

505 LH32/14

2312

(1939)

Installation de compartiments-couchettes.

	C.D.	4. 7.39	44	V
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		6. 7.39		

Installation de compartiments-couchettes.

2512

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

D 2424/6

COPIE

6 juillet 1939

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet d'installation de compartiments-couchettes dans les voitures de la S.N.C.F.

Vous voudrez bien trouver ci-jointe, en deux exemplaires, une note justificative n° 64 To 27 relative à ce projet, qui a reçu l'approbation du Comité de Direction de la S.N.C.F. dans sa séance du 4 juillet 1939.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous renvoyer un exemplaire dudit projet.

Je me permets d'insister sur l'urgence de ces aménagements de compartiments-couchettes pour nous permettre d'amorcer, l'été prochain, la réalisation de notre programme de places couchées dans les trains de nuit à longs parcours.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
244, Boulevard St-Germain  
PARIS



4 juillet 1939

2312

4 juillet 1939

QU. V - Projets

3°) Installation de nouveaux Compartiments-  
couchettes dans les voitures de la  
S.N.C.F. (7.000.000 fr).

P.V. COURT

Le Comité approuve le projet qui lui est soumis.

STENO p. 44

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Je crois qu'il est actuellement question de supprimer une classe de voiture et je me demande si le moment est bien choisi pour augmenter le nombre de couchettes de 2ème classe. J'ai fait procéder d'autre part à une petite enquête qui a permis de constater que, pour rendre le prix du transport en couchette de 2ème classe légèrement supérieur au prix du billet de 1ère classe, il faudrait percevoir un supplément de couchettes qui serait, pour un parcours un peu long, à peu près le double de la taxe actuellement perçue, ce qui serait prohibitif.

Ce relèvement serait cependant très désirable, pour éviter un déclassement massif de 1ère en 2ème classe, car les voyageurs préféreraient voyager couchés en 2ème classe plutôt qu'assis et parfois même debout en 1ère.

En dehors de ces considérations de principe, je signale, sans insister d'ailleurs, que ce projet est le troisième qui est présenté au Ministère au titre des travaux d'établissement de 1939 sans figurer au programme. Son urgence est-elle donc telle qu'il y ait lieu de ne pas respecter ce programme ?

M. LE PRESIDENT. - Il faut bien reconnaître que, si nous étions liés au point de ne pouvoir apporter de modifications à notre programme de travaux qu'une six fois par an, cela ne répondrait pas aux \_\_\_\_\_



conditions d'exploitation actuelles.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT..- Je crois n'avoir jamais fait preuve d'un formalisme excessif.

M. LE BESNERAIS..- En ce qui concerne la suppression d'une classe de voiture, elle ne peut se faire que progressivement et au fur et à mesure que l'on aura procuré aux voyageurs des conditions de transport qui répondent à leurs besoins. / ~~Et xxxxxxxxxxxxxxx~~ C'est bien ce que nous faisons dans le projet que nous vous soumettons, qui serait ainsi de nature plutôt à faciliter la suppression de la 1ère classe.

De plus, il est aujourd'hui nécessaire d'augmenter le nombre de places couchées.

M. LE PRESIDENT..- Cela répond en effet à un désir général des voyageurs. Ils demandent même des hamacs en 3ème classe en hiver.

M. LE BESNERAIS..- Les trains que nous nous proposons d'équiper en compartiments-couchettes de 3ème classe ne circulent pas sur les lignes où les voyageurs payants en 1ère classe sont le plus nombreux. Il s'agit de desservir des relations où les places couchées mises à la disposition des voyageurs sont, non pas des couchettes mais des lits de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. La concurrence se fera plutôt avec les wagons-lits de 2ème classe.

Il faut d'ailleurs ajouter que, pour la répartition des voyageurs entre les différentes classes, il n'y a pas une simple question de prix, parce que, surtout en France, les voyageurs tiennent, dans leur choix, un très grand compte de la classe sociale de leurs compagnons de voyage: c'est

pourquoi les études faites pour la suppression de la 1ère classe conduisent toujours à une prévision de dépenses supplémentaires importantes. Je crois cependant qu'on arrivera progressivement à <sup>étendre à d'autres lignes</sup> généraliser la suppression d'une classe de voiture et j'estime que la création de compartiments-couchettes de 2ème classe, si elle conduit les voyageurs payants qui utilisent les trains de nuit en 1ère classe à voyager en 2ème classe, pourra, dans une certaine mesure, la faciliter.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT..- En attendant, cette mesure aura pour résultat une perte assez importante.

M. LE BESNERAIS..- Je n'en suis pas certain : vous nous avez dit que le prix du billet en 2ème classe, majoré du supplément de couchette, reste inférieur au prix en 1ère classe. Ce calcul vaut-il pour un billet simple ou aller et retour ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT..- Il reste valable même avec un billet aller et retour.

M. LE BESNERAIS..- Pour les usagers qui bénéficient de réductions plus fortes, le bilan de l'opération est certainement différent. Or, ce sont eux qui coûtent cher au chemin de fer. Si les voyageurs qui paient place entière abandonnent progressivement la 1ère classe pour utiliser les couchettes de 2ème classe, même avec une légère diminution du prix perçu, notre position s'en trouvera très améliorée pour supprimer ensuite la 1ère classe sur les relations intéressées lorsqu'elle ne sera plus utilisée que par des voyageurs bénéficiant de réductions.



J'ajouterais qu'il ne paraît <sup>très</sup> ~~pas~~ opportun d'augmenter le nombre des places couchées pour répondre à la demande croissante des usagers.

M. GRIMPRET..- Je voudrais appuyer les propositions faites pour augmenter le nombre des couchettes de 3ème classe. Elles sont depuis longtemps généralisées dans beaucoup de pays étrangers, dans les pays scandinaves notamment.

Mais je voudrais appuyer également les observations de M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, en ce qui concerne les compartiments-couchettes de 2ème classe. Je me demande si leur création répond à un besoin aussi réel que pour la 3ème classe. Lorsque la Compagnie Internationale des Wagons-Lits a créé les wagons-lits de 2ème classe, on a constaté une diminution du nombre des voyageurs de première classe, parce que le prix d'un billet de 2ème classe majoré du supplément de Wagon-Lit était inférieur ou de très peu supérieur au prix du billet ordinaire de 1ère classe. Je crois de même que la création de couchettes de 3ème classe est de nature à faire augmenter le nombre des voyageurs de 3ème au détriment de ceux de 2ème classe.

M. LE BESNIER..- Ce n'est pas prouvé, car il ne s'agit pas de la même clientèle.

M. GRIMPRET..- Le voyageur de première classe ne se déclassera-t-il pas en seconde ?

M. LE BESNIER..- Je le crois. Je suis persuadé que, dans les relations que nous avons en vue, où le nombre des voyageurs de 1ère classe n'est pas considérable, nous arriverons assez facilement à supprimer les voitures de 1ère classe.

.....



M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- En poussant le raisonnement un peu plus loin, on pourrait alors soutenir que, pour préparer la suppression de la 1ère classe, il faudrait installer un nombre aussi élevé que possible de couchettes de 2ème classe. Je me demande si les propositions présentées par le Service du Matériel pourraient conduire à un tel résultat.

M. LE BESNERAIS.- Elles marqueront une étape.

M. LE PRESIDENT.- J'insiste sur le côté psychologique de l'opération. Si nous ne faisons rien en faveur des voyageurs de 2ème classe, qui appartiennent en général à la moyenne bourgeoisie, on nous reprochera sévèrement de contribuer à accentuer la déchéance des classes moyennes en France.

M. ARON.- La bourgeoisie voyage aujourd'hui en 3ème classe. Les universitaires ne voyagent pas autrement. On constate que les voitures de 3ème classe sont, en général, occupées par des gens souvent ~~même~~ plus distingués que ceux qui voyagent en 2ème et même en 1ère classe.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a plus d'observations ?  
Les propositions sont approuvées.

COMITÉ DE DIRECTION

du 4 JUIL. 1939 193

(Question N° V/3)

JB.15.5

24 JUIN 1939

**SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

20, Rue de Rome, PARIS 8°

Tél. Laborde 88-00

Exemplaire pour  
Messieurs les Membres du  
COMITÉ DE DIRECTION

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc 27

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

**INSTALLATION DE COMPARTIMENTS-COUCHETTES  
DANS LES VOITURES DE LA S.N.C.F.**

La présente note justificative, relative à l'installation de nouveaux compartiments-couchettes dans les voitures de la S.N.C.F., comporte trois parties :

- I - La justification des transformations envisagées;
- II - Leur description technique;
- III - L'indication des dépenses à engager et de leur imputation.

**I - MOTIFS JUSTIFIANT LES TRANSFORMATIONS ENVISAGÉES -**

L'attention de la S.N.C.F. a été appelée, à différentes reprises au cours de l'année écoulée, par des organismes régionaux (Chambres de Commerce, Syndicats d'Initiative, Municipalités, Conseils Généraux) et des groupements d'Usagers, ainsi que par des Membres du Parlement sur la nécessité d'augmenter le nombre des places couchées mises à la disposition des voyageurs dans les trains de nuit à long parcours.



En particulier, de nombreuses doléances, dont certaines nous ont été transmises par le Ministère des Travaux Publics, avaient pour objet la création de places couchées de 3ème classe dans les trains à destination de la Côte d'Azur, des Alpes, etc ...

Nous n'avons pu, jusqu'ici, donner une suite favorable à ces demandes, la création d'un plus grand nombre de places couchées posant à la fois des problèmes de disponibilités en voitures et des problèmes d'ordre financier qui n'ont pu être encore résolus depuis la création de notre Société.

Mais nous avons pensé que nous ne pouvions plus retarder l'amorce d'une politique de places couchées de 3ème classe dans les trains de nuit à long parcours, eu égard surtout au fait que des couchettes de cette classe existent déjà sur des relations secondaires comme :

Paris-Gérardmer et vice-versa	
Paris-Bussang	"
Paris-Dieppe	"
Paris-Cherbourg	"
Paris-Granville	"

Or, faute de voitures, il n'en existe pas sur les relations importantes des Régions Sud-Est et Sud-Ouest, où il paraît cependant indiqué de pourvoir de couchettes de 3ème classe les trains de nuit circulant :

a) Pour la Région Sud-Est :

Entre Paris et Nice - Vintimille et vice-versa  
Paris et Marseille - d° -

Entre Paris et Sète et vice-versa  
Paris et les Alpes (Grenoble, Briançon, Modane)  
et vice-versa  
Paris et le Massif Central et vice-versa

b) Pour la Région Sud-Ouest

Entre Paris - Bordeaux et vice-versa  
Paris - Agen - Tarbes d°  
Paris - Toulouse d°  
Paris - Port-Bou d°  
Paris - Hendaye d°

Aussi pensons-nous qu'il n'y a pas lieu d'attendre les constructions prévues au programme quinquennal pour amorcer la réalisation du programme d'extension des places couchées en 3ème classe.

La présente note prévoit l'installation de couchettes de 3ème classe dans 250 compartiments de voitures de 3ème classe, à raison de 5 couchettes par compartiment, - des Régions du Sud-Est et du Sud-Ouest (150 pour le Sud-Est et 100 pour le Sud-Ouest)

°  
° °

Mais l'amorce d'une politique de places couchées de 3e classe ne peut se concevoir sans une extension parallèle du nombre des places couchées de 2ème classe qui est encore beaucoup trop réduit.(1)

Aussi, la présente note prévoit-elle également l'installation de couchettes de 2ème classe dans 130 compartiments (à raison de 6 couchettes par compartiment), ces différents

---

(1) L'augmentation du nombre des couchettes de 1ère classe ne se pose pas pour le moment.



compartiments appartenant à des voitures de 2ème classe et des voitures mixtes - 1ère et 2ème classes qui comportent déjà des couchettes de 1ère classe, - des deux Régions précitées.

La répartition de ces compartiments de 2e classe entre ces deux Régions est la suivante :

- 60 compartiments dans des voitures de la Région du SUD-EST
- 70 compartiments dans des voitures de la Région du SUD-OUEST

L'aménagement de tous ces compartiments-couchettes dans des voitures existantes permettra de réaliser des services de couchettes de toutes classes dans les trains des relations ci-après :

a) Sud-Est :

Trains 23/24 - Paris-Vintimille  
29/30 - Paris-Grenoble  
19-20 - Paris-Marseille  
2701/2702 - Paris-Briançon  
603/604 - Paris-Modane  
21/22 - Paris-Sète

b) Sud-Ouest :

Trains 31/32 - Paris-Hendaye (et Tarbes)  
33/34 - - d° -  
77/78 - Paris-Port-Bou  
115/102 - Bordeaux-Marseille  
73/70 { - Paris-Rodez  
          { - Paris-Toulouse

II - DESCRIPTION TECHNIQUE DES TRANSFORMATIONS ENVISAGEES -

- a) Compartiments de 3ème classe - Par mesure d'économie nous envisageons, dans les compartiments de 3ème classe, l'installation du type de couchettes le plus simple parmi

ceux existants : celui utilisé dans les voitures de 3ème classe de la Région de l'OUEST .

Pour passer de la position de jour à la position de nuit, les opérations à effectuer consistent essentiellement :

- à retirer le coussin amovible de la banquette et à le placer sur le porte-bagages, après rabattement de la partie mobile que comporte ce dernier, pour donner toute la largeur utile au support du coussin . \
- à relever le dossier pivotant autour de charnières (à axe horizontal) disposées à la partie supérieure du dossier, de manière à l'amener à la position horizontale dans laquelle il est maintenu par des arcs-boutants.

On constitue ainsi 3 couchettes superposées par demi-compartiment :

- la couchette inférieure étant la parclose garnie de la banquette.
- la couchette intermédiaire par relèvement du dossier.
- la couchette supérieure par utilisation du coussin de la banquette posé sur le porte-bagages.

Il y aura lieu, d'autre part, d'aménager au-dessus du plafond du couloir des cases à bagages.



b) Compartiments de 2ème classe. - Nous envisageons, dans les compartiments de 2ème classe, l'installation du dispositif de couchettes appliqué dans les récentes voitures de 3ème classe de la Région de l'EST, mais en améliorant le confort des places couchées puisqu'il s'agit de l'aménagement de compartiments de 2e classe .

Ce dispositif est intéressant au double point de vue :

- de la possibilité d'offrir, avec suffisamment de confort, en 2ème classe, 3 places couchées par demi-compartiment.
- de la rapidité du passage de la position de jour à la position de nuit.

Pour passer de la position de jour à la position de nuit, on commence par effacer le porte-bagages contre la cloison; puis, après déverrouillage du dispositif, on abaisse deux grands leviers (préalablement décrochés) appartenant à un système de pantographe. Cette simple manoeuvre réalise les opérations suivantes :

- éloignement de la banquette inférieure de la cloison.
- remontée du dossier en deux parties, dont la partie supérieure se rabat et occupe une position horizontale.
- rabattement à la position horizontale d'un élément formant, en position de jour, revêtement de cloison situé entre le dossier et la corniche.

Les trois couchettes par demi-compartiment sont ainsi constituées :

- la couchette inférieure, par le coussin de la banquette éloignée de la cloison;
- la couchette intermédiaire, par la face intérieure garnie de la partie supérieure du dossier;
- la couchette supérieure par la face intérieure garnie du revêtement de cloison situé entre le dossier et la corniche.

Les 2 accoudoirs mobiles à l'extrémité de la banquette seront utilisés comme oreillers et il y aura à fournir, en outre, un oreiller normal pour la 3ème place couchée du demi-compartiment.

D'autre part, des cases à bagages devront être aménagées au-dessus du plafond du couloir.

### III - INDICATION DES DEPENSES A ENGAGER ET DE LEUR IMPUTATION

Les dépenses à engager pour l'installation des couchettes dont il s'agit sont les suivantes :

A) Région du Sud-Est - comportant l'équipement de :

150 compartiments de 3ème classe

60 compartiments de 2ème classe

La dépense par compartiment se décompose comme suit :

a) Installations nouvelles (acquisition et confection de pièces, montage compris).



	<u>3e classe</u>	<u>2e classe</u>
Evaluation des travaux	12 900f.	23 500f.
Somme à valoir pour imprévu (5 %)	650	1 175
Total .....	<u>13 550f.</u>	<u>24 675f.</u>

b) Suppression d'aménagements existants:

à la valeur primitive de 10 160f. 7 625f.

c) Travaux de dépose et de repose :

1 720f. 2 500f.

d) Valeur des matériaux récupérés

3 340f. 1 650f.

La dépense par compartiment supportée par le  
compte de 1er Etablissement de Matériel roulant, s'élève

à (a - b) :

13 550	24 675
- 10 160	- 7 625
<u>3 390f.</u>	<u>17 050f.</u>

La dépense par compartiment supportée par le  
compte Exploitation, s'élève à (b + c - d) :

10 160	7 625
+ 1 720	+ 2 500
- 3 340	- 1 650
<u>8 540 f.</u>	<u>8 475 f.</u>

La dépense pour l'ensemble des 150 compartiments  
de 3e classe et 60 compartiments de 2e classe supportée  
par le compte de 1er Etablissement de Matériel roulant  
s'élève à :

3e classe : 3 390 x 150 =	508 500 f.
2e classe : 17 050 x 60 =	<u>1 023 000 f.</u>
soit au total .....	<u><u>1 531 500 f.</u></u>

La dépense pour l'ensemble des compartiments  
ci-dessus, supportée par le Compte Exploitation s'élève à:

3e classe : 8 540 x 150 = 1 281 000 f.

2e classe : 8 475 x 60 = 508 500 f.

soit au total ..... 1 789 500 f.  
=====

B) Région du Sud-Ouest - comportant l'équipement de :

100 compartiments de 3e classe

70 compartiments de 2e classe

La dépense par compartiment se décompose comme  
suit :

a) Installations nouvelles (acquisition et confec-  
tion de pièces, montage compris)

	<u>3e classe</u>	<u>2e classe</u>
Evaluation des travaux	14 330 f.	26 200 f.
Somme à valoir pour imprévu (5 %)	720	1 300
Total .....	15 050 f.	27 500 f.

b) Suppression d'aménagements existants :  
à la valeur primitive de 2 750 f. 5 690 f.

c) Travaux de dépose et repose  
3 130 f. 3 700 f.

d) Valeur des matériaux récupérés  
1 900 f. 1 900 f.



La dépense par compartiment supportée par le  
Compte de 1er Etablissement de matériel roulant s'élève à :

	<u>3e classe</u>	<u>2e classe</u>
(a - b) :	15 050	27 500
	<u>- 2 750</u>	<u>- 5 690</u>
	12 300 f.	21 810 f.

La dépense par compartiment supportée par le  
Compte Exploitation s'élève à (b + c - d)

	2 750	5 690
	+ 3 130	+ 3 700
	<u>- 1 900</u>	<u>- 1 900</u>
	3 980 f.	7 490 f.

La dépense pour l'ensemble des 100 compartiments  
de 3e classe et 70 compartiments de 2e classe, supportée  
par le compte de 1er Etablissement de Matériel roulant  
s'élève à :

3e classe :	12 300 x 100 =	1 230 000f.
2e classe :	21 810 x 70 =	1 526 700f.
		<u>2 756 700f.</u>
		=====

La dépense pour l'ensemble des compartiments ci-  
dessus, supportée par le Compte Exploitation s'élève à :

3e classe :	3 980 x 100 =	398 000f.
2e classe :	7 490 x 70 =	524 300f.
		<u>922 300f.</u>
		=====

En résumé, la dépense totale pour les deux Régions, supportée par le Compte de 1er Etablissement, s'élève à :

$$1\ 531\ 500 + 2\ 756\ 700 = \underline{\underline{4\ 288\ 200\ f.}}$$

la dépense totale pour les deux Régions, supportée par le Compte Exploitation, s'élève à :

$$1\ 789\ 500 + 922\ 300 = \underline{\underline{2\ 711\ 800\ f.}}$$

---

Il est à remarquer que, bien que les compartiments à transformer appartiennent pour les 2 Régions à des voitures de même type de construction (O.C.E.M.), elles n'en comportent pas moins des différences d'aménagements ou d'installations d'appareils intérieurs qui expliquent les différences de prix des divers postes figurant dans la décomposition des dépenses.

En particulier :

- les voitures de 3e classe de la Région du Sud-Est sont munies de garnitures intérieures en acier inoxydable de valeur très sensiblement supérieure à celle de l'acier ordinaire, garnitures intérieures qui sont retirées des voitures et dont la valeur vient en déduction des dépenses de 1er Etablissement à prévoir;

- les voitures de 2e et 3e classe de la Région du Sud-Ouest sont équipées d'un système de réglage du chauffage par thermostats et ces derniers appareils doivent être



déplacés (dans certains compartiments à aménager en couchettes);

- les compartiments de 2e classe (à aménager en couchettes) des voitures de la Région du Sud-Ouest doivent recevoir une installation complète de ventilation.

---

La dépense de 4 288 200 frs prévue au Compte de 1er Etablissement serait imputée à raison de :

1 000 000 frs en 1939

3 288 000 frs en 1940

Ce travail ne figure pas au programme initial de modifications du matériel roulant autre que neuf. Mais le contrôle budgétaire de nos dépenses de 1er Etablissement de 1939 nous laisse dès maintenant prévoir une disponibilité suffisante pour permettre d'engager la dépense envisagée sans dépasser le crédit alloué pour l'exercice 1939 par la Loi de Finances.

La dépense prévue pour 1940 sera incorporée en temps utile dans le budget de cet exercice.

*Le Directeur*  
*Le Chef Adjoint du Service*  
*Signé : PONCET*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 4 juillet 1939

V - Projets -

3°) Installation de nouveaux compartiments-couchettes  
dans les voitures de la S.N.C.F. (4.288.200 fr).

CG ———  
revis études, a ce me rapport de classe, Snelcure  
est le le 3e jour sans pour venir une machine a vapeur?

Per  
CG

LB - 2e jour

quy efface le papier a couche de 3ecl  
mar 6e 2ecl encastrée

Paro

adroit