille soit du même ordre que celui que subira l'opération Paris-Lyon.

.....



Sous ces réserves néanmoins, et en ne maintenant qu'une valeur indicative aux dates auxquelles se réfère le nouveau plan quinquennal, nous pouvons donner notre acceptation à la suggestion de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et inscrire au programme la totalité des travaux de Lyon-Marseille, puisque, par ailleurs - et ainsi que nous l'avons déjà dit dans notre premier rapport du 3 septembre avec toutes justifications utiles - l'opération ne présente au point de vue technique que des avantages et sa rentabilité est largement assurée.

L'inscription de la totalité des travaux de LYON-MARSEILLE au programme augmentera les dépenses d'installations fixes de 1.550 M. et les dépenses de matériel roulant neuf de 793 M. (en principal).

b) Electrifications de banlieue -

Il y a lieu, tout d'abord, de rappeler que ces projets ne figurent au programme que pour mémoire, car, ils ne sont pas nécessités par les besoins de la S.N.C.F., mais peuvent l'être par un programme d'ensemble de la Région Parisienne.

L'intérêt de ces opérations dépasse nettement le cadre proprement dit du chemin de fer et c'est aux organismes compétents chargés d'établir le plan d'équipement de la Région Parisienne qu'il appartiendra de se prononcer sur le fond.

La S.N.C.F. n'a aucune initiative à prendre en l'espèce et son rôle se borne à signaler qu'elle serait disposée à faciliter ces opérations jusqu'à due concurrence des économies d'exploitation correspondantes.

En ce qui concerne la banlieue Ouest, nous pouvons préciser qu'il s'agirait d'un projet très modeste (15 km. de lignes seulement) ne nécessitant aucune construction nouvelle de matériel roulant et qui constituerait le complément naturel déjà envisagé en 1936 d'un ensemble existant.

Pour ce qui est de la banlieue Nord, il s'agirait par contre d'une opération nouvelle, mais celle-ci apparaît a priori - du fait de l'importance de la densité du trafic - comme l'électrification du meilleur rendement parmi les lignes vapeur subsistant encore dans la Région Parisienne.

Le réemploi des locomotives à vapeur de la banlieue n'est pas douteux s'agissant de locomotives-tenders à

4 essieux couplés aptes à de nombreux services. Quant aux voitures - qui sont effectivement de construction récente - elles pourraient être réutilisées, malgré leur poids, dans les trains omnibus des grandes lignes.

2°) - MATERIEL ROULANT.

a) Wagons -

Nous devons signaler que le programme primitif s'inspirait de la limite financière qui nous avait été fixée. Mais si, compte tenu de la hausse des prix, le Secrétaire d'Etat aux Communications se déclare disposé à augmenter la dotation globale du plan, il y aurait le plus vif intérêt à prévoir la construction de 50.000 wagons au lieu de 40.000, soit une dépense supplémentaire de 1 milliard, (en principal).

Rappelons, en effet, que le programme primitif de 40.000 wagons une fois réalisé, l'âge moyen des wagons serait encore supérieur de 8 ans à ce qu'il était en 1930, année depuis laquelle le vieillissement du matériel n'a pas cessé de s'accroître en dépit de l'amortissement de 55.000 unités.

b) Locomotives -

Nous avons proposé la construction de 650 locomotives. Ce chiffre était certainement justifié : il suffit pour en être assuré de considérer les aléas que comportent les données essentielles en fonction desquelles nous avons établi nos calculs :

- pour la période qui suivra la paix, nous avons supposé une augmentation de trafic, par rapport à 1939, de 5% seulement; cette prévision est faible eu égard aux besoins qui peuvent se manifester;

- la S.N.C.F. disposait, à la veille de la guerre, de 2.800 locomotives garées en bon état; nous avons admis une réduction de ce nombre à 600, chiffre qui est particulièrement strict;

- enfin, 734 locomotives américaines se trouveront encore en service normal en 1950, en dehors des 600 machines garées pour les pointes exceptionnelles de trafic; or, le garage de ces locomotives avait déjà été décidé dès le temps de paix en raison de leur vitesse limitée, de leur consommation élevée en combustible et des lourdes sujétions de leur entretien.

.....

Le Secrétaire d'Etat aux Communications estime que le chiffre de 650 unités ainsi prévu est à revoir et n'envisage la construction de 400 nouvelles locomotives qu'en tenant compte de la nécessité de laisser un certain aliment aux ateliers.

Sans doute - nous tenons à le souligner à nouveau - le volume de commandes initialement envisagé, qui représente, environ, la moitié seulement de l'amortissement statistique normal, était-il déjà très modeste.

Néanmoins, il ne nous est pas apparu que, dans les conditions particulières où elle est présentée, et pour les diverses raisons exposées ci-après, nous puissions nous refuser à examiner la possibilité d'admettre la réduction demandée.

D'abord, l'extension du programme d'électrification à l'ensemble de la relation LYON-MARSEILLE dégagera 430 locomotives à vapeur. Nonobstant la réduction de nos commandes nouvelles à 400 nous serons, de ce fait, en mesure d'amortir 180 machines de plus que nous n'avions prévu. Ceci améliorera d'autant notre situation.

Il y a lieu de tenir compte, en outre, de ce que, au cours des dix années sur lesquelles doit s'étendre l'exécution des deux programmes quinquennaux, nous aurons fait un gros effort d'élimination du matériel ancien. Pendant cette période, nous aurons démolé 4.500 locomotives, soit 450 unités par an. Ce chiffre est très nettement supérieur à ceux que nous avons enregistrés normalement au cours des dernières années ayant précédé la guerre.

Enfin, nous devons reconnaître que notre parc de locomotives à vapeur se présentera en 1950, quant au rendement et aux possibilités d'utilisation effective, dans des conditions sensiblement plus satisfaisantes qu'aujourd'hui.

Les renouvellements limités auxquels nous pourrons procéder ne nous permettront pas, évidemment, d'éviter une certaine aggravation du vieillissement de ce parc. Mais, en 1950, nous nous trouverons avoir retiré de la circulation un nombre important de locomotives de rendement particulièrement défectueux, à savoir :

- toutes les locomotives allemandes d'armistice ;
- 1.046 locomotives américaines, soit près de 50 % de leur effectif total actuel.

.....

L'âge moyen de nos locomotives se sera, sans doute, accru, mais en compensation, du fait de l'abaissement de la proportion des éléments défectueux entrant dans sa composition, la valeur de notre parc sera maintenue.

Pour ces raisons, nous ne pensons pas devoir nous opposer à la réduction suggérée par le Secrétaire d'Etat aux Communications. Toutefois, il doit être expressément entendu que l'acceptation de cette réduction est subordonnée à une double condition :

- les locomotives mises présentement par la S.N.C.F. à la disposition de la Reichsbahn nous seront en totalité restituées dans des conditions d'utilisation normales ;
- les travaux d'électrification devront être réalisés effectivement au rythme qui est prévu.

Faute de réalisation de ces conditions ou même de l'une d'entre elles seulement, nous serons dans l'obligation de revoir nos prévisions.

Ajoutons que la modicité du programme ainsi envisagé nous conduira à commencer la construction des 400 locomotives nouvelles aussitôt qu'aura pu être achevée celle des 240 locomotives actuellement en commande au titre de programmes antérieurs.

Aussi bien, sommes-nous d'accord avec le Secrétaire d'Etat aux Communications pour considérer que, du point de vue même de l'aliment à fournir aux ateliers de construction, il est opportun que la S.N.C.F. ait des programmes réguliers et continus de matériel. Dans le passé, des à-coups souvent brusques se sont produits en raison des fluctuations de la situation financière. Mais c'est là un état de choses auquel remédiera, dans la mesure où nous pourrons la faire prévaloir, la politique nouvelle d'amortissement et de renouvellement que nous envisageons d'instituer.

3°) GARE D'AUSTERLITZ -

Nous avons effectivement l'intention de réaliser l'ensemble des travaux de transformation visés par le Secrétariat d'Etat aux Communications, y compris la séparation des installations banlieue et grandes lignes et l'aménagement du bâtiment des voyageurs et le programme quinquennal que nous avons établi est effectivement conçu dans cet esprit.

.....

Si la dotation du plan actuel est de 100 M., c'est en raison du fait que nous prévoyons qu'une somme au moins égale aura pu être investie d'ici 1945 dans la première tranche de travaux (1er plan quinquennal et budgets annuels).

4°) INSTALLATION DU BLOCK AUTOMATIQUE.-

Nous avons - parce qu'il fallait respecter la dotation qui nous avait été indiquée - différé l'installation du block automatique sur les lignes de Dijon à Is-sur-Tille et de Dax à Hendaye. Nous sommes donc bien d'accord sur l'intérêt de ces travaux dont le montant peut être évalué à 75 M.

En ce qui concerne les lignes de Toulouse à Dax (1) et de Narbonne à Cerbère, nous avons effectivement l'intention de substituer sur ces lignes dont la densité de trafic ne justifie pas le block automatique, le block manuel aux cantonnements téléphoniques mais il s'agit là d'une dépense de faible importance qu'il est naturel d'inscrire dans les budgets annuels d'établissement.

5°) EQUIPEMENT TELEPHONIQUE.-

Nous sommes d'accord pour relever de 100 M. la dotation des équipements téléphoniques.

6°) FRAIS GENERAUX.-

Le Secrétaire d'Etat aux Communications fait observer que le pourcentage des frais généraux appliqué au programme, s'il est acceptable en ce qui concerne les travaux de voie, ne se justifie pas lorsqu'il s'agit de la construction de matériel roulant.

Nous étions déjà entrés dans ces vues en réduisant à 5% le pourcentage des frais généraux afférents aux travaux d'électrification. Pour le surplus, les taux proposés de 9 % pour le matériel roulant et de 18 % pour les T.C. sont ceux qui résultent, dans l'état actuel des choses, des prévisions que nous pouvons faire.

.....

(1) L'établissement du block manuel sur la section Toulouse - Tarbes a déjà été prévu dans le premier plan quinquennal établi en 1938.

Il ne nous apparaît pas que, d'une manière générale, un abaissement de ces taux puisse être une solution heureuse du problème que pose l'imputation d'une part de frais généraux au compte d'établissement. C'est, en effet, sur les taux ainsi admis pour la S.N.C.F., en ce qui concerne ses propres travaux, que nous nous basons pour la fixation de ceux à appliquer à nos facturations aux tiers. Les réduire conduirait à une disparité dont les tiers pourraient, le cas échéant, se prévaloir et qui, dans tel ou tel cas particulier, risquerait de nous entraîner à renoncer au remboursement de sommes qui nous sont dues.

Toutefois, nous reconnaissons que les errements actuellement suivis en matière d'application de frais généraux doivent être révisés : ils aboutissent par allègement du compte d'exploitation à une surcharge du compte d'établissement, ce qui est contraire à la politique que nous entendons nous efforcer de faire prévaloir pour le renforcement de l'amortissement. Au surplus, s'agissant du matériel roulant, nous aurons désormais des programmes réguliers et continus de commandes ; les dépenses de renouvellement doivent normalement, dans ces conditions, être supportées par le compte d'exploitation et, dans la mesure où nous arriverons à instituer cette politique, l'affectation de frais généraux ne présentera plus d'intérêt.

Mais ce problème des frais généraux est étroitement lié à l'étude que, d'accord avec le Secrétaire d'Etat aux Communications, nous avons entreprise au sujet de l'amortissement. Aussi bien la solution n'est-elle pas urgente puisqu'il s'agit, en l'espèce, d'un programme dont l'exécution n'est pas à entreprendre immédiatement.

Dans ces conditions, le mieux est certainement de maintenir provisoirement l'état de choses actuel, étant entendu que la question sera revue dans le cadre des dispositions nouvelles auxquelles conduiront les travaux en cours en ce qui concerne l'amortissement.

Toutes indications utiles sur les possibilités de calcul de la rentabilité des projets ont été données dans le rapport présenté au Conseil le 3 septembre dernier.

Les modifications qui seraient apportées au programme en ce qui concerne les commandes de matériel (diminution du nombre de locomotives à vapeur et augmentation du nombre de wagons) ne modifieraient pas sensiblement la rentabilité de l'ensemble. Il en est de même des propositions nouvelles relatives à l'équipement téléphonique.

Par contre, l'extension prévue des installations du block automatique et surtout le prolongement de l'électrification jusqu'à Marseille - dont la rentabilité, au moins supérieure à celle de Paris - Lyon est importante - ne peuvent qu'améliorer cette rentabilité.

Nous proposons au Conseil d'approuver les dispositions nouvelles exposées ci-dessus, dont le détail est donné dans le tableau ci-joint.

Le montant total du programme présenté le 3 septembre dernier était de 10.545 M. de francs, soit, frais généraux compris, 11.640 M. de francs.

Les modifications proposées ci-dessus porteraient la dépense à 12.923 M. de francs, soit, frais généraux compris, 14.110 M. de francs.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports
5ème bureau
S.N.C.F.
(Ensemble du Réseau)

Lignes diverses

Deuxième programme quinquennal

A.G. 9 - 9

Paris, le 17 septembre 1941.

C O P I E

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

J'ai l'honneur de vous faire part des observations qu'appelle le plan d'équipement national (2ème étape) que vous avez proposé:

1°) Il est hors de doute que, dans le cadre de la politique économique nouvelle que le Gouvernement est décidé à appliquer, la S.N.C.F. doit prévoir l'électrification sans lacune des 4 voies de Lyon à Marseille.

Il n'y a aucun argument de technique qui puisse faire échec à ce projet. Il est d'ailleurs pour le moins singulier que la S.N.C.F. invoque, pour ajourner cette électrification, la nécessité de résorber le matériel vapeur libéré, alors qu'elle propose la construction d'un nombre considérable de machines à vapeur.

En ce qui concerne l'électrification des banlieues Ouest et Nord, le fait que les anciens Réseaux Etat et Nord ont construit, à grands frais, pour le trafic banlieue, un matériel vapeur spécialisé, n'est-il pas de nature à faire écarter ce projet du plan d'équipement ?

2°) Pour les locomotives à vapeur, les calculs présentés par la S.N.C.F. ne sont rien moins que convaincants.

Si l'on tient compte de l'électrification complète de Lyon à Marseille, le chiffre de 650 locomotives à vapeur sur lequel on pourrait discuter doit être assez fortement réduit.

Il semble que, compte tenu de ce qu'il faut laisser un certain aliment aux ateliers de construction de locomotives à vapeur, le chiffre de 400 puisse être admis.

3°) Le projet de transformation de la gare d'Austerlitz doit être soumis dans son ensemble : il est en effet absolument vain de penser que l'on puisse reporter le service voyageurs d'Orsay à Austerlitz sans séparer de façon totale les installations banlieue des installations de grandes lignes, et surtout sans

.....

aménager le bâtiment des voyageurs qui, avant la guerre, était déjà très insuffisant au moment des pointes, alors que des trains très importants partaient encore d'Orsay.

4°) En ce qui concerne le programme d'installation du block automatique, il serait désirable, pour des raisons d'homogénéité, de combler la coupure Dijon-Is-sur-Tille, puisque l'escale d'Is-sur-Ille sera dans l'avenir supprimée.

D'autre part, pour des motifs de sécurité, il semble impossible de maintenir les lignes de Toulouse à Dax et Hendaye et de Narbonne à Cerbère avec le seul cantonnement téléphonique.

5°) Les prévisions en équipement téléphonique paraissent insuffisantes, les formules modernes d'exploitation nécessitant de très importants circuits de commandement. La dotation prévue de 100 millions devrait être au moins doublée.

6°) Le pourcentage de frais généraux paraît excessif; s'il est acceptable pour les travaux de voie, il ne se justifie pas lorsqu'il s'agit de la construction de matériel roulant.

Je vous demande de bien vouloir m'envoyer d'urgence un nouveau programme rectifié pour tenir compte des observations ci-dessus.

Le dépassement, par rapport au chiffre de dix milliards, qui sera vraisemblablement la conséquence des modifications apportées est susceptible d'être admis, d'autant plus que depuis plusieurs mois la hausse des prix s'est considérablement accentuée.

Signé: CLAUDON.

- PLAN D'EQUIPEMENT NATIONAL -2ème Programme quinquennal.

Etat récapitulatif des projets inscrits au programme.

	Montant en principal :	
	Partiel.	Total.
<u>I/ Electrification.-</u>		
1°- <u>Suppression des lacunes qui subsisteraient entre les grands itinéraires électrifiés après réalisation des programmes en cours.-</u>		
a) Mâcon-Ambérieu-Culoz.....	300 M.	
b) Lyon-Ambérieu, Culoz-Bellegarde -frontière suisse (Genève).....	260 M.	
c) Versailles-Juvisy-Valenton) Massy-Valenton-Sucy).....	140 M.	
2°- <u>Prolongement de l'électrification Paris-Lyon-</u>		
<u>Totalité du programme Lyon-Marseille.....</u>	2.200 M.	
3°- <u>Banlieue.-</u>		
a) Banlieue Nord.....	mémoire	
b) Argenteuil-Conflans.....	mémoire	
(à doter au titre du chapitre "équipement de la région parisienne" du plan d'équipement national).	2.900 M.	2.900 M.
<u>II/ Matériel roulant neuf.-</u>		
1°- 400 locomotives à vapeur et 360 tenders...	1.850 M.	
2°- 322 locomotives électriques.....	1.608 M.	
3°- 50.000 wagons.....	5.000 M.	
	8.458 M.	8.458 M.
<u>III/ Améliorations de circulation.-</u>		
1°- Triplement d'Aulnay-Mitry.....	35 M.	
2°- Triplement partiel d'Arras-Longueau.....	70 M.	
	105 M.	105 M.
A reporter.....		11.463 M.

	Montant en principal:	
	partiel.	total.
Report.....		11.463 M.
<u>IV/ Gares de triage.-</u>		
1°- Villeneuve.....	150 M.	
2°- Badan.....	150 M.	
3°- Dijon-Perrigny.....	150 M.	
	450 M.	450 M.
<u>V/ Améliorations de grandes gares.-</u>		
Gares (Austerlitz.....)	100 M.	
(Nancy.....)	80 M.	
voyageurs (Lille (gare de passage).....)	mémoire.	
Gares marchandises : gare marché de la région parisienne.....	mémoire.	
Installations des ports : Dunkerque, St-Nazaire, etc.....	mémoire.	
	180 M.	180 M.
<u>VI/ Installations de sécurité.-</u>		
<u>Block automatique lumineux :</u>		
- Lyon-Avignon.....	230 km.	
- Verneuil-l'Étang - Troyes.....	114 km.	
- Busigny - Erquelines.....	59 km.	
- Crépy - Montdidier - Boves.....	90 km.	
- Rouen - Le Havre.....	92 km.	
- Dijon - Is-sur-Tille.....	28 km.	
- Dax - Hendaye.....	84 km.	
	697 km.	315 M.
		315 M.
<u>VII/ Téléphones.-</u>		
1°- Câble Lyon-Marseille pour circuits S.N.C.F. autres que les directs.		
2°- Régulation.		
3°- Commandement.		
4°- Circuits directs et semi-directs.		
5°- Centraux automatiques.		
	200 M.	200 M.
A reporter.....		12.608 M.

		Montant en principal:	
		partiel.	total.
	Report.....		12.608 M.
VIII/ <u>Dépôts, entretiens, ateliers et magasins.-</u>			
1°- <u>Dépôts</u> :			
	- St-Germain-des-Fossés.		
	- Alès.		
2°- <u>Entretiens</u> :			
	- Toulouse.		
	- Lyon-Hiramas.		
3°- <u>Ateliers et magasins</u> :			
	- Hellemmes.		
		185 M.	
4°- <u>Installations "traction" dans les ports.</u>			
		mémoire.	
5°- <u>Manutention des combustibles</u>			
		70 M.	
6°- <u>Epuration des eaux d'alimentation des</u>			
	<u>chaudières</u>	60 M.	
		315 M.	315 M.
IX/ <u>Usines hydro-électriques.-</u>			
	1°- Barrage et usine de Bort.....	400 M.	
	2°- Usine d'Olette.....	50 M.	
	3°- Relèvement du barrage d'Orédon et		
	augmentation de la puissance de		
	l'usine d'Eget.....	70 M.	
	Total.....	520 M.	
		mémoire.	mémoire.
(A doter au titre du chapitre "équipement hydro-électrique" du plan d'équipement national).			
	Total général.....		12.923 M.