

A

Service voyageurs au 17 mai 1943

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	22. 4.43		
	C.A.	5. 5.43	27 Qd f)
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	15. 5.43		

S.E. AUX COMMUNICATIONS

Direction des Chemins de fer

Service technique - 2° Bureau

-:-

SNCF - Horaires au 17 mai 1943

PARIS le 15 MAI 1943

Le Ministre

à M.le Président du C.A. de la SNCF

Vous m'avez soumis, le 28 avril 1943, les horaires des grands trains de voyageurs que vous vous proposez de mettre en vigueur le 17 mai 1943.

Les retouches apportées ultérieurement à ce projet et que vous avez indiquées à mes services ramènent les parcours prévus à 117.000 km en Z.O. et à 60.000 km en Z.N.O.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen par mes Services techniques, que j'approuve en principe ce projet, sous réserve des observations que je pourrais être amené à formuler après étude des documents détaillés.

(s) MORANE

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 5 mai 1943

Questions diverses

f) Nouvel horaire des trains de voyageurs au 17 mai

P.V. (p. 6)

M. LE PRESIDENT met le Conseil au courant des modifications qu'il est envisagé d'apporter au service des voyageurs à l'occasion de l'établissement du service d'été le 17 mai 1943.

Les parcours kilométriques moyens journaliers des trains de voyageurs atteindraient 181.000 km, contre 183.000 km pour le service d'été de l'année 1942.

Steho (p. 24)

M. LE PRESIDENT. - Nous avons soumis au Ministre le nouvel horaire des trains de voyageurs que nous nous proposons de mettre en vigueur à l'occasion de l'établissement du service d'été, le 17 mai prochain. Ce service d'été ne comportera que 181.000 km environ de parcours moyens journaliers, dont 181.000 pour la zone occupée et 60.000 pour la zone non occupée. L'année dernière, le service d'été comprenait 183.000 km de parcours moyens journaliers, dont 183.000 km, soit 2.000 km de plus, en zone occupée. Cependant, il faut tenir compte du nombre des voitures sanitaires allemandes ajoutées à nos grands trains qui va en augmentant, du nombre de voitures ou des compartiments réservés à la Wehrmacht, de la suppression totale des doubléments de trains. Il est donc incontestable que notre service voyageurs sera moins étoffé au cours de cet été qu'au cours de l'été dernier. Comme le nombre de voyageurs, loin de diminuer, paraît aller en augmentant, les déplacements ne seront pas facilités pendant les vacances.

S.N.C.F.

Le Président
du Conseil d'Administration
D.III50/29

22 avril 1943

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de soumettre ci-joint à votre approbation les horaires des grands trains de voyageurs que nous nous proposons de mettre en vigueur, le 17 mai 1943, à l'occasion de l'établissement du service d'été sur les lignes de la S.N.C.F.

En ce qui concerne la zone occupée, l'ensemble des aménagements réalisés - dont une partie, d'ailleurs, traduit les décisions prises au cours d'une conférence qui s'est réunie à Luxembourg du 2 au 5 mars - a été soumis à la H.V.D. Paris. Dans le cas où cette dernière n'autoriserait pas les parcours de trains prévus dans cette zone, nous vous demanderions de bien vouloir intervenir auprès du Militärbefehlshaber en vue du maintien de nos propositions qui représentent le strict minimum indispensable pour assurer le service d'été sans difficultés insurmontables.

Le service d'été 1943 ne comportera, en effet, que 181.000 km environ (1) (dont 121.000 pour la Z.O. et 60.000 pour la Z.N.O.) tandis qu'au 4 mai 1942 nos parcours journaliers moyens atteignaient 183.000 km (1) (dont 123.000 en Z.O. et 60.000 en Z.N.O.). Cependant, depuis cette époque nous avons dû faire face :

à l'adjonction plus fréquente de voitures sanitaires allemandes à nos grands trains,

à l'accroissement continu du nombre des voitures ou des compartiments réservés à la Wehrmacht - notamment en Z.N.O. où il n'en existait pas en mai 1942. Ces réservations représentent maintenant environ 20 % de la capacité des trains express circulant entre les deux zones,

à l'assouplissement au 1er mars 1943 de la ligne de démarcation qui a entraîné entre les deux zones des échanges beaucoup plus nombreux,

à la suppression presque totale des dédoublements.

.....

(1) Y compris les parcours de la zone côtière Nord dont la S.N.C.F. a repris l'exploitation au début de l'année 1943.

Ainsi donc le nombre journalier de places offertes aux voyageurs français sera au 17 mai 1943 en très sensible diminution par rapport au service du 4 mai 1942 malgré que le trafic ne soit en rien réduit; et nous serons loin de pouvoir assurer avec ce nombre de places un service simplement correct.

Dans les chiffres de parcours que nous proposons sont compris :

a) les trains créés en décembre 1942 à la suite de l'occupation du littoral Méditerranéen (59/60 Paris-Marseille, 1005/1006 Paris-Toulouse);

b) les trains créés au 1er mars 1943 à la suite de l'assouplissement de la ligne de démarcation (1025/1026 Paris-Limoges, 1013/1012 Paris-Clermont-Ferrand, 1017/1018 Paris-St-Germain-des-Fossés, 103/104 Paris Lyon);

c) la relation nouvelle qui sera établie au 17 mai 1943 à la demande de la H.V.D. Paris entre Strasbourg et Lyon, par les trains D.77/177 et D.78/178 avec correspondance à Lyon ~~de~~ de et vers Marseille et Nice;

d) les parcours nécessaires à l'ouverture au service voyageurs des lignes secondaires actuellement coupées par la ligne de démarcation, et pour lesquelles un crédit de 1.000 km journaliers a été accordé en Z.O. par la H.V.D. Paris;

e) l'amélioration en saison d'été de la fréquence de la circulation d'un certain nombre de trains omnibus qui ne circulent actuellement que deux ou trois fois par semaine, en vue de faciliter les déplacements à la campagne pendant la saison des cultures;

f) l'amélioration de la desserte de quelques artères de la banlieue de Paris, en raison notamment du développement donné à la culture des jardins potagers familiaux.

Ces deux dernières améliorations sont réalisées dans les mêmes conditions que l'été dernier.

En ce qui concerne les horaires, les modifications introduites ne sont ni nombreuses, ni importantes.

Elles tiennent compte :

a) de la suppression totale de la ligne d'arrêt du Nord-Est,

b) de la réduction à 10' des stationnements à la ligne de démarcation,

.....

c) des stationnements demandés par la H.V.D. Paris pour le contrôle dans les gares de franchissement de la nouvelle ligne de démarcation dite ligne du Rhône.

Les autres retouches affectant des express sont signalées dans le corps des exposés faits pour chaque Région.

Les modifications de détail apportées aux horaires des autres trains vous seront indiquées par les épreuves des indicateurs que nous vous ferons parvenir dès que possible.

Veillez agréer,

Signé: FOURNIER.

Président du C.A.