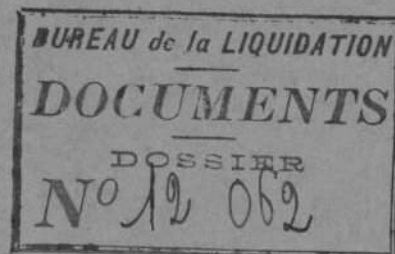


SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



GRAPHIQUES ET CARTES

ANNEXÉS AU RAPPORT SUR LE

FONCTIONNEMENT DES SERVICES

AU COURS DE L'EXERCICE 1940

IMPRIMERIE PAUL DUPONT

4, rue du Bouloi, 4 — PARIS (1^{er})

GRAPHIQUES ET CARTES

ANNEXÉS AU RAPPORT

DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

SUR LE

FONCTIONNEMENT DES SERVICES

AU COURS DE L'EXERCICE 1940

TABLE DES GRAPHIQUES ET DES CARTES

GRAPHIQUES

I. — TRAFIC

1^o Ensemble du trafic en recettes

- 100. Recettes mensuelles totales du trafic (marchandises et voyageurs).
- 101. Recettes hebdomadaires du trafic.
- 103. Recettes annuelles totales (années 1921 à 1940).

2^o Trafic voyageurs

- 110. Caractéristiques annuelles de 1934 à 1940.
- 111. Recettes et nombres de voyageurs par classe (années 1934 à 1940).
- 112. Produit moyen d'un voyageur-kilomètre (année 1940).

3^o Trafic marchandises

- 130. Caractéristiques annuelles de 1930 à 1940.
- 131. Recettes par catégorie de transport (années 1934 à 1940).
- 132. Wagons chargés et recettes mensuels (1939 et 1940).
- 133. Tonnages et tonnes-kilomètres mensuels (1939 et 1940).
- 134. Tonnage annuel des principales marchandises expédiées (1932 à 1940).
- 135. Caractéristiques du trafic des principales marchandises expédiées en 1940.
- 136. Colis postaux du régime intérieur et du régime international (années 1936 à 1940).
- 137. Variations mensuelles du tonnage des principales natures de marchandises expédiées (années 1938 à 1940).
- 138. Variations mensuelles du tonnage des principales natures de marchandises expédiées (années 1938 à 1940) (suite).

4^o L'activité économique et ses répercussions sur le trafic marchandises.

- 150. Indices généraux de l'activité économique.
- 151. La production en France.
- 152. Le commerce extérieur de la France.

- 153. Indices du mouvement des prix.
- 154. Chômage en France.
- 156. Combustibles minéraux.
- 157. Minerai de fer et produits métallurgiques.
- 158. Produits chimiques et engrais.
- 159. Papier et céréales.
- 160. Textiles et vins.

II. — MOUVEMENT ET TRACTION DES TRAINS

1^o Mouvement des trains.

Chiffres absolus.

- 200. Parcours des trains par catégorie (années 1934 à 1940).

Rendement.

- 210. Tonnage brut moyen d'un train (de voyageurs, de messageries, de marchandises).

2^o Traction des trains

- 220. Parcours machines par catégorie de parcours (années 1939 et 1940).
- 221. Parcours machines par catégorie de parcours (années 1939 et 1940) (suite).
- 222. Parcours trains vapeur (1939 et 1940).
- 223. Parcours trains électriques (locomotives électriques) (1939 et 1940).
- 224. Parcours trains autorails et automotrices électriques (1939 et 1940).
- 225. Parcours machines par mode de traction (1939 et 1940).
- 226. Parcours du matériel moteur (années 1931 à 1940).
- 230. Utilisation des trains de voyageurs depuis janvier 1938.

III. — MOYENS MIS EN ŒUVRE

1^o Personnel

Chiffres absolus.

- 300. Répartition du personnel entre les grands services au 31 décembre 1940 :
 - effectifs moyens par grand Service.
 - effectifs moyens du personnel des années 1926 à 1940.
- 301. Effectifs du personnel en 1937, 1938, 1939 et 1940 (en fin de mois).

Rendement.

- 310. Rendement du personnel de conduite. Parcours journalier moyen réel par équipe de route.

2^o Matériel et Approvisionnements

- 320. Effectifs totaux du parc du matériel de traction.
- 321. Effectifs du matériel de transport.
- 322. Machines sorties de grandes réparations des ateliers S. N. C. F. et de l'Industrie privée.
- 340. Consommation mensuelle de combustibles solides destinés à la traction.
- 341. Consommation de charbon par 1.000 tonnes-km. brutes remorquées.
- 342. Stocks mensuels de combustibles en 1938 et 1940. Consommation d'énergie électrique et longueur des voies électrifiées de 1930 à 1940.
- 343. Montant des approvisionnements.
- 344. Indice de la valeur des approvisionnements et des variables économiques dont il dépend (années 1936 à 1939).
- 345. Production annuelle d'énergie électrique à la sortie HT.
- 346. Production annuelle d'énergie électrique de la Région du Sud-Ouest, y compris la production des usines S.H.E.M. et V.F.D.M.
- 347. Consommation propre du chemin de fer en énergie électrique.

IV. — QUALITÉ DU SERVICE

- 400. Indemnités payées pour pertes, avaries, retards des marchandises.
- 410. Retards des trains.
- 420. Détresses et demandes de réserve.
- 440. Incidents de mauvais fonctionnement du block automatique à signaux lumineux.
- 441. Incidents de mauvais fonctionnement du block mécanique, sans pédale électro-mécanique, et sans circuit de voie.
- 442. Incidents d'annonces aux P.N.
- 443. Incidents de signalisation. Région du Sud-Ouest.
- 444. Incidents de signalisation. Ensemble de la S.N.C.F.
- 450. Accidents du travail.
- 451. Pourcentage des Agents indisponibles.

V. — RÉSULTATS FINANCIERS

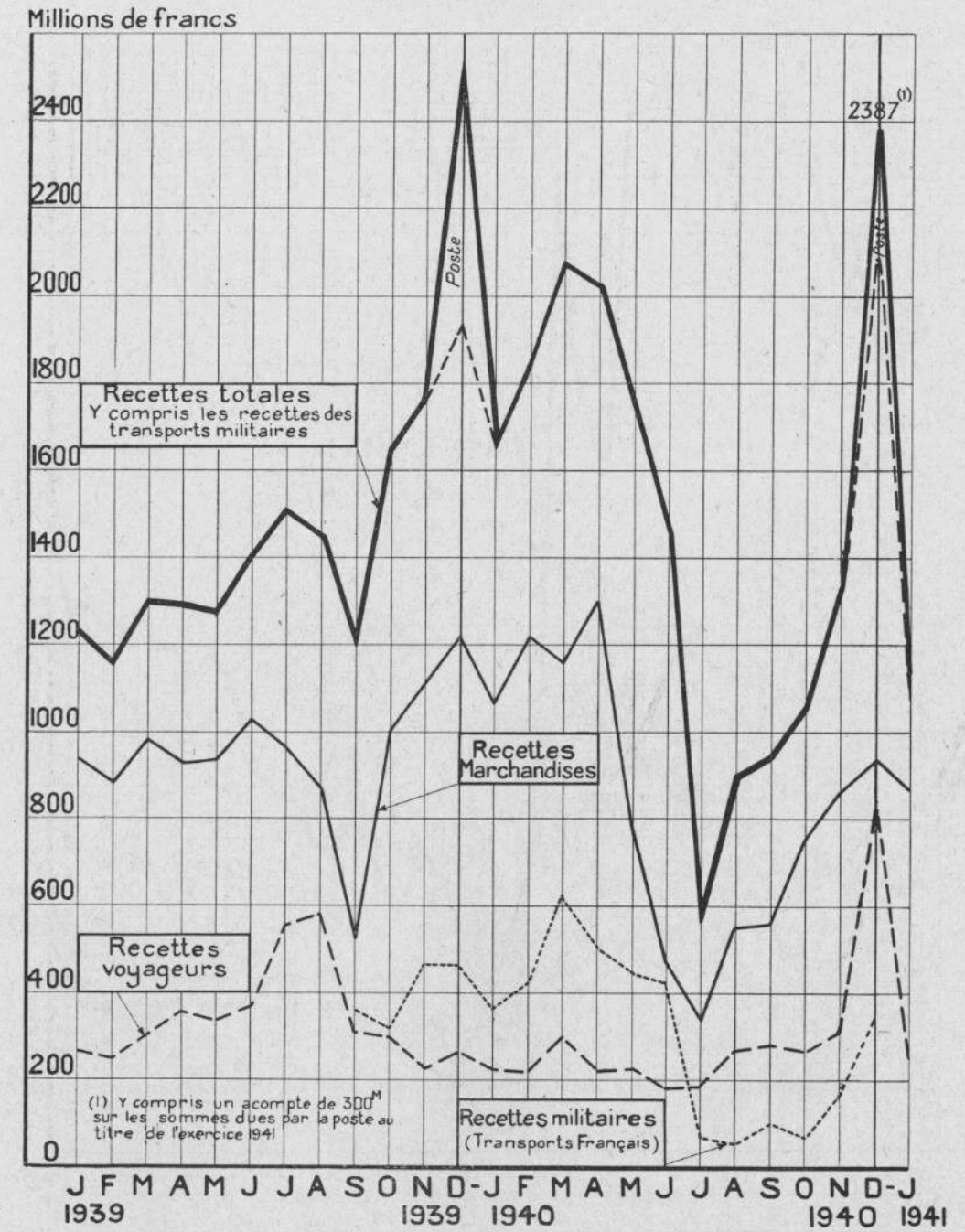
- 500. Dépenses d'exploitation par chapitre.
- 510. Recettes et dépenses d'exploitation de 1921 à 1940.

CARTES

- C. 1. — Lignes de démarcation et d'arrêt.
- C. 2. — Rétablissement des circuits de cantonnement. Situation au 1^{er} août 1940.
- C. 3. — Rétablissement des circuits de cantonnement. Situation au 1^{er} janvier 1941.
- C. 4. — Rétablissement des liaisons téléphoniques. Situation au 1^{er} août 1940.
- C. 5. — Rétablissement des liaisons téléphoniques. Situation au 1^{er} janvier 1941.

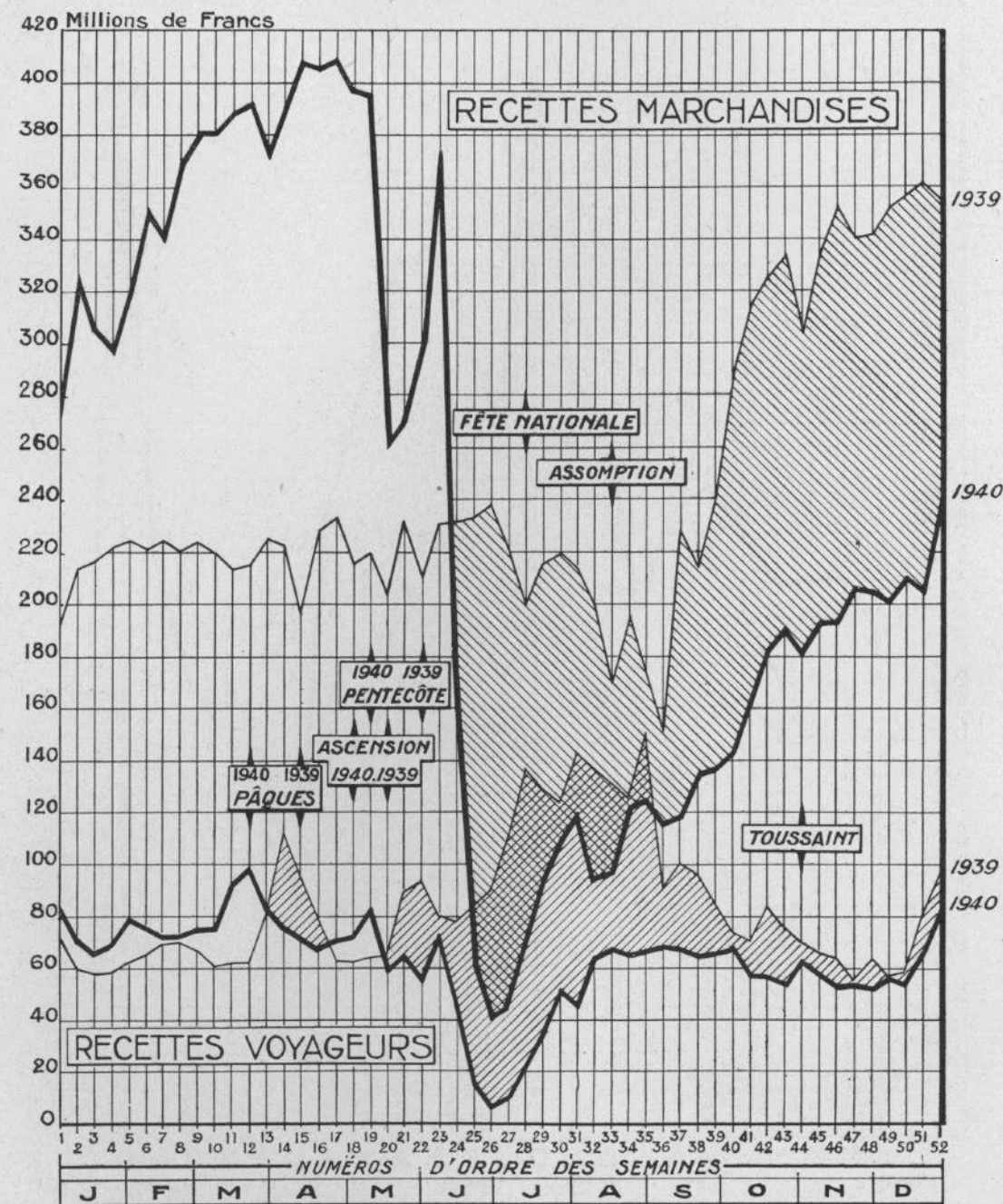
GRAPHIQUES

Graphique 100
RECETTES MENSUELLES TOTALES DU TRAFIC
(Marchandises, voyageurs, militaires français.)
Années 1939-1940



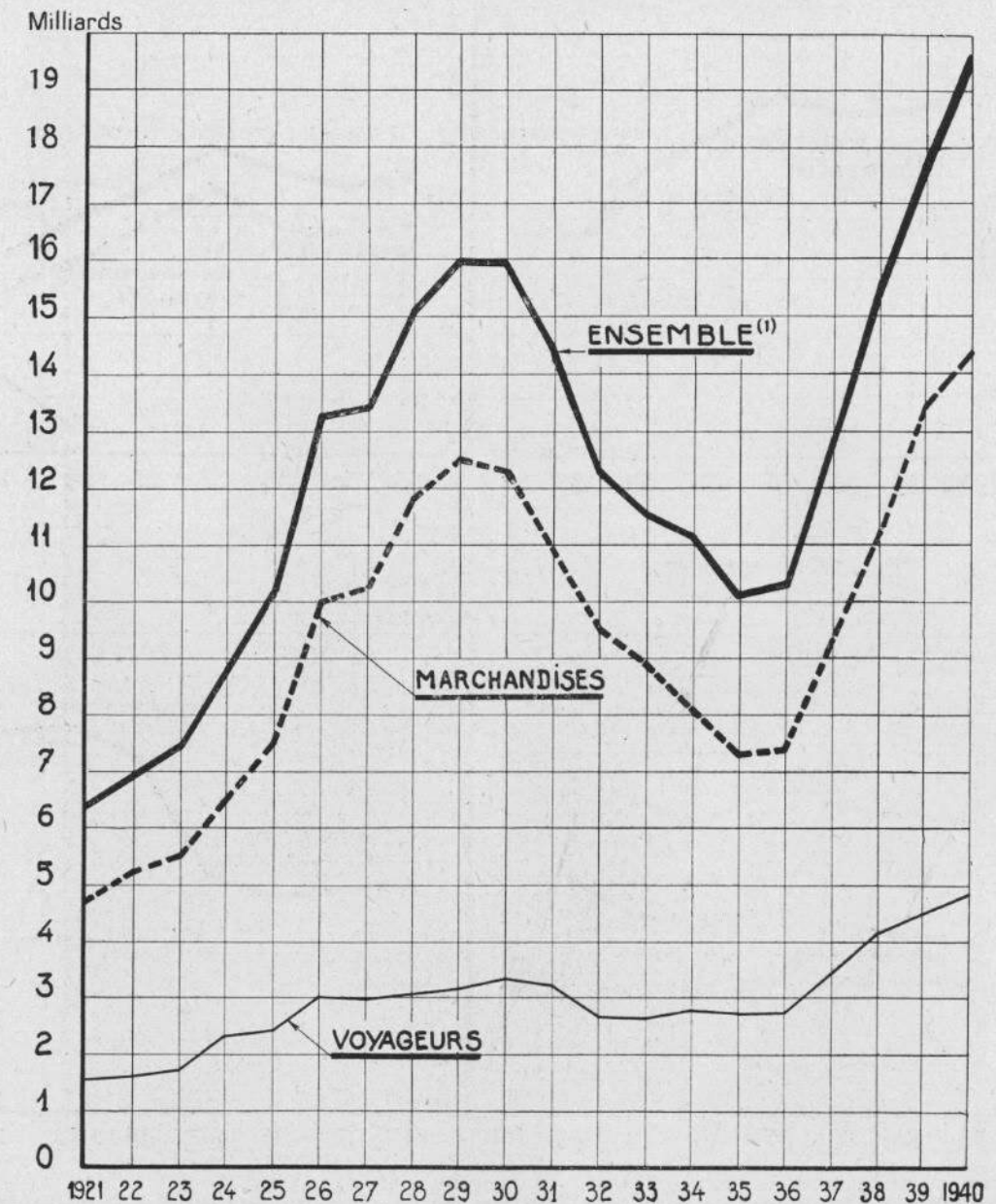
La forte augmentation en décembre 1940 provient de l'incorporation en comptabilité de règlements afférents à des transports français du temps de guerre.

Graphique 101
RECETTES HEBDOMADAIRES DU TRAFIC
(y compris recettes des transports militaires français)
Années 1939-1940



La comparaison des surfaces blanches et hachurées montre que l'excédent observé de janvier à mai par rapport à 1939 a été résorbé pendant la période de juin à décembre.

Graphique 103
RECETTES ANNUELLES TOTALES
Recettes voyageurs, marchandises et recettes hors trafic
ANNÉES 1921 à 1940

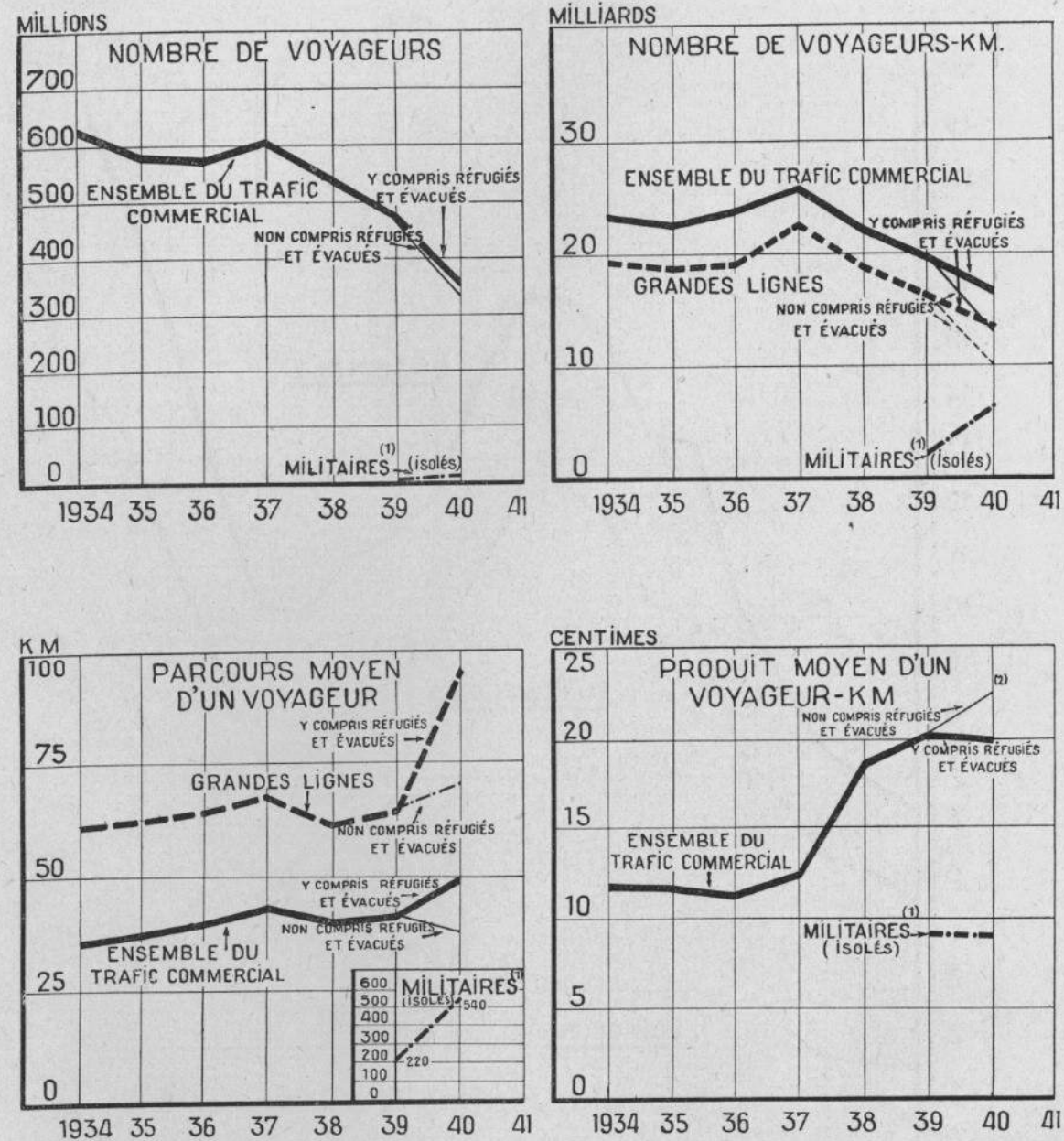


La ligne "Ensemble" correspond au total : recettes voyageurs + recettes marchandises + recettes hors trafic.

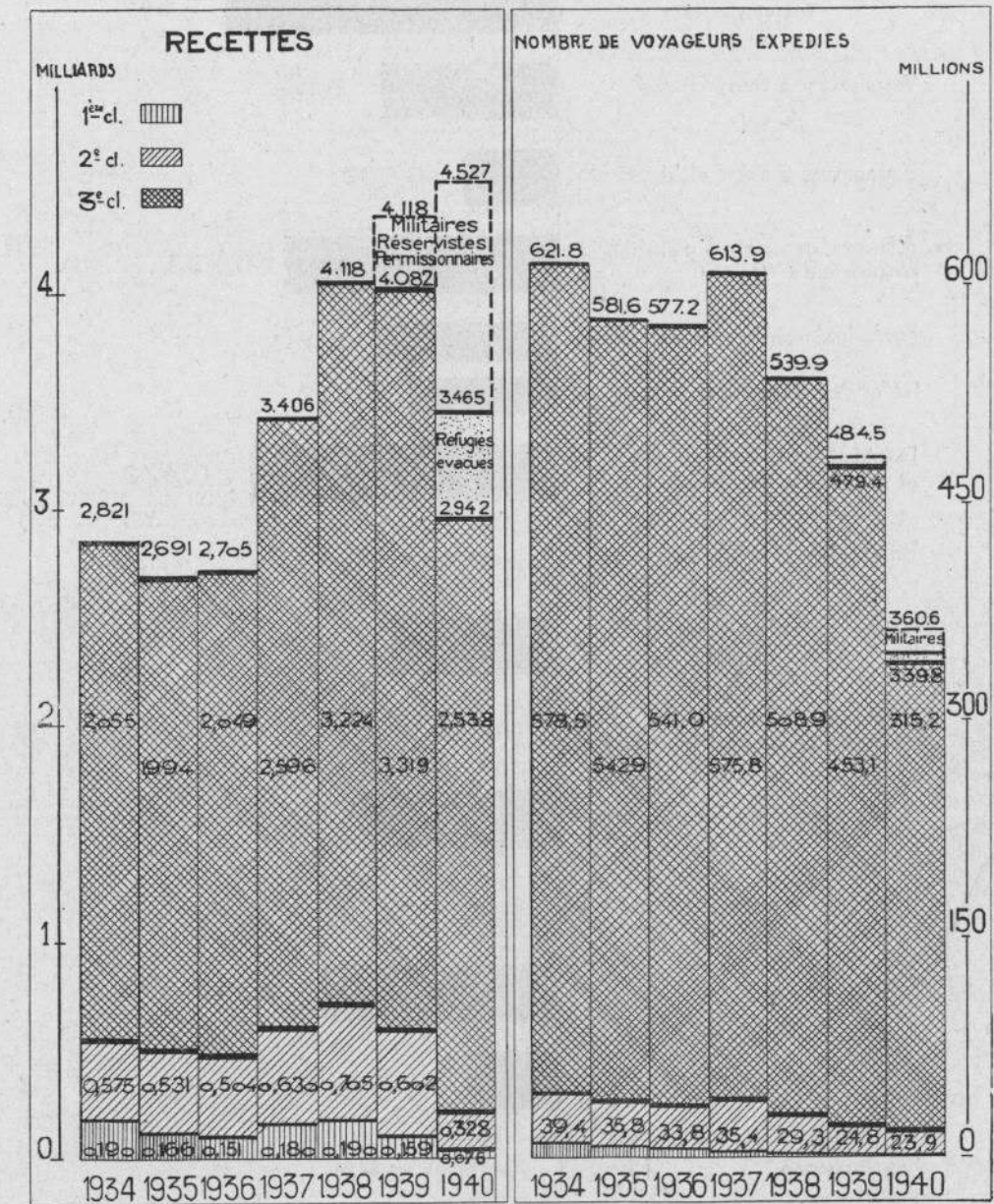
Graphique 110

TRAFIC VOYAGEURS

Caractéristiques annuelles de 1934 à 1940



(1) Non compris dans les courbes supérieures. — Il s'agit des militaires français.
 (2) L'augmentation du produit moyen du Voyageur-km en 1940, est due d'une part à la suppression depuis la guerre de certaines catégories à prix réduits (bons dimanches, fin de semaine, etc...), et d'autre part à la suppression des billets Aller et Retour depuis le mois d'août 1940.

Graphique 111
TRAFIC VOYAGEURSRecettes et nombre de voyageurs par classe
Années 1934 à 1940
(En millions de francs)

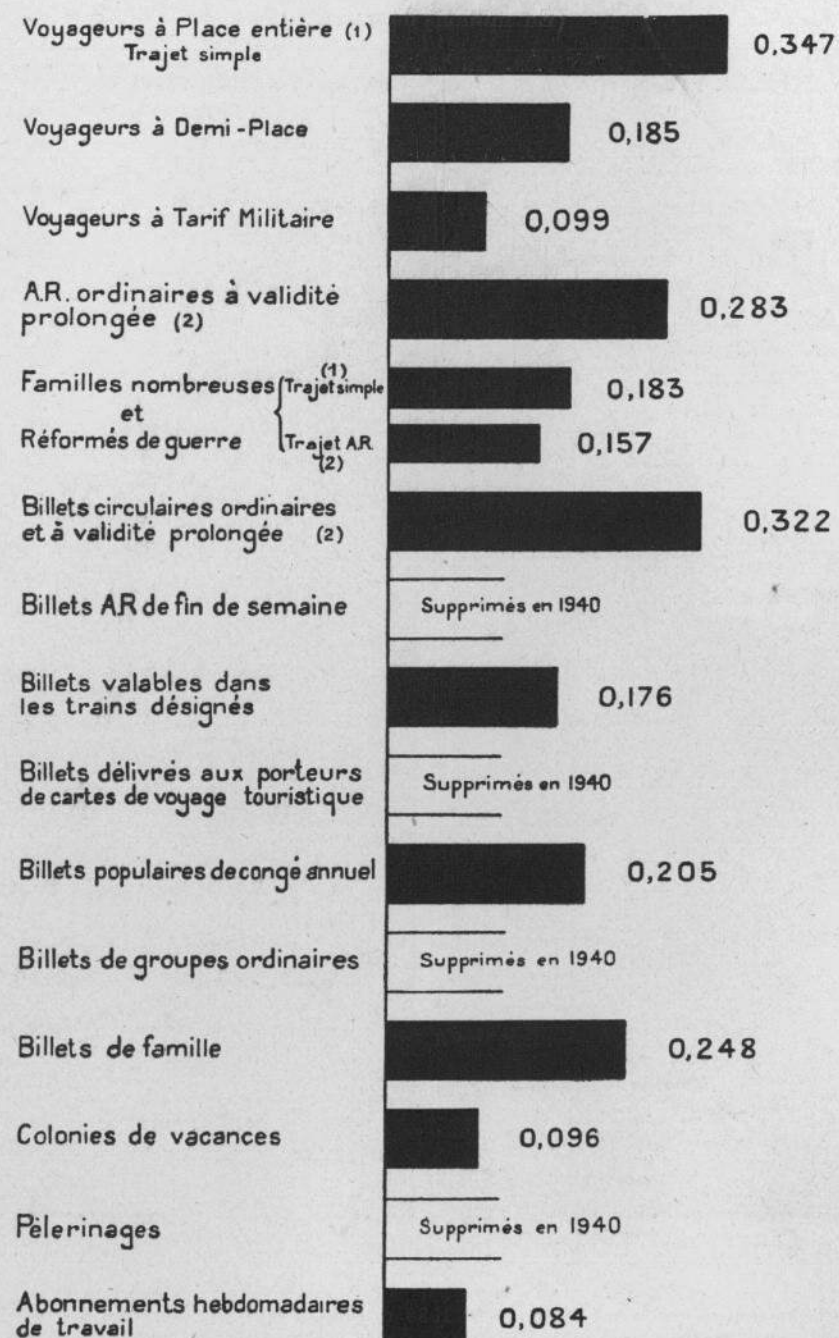
Pour mesurer l'importance du trafic voyageurs en 1939 et 1940 il faut tenir compte des recettes attribuables aux transports militaires français (réservistes, permissionnaires, etc.) et aux transports des réfugiés indiqués au-dessus des recettes du trafic commercial.

La disproportion entre les recettes et les nombres de voyageurs militaires français s'explique par le parcours moyen très élevé des voyageurs militaires, comme le montre le graphique 110.

Graphique 112

TRAFIC VOYAGEURS

Produit moyen d'un Voyageur-Kilomètre
(Transports militaires exclus.)
8 Premiers mois 1940



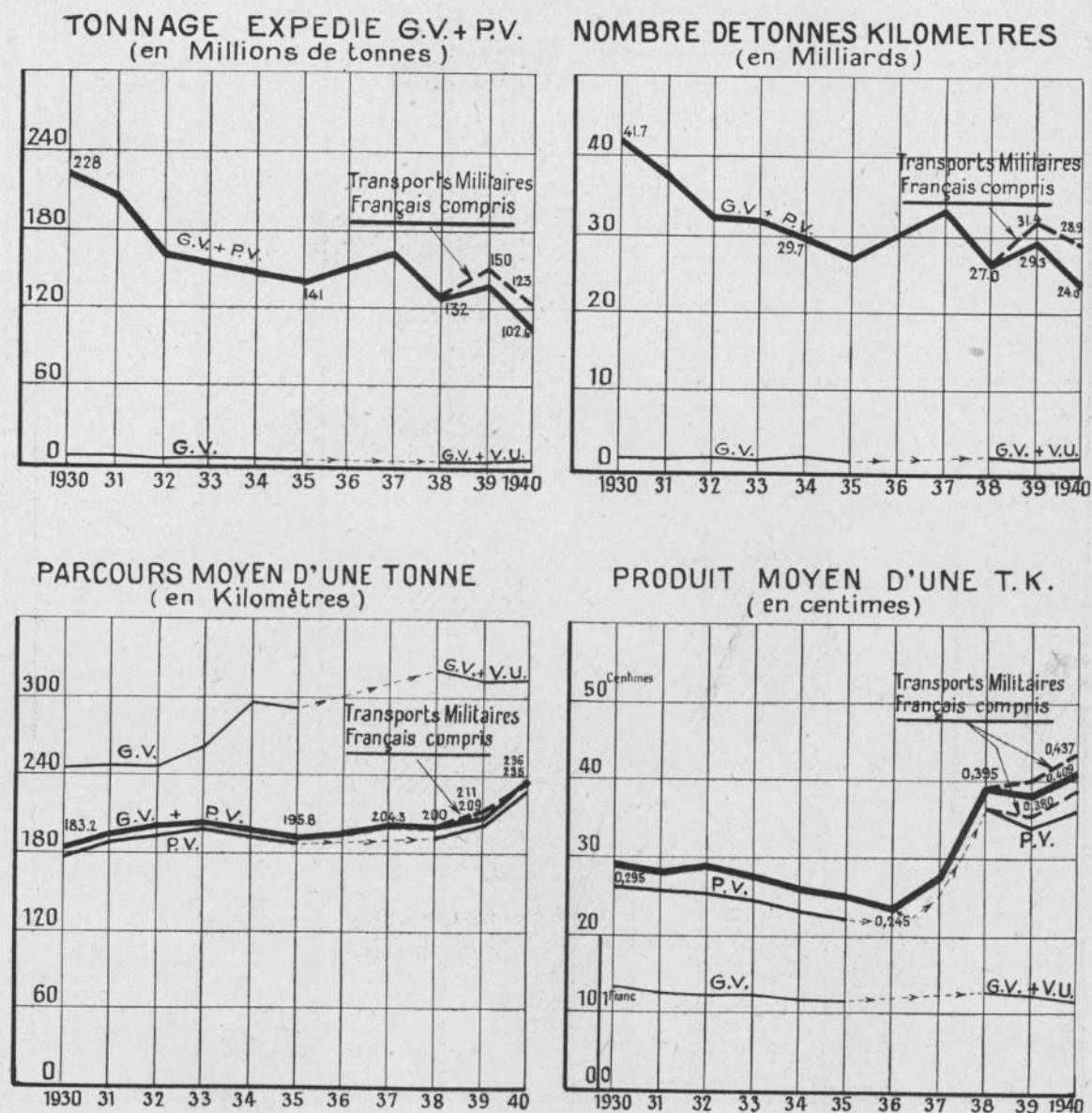
(1) Y compris les billets A. R. délivrés à partir du 1^{er} août 1940 car ils sont taxés sur la base de 2 billets simples.

(2) Billets délivrés antérieurement au 1^{er} août 1940 et taxés au tarif des A. R.

Graphique 130

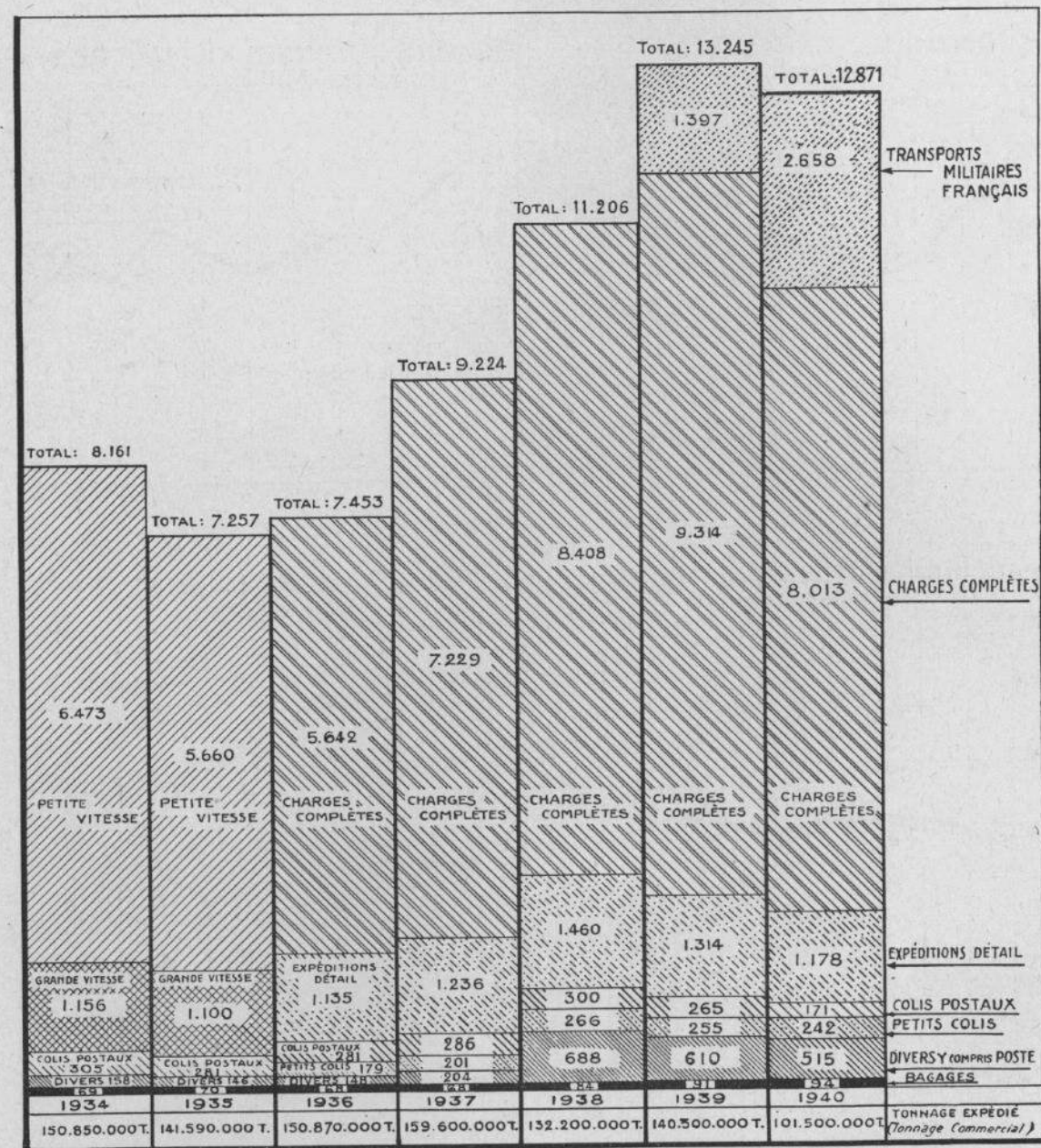
TRAFIC MARCHANDISES

Caractéristiques annuelles de 1930 à 1940



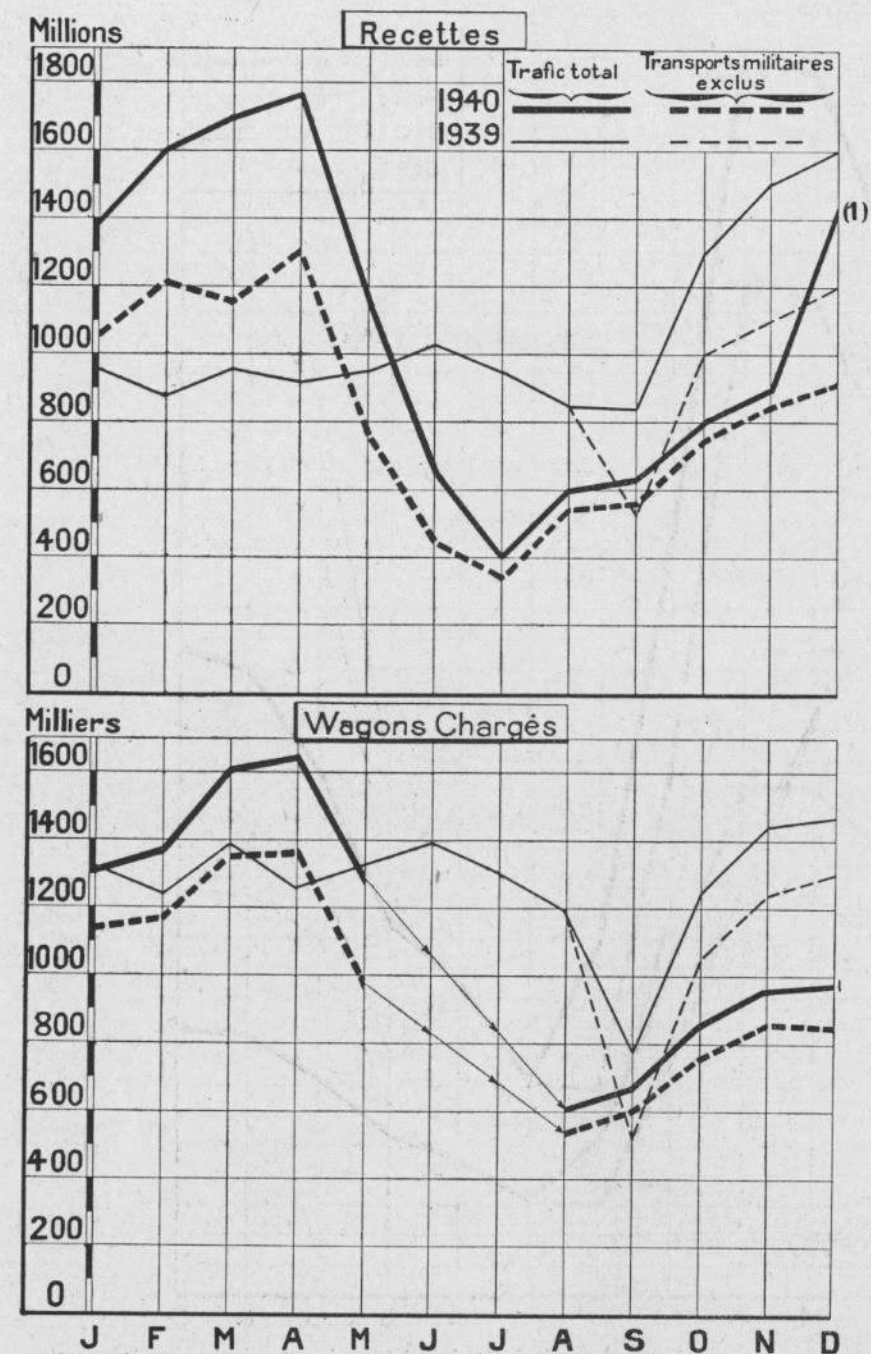
La hausse du produit moyen de la tonne résulte du changement intervenu dans la texture du trafic (diminution importante des trafics à produits moyens kilométriques faibles).

Graphique 131
TRAFIC MARCHANDISES
 Recettes par catégorie de transport
 Années 1934 à 1940
 (En millions de francs.)



On voit, sur ce graphique, la très grande prédominance des recettes dues aux charges complètes (Charges supérieures à 1 tonne). Avant 1936, la distinction se faisait non entre Charges complètes et Expéditions de détail mais entre P. V. et G. V.

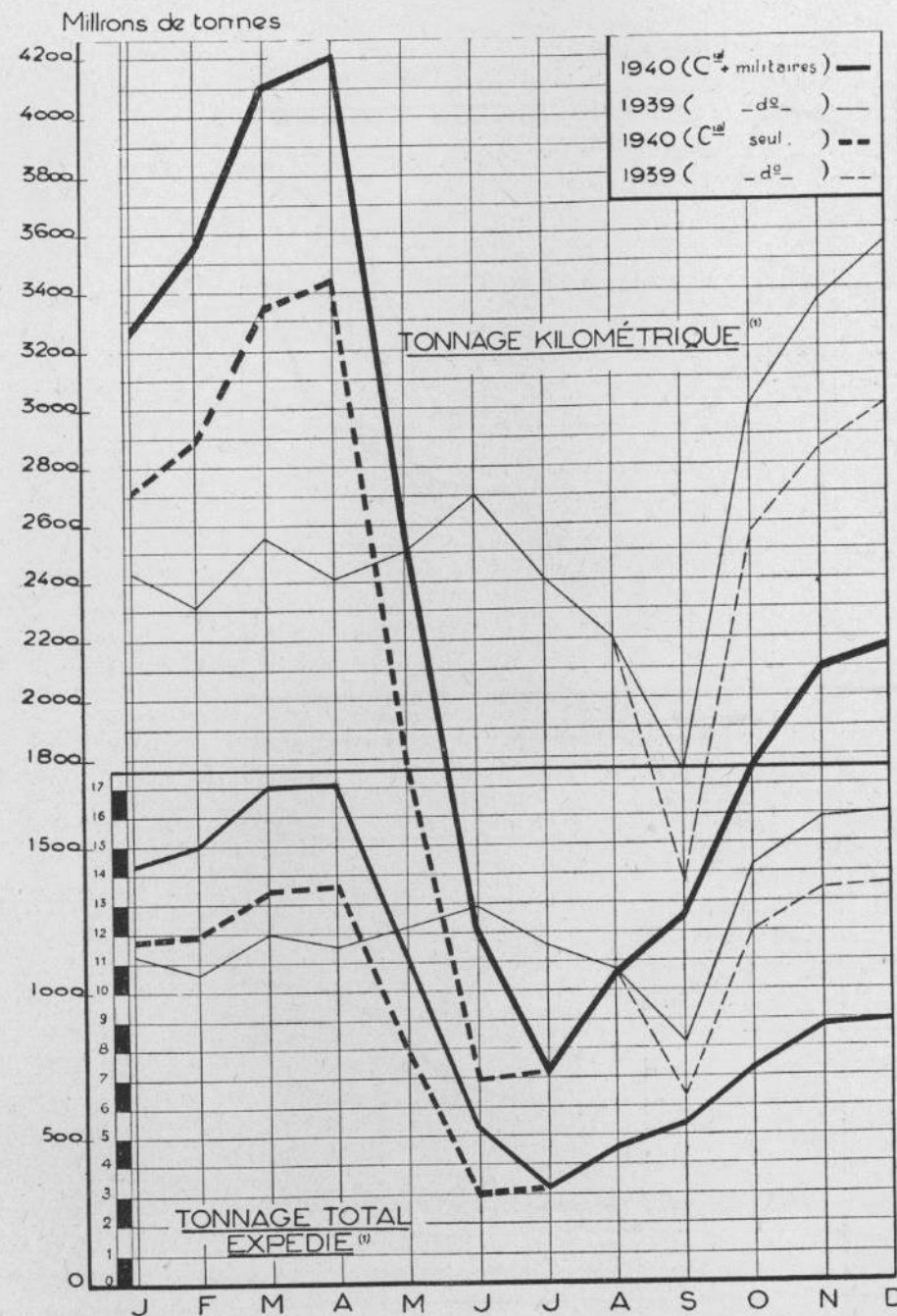
Graphique 132
TRAFIC MARCHANDISES
 Wagons chargés et recettes mensuelles
 1939-1940



Nota. — Le trait fort comprend les recettes du trafic militaire français.

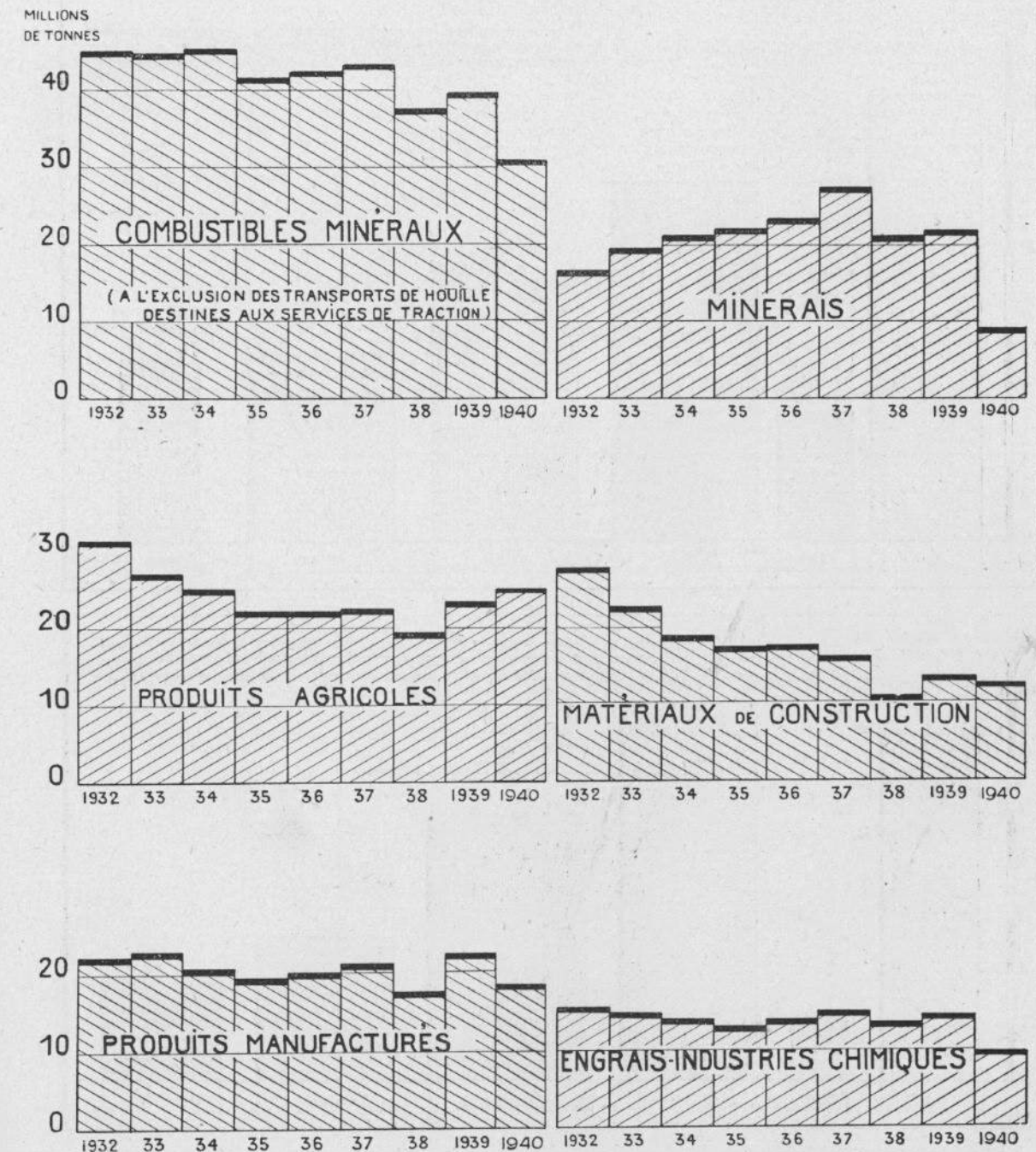
(1) Règlement en décembre de transports militaires français antérieurs.

Graphique 133
TRAFIC MARCHANDISES
 Tonnage et tonnage kilométrique mensuels
 1939 et 1940



(1) Transports militaires français compris qui sont, à partir du 1^{er} juillet 1940, incorporés dans les transports commerciaux.

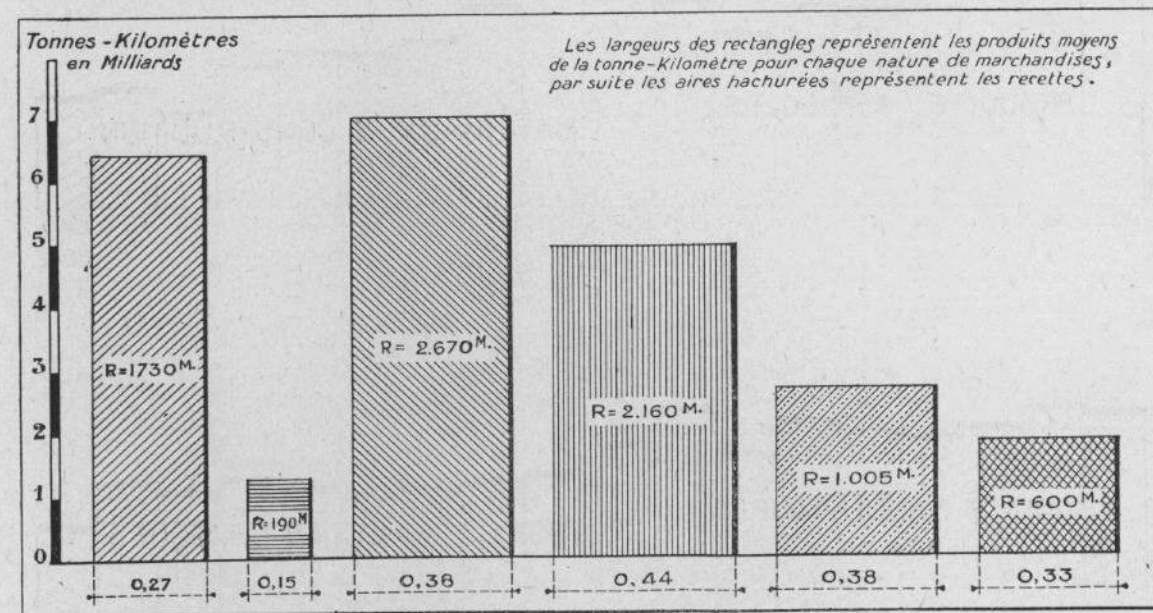
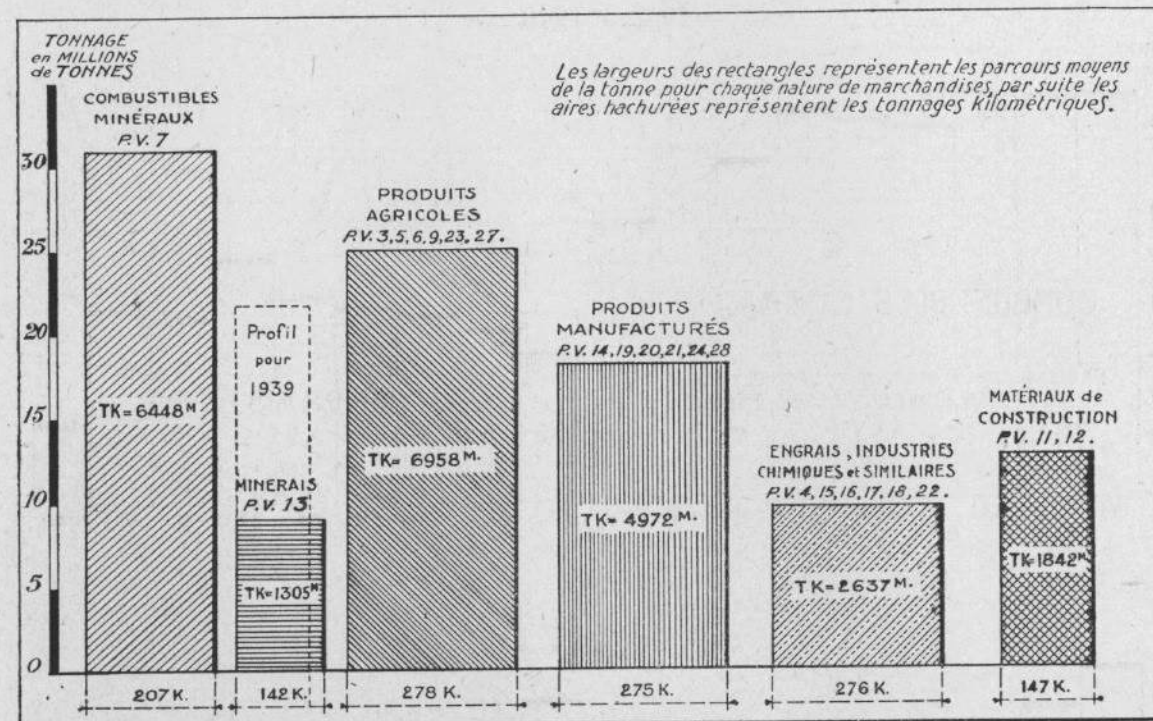
Graphique 134
TRAFIC MARCHANDISES
 Tonnage annuel des principales marchandises expédiées
 1932 à 1940



Graphique 135

TRAFIC MARCHANDISES

Caractéristiques du trafic des principales marchandises expédiées en 1940.



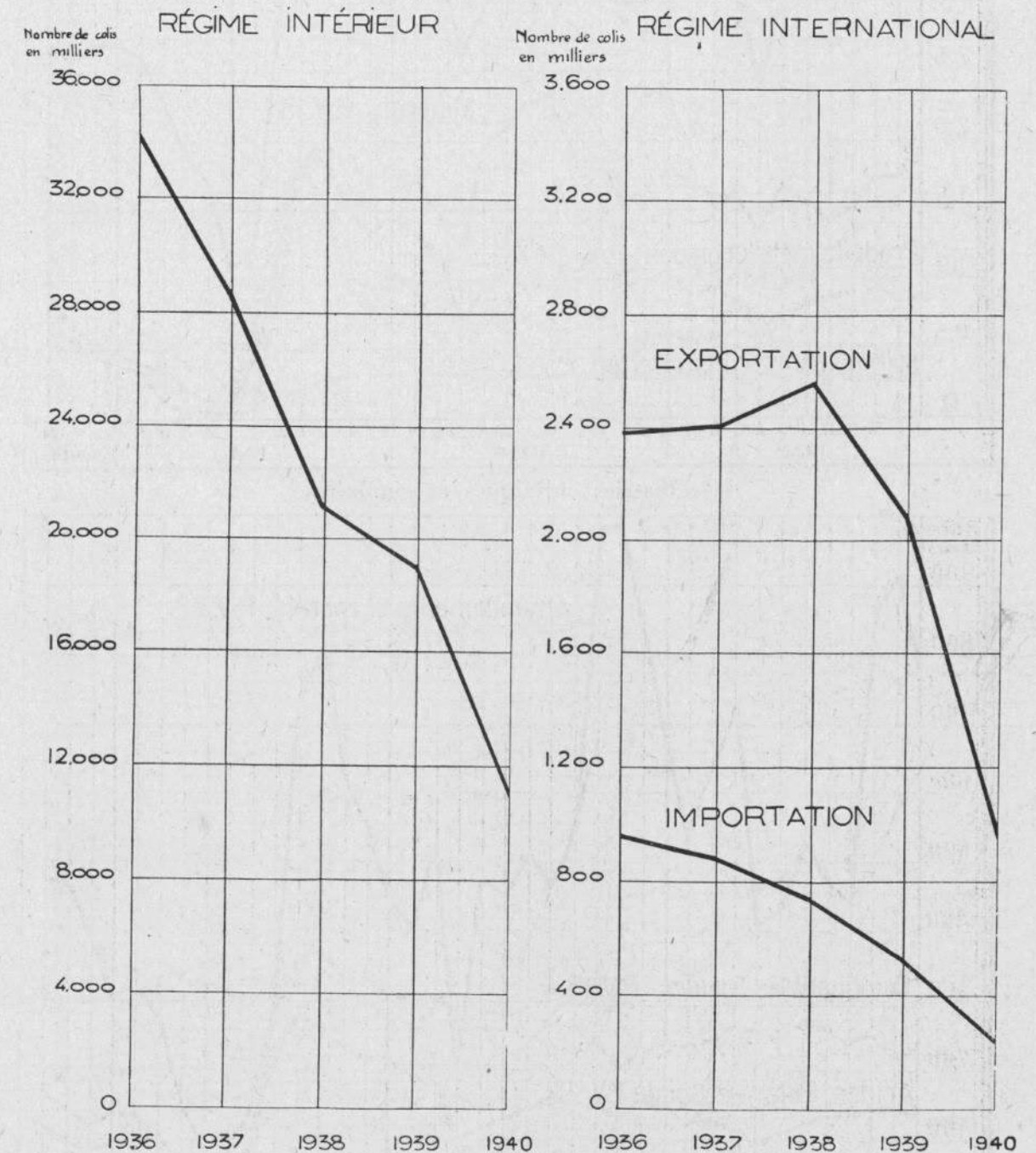
Le produit moyen kilométrique de la majorité des marchandises est en hausse sur 1939 en raison de la diminution notable des détaxes et bonifications.

Graphique 136

TRAFIC MARCHANDISES

Colis postaux

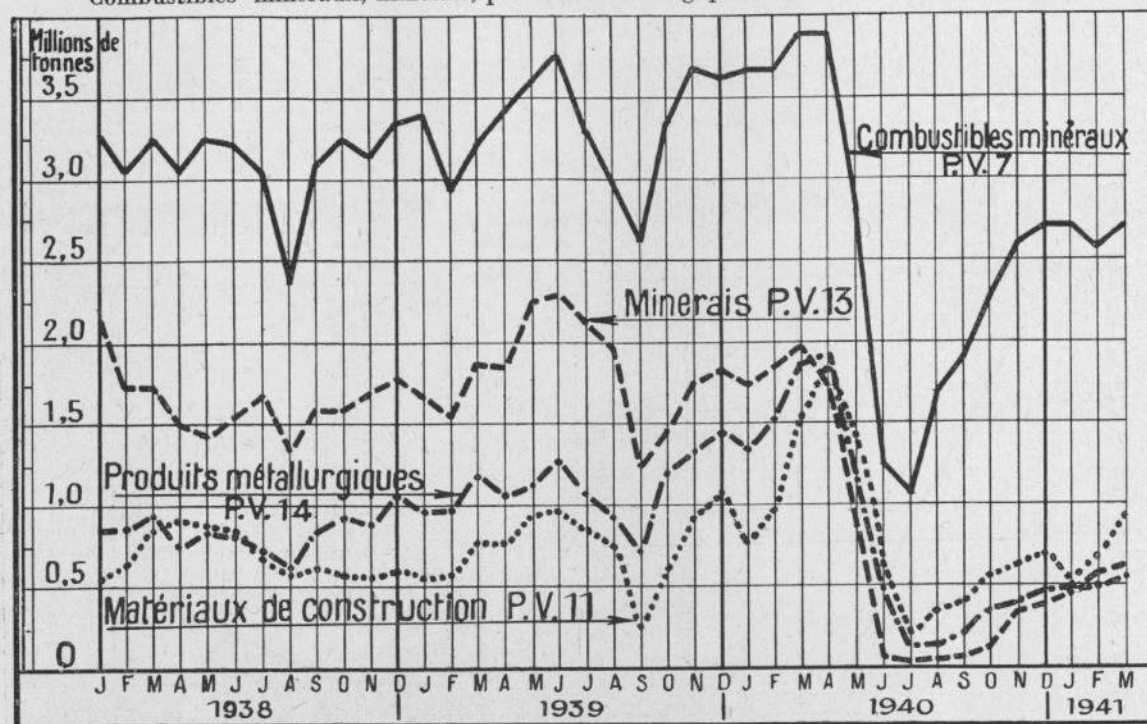
(Trafic commercial seul.)



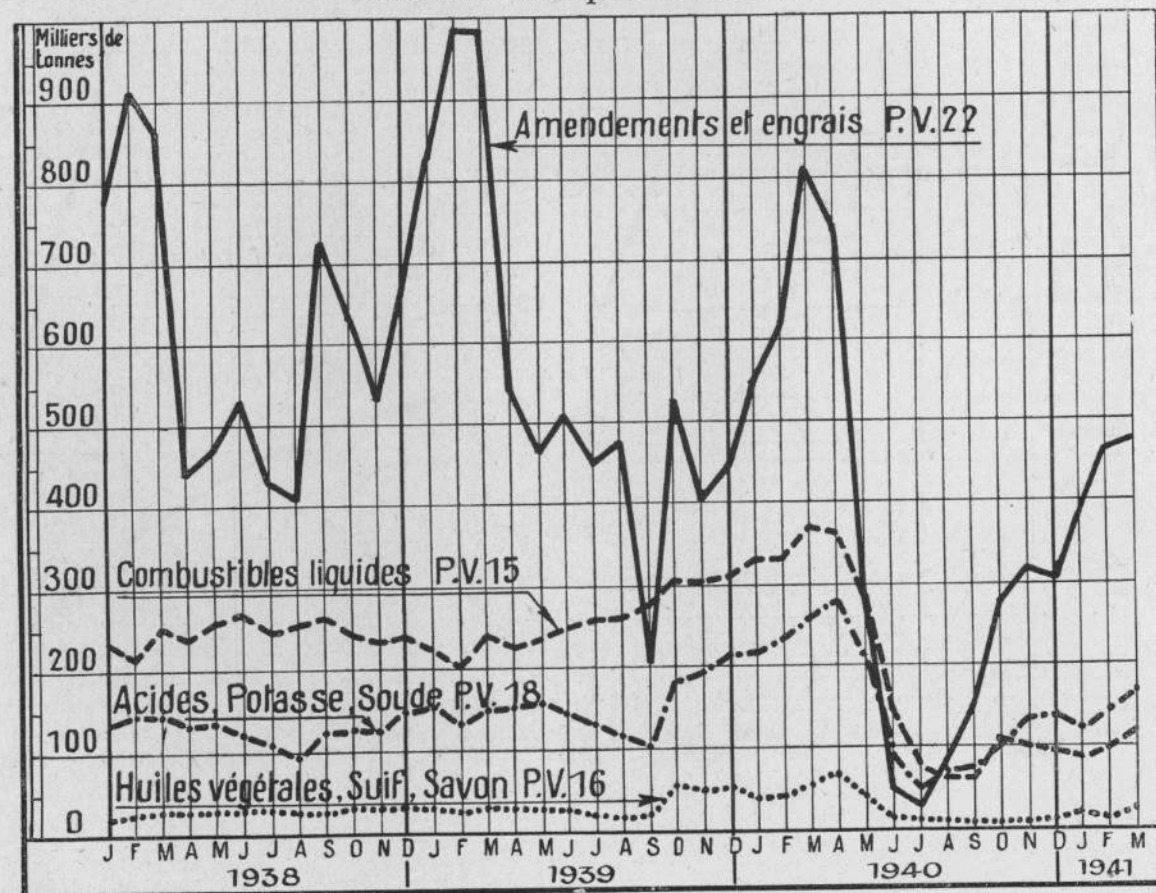
Graphique 137

TRAFIC MARCHANDISES

Variations mensuelles du tonnage des principales natures des marchandises expédiées
Combustibles minéraux, minerais, produits métallurgiques, matériaux de construction



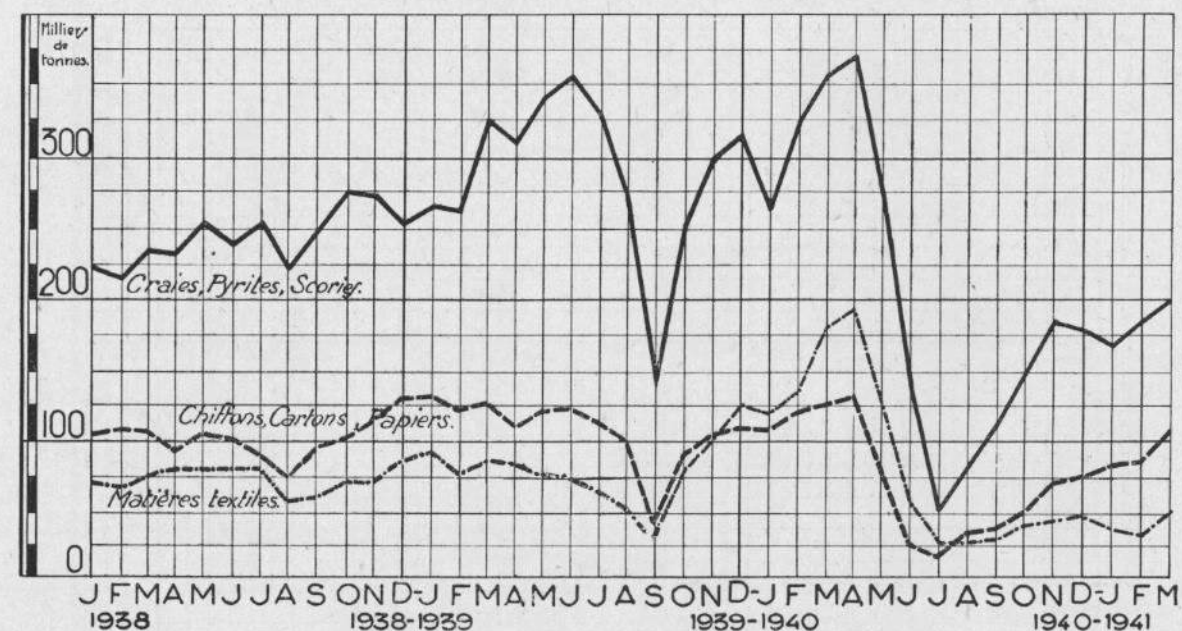
Industries chimiques et similaires



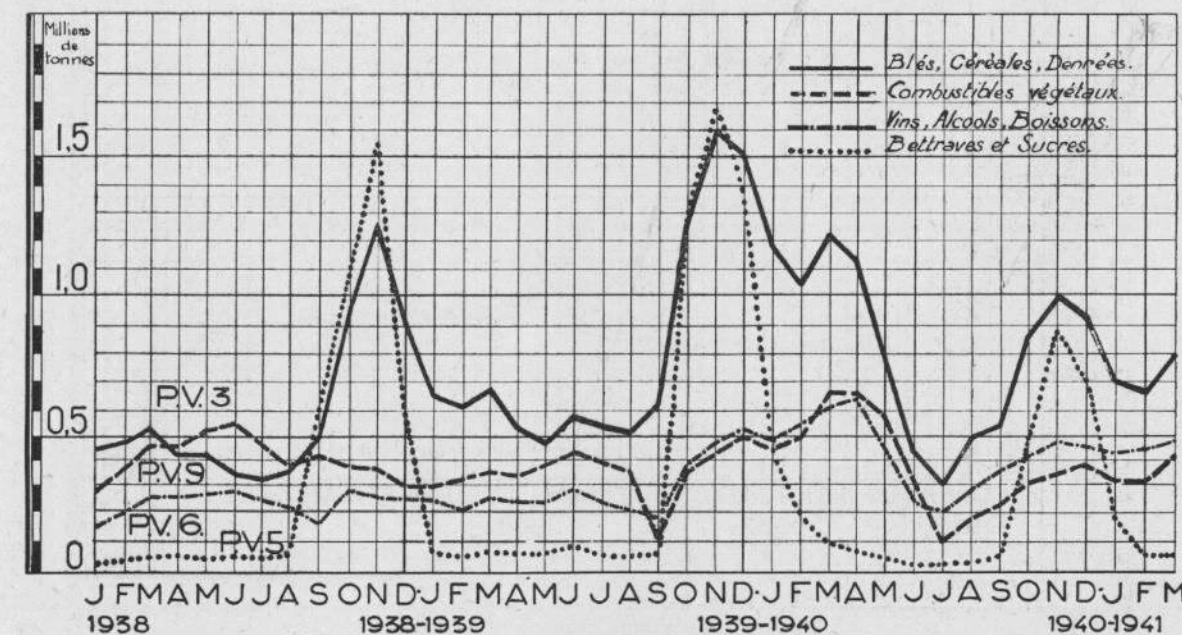
Graphique 138

TRAFIC MARCHANDISES

Variations mensuelles du tonnage des principales natures de marchandises expédiées
Produits manufacturés. Craies et pyrites

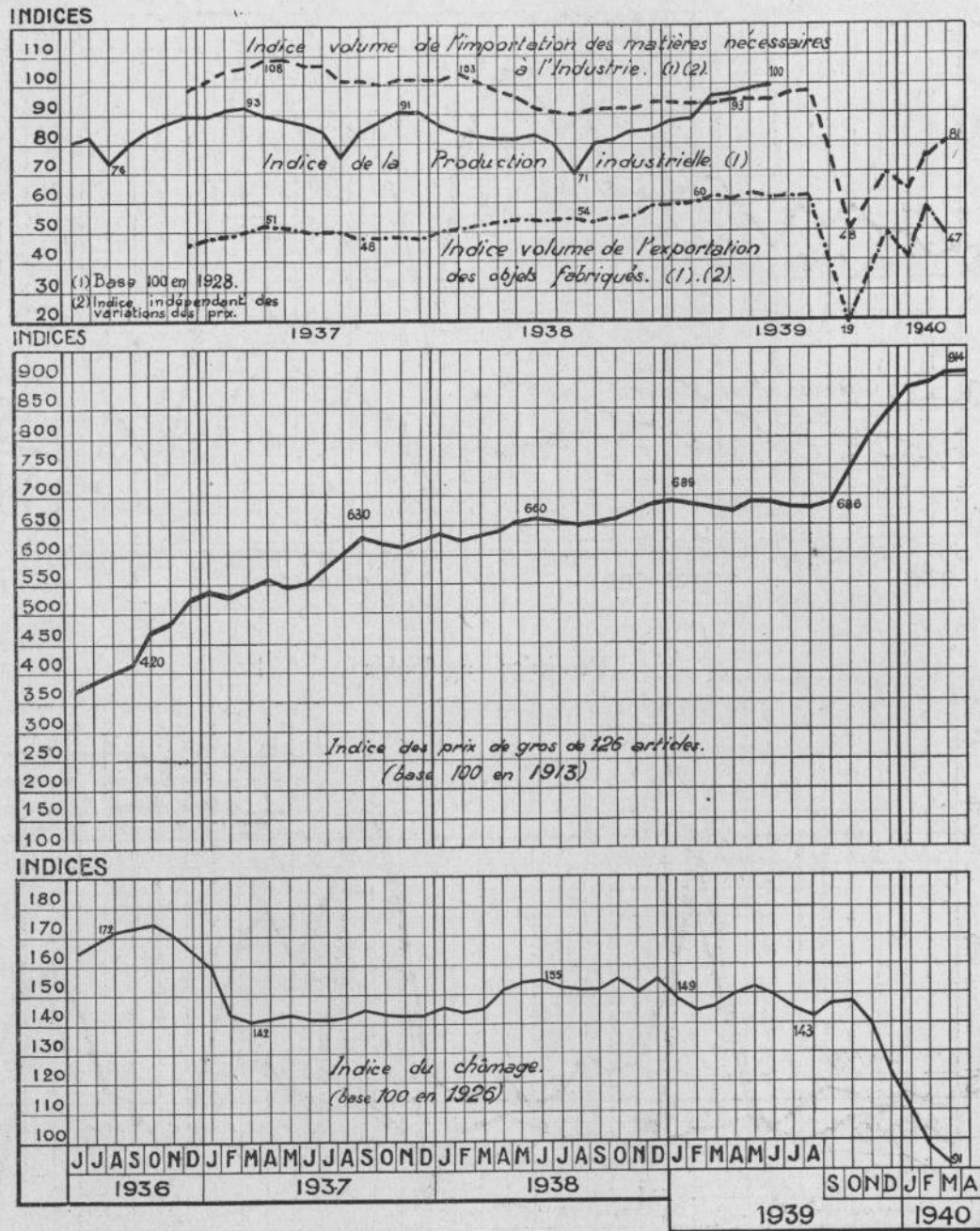


Produits agricoles



Graphique 150

INDICES GÉNÉRAUX DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

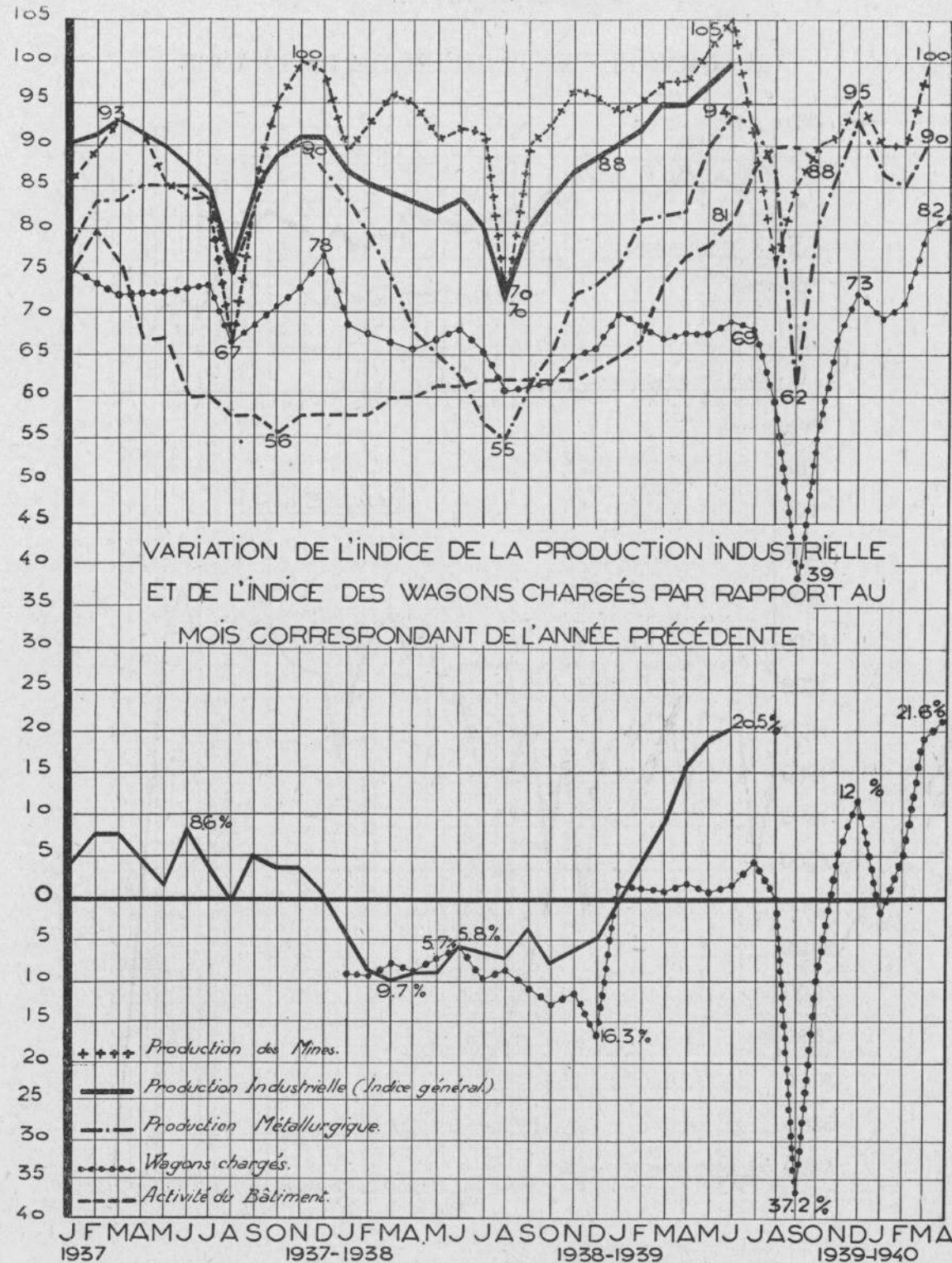


Source : Statistique générale de la France.

Graphique 151

LA PRODUCTION EN FRANCE

Indice de base = 100 en 1928 d'après la statistique générale de la France
(Indices corrigés des variations saisonnières.)

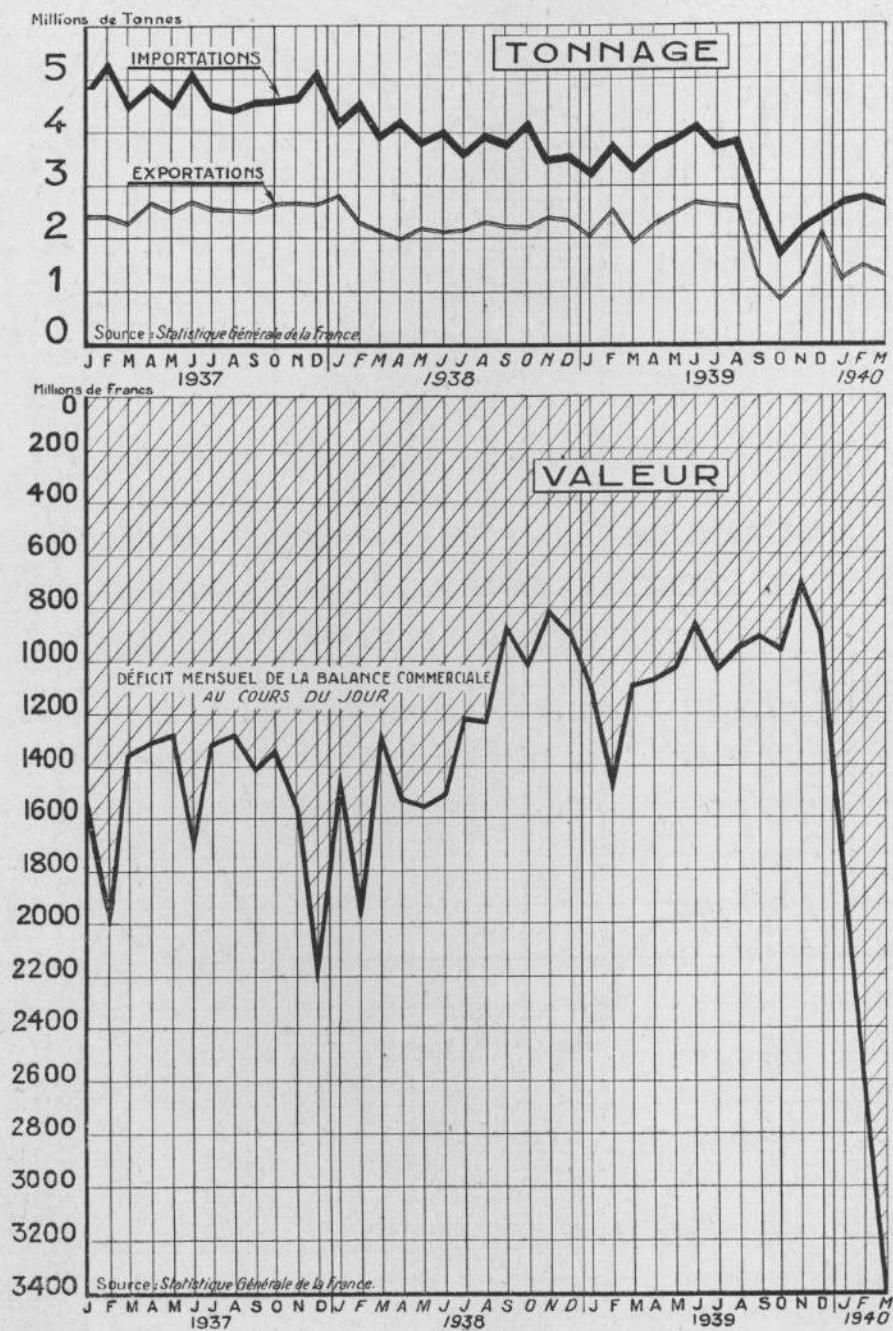


La divergence profonde constatée en 1939 entre la variation par rapport à 1938 des indices économiques et ferroviaires provient surtout de ce que l'indice des wagons chargés, lorsque la répartition du trafic entre les tarifs varie, ne caractérise qu'imparfaitement l'allure du trafic. La preuve en est que, pour l'ensemble des 8 premiers mois de 1939, l'augmentation par rapport à la période correspondante de 1938 a été de 12 % (1) en tonnage contre 2 % seulement en wagons chargés.

(1) Chiffre voisin de l'augmentation moyenne de l'indice de la production industrielle.

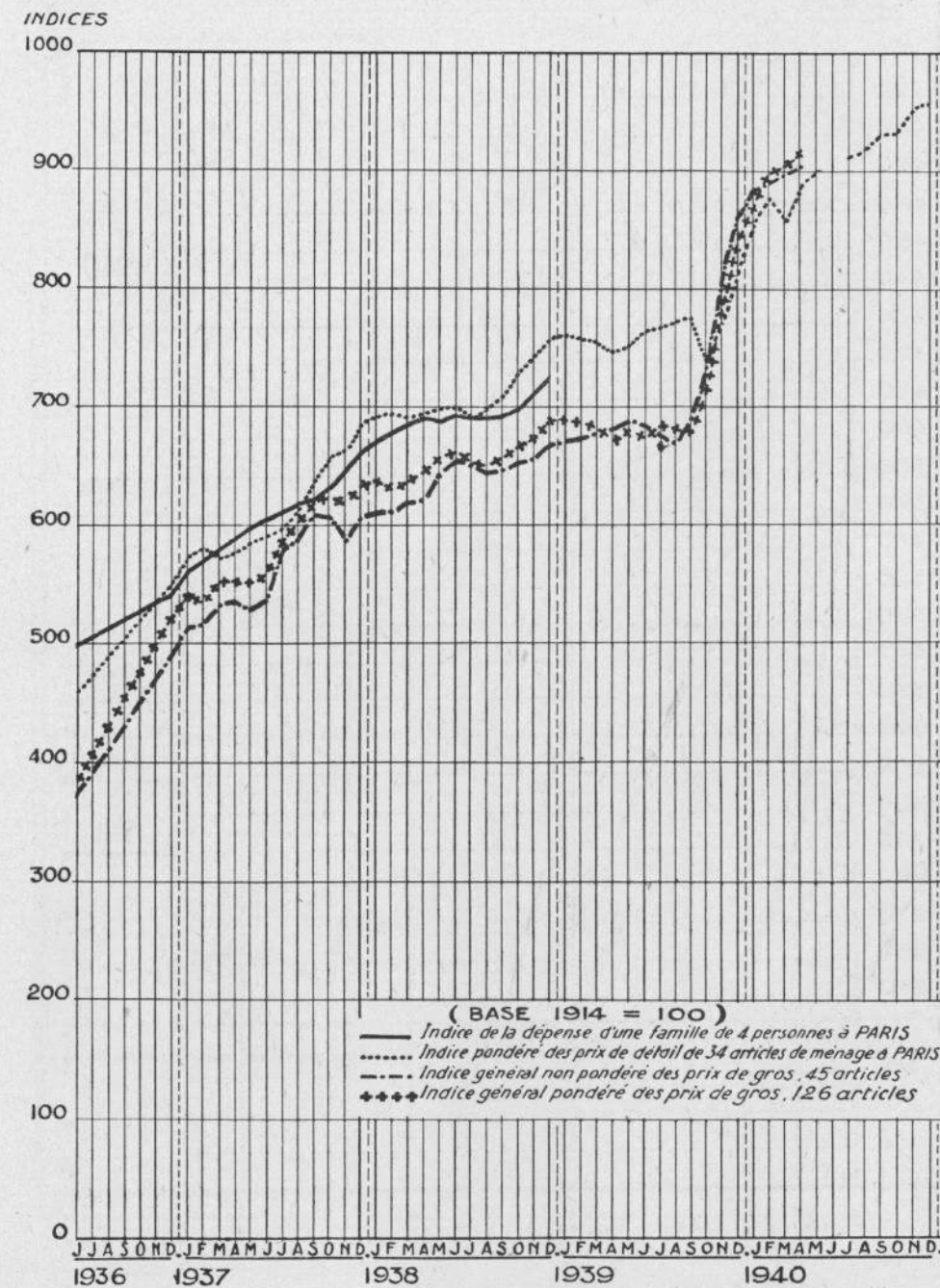
Graphique 152

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

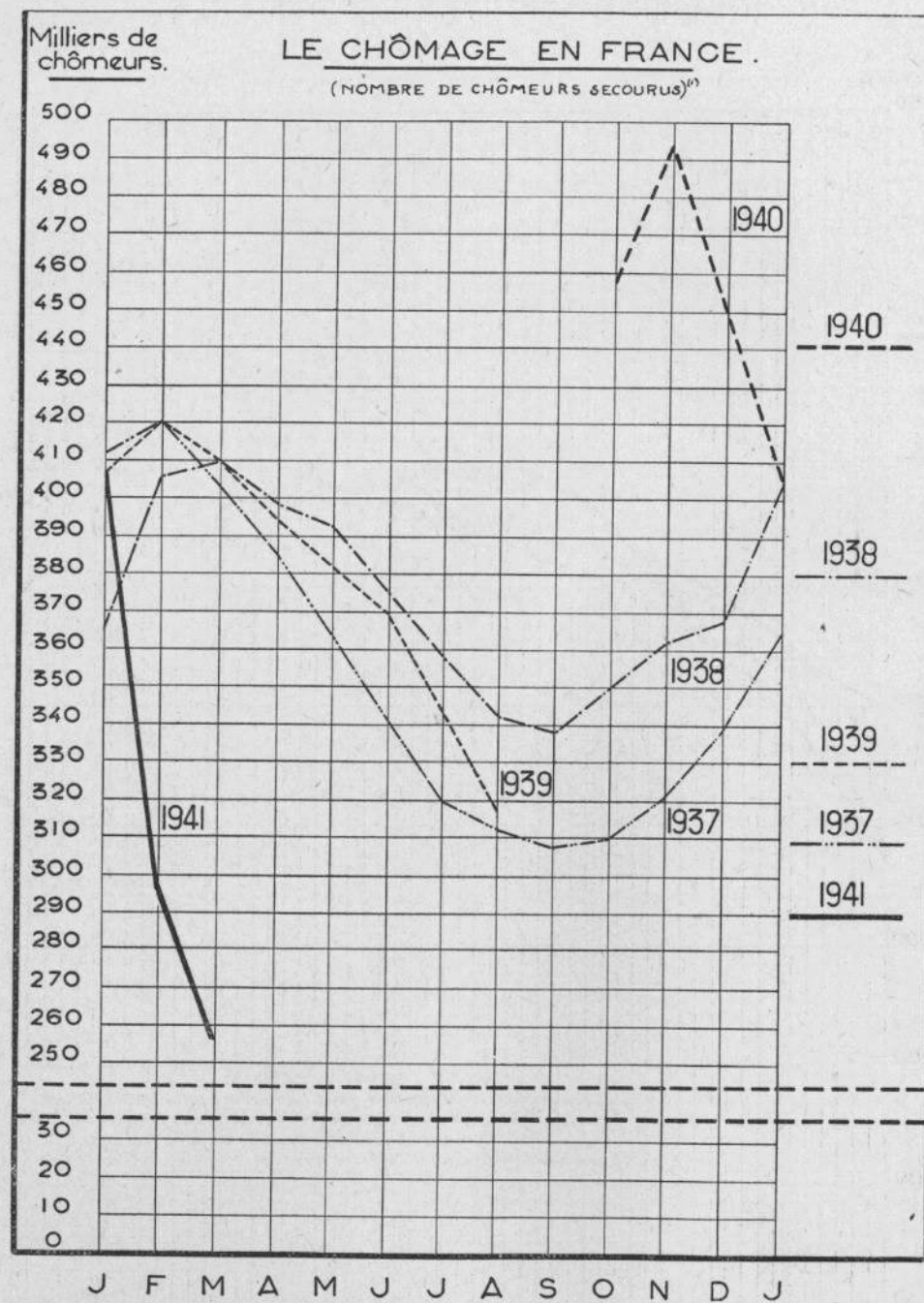


Graphique 153

INDICES DU MOUVEMENT DES PRIX



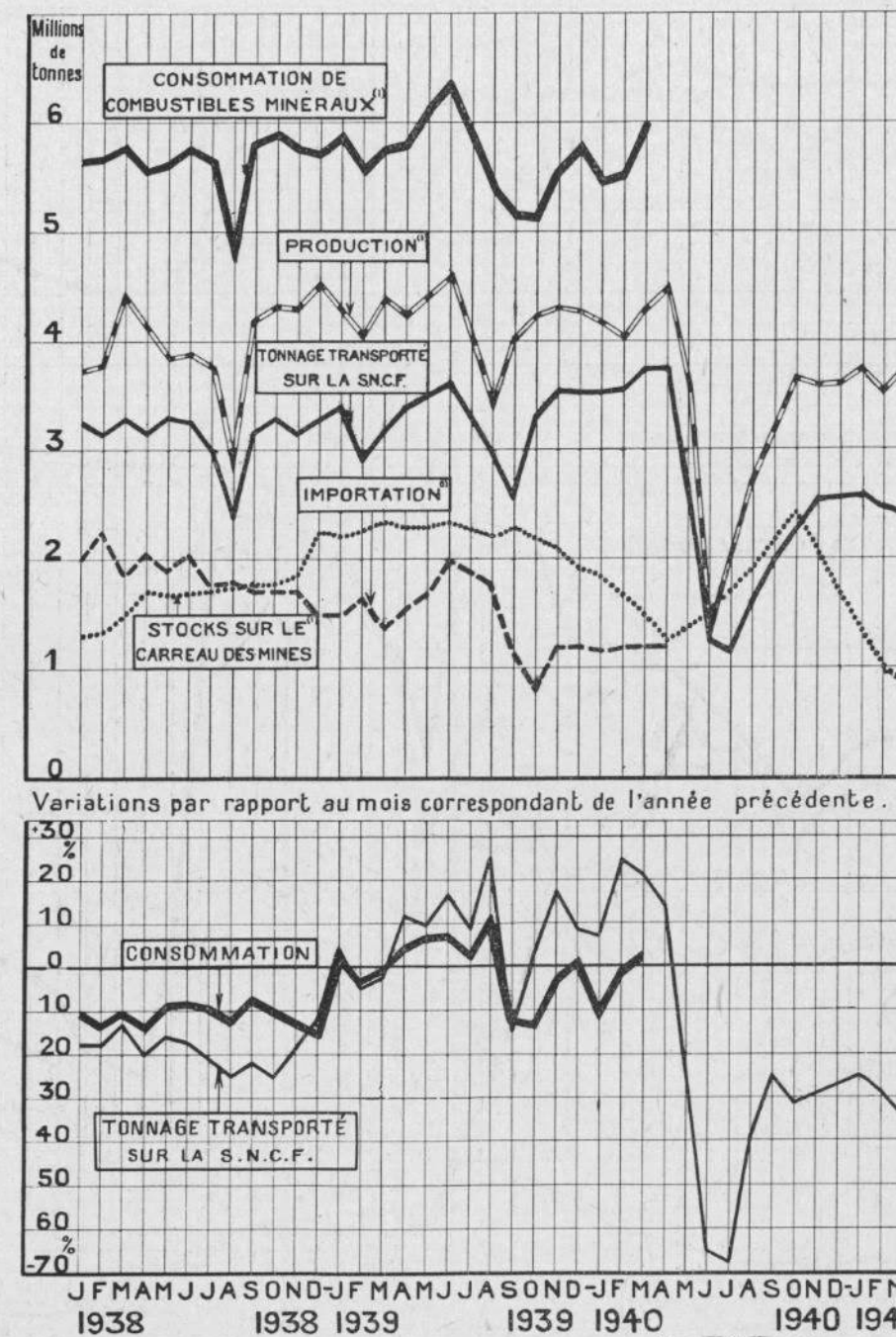
Graphique 154



(1) Au cours de la première semaine de chaque mois.

Graphique 156

TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
Combustibles Minéraux

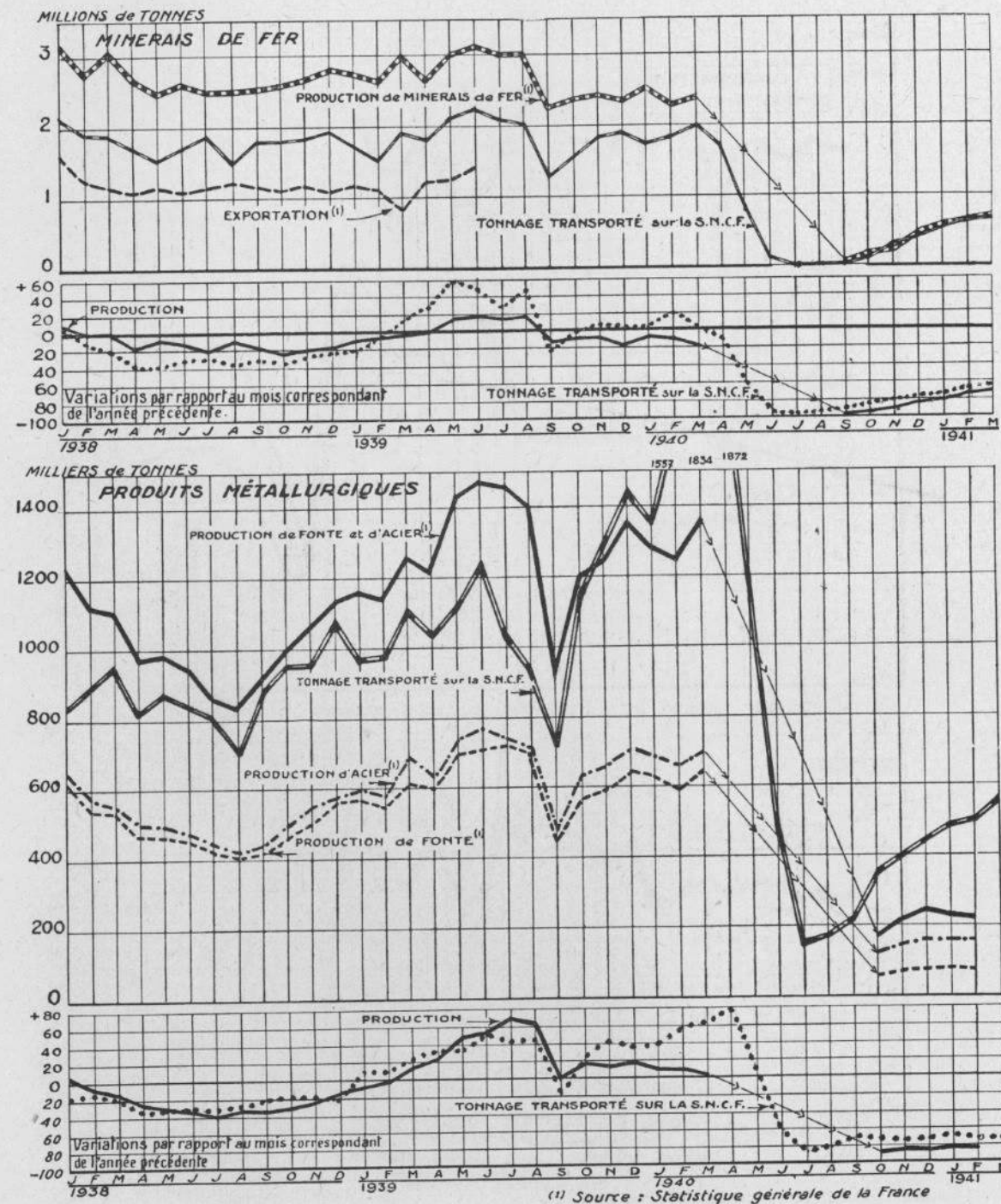


(1) Source : Statistique générale de la France.

Période d'arrêt de la batellerie.

Graphique 157

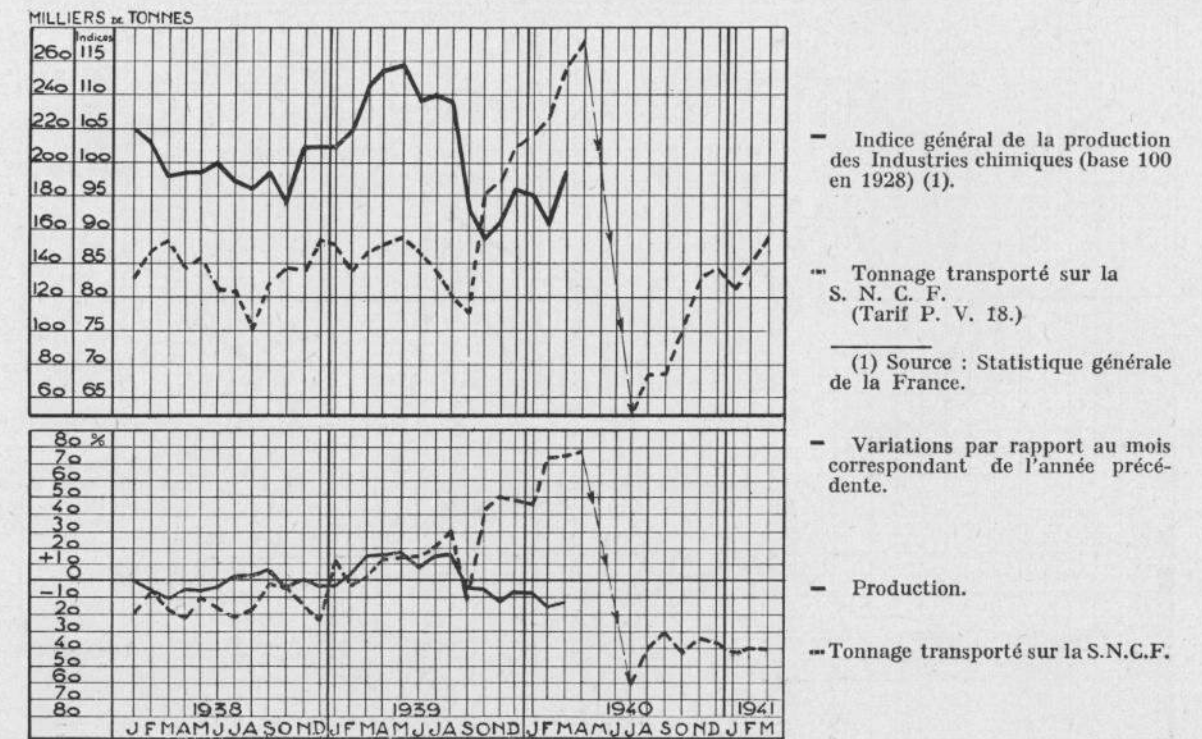
TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



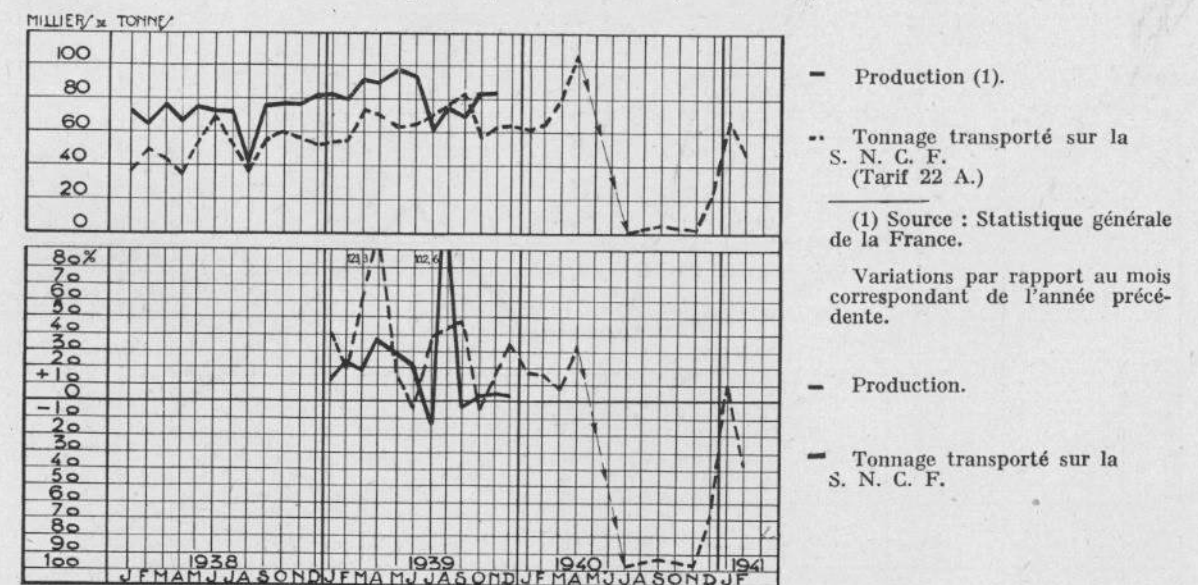
Graphique 158

TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

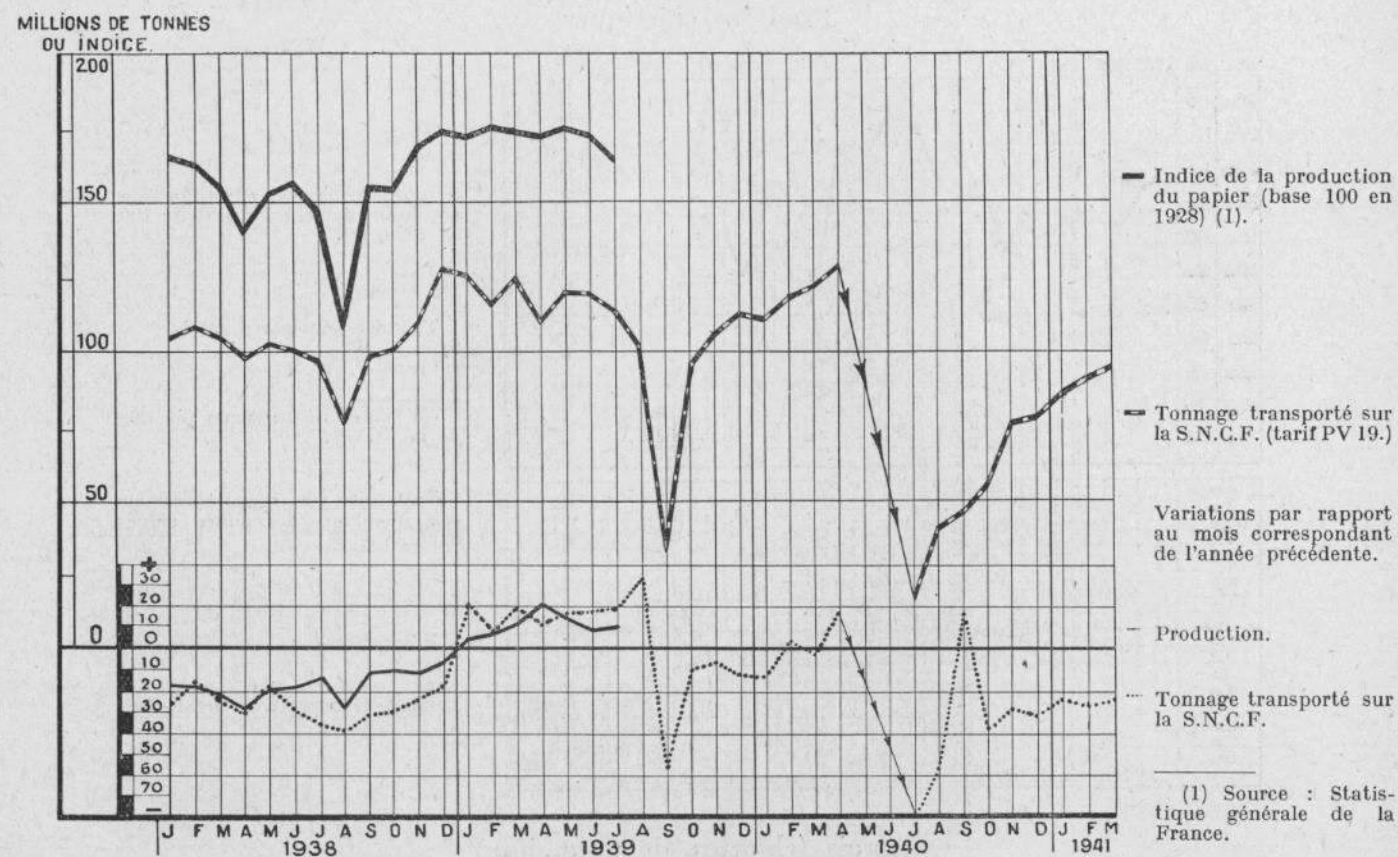
Produits chimiques



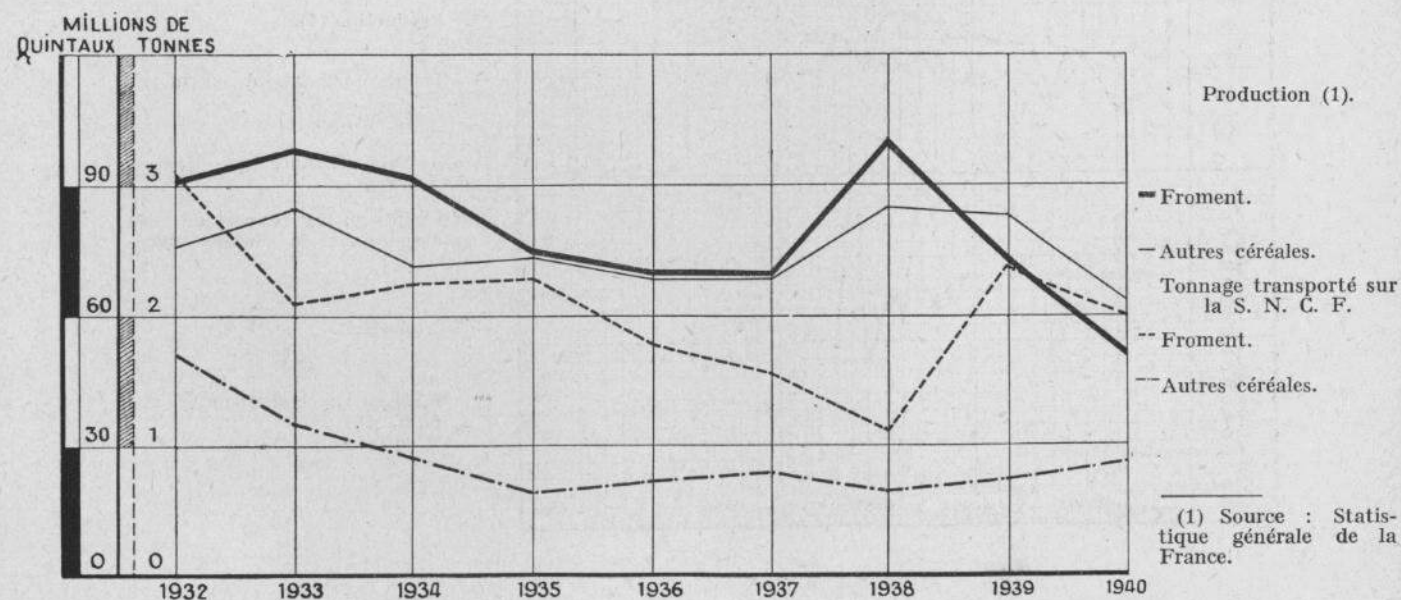
Engrais (chlorure de potassium)



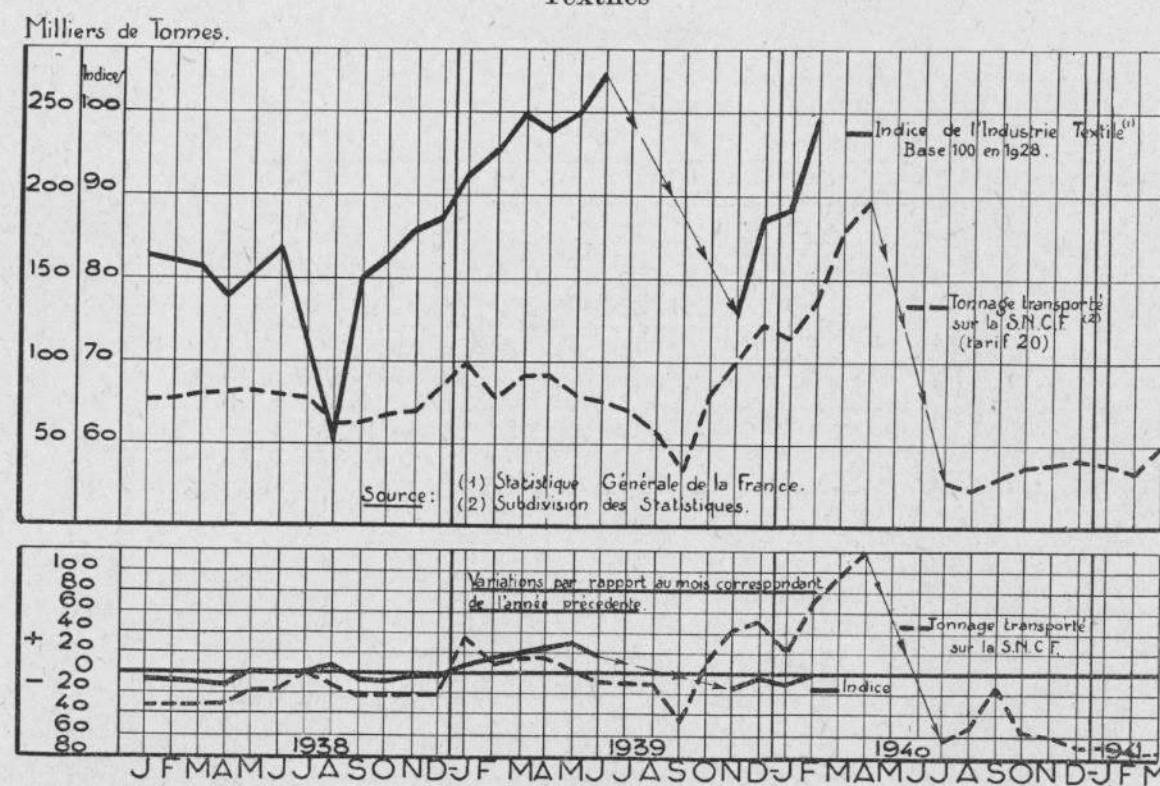
Graphique 159
TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
Papier



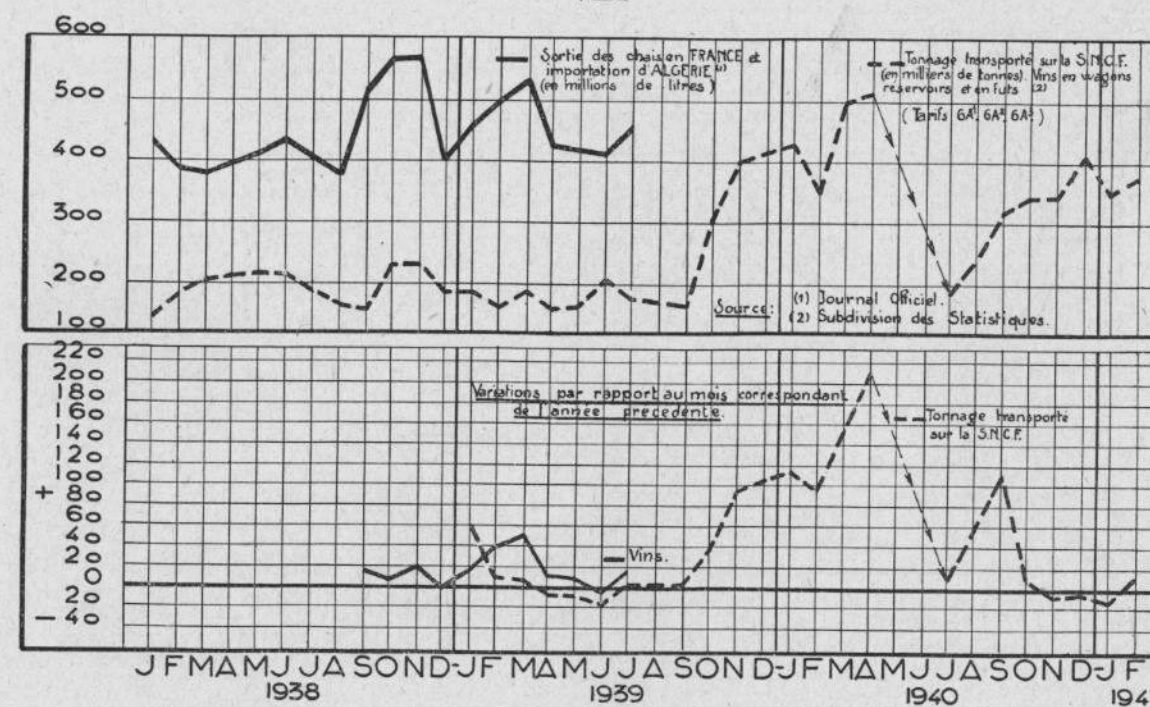
Céréales



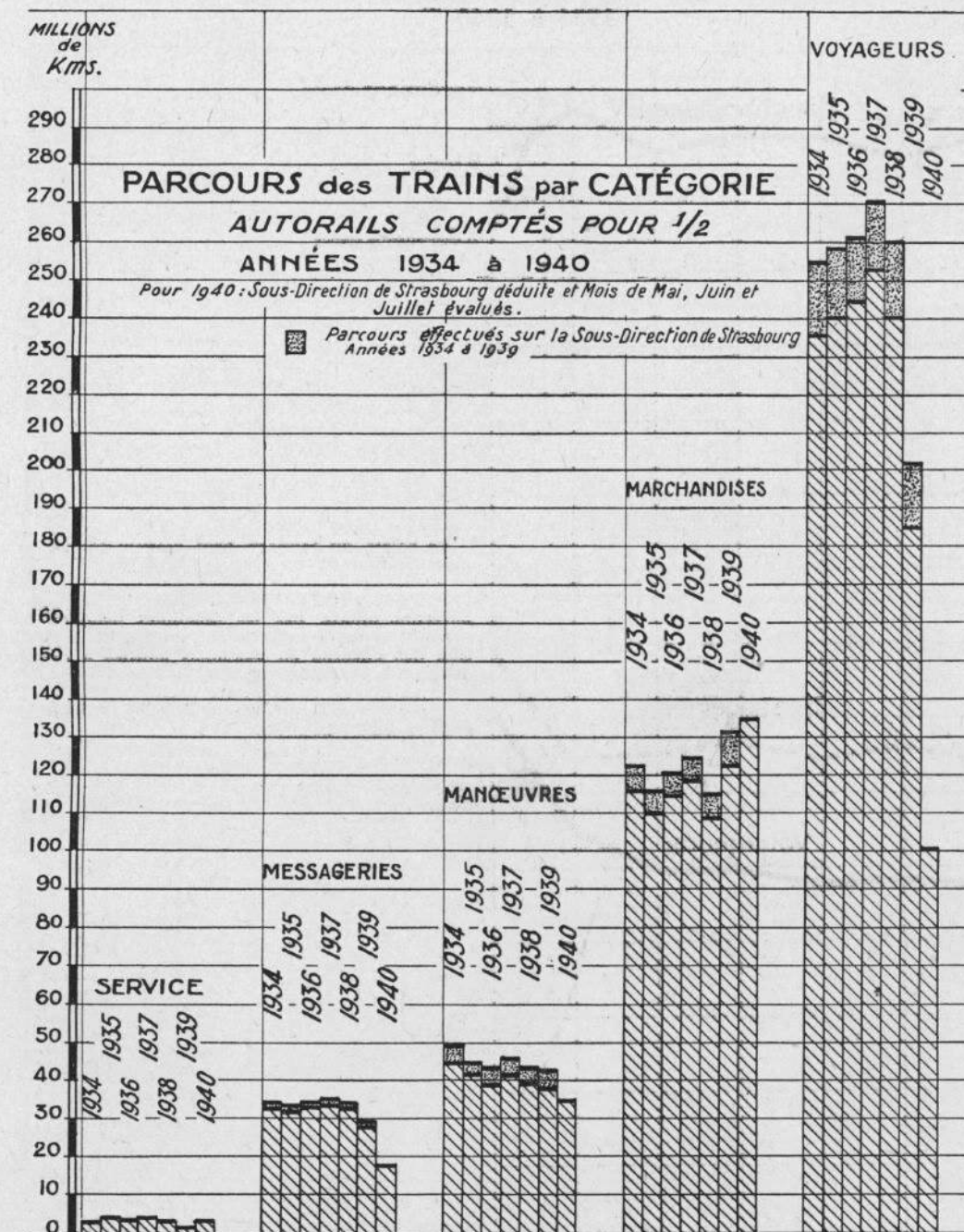
Graphique 160
TRAFIC FERROVIAIRE ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
Textiles



Vins



Graphique 200



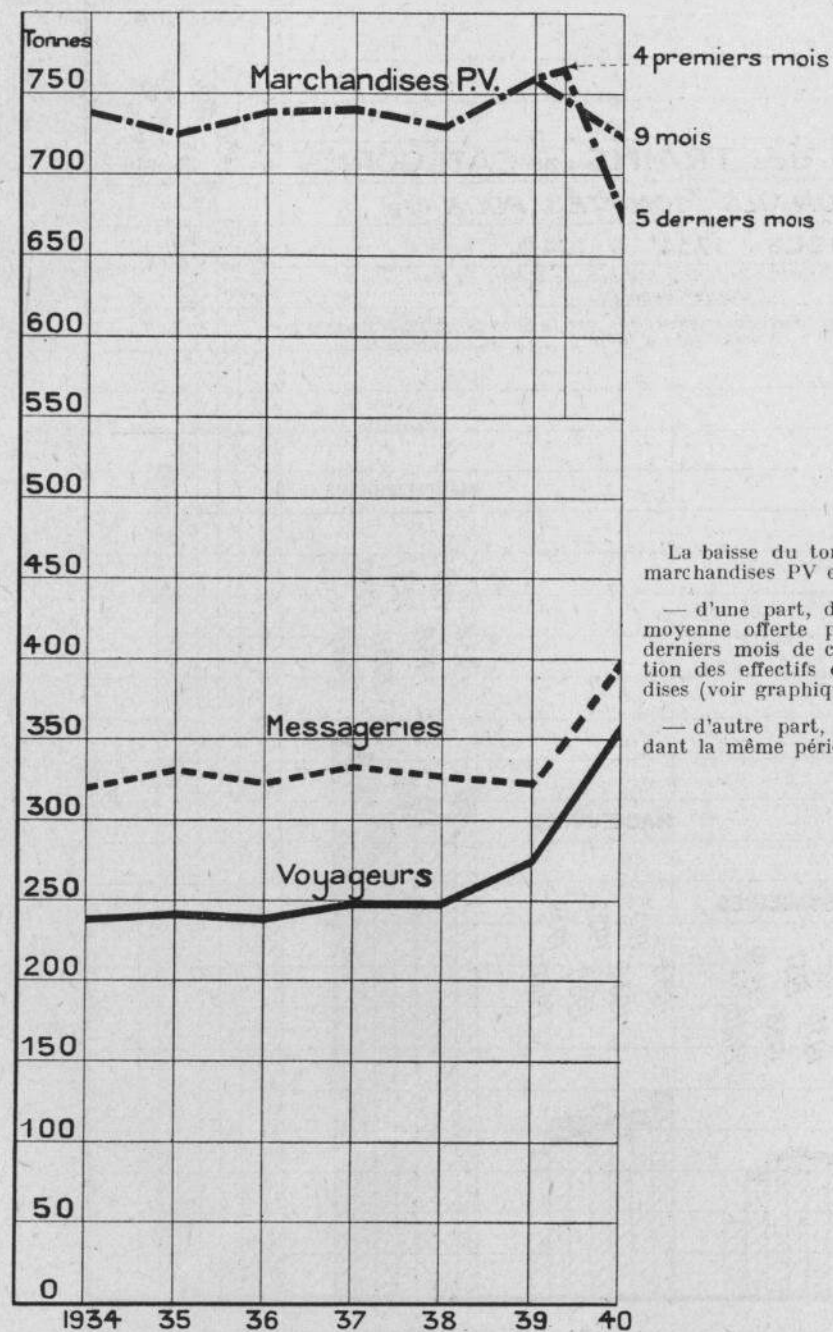
NOTA. — Les surfaces pointillées se rapportent aux parcours effectués sur les lignes de la sous-direction de Strasbourg.

Ce graphique fait ressortir la grosse diminution du trafic voyageurs en 1939 et surtout en 1940.

Graphique 210

TONNAGE BRUT MOYEN REMORQUÉ PAR TRAIN

(Tous modes de traction sauf autorails.)

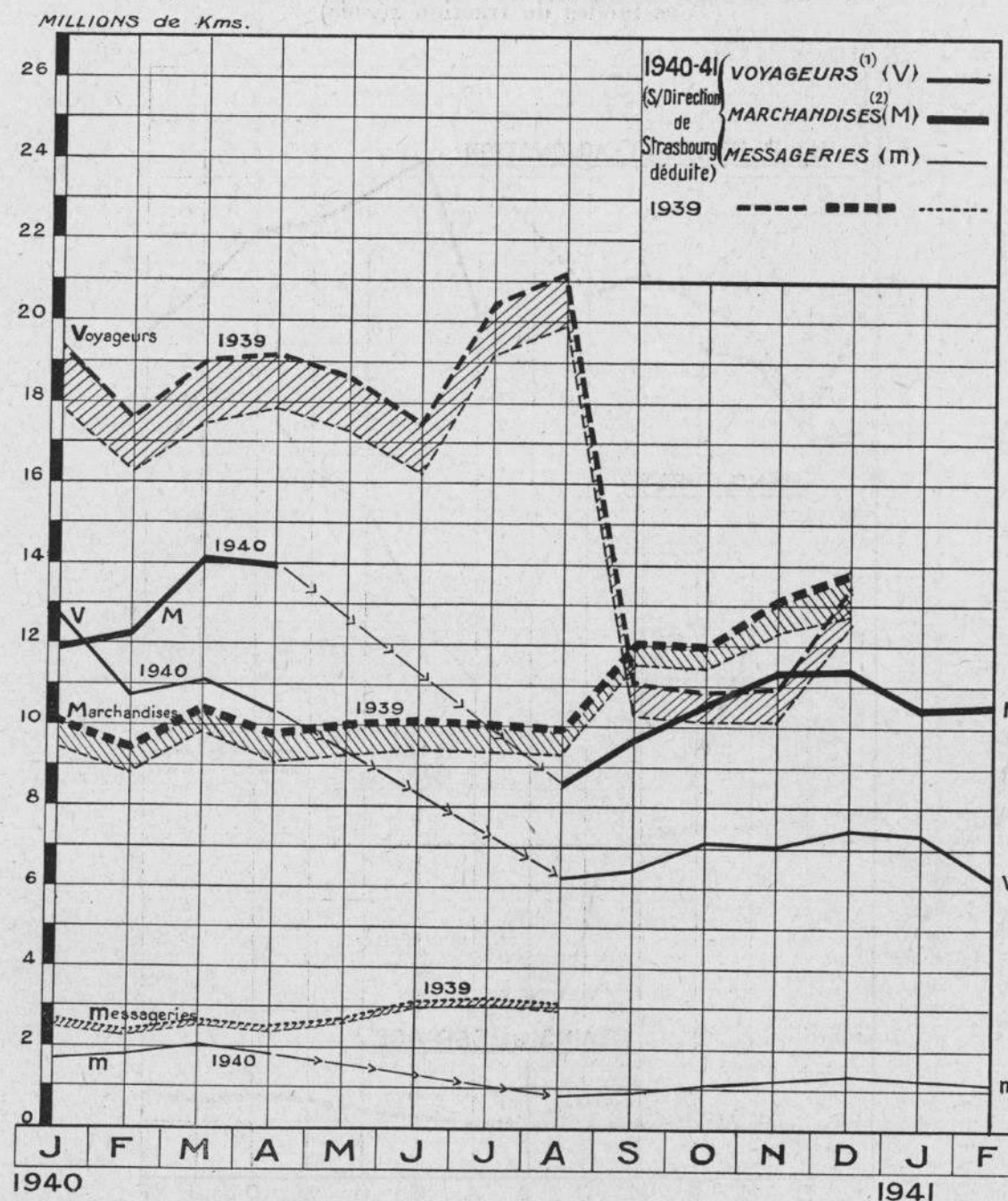
1934 à 1940 ⁽¹⁾

(1) Pour 1939, la moyenne se rapporte aux 8 premiers mois, et pour l'année 1940 à la période de janvier à avril et d'août à décembre.

Graphique 220

PARCOURS MACHINES PAR CATÉGORIE DE PARCOURS

(Tous modes de traction réunis) en tête des trains de :



(1) Voyageurs y compris permissionnaires.

(2) Marchandises P.V. et militaires autres que permissionnaires.

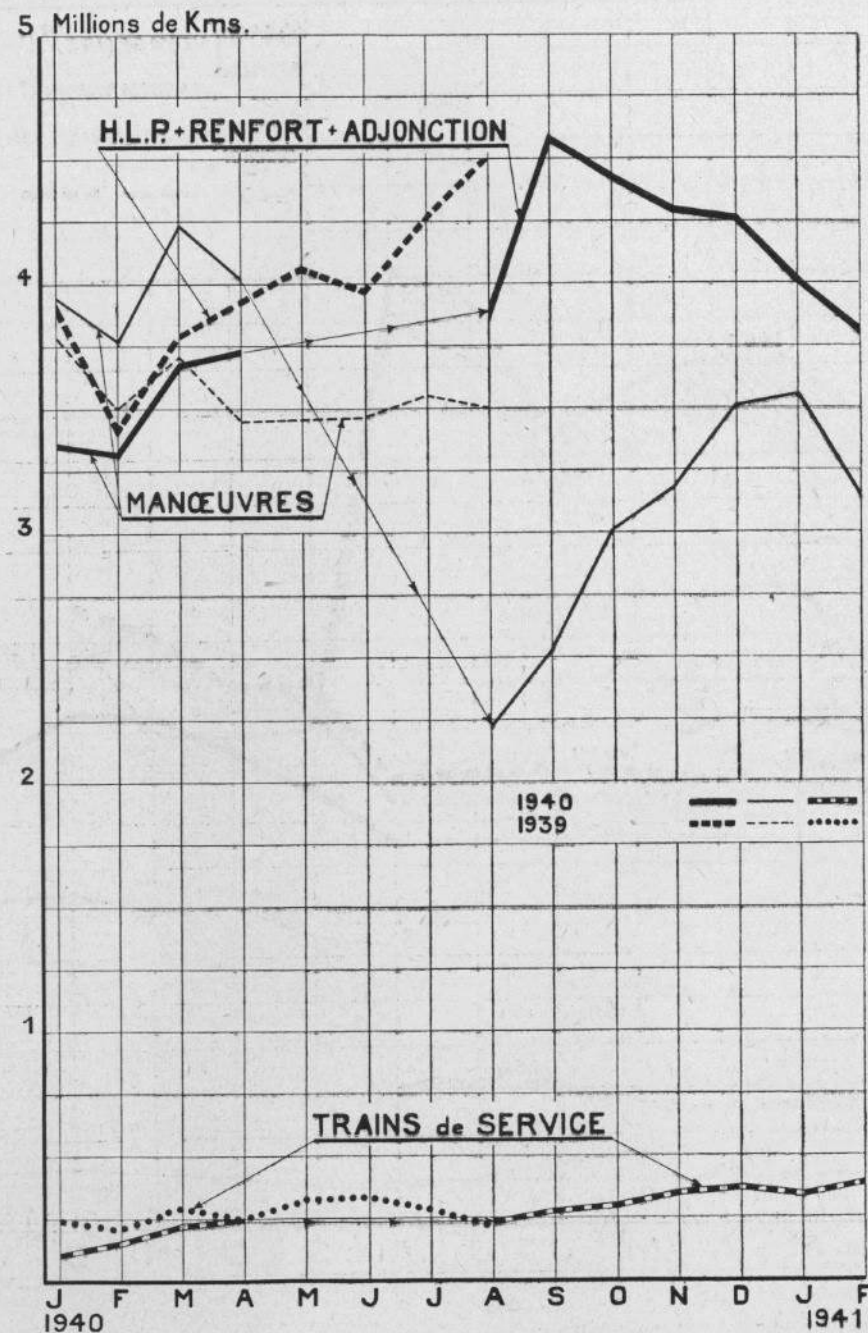
Les parcours trains autorails ne sont comptés que pour 1/2.

Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.

Les surfaces hachurées se rapportent aux parcours effectués sur les lignes de la sous-direction de Strasbourg.

Graphique 221

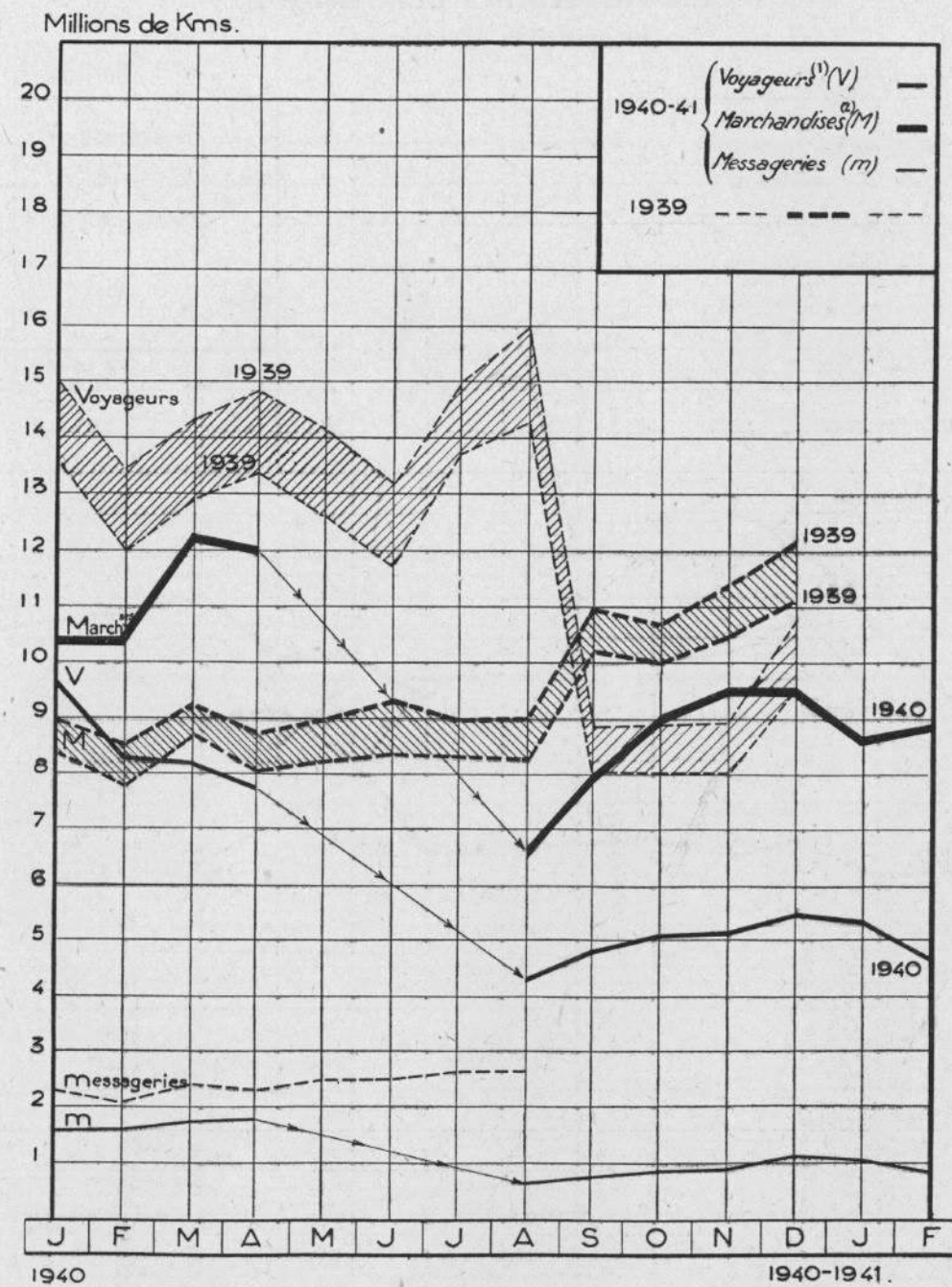
PARCOURS MACHINES PAR CATÉGORIES DE PARCOURS (Suite)
(Tous modes de traction réunis)



En 1939, les parcours de l'ancienne sous-direction de Strasbourg représentaient : environ 5 % de l'ensemble pour les H. L. P., renfort, adjonction, 7 % de l'ensemble pour les manœuvres, 4 % de l'ensemble pour les trains de service. Ces parcours ont été retranchés des chiffres de 1940.

Graphique 222

PARCOURS TRAINS VAPEUR



(1) Voyageurs, y compris permissionnaires.

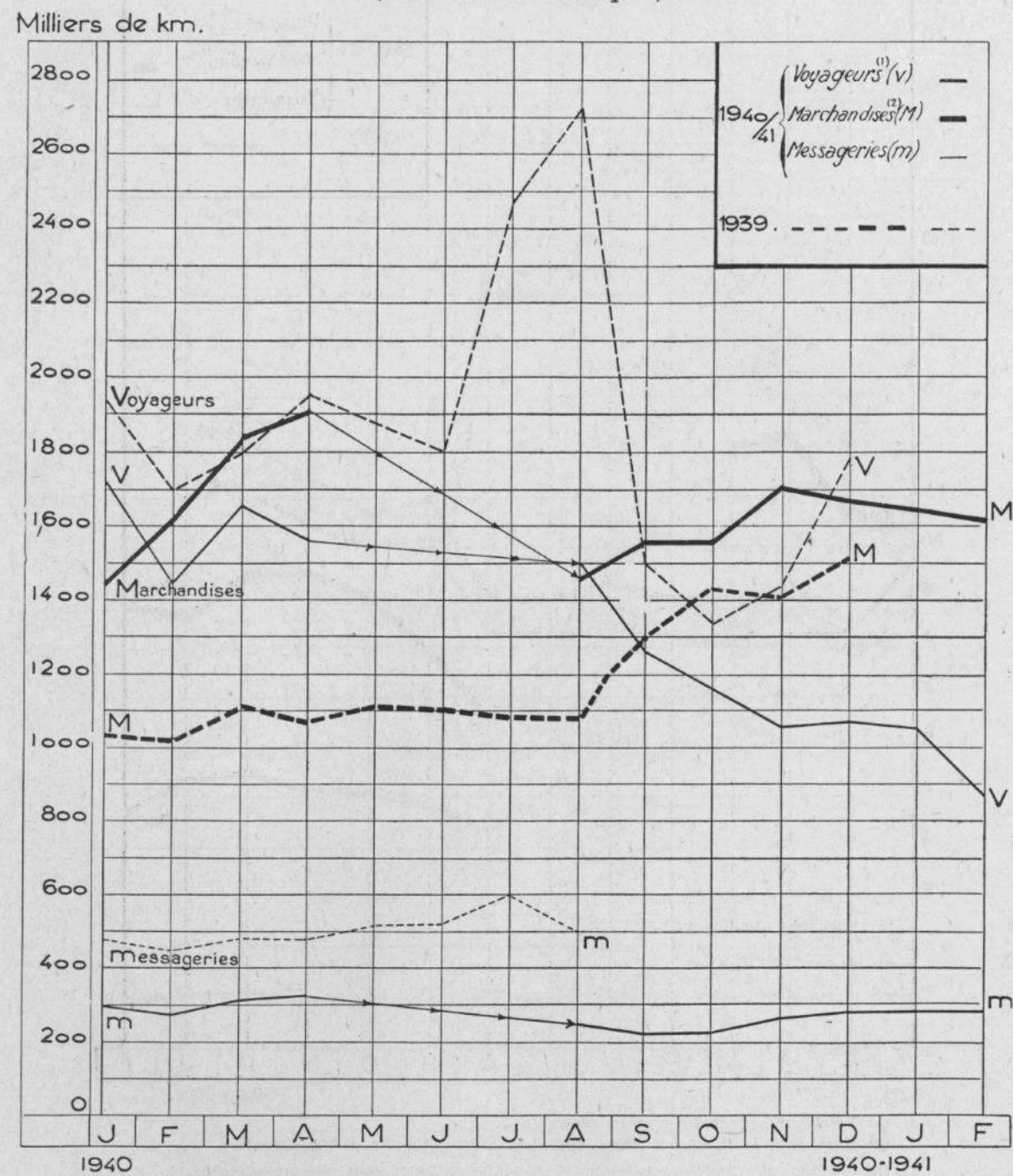
(2) Marchandises P. V. et trains militaires autres que de permissionnaires.

Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.

Les surfaces hachurées se rapportent aux parcours effectués en 1939 sur les lignes de la sous-direction de Strasbourg.

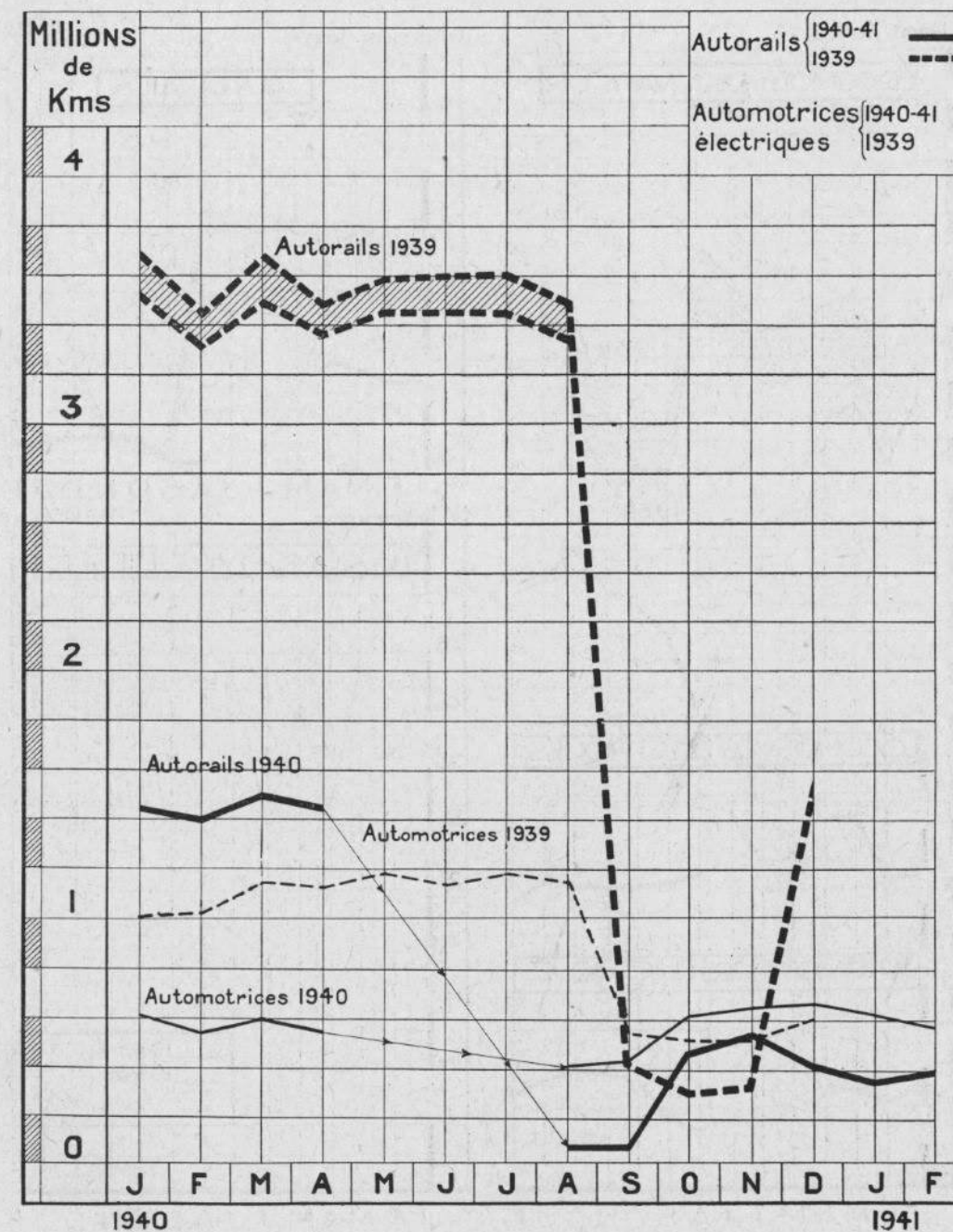
Les chiffres de 1940 ne les comprennent pas.

Graphique 223
PARCOURS TRAINS ÉLECTRIQUES
(locomotives électriques)



(1) Voyageurs, y compris permissionnaires.
(2) Marchandises P. V. et trains militaires autres que permissionnaires.
Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.

Graphique 224
PARCOURS TRAINS, AUTORAILS ET AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES

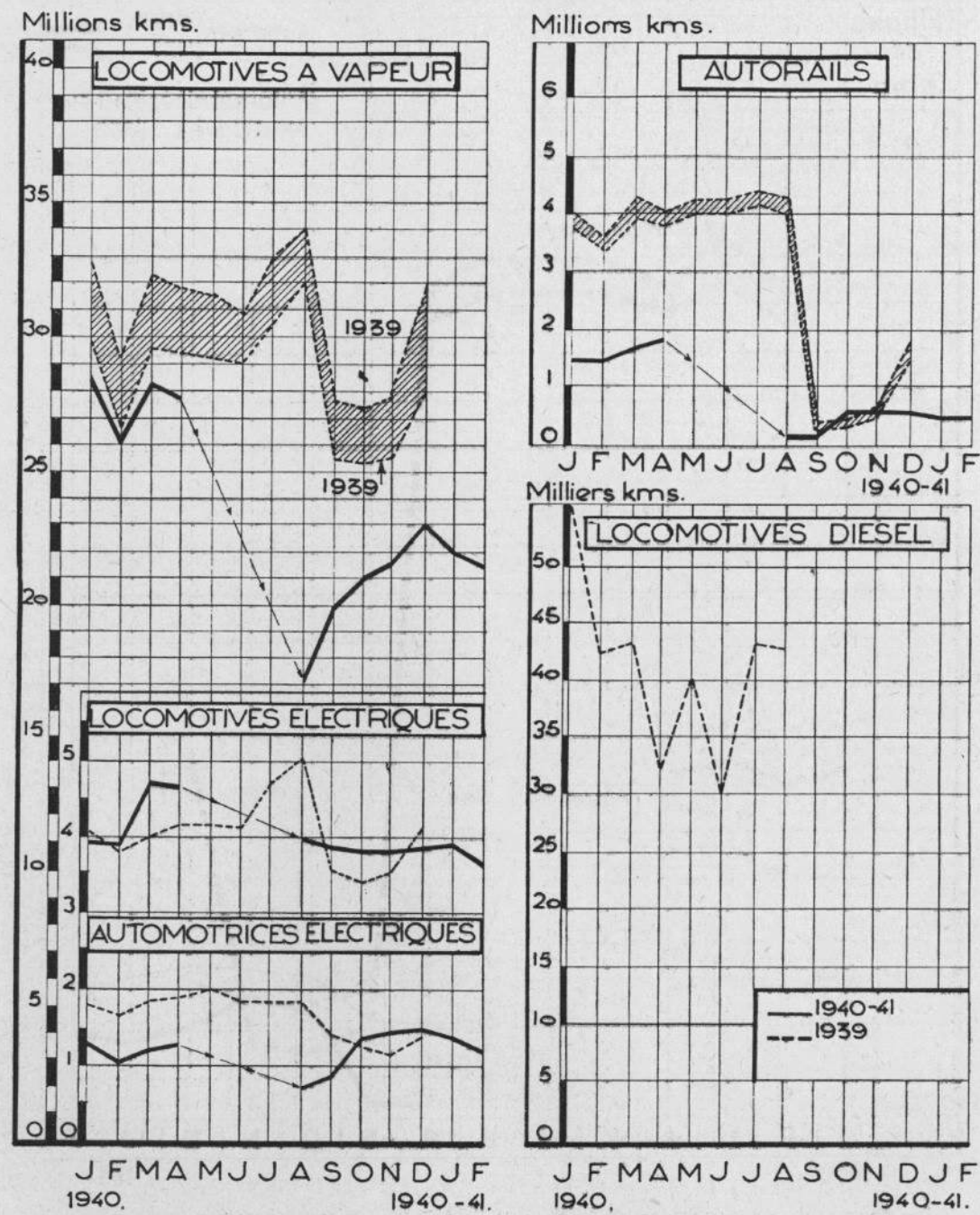


Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.
Les parcours autorails sont comptés pour une unité quel que soit le nombre d'engins moteurs.
La surface hachurée se rapporte aux parcours effectués en 1939 sur les lignes de la sous-direction de Strasbourg.
Les chiffres de 1940 ne les comprennent pas.

Graphique 225

PARCOURS MACHINES PAR MODE DE TRACTION

(Toutes catégories de parcours réunies : Trains, H. L. P., renforts, manœuvres)

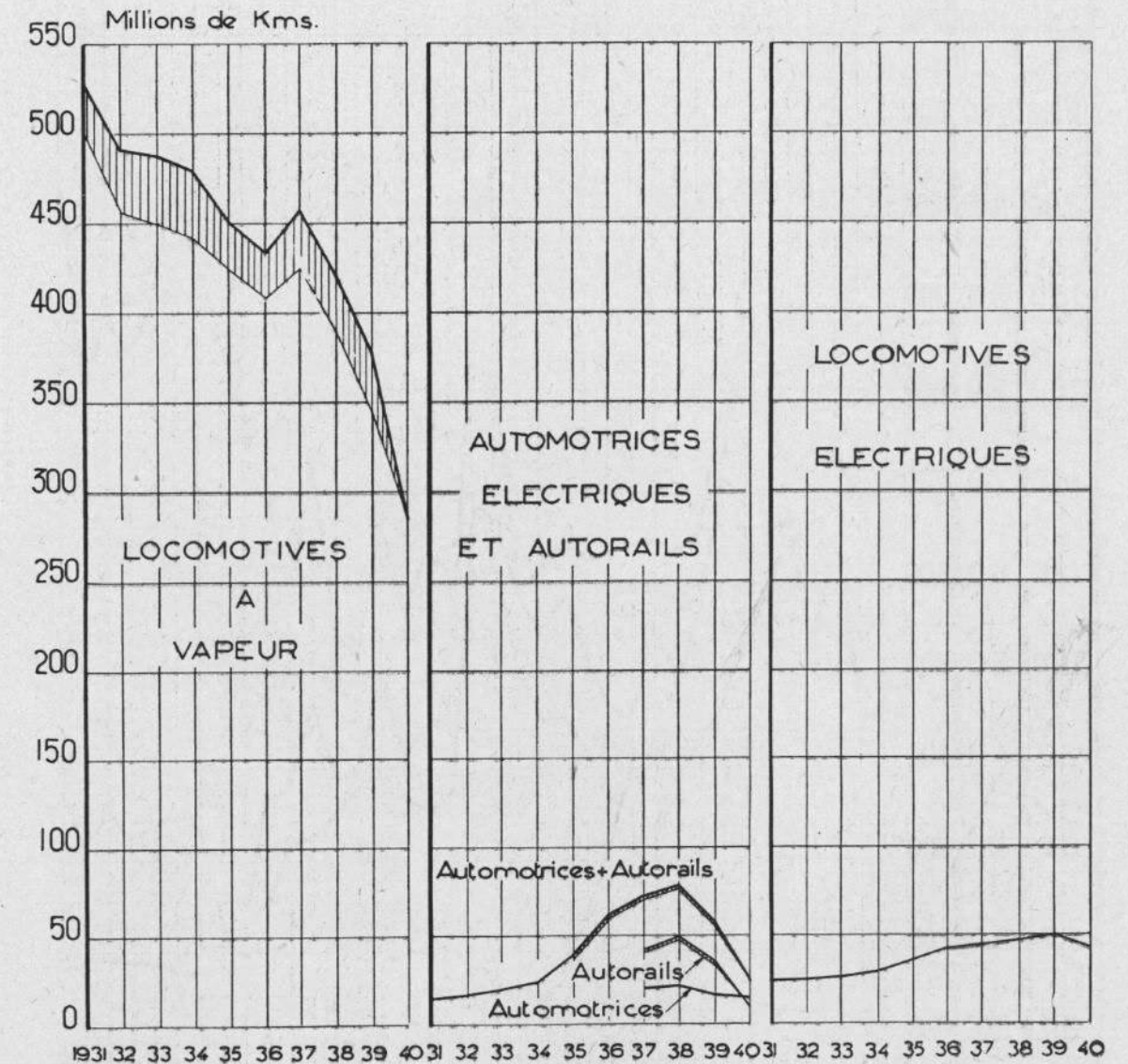


Les parcours des mois de septembre à décembre 1939 ne sont qu'approximatifs.
 Les surfaces hachurées se rapportent aux parcours effectués en 1939 sur les lignes de la sous-direction de Strasbourg.
 Les chiffres de 1940 ne les comprennent pas.

Graphique 226

PARCOURS DU MATÉRIEL MOTEUR

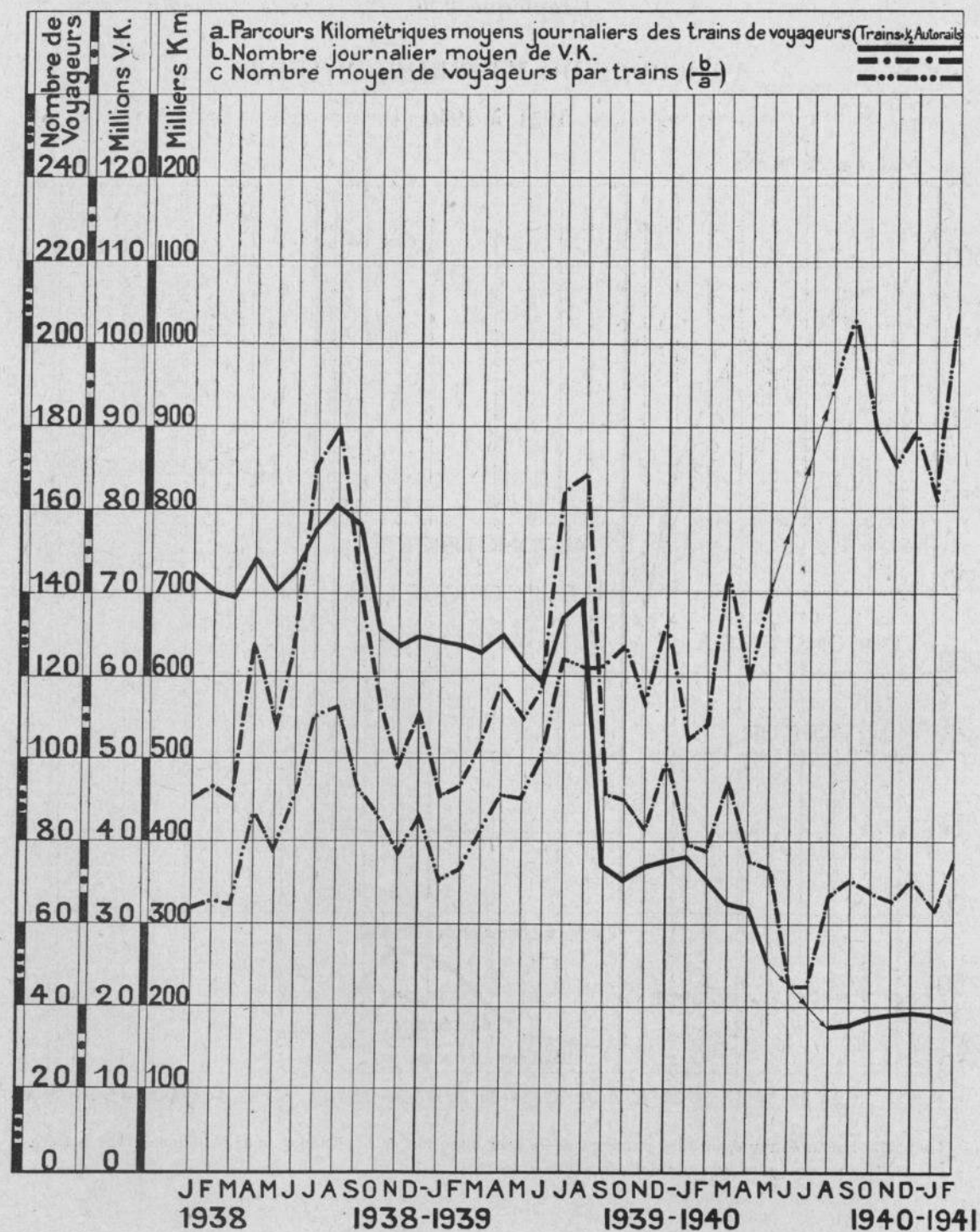
1931 à 1940



La partie hachurée représente les parcours de la sous-direction de Strasbourg pour les années 1931 à 1939.
 Ces chiffres ne sont plus compris dans les chiffres de 1940.

Graphique 230

UTILISATION DES TRAINS DE VOYAGEURS DEPUIS JANVIER 1938



Ce graphique montre, avec la chute du trafic voyageurs, l'amélioration de l'utilisation des trains correspondants.

Moyens mis en œuvre.

Graphique 300

RÉPARTITION DU PERSONNEL

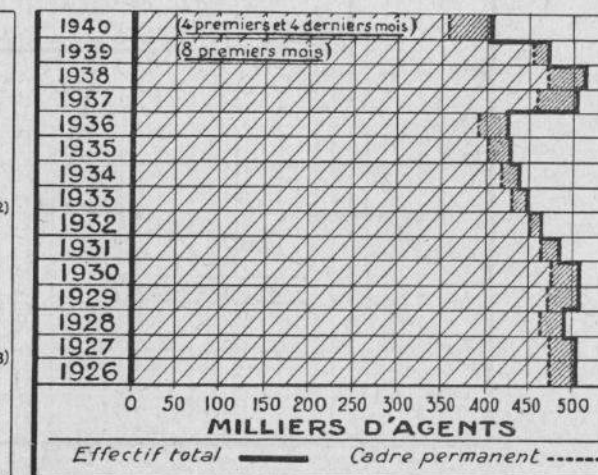
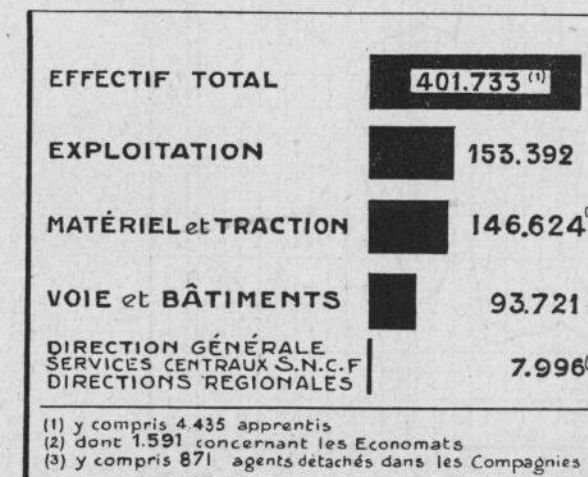
entre les Grands Services au 31 décembre 1940

(Cadre permanent et non permanent.)



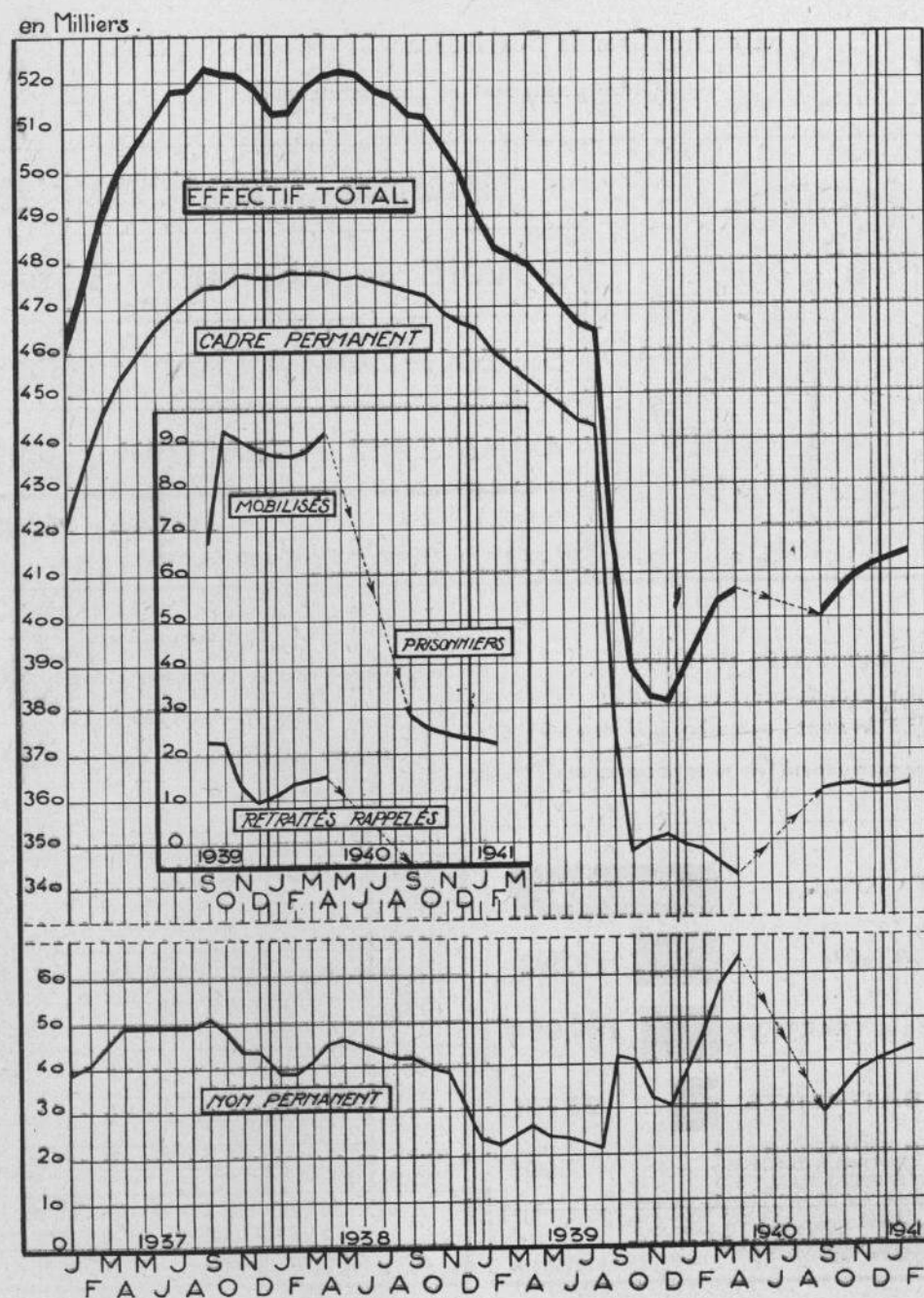
EFFECTIFS MOYENS
par Grands Services en 1940
(Janvier à Avril et Septembre à Décembre)
(Cadre permanent et non permanent).

EFFECTIFS MOYENS DE PERSONNEL
des années 1926 à 1940
(Cadre permanent et non permanent).



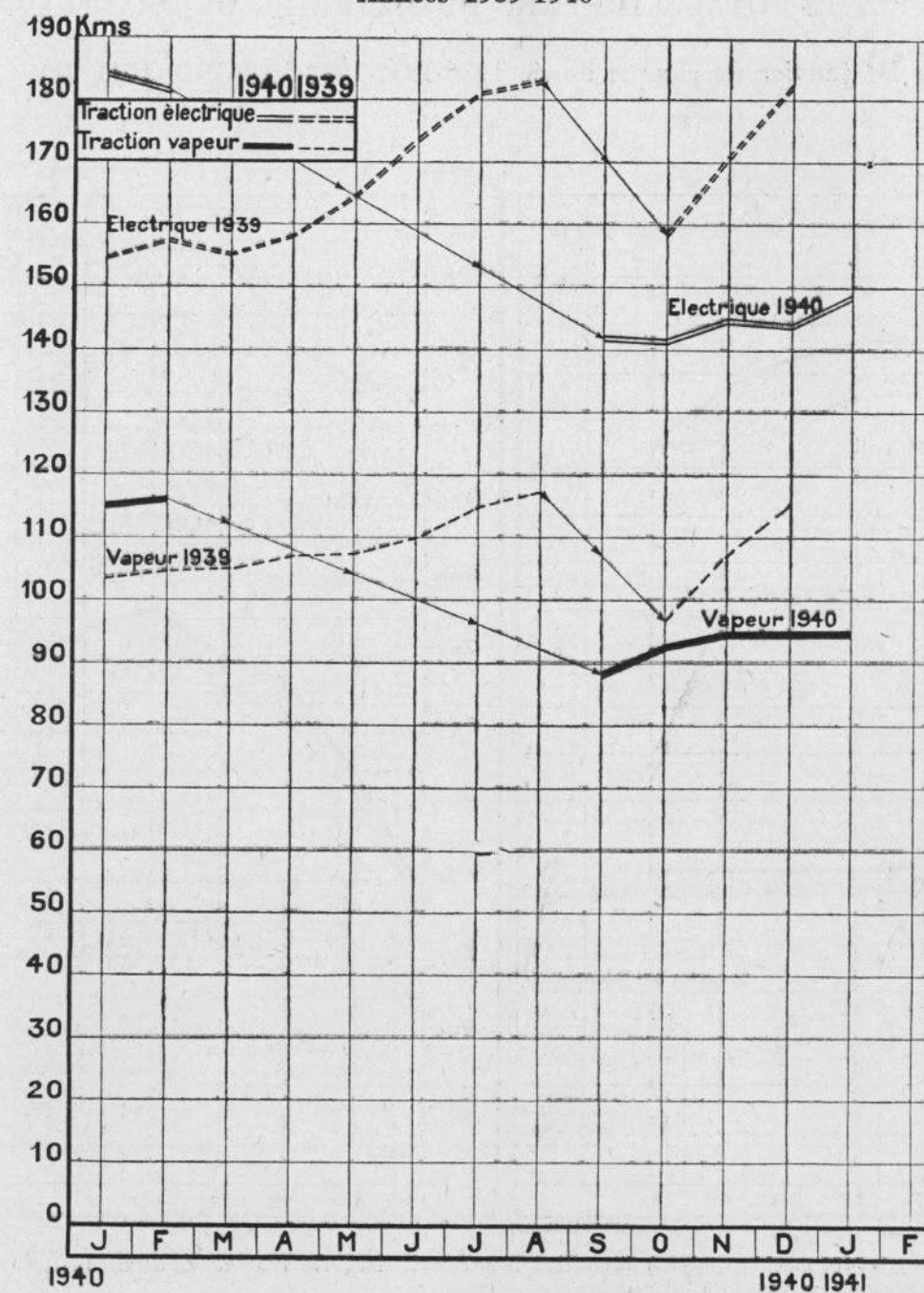
Graphique 301

EFFECTIFS DE PERSONNEL en 1937-1938-1939-1940
(en fin de mois)



Graphique 310

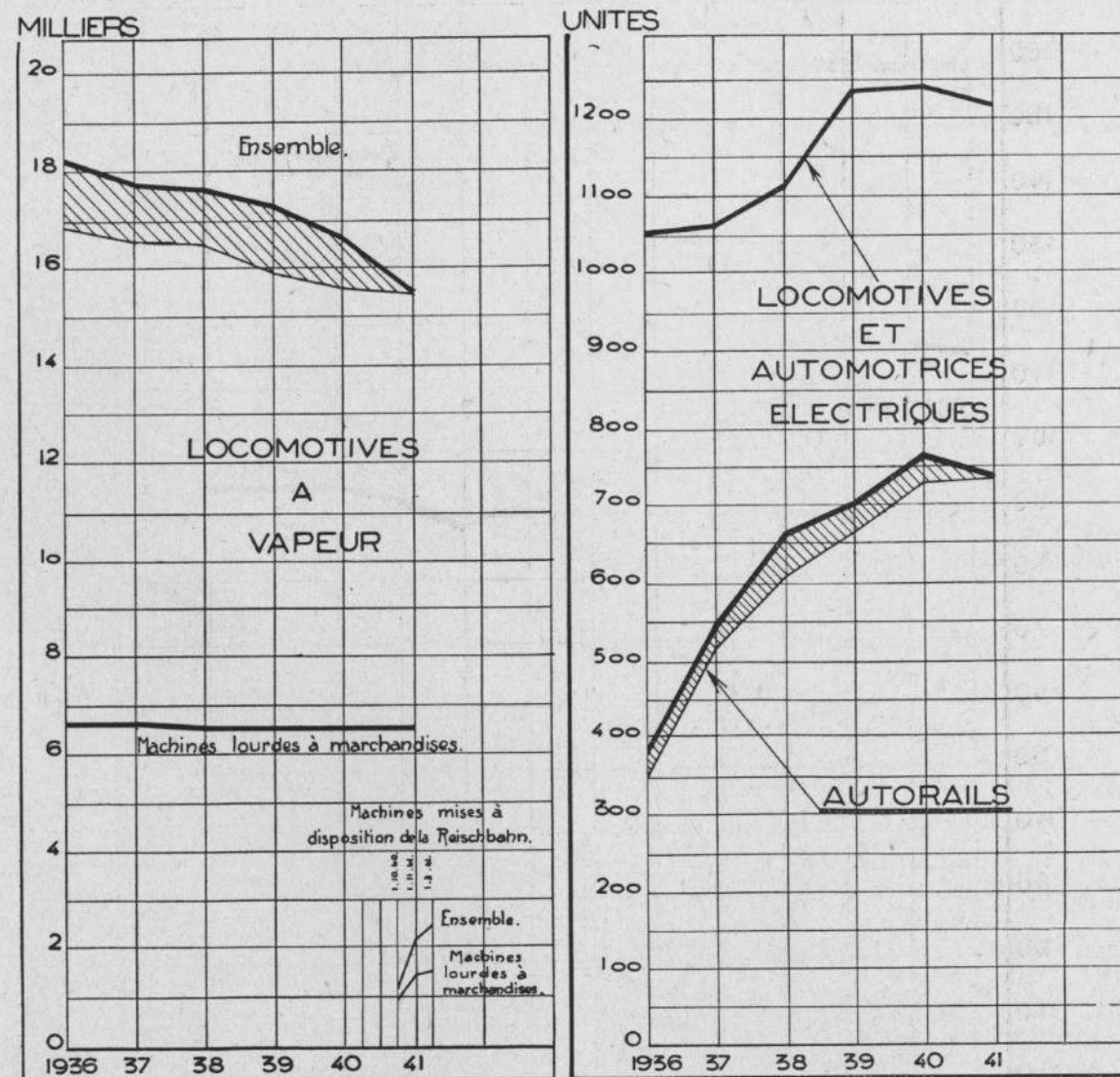
RENDEMENT DU PERSONNEL DE CONDUITE
Parcours journalier moyen réel par équipe de route
(Service régulier et service facultatif.)
Années 1939-1940



Graphique 320

EFFECTIFS TOTAUX DU PARC DU MATÉRIEL DE TRACTION

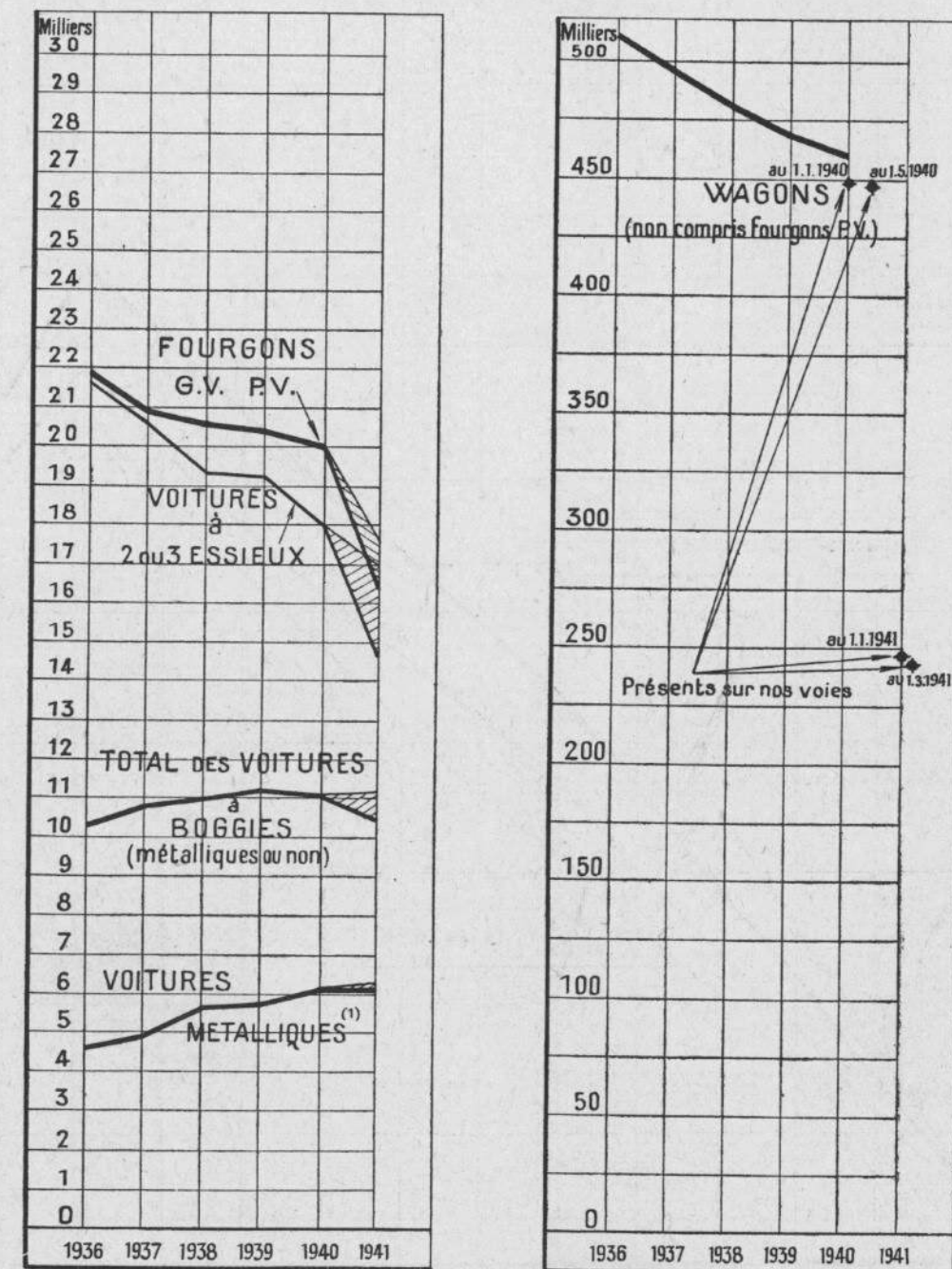
au 1^{er} janvier de chaque année 1936-1937-1938-1939-1940-1941 (1)



(1) Y compris 2190 machines mises à disposition de la Reichsbahn (2470 à la date du 5 avril 1941).
La zone hachurée correspond à la sous-direction de Strasbourg

Graphique 321
EFFECTIF DU MATÉRIEL DE TRANSPORT
au Parc Commercial

au 1^{er} janvier de chaque année 1936-1937-1938-1939-1940-1941

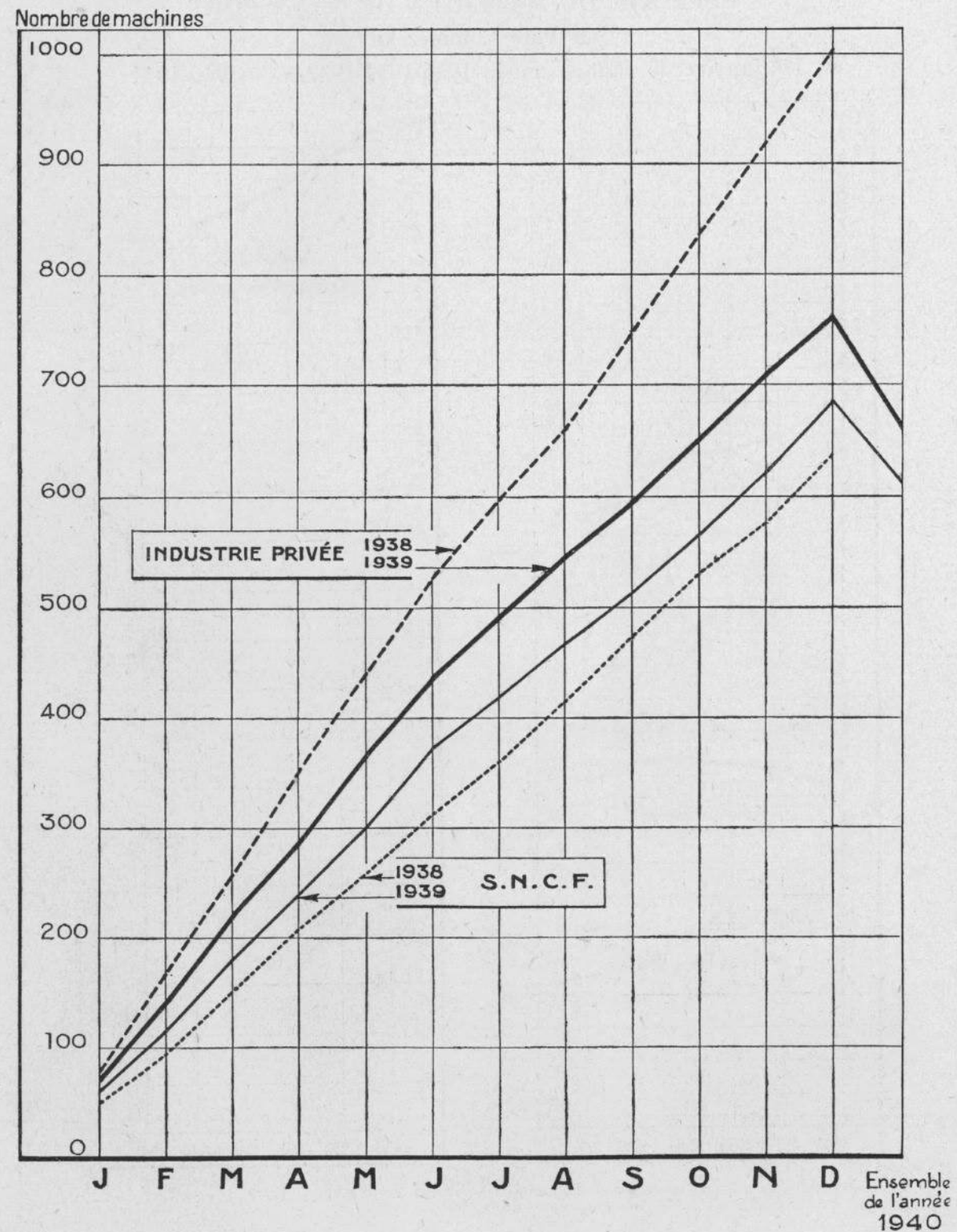


(1) Le diagramme des voitures métalliques comprend les voitures métallisées.
La zone hachurée correspond à l'ancienne sous-direction de Strasbourg.

Graphique 322

MACHINES SORTIES DE GRANDE RÉPARATION DES ATELIERS DE LA S. N. C. F. ET DE L'INDUSTRIE PRIVÉE

Chiffres cumulés en 1938 et 1939 et ensemble de l'année 1940.



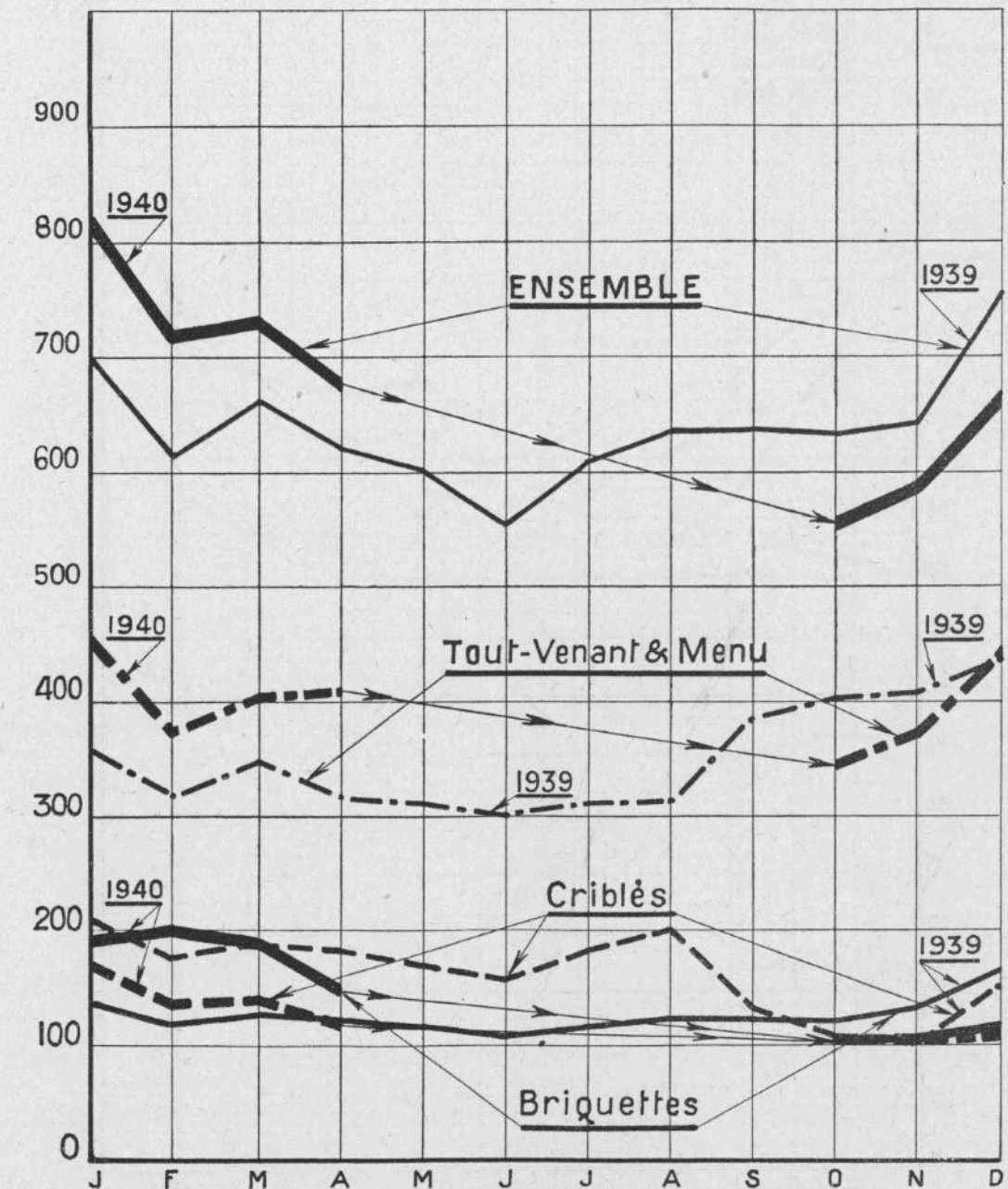
LÉGENDE : Le graphique montre la part croissante des ateliers S. N. C. F. dans la réparation des locomotives (G. R.) malgré la diminution de leurs effectifs.

Graphique 340

CONSOMMATION MENSUELLE DE COMBUSTIBLES SOLIDES DESTINÉS A LA TRACTION

Années 1939 et 1940

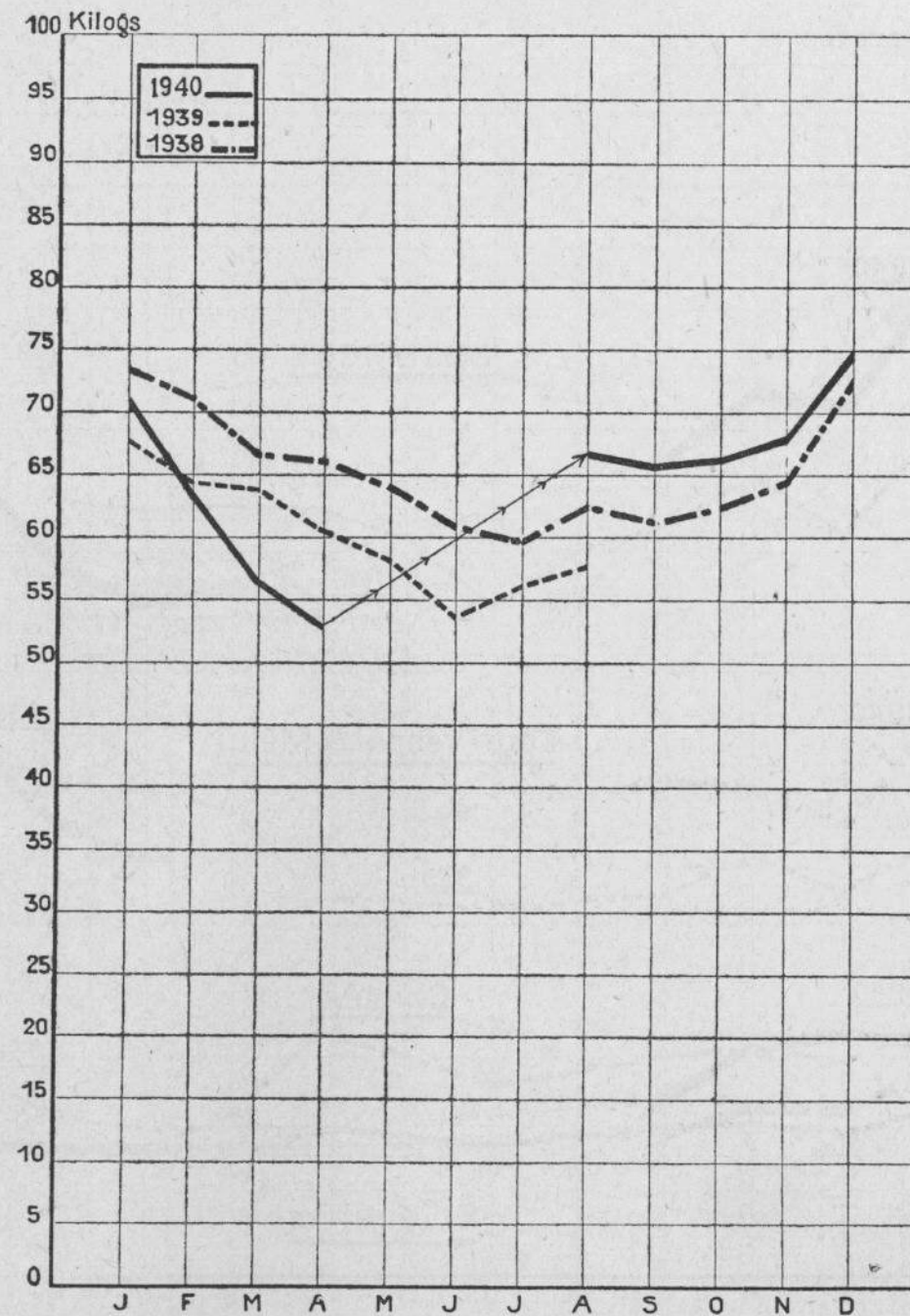
Milliers de Tonnes



NOTA : L'ancienne sous-direction de Strasbourg n'est comprise ni dans les chiffres de 1940 ni dans ceux de 1939; en 1939 elle représentait, par rapport à l'ensemble S. N. C. F., environ 4,9 % en briquettes, 5,4 % en criblé, 6,0 % en tout-venant et menu et 5,6 % de l'ensemble des combustibles.

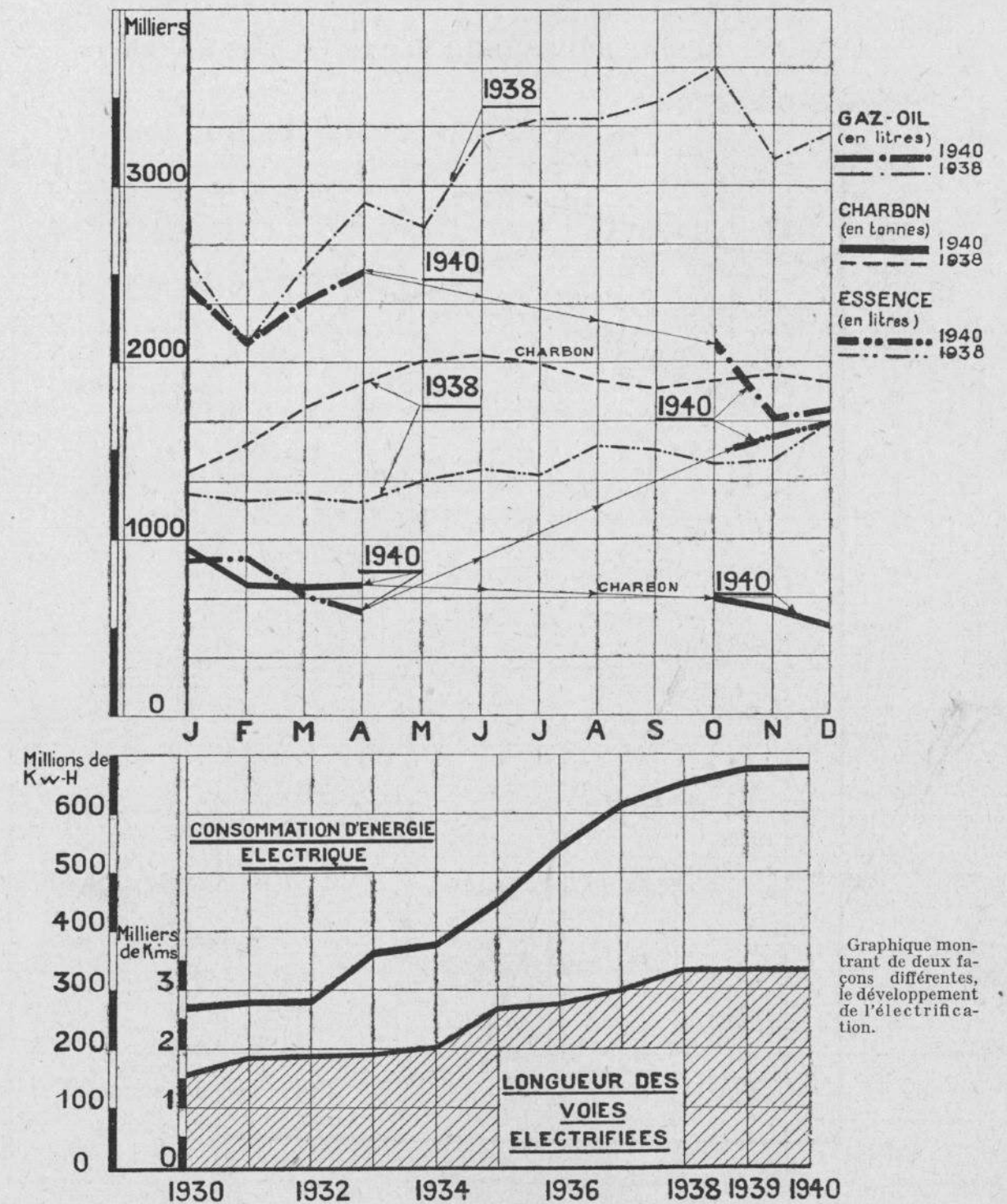
Graphique 341

CONSOMMATION DE CHARBON
par 1.000 tonnes-km. remorquées



Les conditions du 2^e semestre 1940 n'ont pas permis de poursuivre l'amélioration très nette intervenue depuis 1938 que montre ce graphique.

Graphique 342
STOCKS EN FIN DE MOIS (1)



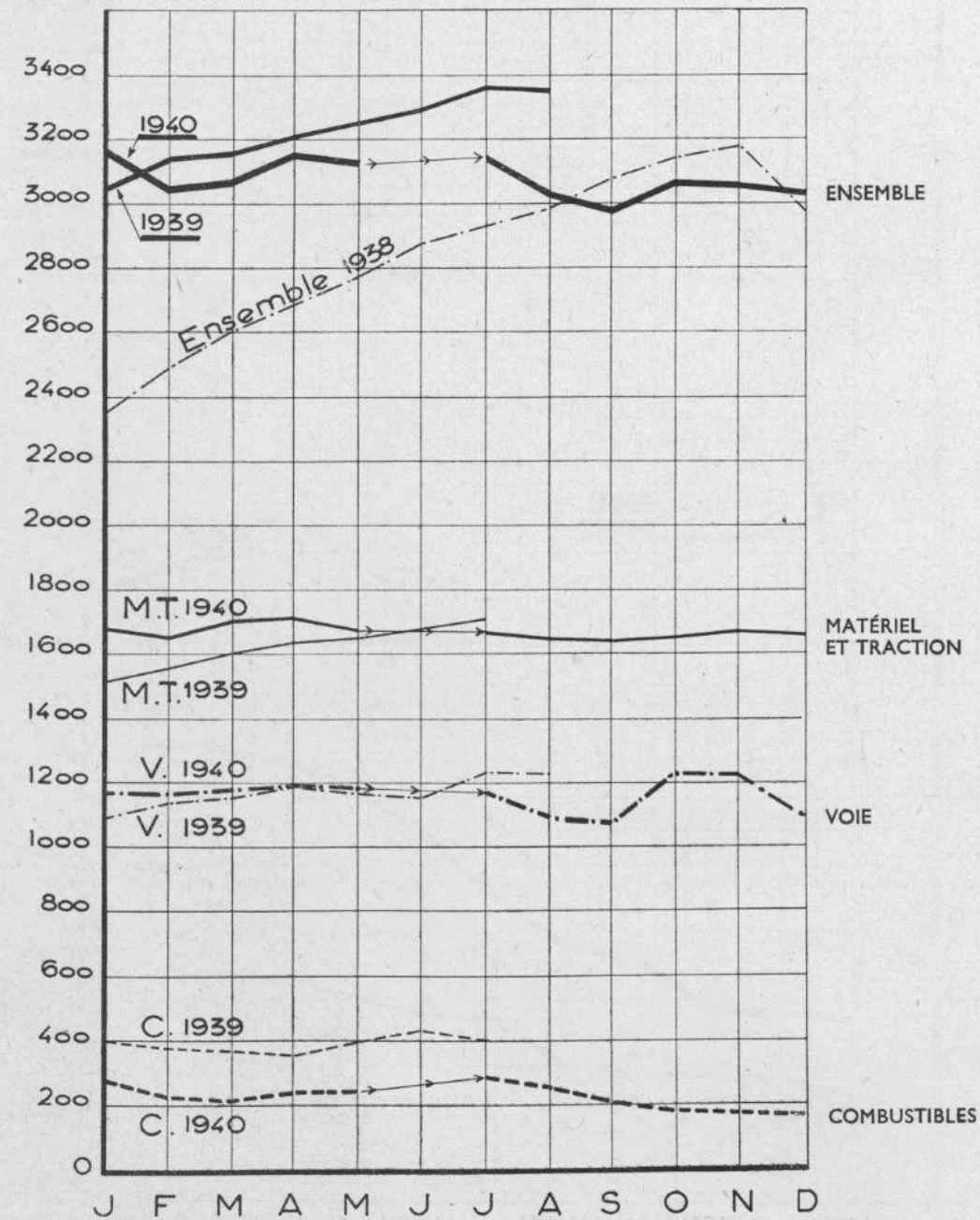
(1) Y compris, jusqu'en avril 1940, les stocks de la sous-direction de Strasbourg qui, par rapport à l'ensemble de la S. N. C. F., représentaient environ : 4,9 % en charbon, 9,0 % en essence, 18,8 % en gaz-oil.

Graphique montrant de deux façons différentes, le développement de l'électrification.

Graphique 343

MONTANT DES APPROVISIONNEMENTS EN 1939 ET 1940

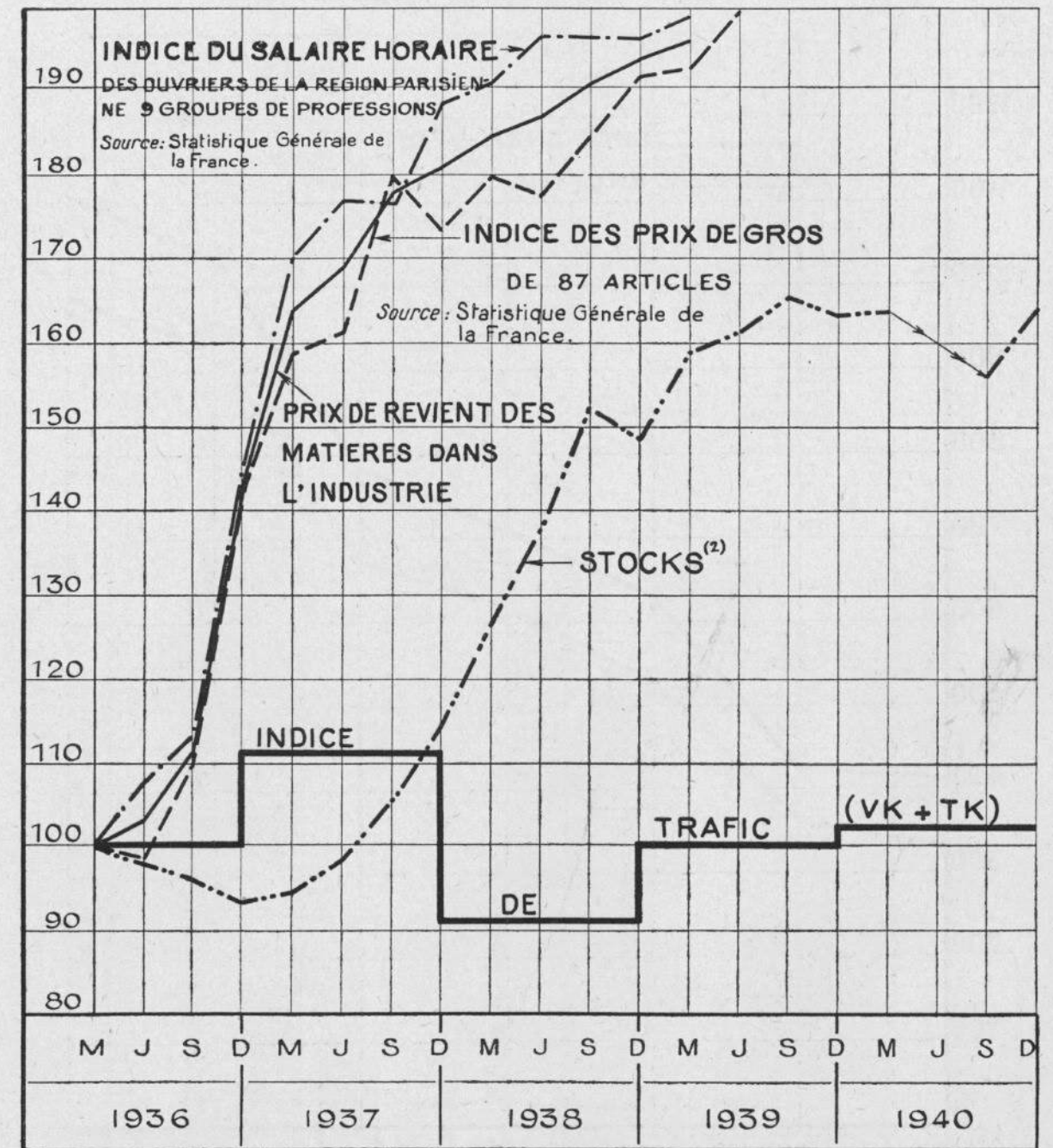
Millions de francs.



Y compris la sous-direction de Strasbourg, sauf depuis juillet 1940.

Graphique 344

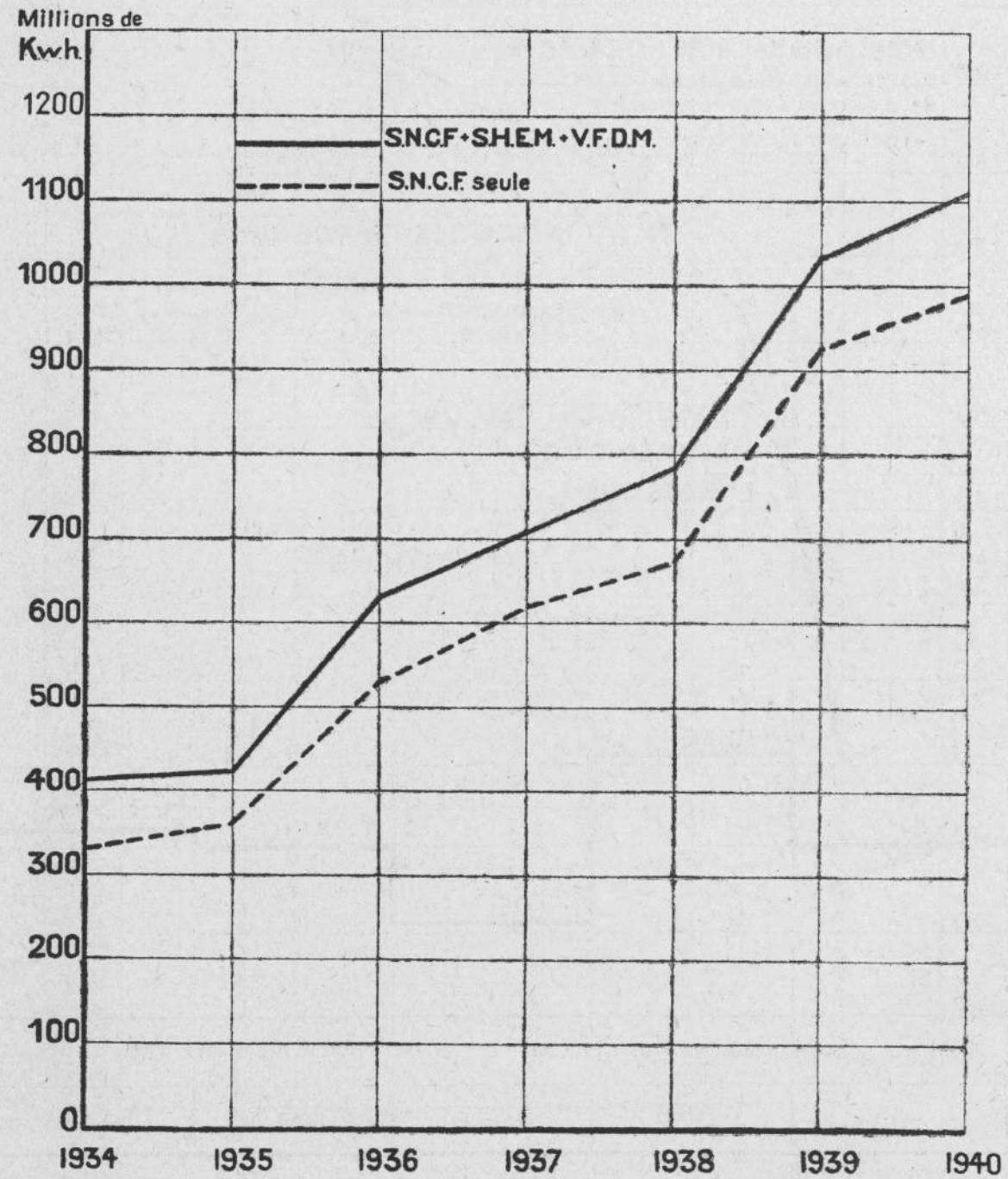
INDICE ⁽¹⁾ DE LA VALEUR DES APPROVISIONNEMENTS
ET INDICES ⁽¹⁾ DES VARIABLES ÉCONOMIQUES DONT IL DÉPEND
1936-1937-1938-1939-1940



(1) En fin de trimestre.
(2) Combustibles exclus.

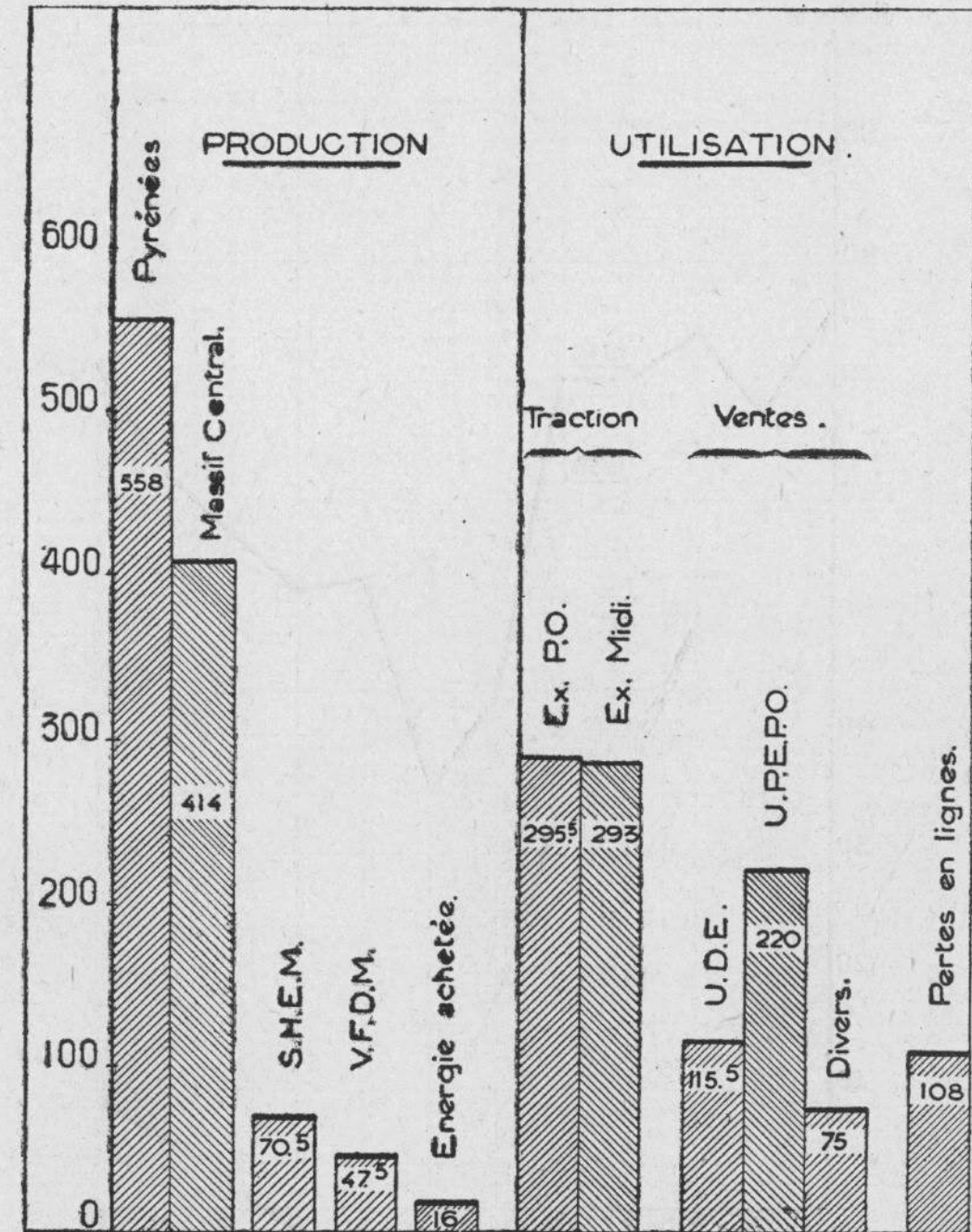
Graphique 345

PRODUCTION ANNUELLE D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE
à la sortie H. T.



Graphique 346

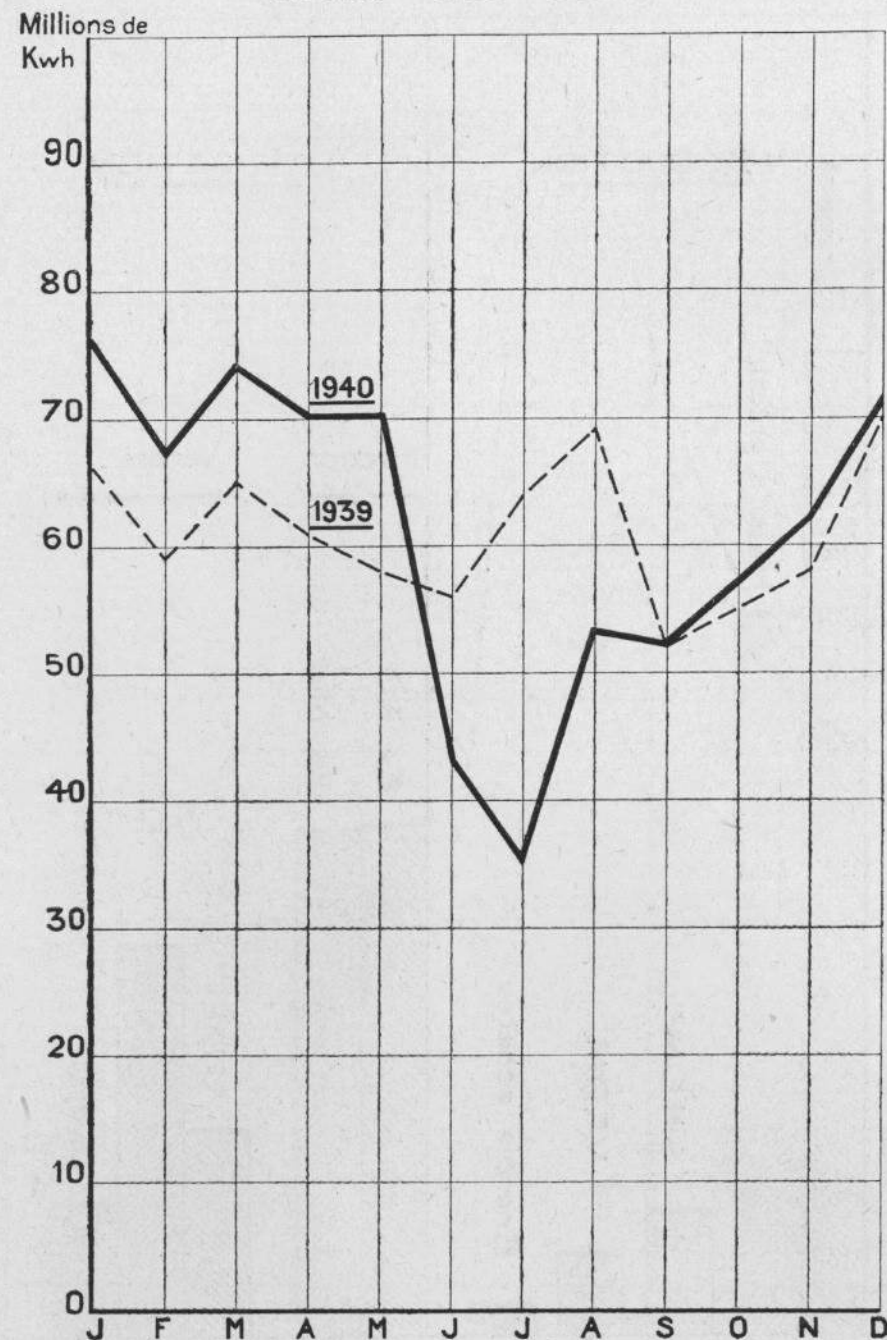
PRODUCTION ET UTILISATION
en énergie électrique de la région du Sud-Ouest en 1940
y compris la production des usines S.H.E.M. et V.F.D.M.



Graphique 347

CONSOMMATION PROPRE DU CHEMIN DE FER
EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Sud-Ouest — Ouest — Sud-Est.

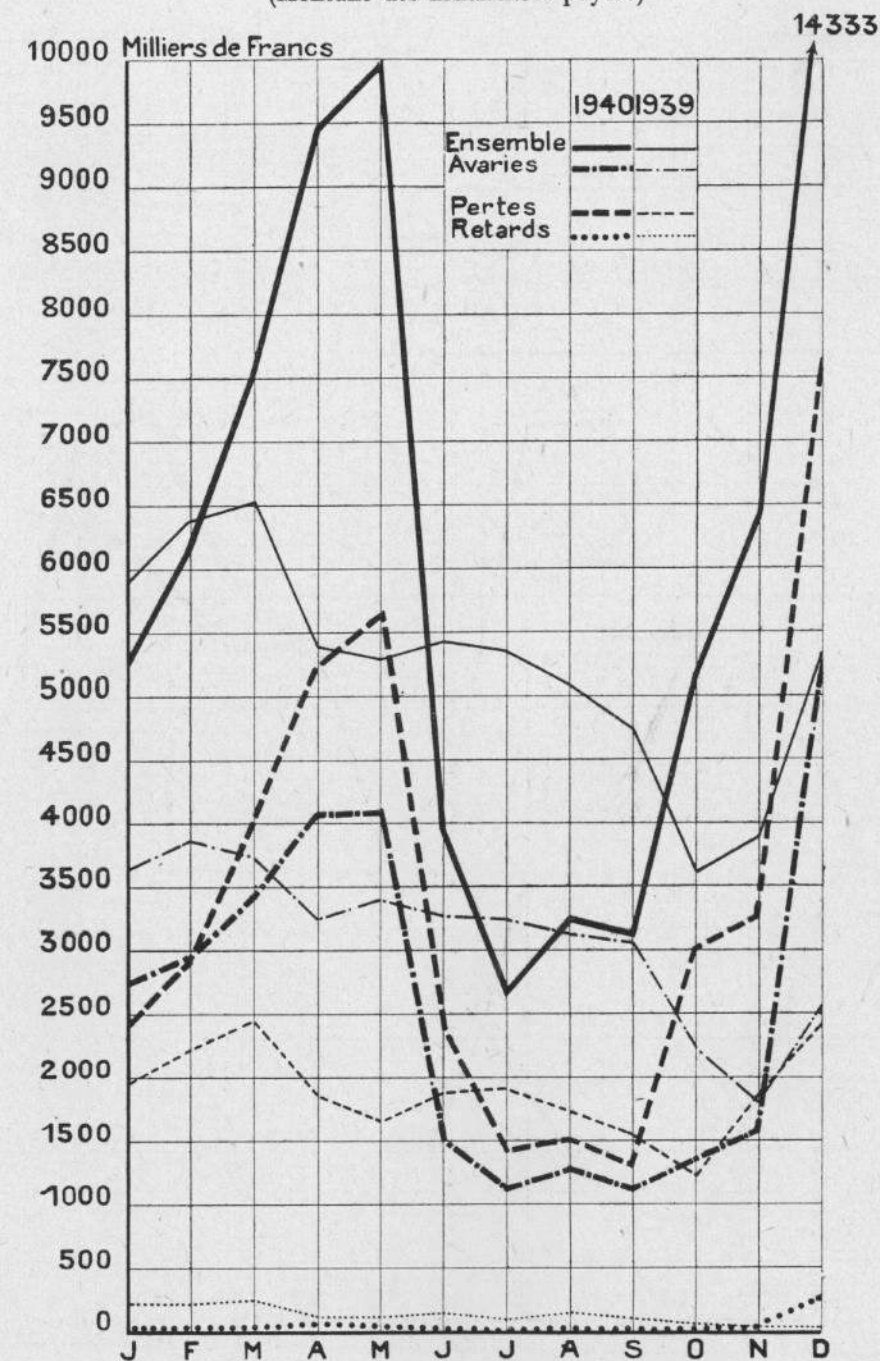


Graphique 400

INDEMNITÉS PAYÉES
POUR PERTES, AVARIES, RETARDS DE MARCHANDISES

Années 1939-1940

(Montant des indemnités payées)

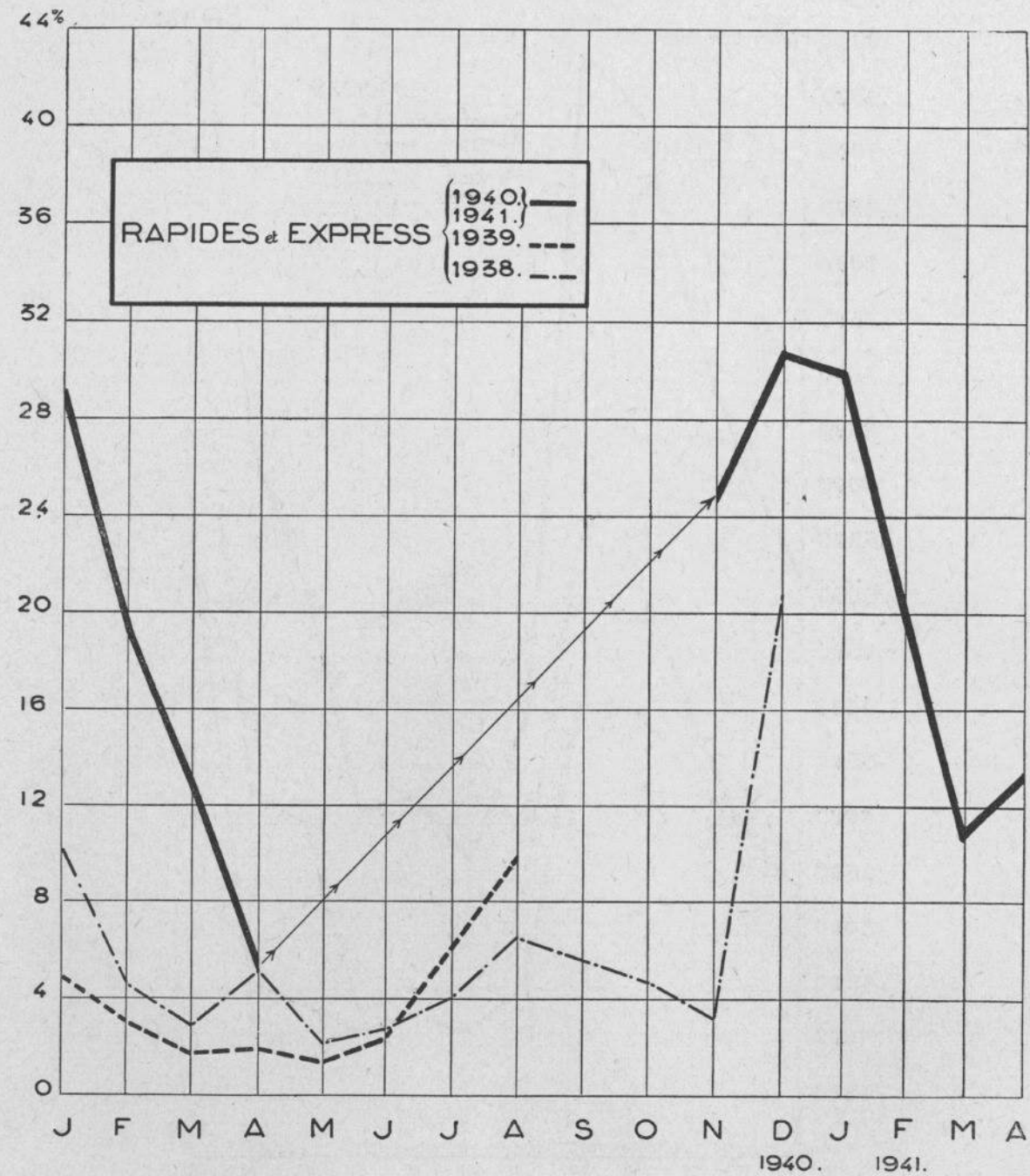


Voir page 119 du rapport.

Graphique 410

RETARDS DES TRAINS

Rapides et express : % des trains en retard de 15' au moins au terminus

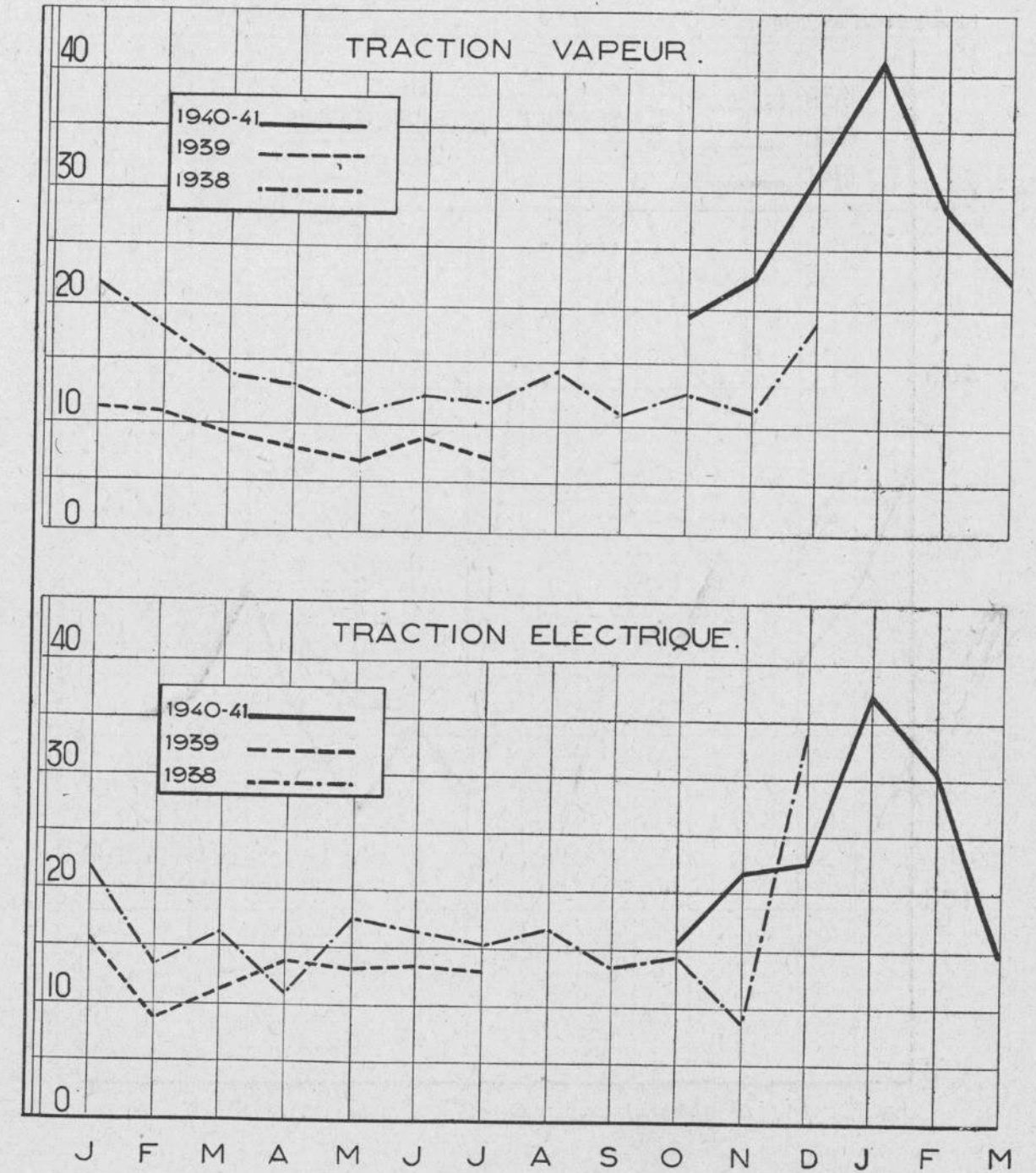


Graphique 420

DÉTRESSES ET DEMANDES DE RÉSERVE

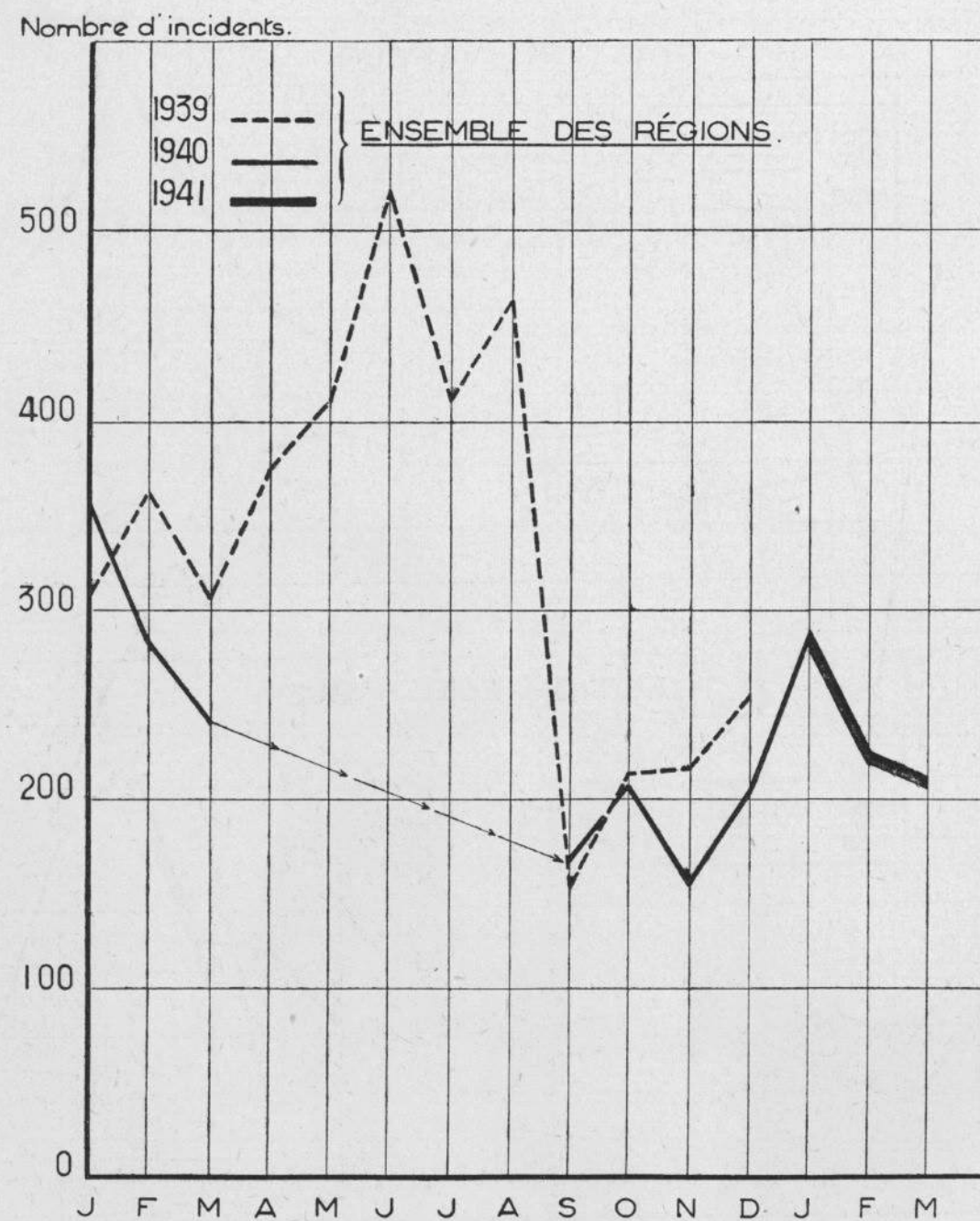
par 1.000.000 de kilomètres.

Nombre d'incidents.



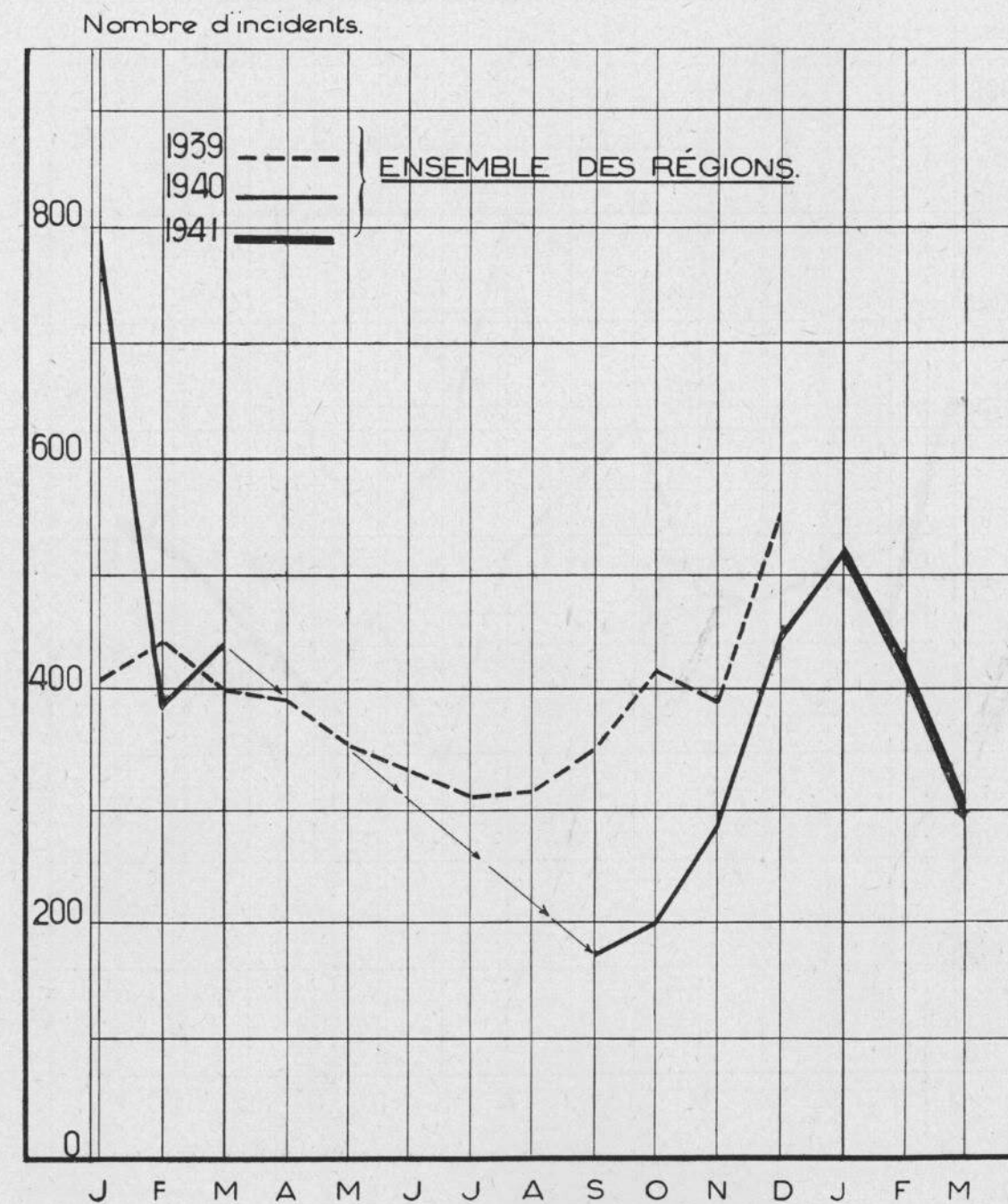
Graphique 440

INCIDENTS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU BLOCK AUTOMATIQUE
à signaux lumineux



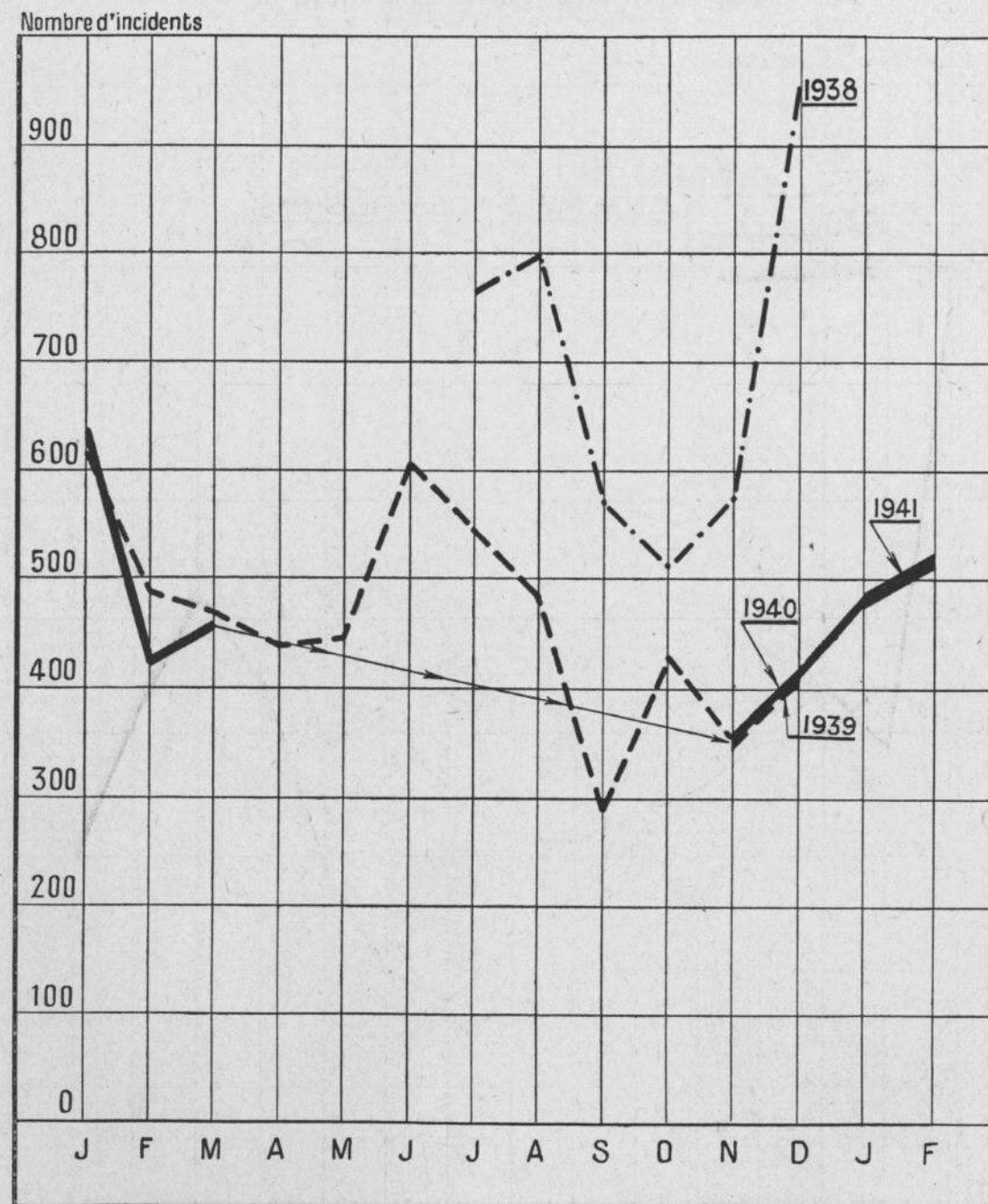
Graphique 441

INCIDENTS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU BLOCK MÉCANIQUE
sans pédale électromécanique et sans circuit de voie



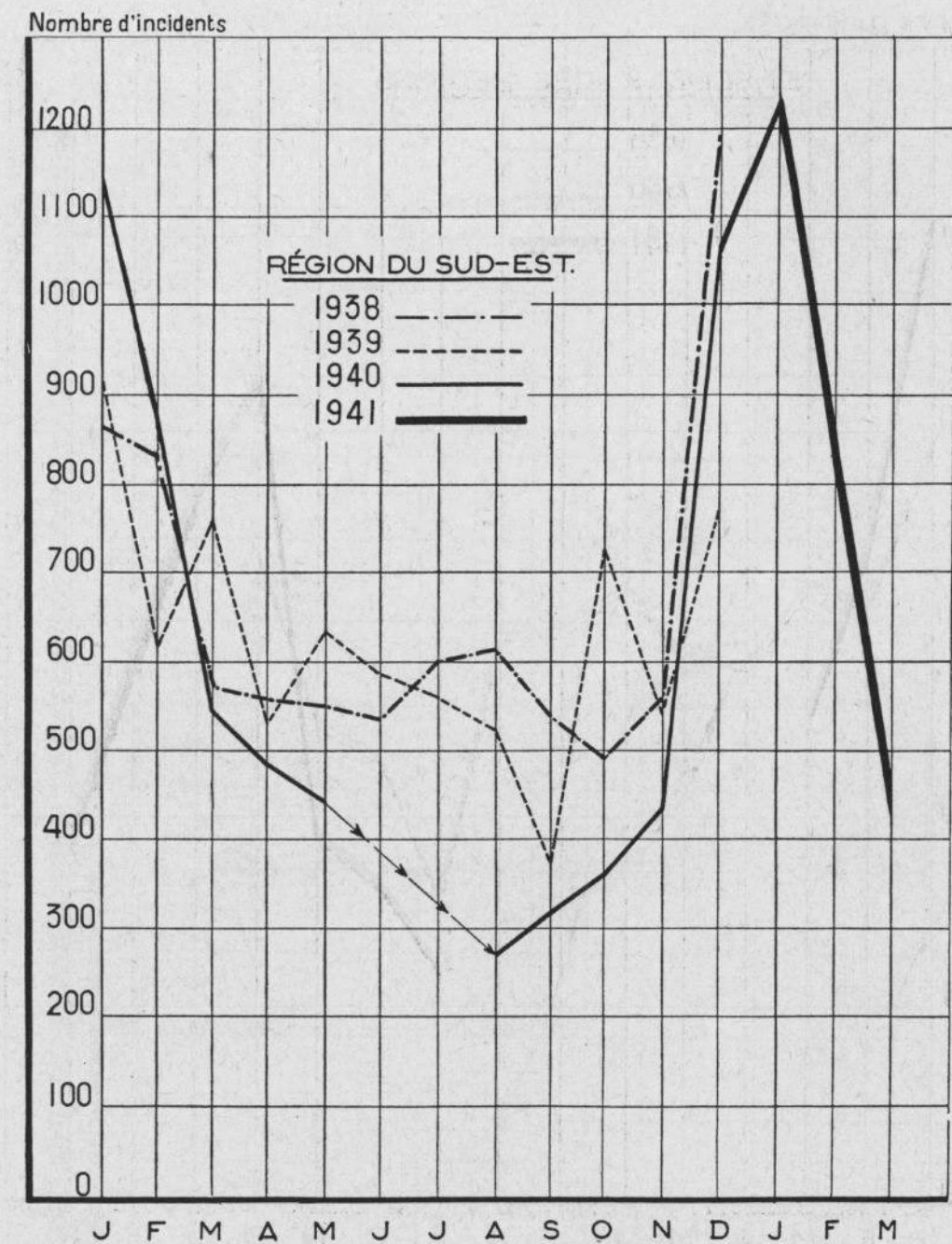
Graphique 442

INCIDENTS D'ANNONCES AUX P.N.



Graphique 443

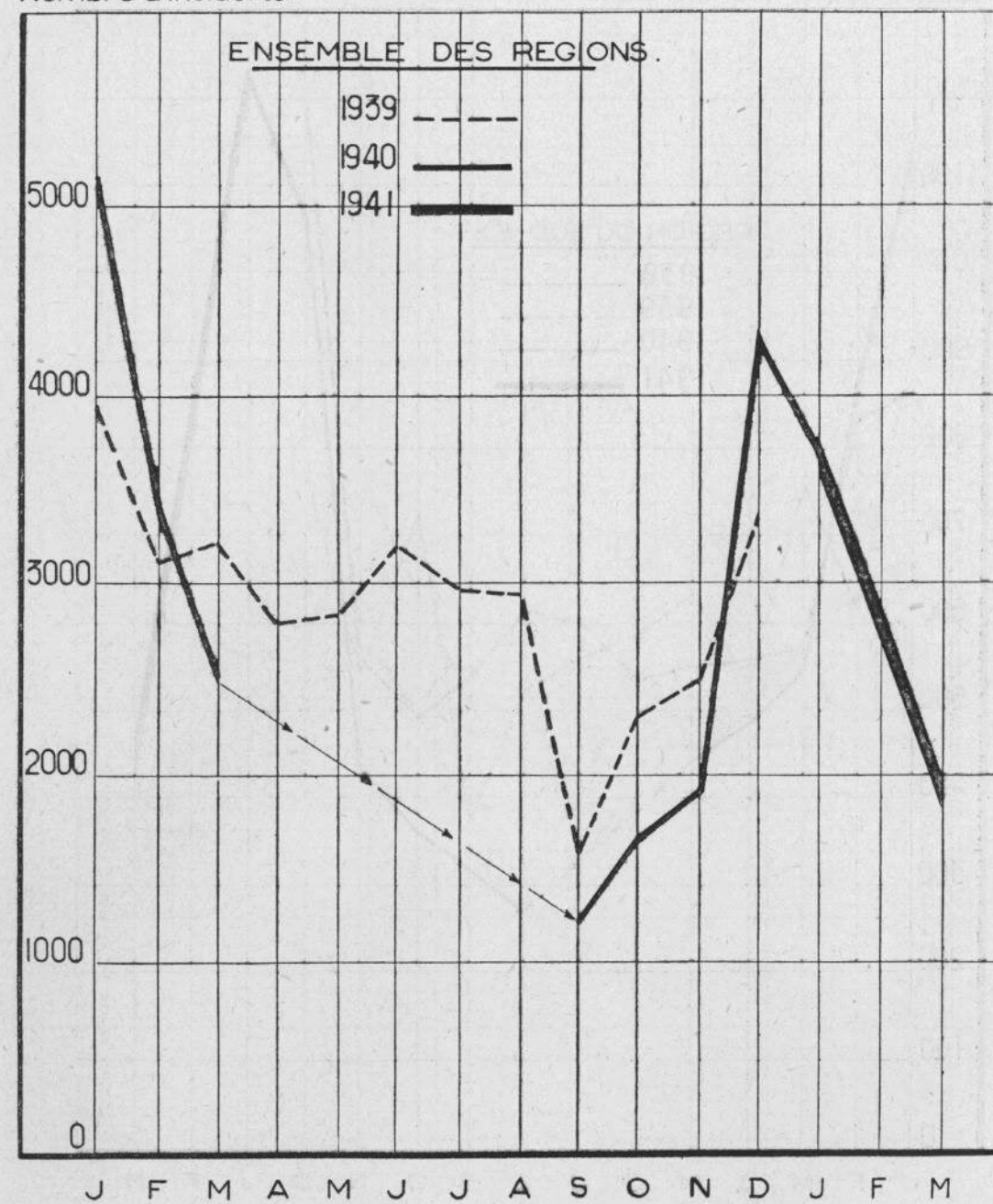
INCIDENTS DE SIGNALISATION



Voir page 95 du rapport.

Graphique 444
INCIDENTS DE SIGNALISATION

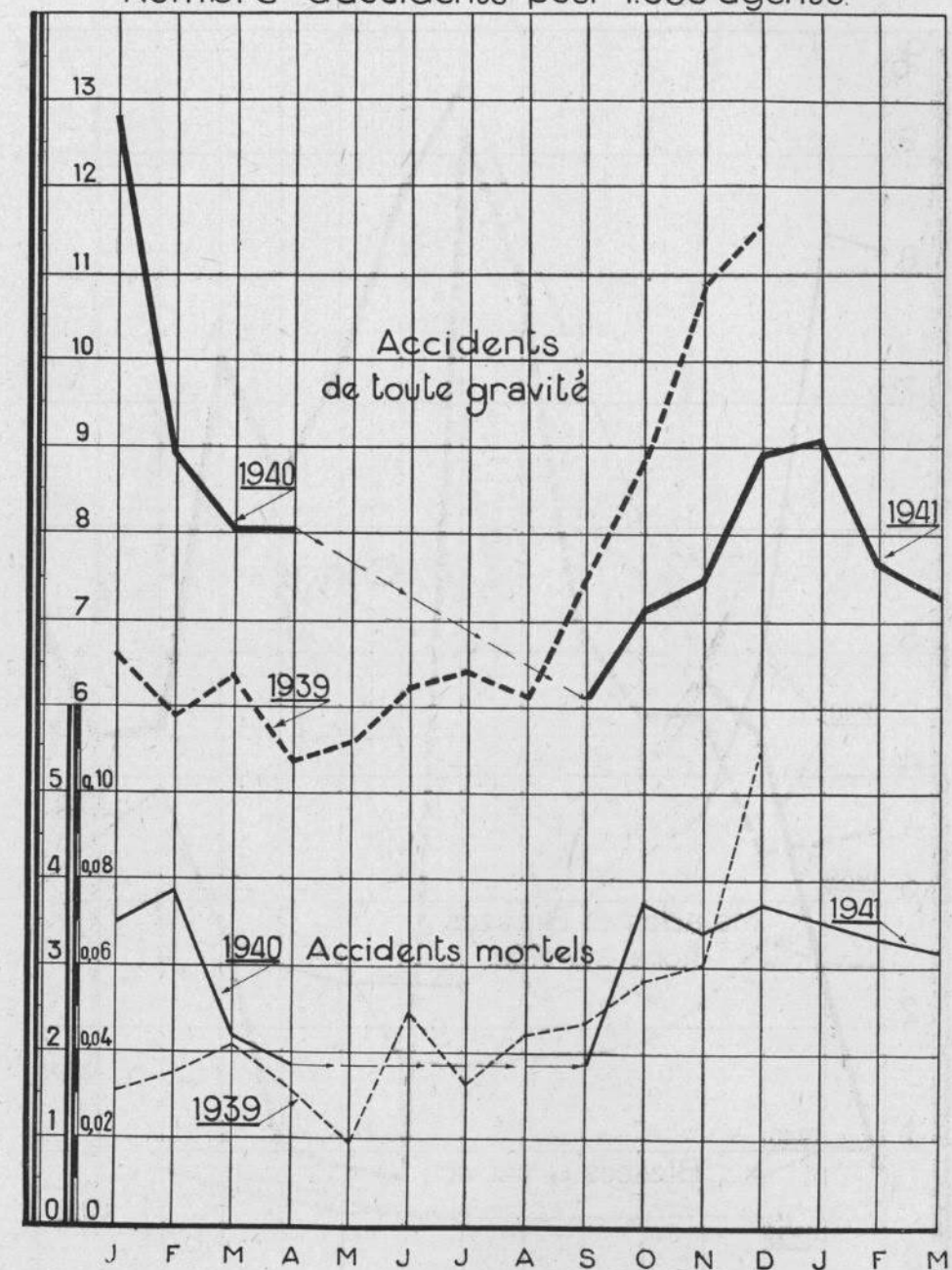
Nombre d'incidents.



Graphique 450
ACCIDENTS DU TRAVAIL

1939 ----- 1940 }
1941 } ———

Nombre d'accidents pour 1.000 agents.

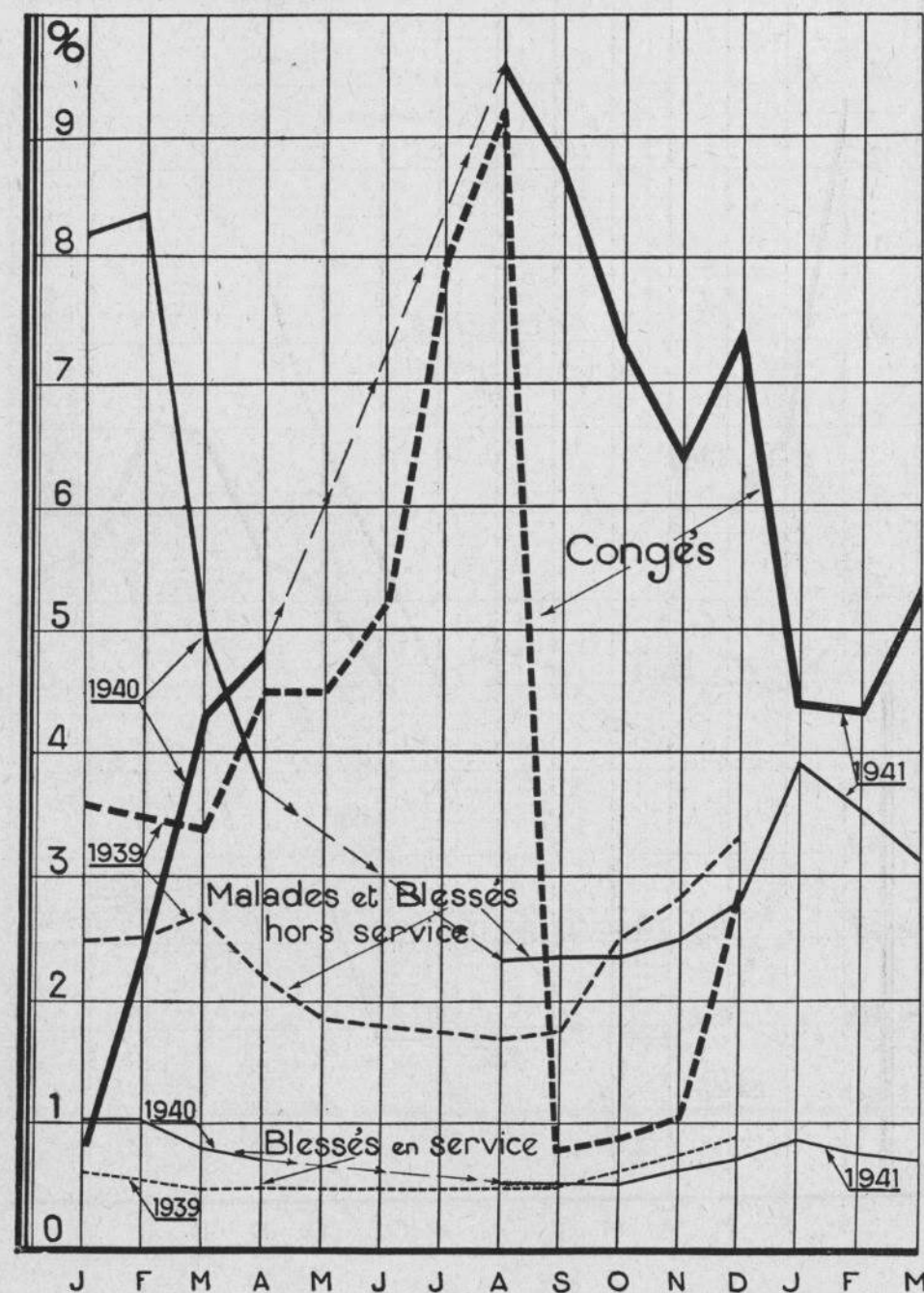


GRAPHIQUE 451

POURCENTAGE DES AGENTS INDISPONIBLES
par rapport à l'effectif total

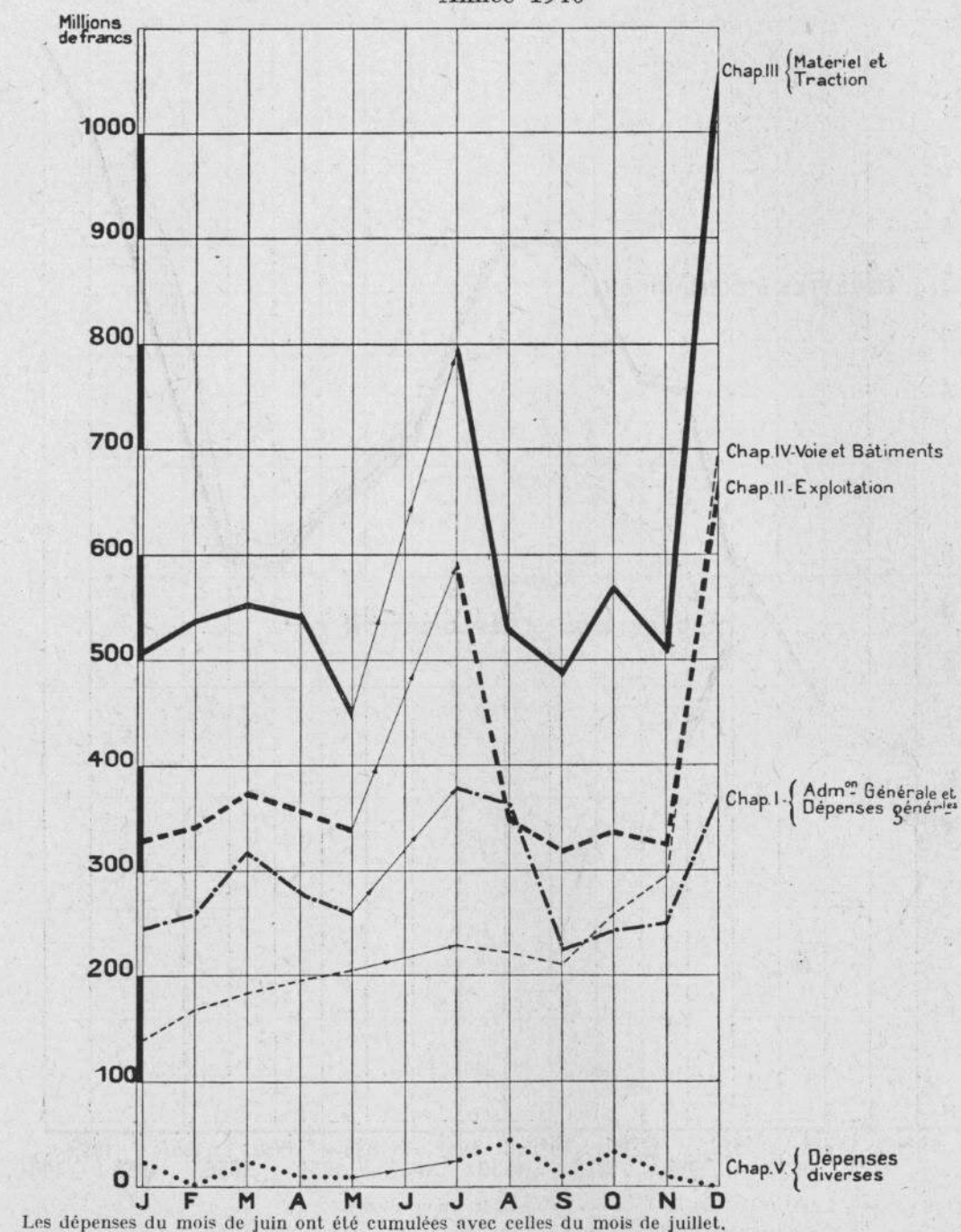
Formule : $\left(\frac{\text{nombre mensuel de journées d'indisponibilité} \times 100}{\text{effectif} \times \text{nombre de jours du mois.}} \right)$

1940 } ——— 1940 - - - - -
1941 } ——— 1941 - - - - -



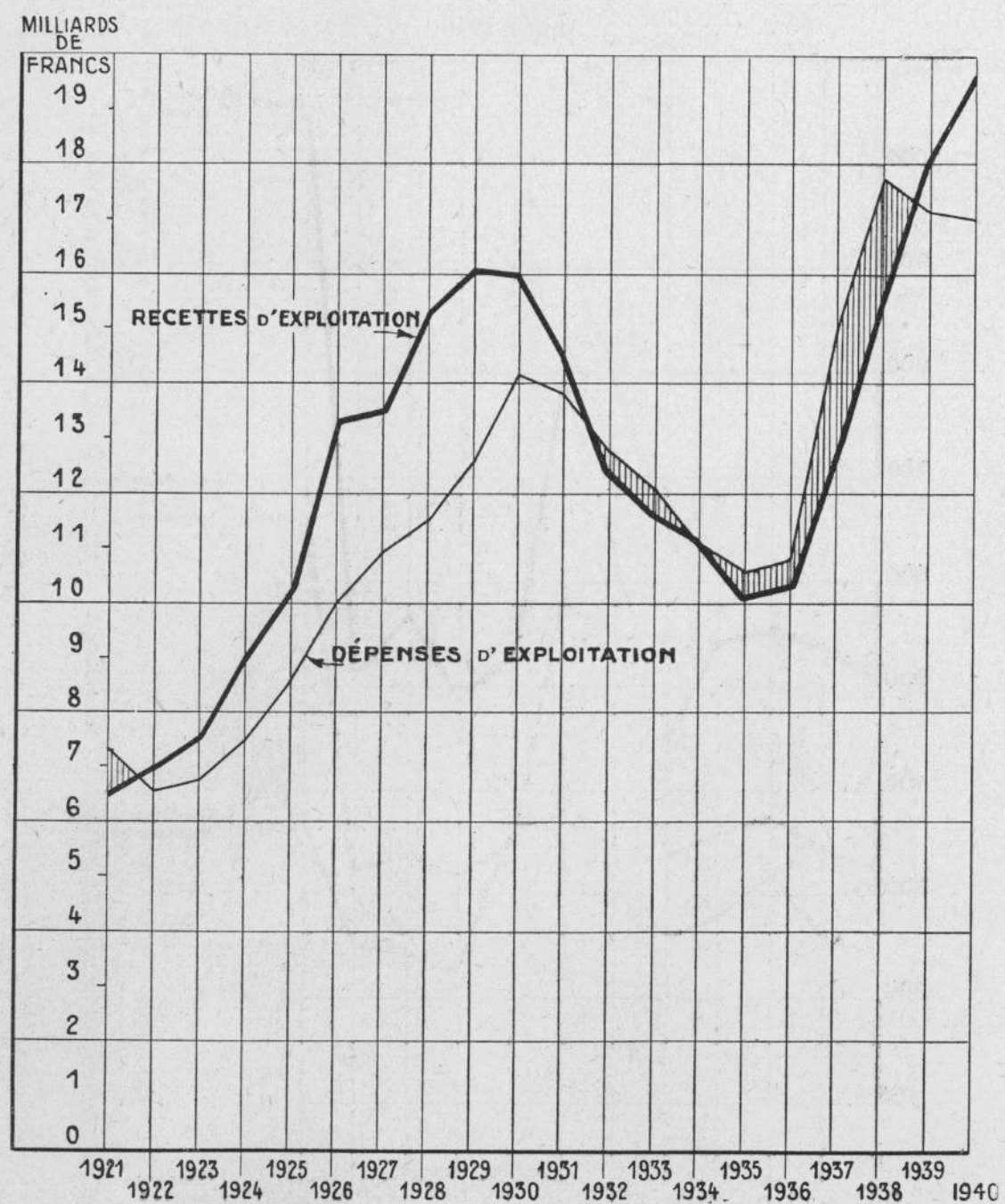
Graphique 500

DÉPENSES D'EXPLOITATION MENSUELLES (Chapitre I à V)
Année 1940



Les dépenses du mois de juin ont été cumulées avec celles du mois de juillet.

Graphique 510
RECETTES ET DÉPENSES (1) D'EXPLOITATION
de 1921 à 1940



(1) Y compris, à partir de 1938, la dotation du fond de renouvellement.

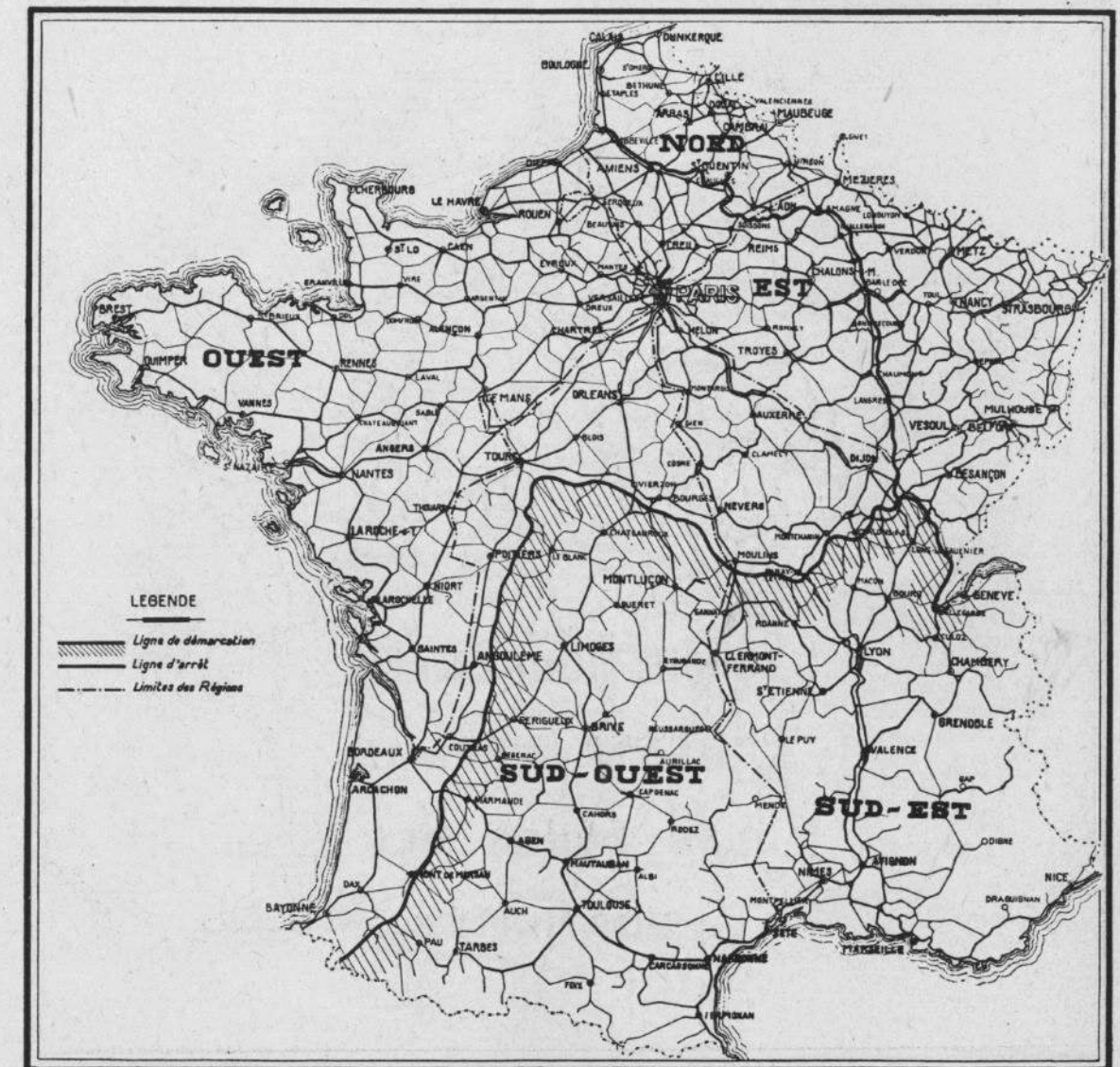
NOTA. — La partie hachurée indique le déficit d'exploitation proprement dit.

L'excédent qui apparaît sur le graphique pour les années 1939 (761 M.) et 1940 (2.647 M.) servira à couvrir les prélèvements prévus au paragraphe B b, B d, B e, B f et B g de l'art. 21 de la convention du 31 Août 1937.

CARTES

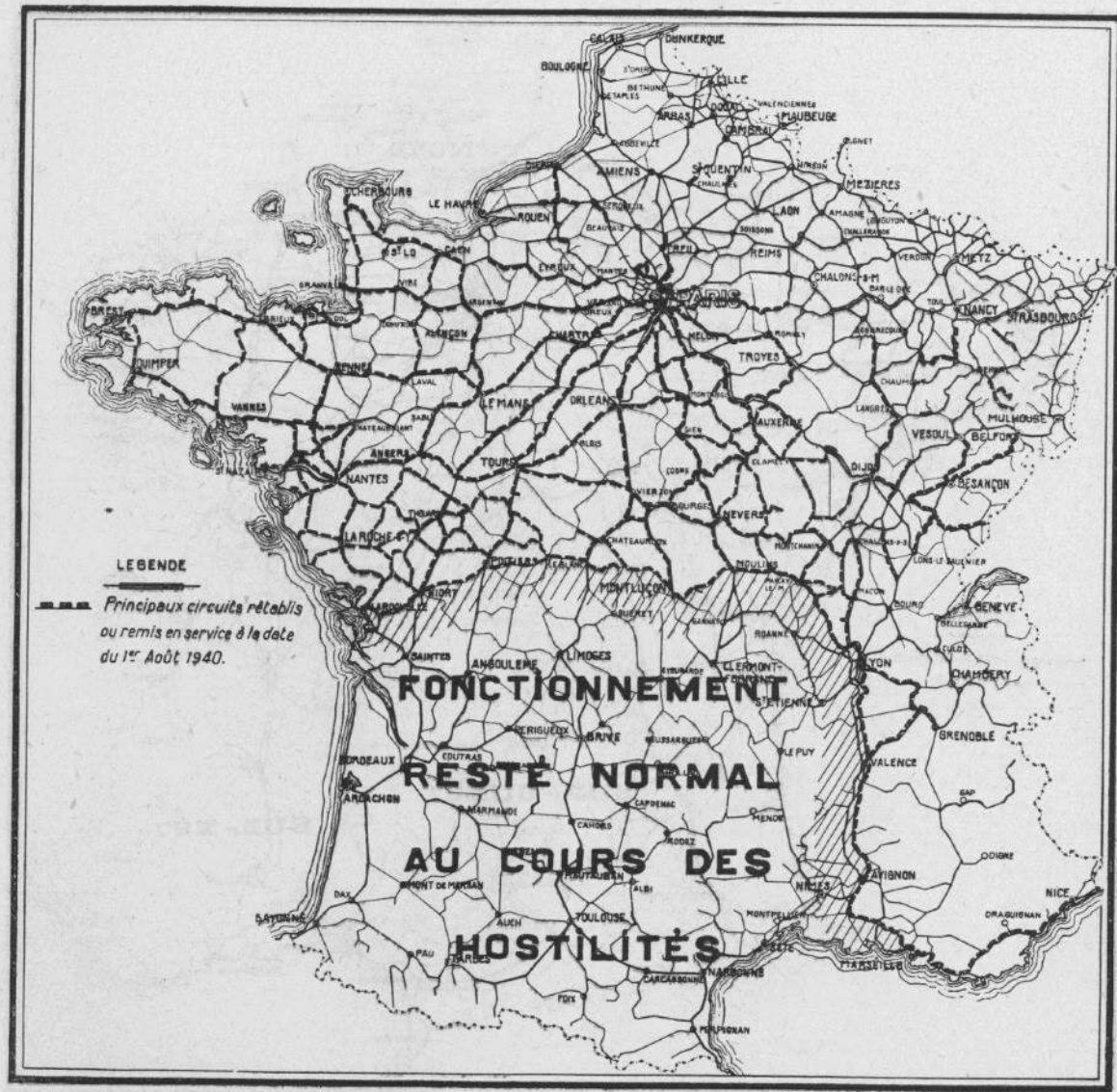
LIGNES DE DÉMARCATIION ET D'ARRÊT

C. 1



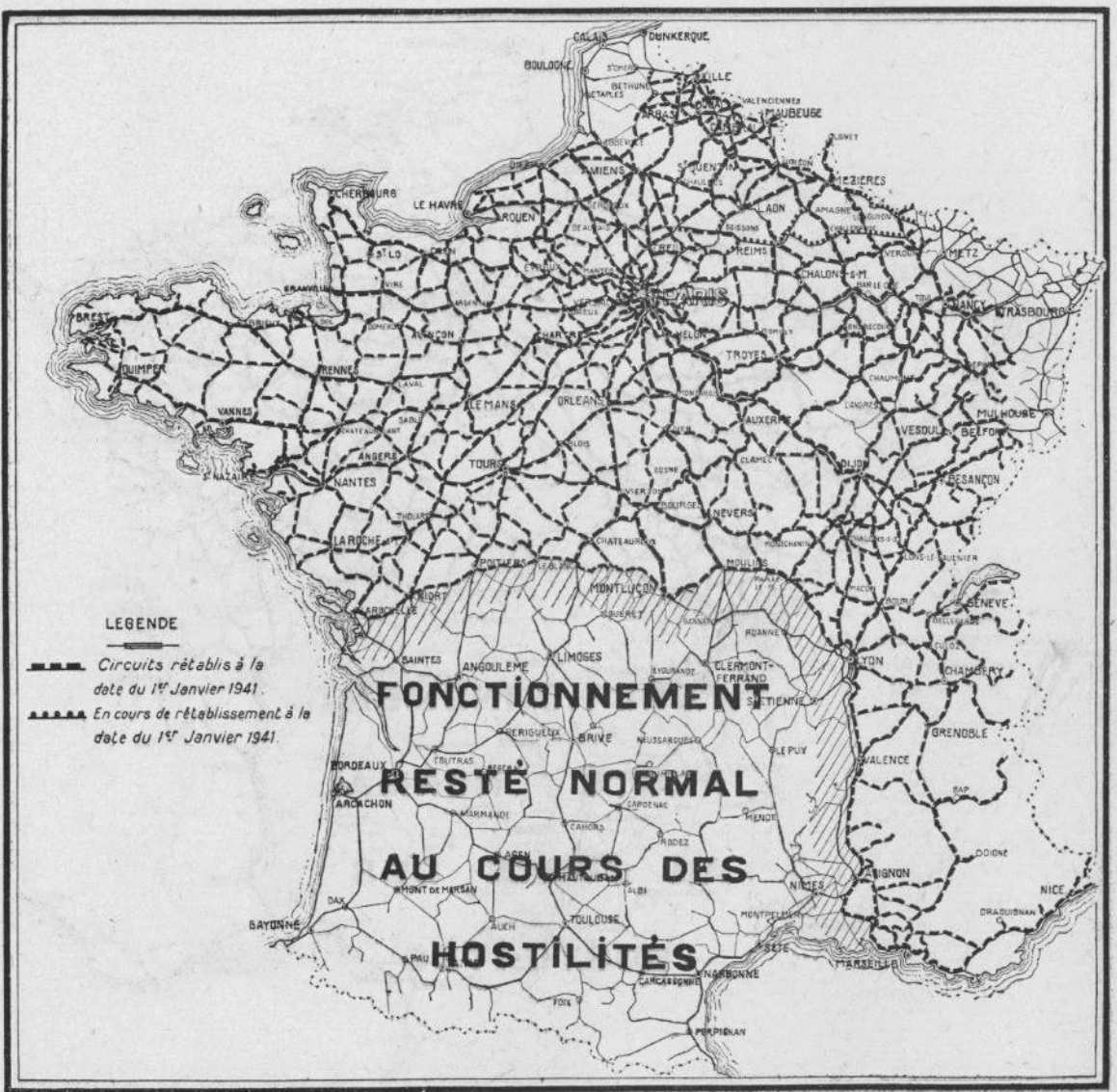
RÉTABLISSEMENT DES CIRCUITS DE CANTONNEMENT

C. 2



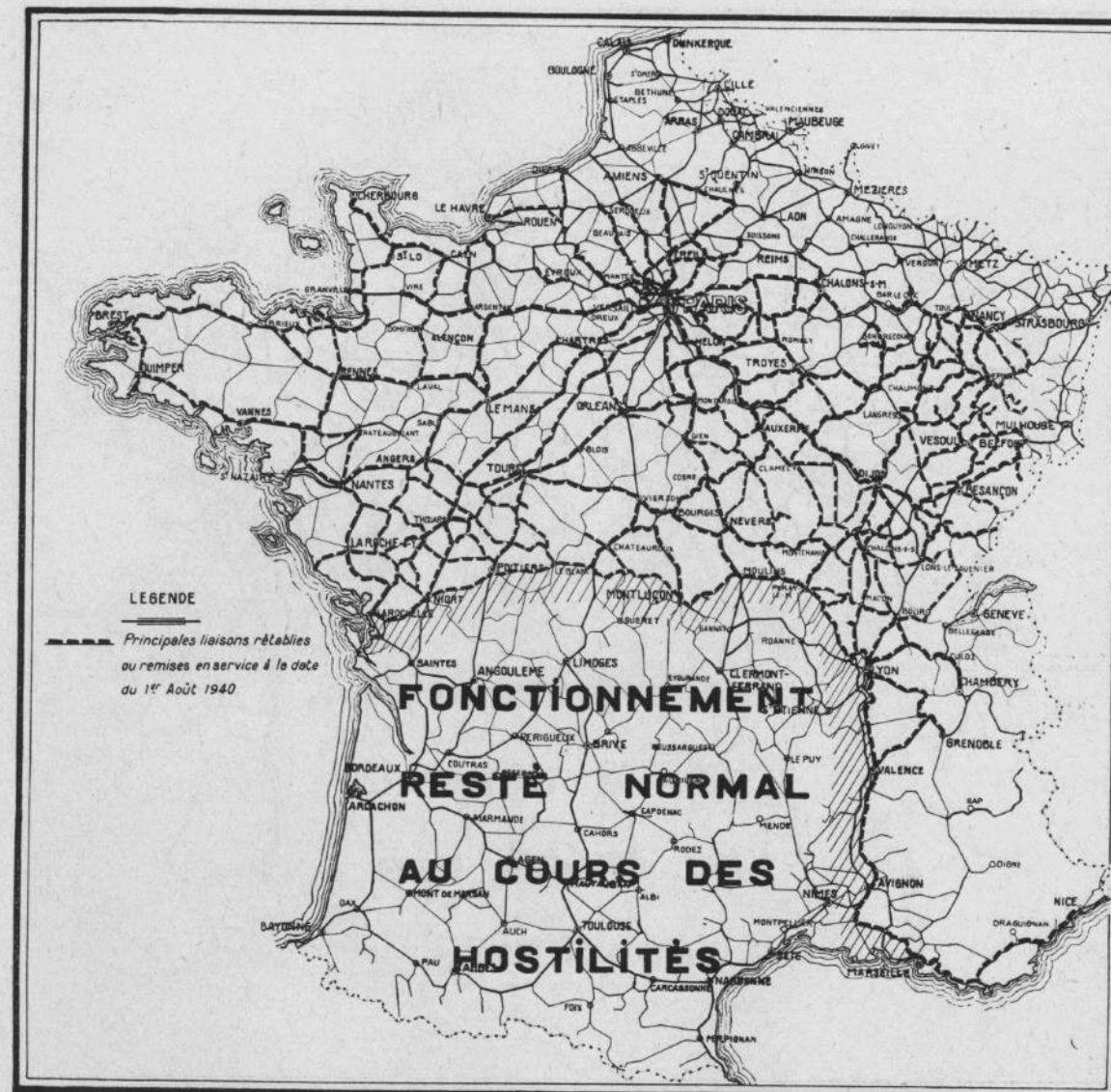
RÉTABLISSEMENT DES CIRCUITS DE CANTONNEMENT

C. 3



RÉTABLISSEMENT DES LIAISONS TÉLÉPHONIQUES

C. 4



RÉTABLISSEMENT DES LIAISONS TÉLÉPHONIQUES

C. 5

