

505LM3/1

1121  
(1941)

Suppression des voitures incorporées  
dans les trains de marchandises.

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	1. 7.41
" " "	3. 7.41
" " "	15. 7.41
Note du Directeur Général au Président	7.41
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	26. 7.41

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

D 1130/15

C O P I E

Paris, le 26 juillet 1941

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception, de vos lettres des 1er, 3 et 15 juillet, relatives à la suppression des voitures à voyageurs qui étaient incorporées jusqu'à ces derniers temps aux trains de marchandises circulant sur certaines lignes fermées totalement au service des voyageurs.

Je crois devoir appeler tout d'abord votre attention, Monsieur le Ministre, sur le fait que la circulation de voitures à voyageurs sur les lignes de l'espèce constitue une mesure essentiellement provisoire destinée à pallier l'insuffisance, voire même l'absence, de services routiers de remplacement.

Cette solution a été appliquée à l'origine sur une assez grande échelle (157 sections de lignes au 1er novembre) et s'est traduite de ce fait par des dépenses non négligeables de combustible en raison des manoeuvres d'adjonction et de retrait des voitures, et également des arrêts supplémentaires ainsi imposés aux trains de marchandises. Par ailleurs, l'incorporation de voitures à voyageurs aux trains de marchandises gêne parfois considérablement le service des marchandises : d'une part, les horaires ne peuvent être modifiés qu'aux dates de changement des services voyageurs et, d'autre part, il n'est pas possible de supprimer ces trains tous les jours où le trafic marchandises est faible.

Enfin, je me permets de vous faire remarquer que, sur toutes les lignes en question, le service voyageurs avait été entièrement supprimé avant la guerre du fait de l'application des plans de transport.

Aussi, nous sommes-nous efforcés, non sans avoir saisi au préalable l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des départements intéressés, conformément à l'esprit de la loi du 15 octobre 1940, de retirer ces voitures dès que leur présence ne répondait

....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports -



plus à une nécessité réelle du fait du rétablissement des services routiers de remplacement ou de l'accroissement de leur consistance, et ce pour mettre fin aux doubles emplois entre le rail et la route.

Ceci posé, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessus l'exposé des conditions dans lesquelles s'est effectué le retrait de ces voitures dans les cas particuliers que vous avez bien voulu me signaler :

1°- Lignes Angers - La Flèche, Angers - Segré, La Flèche - Saumur.

En mai dernier, il est apparu que dans cette région la situation des transports routiers présentait une certaine stabilité. En particulier, Angers - La Flèche était desservi par 2 AR journaliers d'autobus ; Angers - Segré par 1 AR journalier et 1 AR supplémentaire 3 fois par semaine ; La Flèche - Saumur par 2 AR journaliers et 1 voyage supplémentaire le samedi.

Par rapport à la situation d'avant-guerre, ces lignes de remplacement figuraient parmi celles dont la consistance avait subi la moindre réduction.

Or, la fréquentation des voitures à voyageurs provisoirement rétablies sur les deux lignes intéressées est allée en s'amenuisant. En avril 1941, le nombre moyen de billets délivrés par l'ensemble des gares et par jour de circulation était de 8 pour Angers - La Flèche, 4 pour Angers - Segré, 16 pour La Flèche - Saumur, soit une moyenne de 5 à 10 par train.

Dans ces conditions, nous avons, par lettre du 27 mai, avisé l'Ingénieur en Chef du Maine-et-Loire de notre intention de supprimer à la date du 14 juin le service voyageurs sur les lignes intéressées. La situation ~~en~~ en carburant paraissait d'ailleurs largement suffisante, puisqu'elle permettait d'effectuer des services non repris au plan minimum.

Le service des trains M.V. a bien été effectivement supprimé à la date du 14 juin. Depuis cette date, les services routiers ont été renforcés sur Angers - La Flèche, de l'AR 3 fois par semaine et sur La Flèche - Saumur de l'AR le lundi.

Nous ajouterons que depuis le 7 juillet le pont de l'Ahloué sur la Loire étant reconstruit, nous avons rétabli un service de voyageurs entre Angers et Cholet. Le service routier Angers - Cholet (3 AR) mis en service durant la période de rupture du pont peut donc être, sinon supprimé actuellement, tout au moins réduit, ce qui doit permettre d'intensifier le service sur d'autres relations et en particulier sur celles desservies par des services de remplacement lorsque ceux-ci s'avèrent insuffisants.

2° - Lignes Gray - Besançon et Pontarlier - Gilley -

a) Ligne de Gray à Besançon

En mars 1941, après avoir obtenu l'assurance que la Société des Messageries et Transports automobiles des Monts Jura disposait des moyens nécessaires pour rétablir un service routier de remplacement sur cette relation, nous avons proposé à MM. les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées des départements du Doubs et de la Haute-Saône, d'autoriser la mise en marche d'une navette quotidienne en semaine Besançon - Montagney et d'une navette tri-hebdomadaire Montagney - Gray. Ces services d'ajoutant à la navette Besançon - Montagney - Pesmes qui fonctionnait déjà, paraissaient devoir suffire aux besoins du trafic voyageurs; nous avons donc demandé que dès leur rétablissement, les trains M.V. provisoirement prévus entre Besançon et Gray soient supprimés.

M. MESNAGER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Doubs, s'opposa tout d'abord au projet de la S.N.C.F. en invoquant la pénurie de carburants liquides. Nous avons alors précisé que l'entreprise qui assurerait le service utiliserait un véhicule à gazogène, de sorte que la consommation de carburants serait très minime.

Le 30 avril 1941, le Comité restreint du Doubs, que présidait M. MESNAGER, décida d'accepter la décision que prendrait sur cette question le Comité restreint du département de la Haute-Saône. Nous avons donc demandé l'accord de M. POYET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de ce département. Ce dernier, par lettre du 15 mai, nous a donné son approbation sur l'ensemble des projets que nous lui avons soumis, avec autorisation de passer à réalisation immédiatement, ce que nous avons fait dès le 20 mai.

b) Ligne de Pontarlier à Gilley -

Cette ligne a été fermée au service des voyageurs le 18 avril 1939, mais le service routier de remplacement ayant été suspendu en juin 1940, nous avons dû rétablir des trains de voyageurs. En raison de leur faible utilisation, ces derniers ont été supprimés au 6 octobre 1940 et le service des voyageurs a été assuré depuis cette date à l'aide de voitures incorporées dans les trains de marchandises.

Cependant, pour cette ligne comme pour celle de Besançon-Gray, nous avons jugé préférable, dans l'intérêt des usagers, de revenir le plus tôt possible à la desserte par route.

A la réunion du Comité restreint du département du Doubs tenue le 30 avril 1941, il a été décidé que 2 navettes routières Pontarlier-Gilley-Morteau seraient mises en marche les mardis, mercredis et vendredis au départ de Pontarlier dès que la Société



exploitante disposerait d'un véhicule à gazogène, ce qui constituait une augmentation sensible de la consistance du service. Ces dispositions étant entrées en vigueur le 15 mai, les trains M.V. étaient devenus sans objet et ils ont été supprimés le 20 mai.

En résumé, sur chacune des deux lignes Besançon - Gray et Besançon - Gilley - Morteau, la desserte par route a été organisée en plein accord avec les Comités restreints des départements intéressés. J'ajoute que si la suppression des trains M.V. n'a pas fait l'objet de préavis c'est que nous avons cru, étant donné la façon dont ces affaires avaient été étudiées, et compte tenu de ce que les rétablissements de services de remplacement avaient reçu l'accord des Ingénieurs en Chef intéressés, que nous pouvions supprimer les trains M.V. dès ces rétablissements décidés.

### 3° - Ligne Cholet - Bressuire -

En ce qui concerne la ligne de Cholet à Bressuire, la lettre adressée le 12 juin par notre Chef d'Arrondissement de Saintes à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Deux-Sèvres n'est que la suite d'une série d'entretiens ou de correspondances avec cet Ingénieur en Chef. Celui-ci s'est toujours opposé à la suppression des trains M.V. sur la ligne dont il s'agit, bien que ces trains soient très peu utilisés.

Le point de vue de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Deux-Sèvres est exposé dans ses lettres des 17 février et 30 avril 1941 dont ci-joint copies.

Etant donné qu'il ne nous paraissait pas possible d'aboutir à un accord avec ce dernier, nous vous avons saisi de la question par lettre du 21 mai 1941 dont je joins également copie. Nous avons cru devoir vous proposer, dans cette lettre, la date du 14 juin comme date de suppression des trains M.V. pour qu'il vous soit possible, le cas échéant, de faire procéder à une enquête complémentaire.

Les propositions de notre lettre du 21 mai n'ayant pas soulevé d'objection de votre part, notre lettre du 12 juin à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a eu simplement pour but de lui confirmer la mise en vigueur d'une mesure au sujet de laquelle les deux parties avaient pris position depuis longtemps.

Il semble résulter des précisions ci-dessus que les protestations des Ingénieurs en Chef intéressés résultent de malentendus sur la procédure à suivre en cas de désaccord entre les Ingénieurs en Chef et nos Services régionaux. Quoi qu'il en soit, je rappelle à nouveau à mes services la nécessité d'une collaboration étroite

.....

avec ces fonctionnaires et je leur prescris pour éviter tout nouvel incident, de ne réaliser les suppressions de trains M.V. en cas de désaccord avec eux qu'après m'en avoir référé, pour me permettre de vous saisir du différend. Je leur demande également de porter, au moins 15 jours à l'avance, à la connaissance des Ingénieurs en Chef les suppressions de services de voyageurs par fer sur les lignes coordonnées, sauf accord avec eux pour la réduction de ce délai de préavis.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

juillet 1941

C O P I E

J'ai l'honneur de soumettre ci-joint à votre signature le projet de réponse aux lettres des ler, 3 et 15 juillet 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications au sujet de la suppression des voitures à voyageurs dans les trains de marchandises circulant sur certaines lignes coordonnées des départements du Maine-et-Loire, du Doubs et des Deux-Sèvres.

Alors que dans la plupart des départements les relations de nos services régionaux avec les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées sont excellentes, nous éprouvons néanmoins dans quelques-uns des difficultés qui tiennent, en général à des questions de personne.

Quoi qu'il en soit, je rappelle à mes services qu'en cas de difficultés rencontrées auprès des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées sur la question de suppression du service voyageurs par fer sur les lignes coordonnées, ils ne doivent prendre aucune initiative sans m'en avoir référé et sans avoir, au préalable, reçu des instructions de ma part sur la conduite à tenir.

A ce sujet, je crois devoir appeler ~~mon~~ votre attention sur le cas de la ligne de Cholet à Bressuire. La procédure suivie avait fait l'objet, au préalable, d'un accord entre nos services et ceux du Ministère, mais il semble que ces derniers ont perdu de vue cet accord ainsi que notre lettre du 21 mai qui leur rendait compte du différend existant entre l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Deux-Sèvres et la S.N.C.F.

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général,

Monsieur FOURNIER, Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.-