

505LH53/14

315

(19h1-h2)

V. D. 9662 : Réalisation du Méditerranée - Niger.

ARCHIVES

Dépose de voies pour fourniture de rails au Méditerranée-Niger

|   |          |    |        |
|---|----------|----|--------|
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 10.12.40 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 3. 1.41  |    |        |
| Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.                   | 22. 1.41 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 28. 1.41 |    |        |
| Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.                   | 25. 3.41 |    |        |
| C.A.  | 2. 4.41  | 23 | Qd (d) |
| Note sur l'intérêt de la ligne Bou-Arfa à KENADZA | 6. 4.41  |    |        |
| Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.                   | 12. 4.41 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 2. 7.41  |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 18. 1.42 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 20. 3.42 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 12. 5.42 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 12. 5.42 |    |        |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P.                         | 16. 6.42 |    |        |
| Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.                   | 18.11.42 |    |        |

Dépose de voies pour la fourniture de rails au Méditerranée-Niger

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 18 novembre 1942

Direction des chemins de fer

Service Technique

3<sup>e</sup> Bureau

- C O P I E -

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer.  
Dépose de voies pour  
le Méditerranée-Niger

A la suite des renseignements fournis au Service Technique des Transports sur l'état des déposes de voies destinées au Chemin de fer Méditerranée-Niger, j'ai pris les décisions suivantes, rendues nécessaires par les événements, au sujet de l'arrêt ou de la continuation de ces déposes :

Région du Sud-Est :

Clermain-La-Clayette (30 km sur lesquels 22 sont déposés) -  
Achever la dépose.

Veynes-Chorges (37 km dépose non commencée) - Ne pas déposer.

Embrun-Largentièrre (27 km sur lesquels 13 sont déposés)  
Achever la dépose.

Région du Sud-Ouest :

Mussidan-Bergerac (31 km dépose non commencée) Ne pas déposer.

Vic-Bigorre-Tarbes (17 km dépose non commencée) Ne pas déposer.

Quillan-St.Pol-de-Fenouillet (36 km dépose non commencée).  
Ne pas déposer.

Bourriot-Bergonce-Gabaret (24 km sur lesquels 2 km 400 sont déposés)  
Arrêter la dépose et rétablir les 2 km 400.

Vivrez-Capdenac (15 km sur lesquels 2 km sont déposés). Arrêter  
la dépose et rétablir les 2 km.

Le matériel provenant des déposes qui sont achevées sera  
réservé à l'entretien des voies en exploitation.

Pour le Ministre et par autorisation,  
Le Directeur des Chemins de fer,

Signé : J. MORANE.



## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
 Le Président  
 du Conseil d'Administration

---  
 Région du Sud-Ouest  
 ---

Ligne de Condom à Castéra-Verduzan  
 ---

C O P I E

Paris, le 16 juin 1942

---  
 Dépose de la voie et des  
 installations  
 ---

Ve 687 000 - 1

4

9239380.2

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en deux exemplaires, le projet relatif à la dépose de la voie et des installations de la ligne de CONDOM à CASTERA-VERDUZAN, que vous avez autorisée par décision du 5 février 1941, en vue de récupérer le matériel de voie nécessaire à la construction du Chemin de fer de BOU-ARFA à KENADZA, premier tronçon du "Méditerranée Niger".

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
 aux Communications.

La loi du 30 novembre 1941 a, par ailleurs, prononcé le déclassement de cette ligne.

Je vous serais obligé de vouloir bien après décision me renvoyer un exemplaire du projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 12 mai 1942

C O P I E

Région du Sud-Est  
Ligne d'Apt à St-Maime-Dauphin  
Dépose de la ligne entre Saignon  
Et St-Maime-Dauphin

Monsieur le Ministre,

Ve 461 036-1  
2

9239380-2

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en deux exemplaires, le projet relatif à la dépose de la voie et des installations de la section SAIGNON à ST-MAIME-DAUPHIN, que vous avez autorisée par décisions des 25 décembre 1940 et 18 janvier 1941, en vue de récupérer le matériel de voie nécessaire à la construction du chemin de fer de BOU-ARFA à KENADZA, premier tronçon du "MEDITERRANEE-NIGER".

La loi du 30 novembre 1941 a, par ailleurs, prononcé le déclassement de cette section de ligne.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,  
Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Région du Sud-Est

Paris le 12 mai 1942

Ligne de Célas à Connaux-Tresques

Dépose de la ligne entre Brouzet  
et Fontarèche-Saint-Laurent

COPIE

Ve 500 015 - 1

Monsieur le Ministre,

2  
9239380.2

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en deux exemplaires, le projet relatif à la dépose de la voie et des installations de la section Brouzet à Fontarèche-Saint-Laurent, que vous avez autorisée par décision du 5 février 1941, en vue de récupérer le matériel de voie nécessaire à la construction du chemin de fer de Bou-Arfa à Kénadza, premier tronçon du "Méditerranée-Niger".

La loi du 30 novembre 1941 a par ailleurs prononcé le déclassement de cette section de ligne.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,  
signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----  
Région du Sud-Est

Paris, le 20 mars 1942

-----  
Ligne de Brioude à Saint-Flour

-----  
Dépose de la section La Chapelle-Laurent  
à Saint-Flour

-----  
Ve 516 023-1  
2  
9239380-2

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en 2 exemplaires, le projet relatif à la dépose de la voie et des installations de la ligne de La Chapelle-Laurent à St-Flour, que vous avez autorisée par décision du 30 décembre 1940, en vue de récupérer le matériel de voie nécessaire à la construction du chemin de fer de Bou-Arfa à Kénadza, premier tronçon du "Méditerranée-Niger".

La loi du 30 novembre 1941 a par ailleurs prononcé le déclassement de cette ligne.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 18 janvier 1942

5422 - 22

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu, comme suite à ma proposition du 2 juillet 1941, relative à la dépose de voies de certaines lignes pour la fourniture de matériel au Méditerranée-Niger, me faire savoir :

- 1° - par décision R.S. 46-44 du 20 octobre 1941, que nous pouvions procéder à la dépose des lignes de la zone non occupée, comprises dans nos propositions, sous les réserves suivantes:
  - a) la ligne de Tournemire au Vigan qui dessert le camp de Larzac ne sera provisoirement déposée qu'entre l'Hospitalet-du-Larzac et le Vigan,
  - b) la ligne de Veynes à Chorges sera maintenue provisoirement,
  - c) en ce qui concerne les sections de lignes de Clermain à La Clayette-Beaudemont, Quillan à St-Paul-de-Fenouillet, la dépose reste subordonnée à l'organisation de nouveaux services marchandises de remplacement,
  - d) en ce qui concerne les sections de lignes de Lons-le-Saunier à Chaussin<sup>DV</sup>, Embrun à l'Argentière-la-Bassée<sup>DV</sup>, la dépose ne portera que sur la pleine voie.
- 2° - par décision R.S. 46-44 du 24 novembre 1941, que la dépose des voies des lignes de la zone occupée était refusée par le Chef allemand des transports. Ce refus visait les lignes de: Dozulé à Troarn - Les Bordes à Gien, Quetteville à Honfleur, Romagny à St-Hilaire, Aigrefeuille à Rochefort.
- 3° - par une décision complémentaire R.S. 47-45 du 20 décembre 1941, qu'il convenait de surseoir provisoirement à la dépose du rail, non seulement au-delà de l'Hospitalet mais encore sur toute la ligne de Tournemire-Le Vigan.

.....

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 2 juillet 1941.

C O P I E

542.22  
7516 - 7647

D 923933/2

Monsieur le Ministre,

(4) Cette lettre  
a été distri-  
buée le:  
1er avril  
1941.

Par lettres des 21 et 25<sup>(+)</sup> mars 1941 vous avez bien voulu  
me faire savoir que la S.N.C.F. devait assurer une nouvelle four-  
niture de 300 km de voies destinées à la construction du Chemin  
de fer Méditerranée Niger.

Vous m'avez, en conséquence, demandé de faire étudier,  
tant dans la zone libre que dans la zone occupée, la dépose  
d'un certain nombre de lignes dont nous vous soumettrions la  
liste avec, le cas échéant, nos propositions pour l'organisation  
de services "marchandises" de remplacement, en accord, de préféren-  
ce, avec des transporteurs routiers à grande distance.

J'ai l'honneur de vous indiquer, ci-après, les lignes  
ou sections de lignes dont nous proposons la dépose après élimina-  
tion de celles qui se révèlent impropres à fournir des rails  
utilisables pour le Transsharien.

1° - Lignes à voie unique

|         |                                     |          |      |               |
|---------|-------------------------------------|----------|------|---------------|
|         | ( Brioude à Beaumont Lauriat        | longueur | 3 km | - maintenance |
|         | ( Sommières à Gallargues            | -        | 9 -  |               |
|         | ( Clermain à La Clayette Beaudemont | -        | 32 - |               |
| zone    | ( Cresieux Le Fromental à Boisset   | -        |      |               |
| libre   | ( le Ceriset                        | -        | 5 -  |               |
|         | ( Bourdic à Nosières                | -        | 11 - |               |
|         | ( Bussièrès-Galant au Chalard       | -        | 15 - |               |
|         | ( Tournemire-Le Vigan               | -        | 31 - |               |
|         | ( Quillan - St-Paul de Fenouillet   | -        | 35 - |               |
| zone    | ( Dozulé à Troarn                   |          | 8 -  |               |
| occupée | ( Les Bordes à Gien                 |          | 17 - |               |

....

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

2° - lignes à double voie mises à voie unique

|         |                                   |          |       |
|---------|-----------------------------------|----------|-------|
|         | ( Lons-le-Saunier à Chausein      | longueur | 37 km |
|         | ( La Ferté Hauterive à Gannat     | -        | 32 -  |
| zone    | ( Le Caillar à Limargues          | -        | 2 -   |
| libre   | ( Tassin à Charbonnières          | -        | 2 -   |
|         | ( Embrun à l'Argentière La Bassée | -        | 25 -  |
|         | ( Veynes à Chorges                | -        | 37 -  |
| zone    | ( Quetteville à Honfleur          | -        | 12 -  |
| occupée | ( Romagny à St-Hilaire            | -        | 10 -  |
|         | ( Aigrefeuille à Rochefort        | -        | 18 -  |

L'ensemble de ces lignes forme une longueur totale de 362 km. Compte tenu des matériaux dont le classement provoquera le rebut, le matériel récupérable permettra d'obtenir 200 kilomètres environ de voie entièrement montée et les rails nécessaires pour 100 km de voie supplémentaire.

Nous avons, pour chacune des lignes à voie unique, établi des dossiers comportant la longueur de la ligne, les gares desservies, la nature et l'importance du trafic, les mesures envisagées pour l'acheminement par route de tout ou partie du trafic, le bilan financier de l'opération.

La section de Brioude à Beaumont Lauriat (de la ligne de Brioude à St-Flour) est parallèle à la ligne des Cévennes. Elle ne dessert aucun établissement. Sa suppression ne nécessiterait donc pas l'organisation d'un service de remplacement.

Les sections de lignes de :

Sommières à Gallargues  
Gresieux Le Fromental à Boisset le Ceriset  
Bourdic à Nosières  
Bussièrres-Galant au Chalard  
Dozulé à Troarn

n'ont qu'un faible trafic. L'acheminement des petits colis pouvant être confié aux services de remplacement de trains qui fonctionnent, déjà, sur ces sections de lignes, l'organisation d'une desserte routière nouvelle pour les autres envois ne paraît pas nécessaire, d'autant plus que les principaux usagers disposent de moyens suffisants pour assurer le camionnage de leurs marchandises de ou pour la gare de raccordement la plus proche.

En ce qui concerne les lignes de :



Clermain - La Clayette  
Quillan - St-Paul de Fenouillet  
Tournemire - Le Vigan  
Les Bordes - Gien

l'importance relative de leur trafic justifierait l'organisation de services "marchandises" nouveaux de remplacement.

Nos études n'ont pas abouti encore pour la mise au point de l'organisation à prévoir pour ces services, en raison de la difficulté de trouver des entreprises disposant du matériel nécessaire pour les assurer. Nous les poursuivons sur ce point afin de vous indiquer plus spécialement les dépenses en carburant, lubrifiant, et pneumatiques qui devront être prévus pour le fonctionnement de ces services.

Nous pensons que le délai supplémentaire qui nous est ainsi nécessaire ne présente pas d'inconvénient, compte tenu des précisions fournies par votre lettre service de Vichy 9 36 du 12 avril 1941.

Il est possible, d'ailleurs, que les Autorités d'occupation, pour la zone occupée, et l'Etat-Major de l'Armée (E.M.A. 4) pour la zone non occupée, formulent des objections à la dépose de certaines des lignes ci-dessus. Si ces objections ne pouvaient pas être levées, il serait opportun que nous en soyons avertis aussitôt, d'une part, pour suspendre les études les concernant, d'autre part, pour nous permettre de revoir la question et rechercher la possibilité de fermer d'autres lignes en remplacement de celles dont le maintien aurait été décidé.

La valeur des matériaux livrés et le montant des frais de dépose vous seront indiqués ultérieurement, pour être mis au compte du Méditerranée-Niger.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.



nr

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

COPIE

Direction Générale  
des Transports

VICHY, le 12 avril 1941

Services de VICHY

G.36

D. 923933/2

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur Général de la  
Société Nationale des Chemins de fer Français

En réponse à la communication 2.529 de la Direction Générale des Transports aux Services de VICHY, le Directeur du Service Central des Installations Fixes a répondu, le 6 courant, par lettre N° V.T.B. 64.000-96, que la S.N.C.F. pourrait prélever les 30 km de voie complète en matériel double champignon qui lui sont demandés pour la construction du chemin de fer BOU-ARFA à KENADZA, sur le produit de la dépose des lignes "Ex-Midi" citée par la D.M. du 5 février dernier.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ces dispositions ont été agréées, et je vous prie, en conséquence, de vouloir bien donner toutes instructions utiles pour que le matériel en question soit acheminé sur Marseille.

Dans la même lettre du 6 courant, le Directeur du Service Central des Installations Fixes appelle l'attention sur les difficultés que la S.N.C.F. va rencontrer pour fournir 300 km de voie nouvelle destinés à la construction de l'amarce du chemin de fer du Méditerranée-Niger au départ de COLOMB-BECHAR vers BENI-ABBES.

Ces difficultés ne m'ont pas échappé, et, si j'ai demandé un programme de déposes de voies en zone libre, j'ai demandé également qu'en établisse un avant-projet de dépose de certaines lignes de la zone occupée, pour lesquelles nous pourrions éventuellement obtenir l'accord des Autorités d'occupation.

Je ne méconnais aucun des problèmes qui peuvent se poser, tant sur le plan technique de la construction et de l'entretien des voies que sur le plan des besoins de l'exploitation.

La décision qui sera prise tiendra compte de l'avis de la Société Nationale des Chemins de fer comme de celui du Directeur Général des Transports.

.....

Je précise d'ailleurs que :

1°) Nous n'aurons besoin de ce matériel qu'à partir de 1942, on peut donc réfléchir ;

2°) Du matériel peut être trouvé dans certaines gares suréquipées ;

3°) Il est possible que le Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle fournisse, en 1942, 20.000 tonnes, et peut-être 30.000 tonnes, de rails neufs à la S.N.C.F. qui pourrait ainsi rétrocéder le matériel déposé pour réemploi au Méditerranée-Niger

4°) La S.N.C.F. ne doit pas perdre de vue qu'il y a là un moyen de réaliser de facto une des étapes de la coordination marchandises en confiant des services de remplacement à des transporteurs à grande distance.

Signé : BERTHELOT.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 2 avril 1941

-----  
Questions diverses

d) Construction du Transsaharien.-

Pas de P.V.

STENO p. 23

M. LE PRESIDENT - Une loi récente a autorisé la construction du chemin de fer à voie normale dénommé Méditerranée-Niger, comprenant une ligne principale partant de Bou-Arfa et passant à Colomb-Béchar, Kenadza, Beni-Abbès, Adrar, In-Tassit et, à partir de ce dernier point, deux embranchements qui suivront le cours du Niger et atteindront, d'un côté, Segou et, de l'autre, Niamey. Les dépenses de construction seront supportées par l'Etat, à concurrence d'un crédit qui est fixé provisoirement à 5 milliards. Les ~~travaux~~ travaux de construction seront effectués sous la direction d'un service dépendant de la Direction Générale des Transports, chargé de recruter et de préparer le personnel spécialisé.

A la suite de cette loi, nous avons reçu de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications une lettre, en date du 25 mars 1941, ainsi conçue :

"Comme vous en avez été informé, le Gouvernement a décidé de commencer la construction du Transsaharien. Nous comptons entreprendre, dès que nous en aurons les moyens, un premier tronçon de 200 km de Kenadza à Beni-Abbès et un 2ème tronçon de l'ordre de 100 km de Gao vers le Nord, destiné à desservir un gisement de phosphates.

"Nous allons essayer d'obtenir un contingent spécial de rails dans la deuxième partie de cette année qui permettrait à la S.N.C.F. de fournir du rail de réemploi.

"Mais nous devons prévoir l'éventualité d'un déficit, donc le recours à de nouvelles dépenses de voies.

"Il semble que, dans la zone libre, on ne puisse procéder à de nouvelles dépenses sans l'organisation de véritables services de remplacement, ce qui ne serait pas facile étant donné la situation de notre approvisionnement en carburants, lubrifiants et pneumatiques.

.....



"Je me demande donc si nous ne devrions pas tenter d'obtenir du Chef allemand des Transports l'autorisation de procéder en zone occupée à quelques déposes de lignes n'ayant ni intérêt économique, ni caractère militaire.

"J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir procéder à cette étude et de m'en soumettre les conclusions, afin que je puisse, dès que possible, engager les négociations nécessaires, conformément à la Convention d'Armistice, avec le Chef allemand des Transports".

Les efforts entrepris pour construire le Transsaharien se traduisent ainsi, en ce qui nous concerne, par l'obligation de déposer certaines lignes. Je crois que le problème ne sera pas facile à résoudre. Nous avons déjà fourni un contingent important de rails provenant de la zone libre pour la construction du tronçon de Bou-Arfa à Kenadza. Il n'apparaît pas que nous puissions envisager de nouvelles déposes de voies dans cette zone sans organiser des services de remplacement. Quant à la zone occupée, il n'est pas certain que nous obtenions les autorisations nécessaires.

M. LE BESNERAIS. - Il convient d'observer en outre que les lignes que nous serions susceptibles de déposer en zone occupée comportent des rails à double champignon, alors que, pour le Transsaharien, on nous demande des rails vignole.

M. LE PRESIDENT. - Cette construction, je le répète, pose un problème difficile. Je crois qu'on pourra exécuter tous les travaux de terrassement nécessaires. Mais la fourniture de matériel présentera des difficultés sérieuses.

M. LAURENT-ATTHALIN. - Il faudra aussi se procurer des traverses.



Vichy, le 25 mars 1941.

"Urgent "

C O P I E

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à M. LE BESNERAIS  
Directeur Général de la S.N.C.F.

Comme vous en avez été informé, le Gouvernement a décidé de commencer la construction du Transsaharien. Nous comptons entreprendre, dès que nous en aurons les moyens, un premier tronçon de 200 km de Kenaïza à Beni-Abbès et un 2ème tronçon de l'ordre de 100 km de Gao vers le Nord, destiné à desservir un gisement de phosphates.

Nous allons essayer d'obtenir un contingent spécial de rails dans la deuxième partie de cette année qui permettrait à la S.N.C.F. de fournir du rail de réemploi.

Mais nous devons prévoir l'éventualité d'un déficit, donc le recours à de nouvelles déposes de voies.

Il semble que dans la zone libre on ne puisse procéder à de nouvelles déposes sans l'organisation de véritables services de remplacement, ce qui ne serait pas facile étant donné la situation de notre approvisionnement en carburants, lubrifiants et pneumatiques.

Je me demande donc si nous ne devrions pas tenter d'obtenir du Chef allemand des Transports l'autorisation de procéder en zone occupée à quelques déposes de lignes n'ayant ni intérêt économique, ni caractère militaire.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir procéder à cette étude et de m'en soumettre les conclusions afin que je puisse, dès que possible, engager les négociations nécessaires, conformément à la Convention d'armistice, avec le Chef allemand des Transports.

signé : BERTHELOT.

# CHAPITRE IV

## OBSERVATIONS SUR LE PROLONGEMENT JUSQU'A KENADZA DE LA LIGNE DE BCU-ARFA

La mission qui nous a été confiée ne porte que sur l'artère Casablanca - Nemours. Toutefois, nous avons été saisis par le Général WEYGAND et par le Directeur Général des Chemins de fer Marocains de la question de l'exploitation de la ligne Oujda - Bou Arfa prolongée jusqu'à Kenadza (Annexe XXV).

Il ne faut pas se dissimuler que l'approvisionnement du matériel du chantier va poser un problème très sérieux. En effet, cet approvisionnement doit se faire dans le sens d'une rampe presque continue et atteignant parfois 15 mm/m. En outre, le total utile remorqué est excessivement faible puisque les machines, se ravitaillant en eau en dernier lieu à Berguent, doivent faire le reste du parcours en remorquant 4 citernes et un wagon de charbon nécessaires à leur alimentation, et un wagon dortoir.

Enfin, l'immobilisation d'un nombre assez important de machines sur cette ligne réduira d'autant les possibilités de l'artère principale.

Il est donc désirable que, malgré les difficultés que présente l'utilisation de la voie de 1 m 055 de Perrégaux à Colomb-Béchar (transbordement, fortes rampes, etc...) la plus grande partie possible du matériel soit acheminée par cette voie. En outre, le débarquement du matériel s'effectuant vraisemblablement au port d'Oran pour ne pas embouteiller le port de Nemours mal outillé, l'acheminement par Perrégaux est plus direct.

De même, dans l'avenir, en admettant que soient atteints un jour (1) les chiffres mis en avant par M. BEDEAU, il y aurait 30 000 tonnes par mois à évacuer de Kenadza.

Les tombereaux étant de 15 tonnes, ce serait donc au minimum 50 wagons qui seraient utilisés par jour. En prenant la durée de rotation moyenne de 5 jours, ce qui est peu compte tenu du porte à faux, ce serait donc une immobilisation journalière moyenne minimum de 250 wagons uniquement pour ce transport.

La remorque des trains entre Oujda et Bou Arfa est assurée actuellement par des machines 141 LT. Le tonnage remorqué est de 880 tonnes dans le sens des vides avec renfort en queue d'Oujda à Tioüili, 1.000 tonnes en simple traction de Bou Arfa à Oujda.

...

(1) Le doute que nous exprimons sur le délai nécessaire pour atteindre le tonnage considéré provient du contrat rédigé par M. BEDEAU lui-même qui, tout en fixant une date théorique rapprochée, s'accorde de multiples délais conditionnels.

Le tracé et le profil envisagés pour le tronçon Bou Arfa-Kenadza permettent d'escompter la possibilité de remorquer ce même tonnage en simple traction dans les deux sens.

L'acheminement des 1.000 tonnes extraites chaque jour des mines de Kenadza, conduira à la mase en marche quotidienne de 3 trains dans le sens Kenadza - Oujda - compte tenu de la remorque des citernes d'eau et dans le sens Oujda - Kenadza, du même nombre de convois pour raison d'équilibre, bien que le trafic impair consiste uniquement en acheminement de matériel vide.

En première approximation, il est raisonnable d'envisager la création d'un relai à Tendirara, poste situé à peu près à mi-parcours et la création d'un dépôt à Kenadza, les deux dépôts à Oujda et Kenadza se partageant l'exploitation de la ligne.

Le nombre de machines à mettre en ligne peut être évalué à 20 machines environ, compte tenu d'un pourcentage d'immobilisation normal et d'un service de renforts en navettes à organiser entre Oujda et Tiouli.

Corollairement, les effectifs des C.F.M. seraient à renforcer au delà des chiffres que nous avons envisagés au Chapitre III, de 18 à 20 agents de conduite européens et du personnel nécessaire pour assurer l'entretien courant des machines et l'amortissement des parcours.

Etant donné la situation générale de ces différents points de vue exposés au chapitre III et le peu de marge que laisse le parc wagons, il semble indispensable de ne recourir à cette ligne, dans la situation actuelle, que pour évacuer l'excédent de ce que la ligne à voie étroite pourra absorber.

Comme solution d'avenir, M. DUGAS, que nous avons consulté, estime que la seule solution, étant donné les difficultés d'approvisionnement en eau, réside dans l'adoption de la traction Diesel.



## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

C O P I E

-:-:-:-:-

D 923933/2

28 janvier 1941

Bien que la lettre m'ait été montrée  
auparavant, je désire que les lettres de  
cette nature soient soumises à ma signa-  
ture personnelle  
signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre demande du 22 janvier, j'ai l'honneur de vous indiquer ci-après comment pourrait être fourni au MAROC le matériel nécessaire à la construction du chemin de fer de BOU-ARFA à KENADZA.

Comme les premiers renseignements qui nous avaient été donnés en décembre portaient qu'il était nécessaire de faire fournir par la S.N.C.F. 100 km environ de voie complète, un programme de dépose de 90 km de lignes armées de rails Vignole fut dressé par la S.N.C.F.

Les déposes entreprises dès l'approbation que vous avez bien voulu donner le 25 décembre 1940 fourniront une longueur totale de rails correspondant à 85 km de voie.

La demande de l'AFRIQUE DU NORD s'élève maintenant à 183 km de voie (1) : il faut donc encore fournir 98 km.

L'insuffisance de nos possibilités actuelles par rapport aux nouveaux besoins pourra difficilement être comblée par des déposes de lignes en rails Vignole. Nous avons, en effet, épuisé dans le programme de dépose de lignes armées en rails Vignole et situées en zone non occupée la liste de celles dont la disparition ne soulève aucune difficulté pour la desserte des localités desservies par le rail. Il serait donc indispensable, à tout le moins, de recourir à la dépose de lignes telles que celle de HAUTEFORT à TERRASSON, qui a fait l'objet de votre décision de refus du 18 janvier 1941.

Les lignes qui pourraient être ainsi supprimées sont les

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications à VICHY -

(1) Votre lettre du 22 janvier porte 163, mais les décompositions qui nous ont été données concourent à 183 km.



suivantes :

|                          |   |       |
|--------------------------|---|-------|
| Hautefort à Terrasson    | ✱ | 24 km |
| Celas à Connaux-Tresques | : | 38 km |
| Clermain à La Clayette   | : | 32 km |

Les deux premières de ces sections de lignes pourraient être supprimées sans création d'un service routier de remplacement.

La réexpédition des marchandises serait confiée aux services actuels de remplacement. Sur une moitié toutefois de la section de Celas à Connaux-Tresques la suppression de la desserte par voie ferrée exigera des particuliers des camionnages un peu plus longs qu'actuellement, mais ne constituera pas pour eux une gêne insupportable.

Quant à la section de ligne Clermain-à la Clayette, sa dépose devra être accompagnée de la mise en service d'un camionnage régulier pour les charges complètes.

Mais on pourrait éviter cette difficulté en proposant à l'AFRIQUE DU NORD de fournir du matériel double champignon qui serait utilisé soit à la construction de la ligne BOU-ARFA-KENADZA elle-même, soit par substitution dans les voies actuelles de l'AFRIQUE DU NORD, à la libération d'une longueur égale de matériel Vignole.

Dans cette hypothèse, le programme de dépose des lignes ci-après pourrait être entrepris :

|   |         |
|---|---------|
| Mise à voie unique de Millau à Sévérac-le-Chateau : | 30 km   |
| Suppression de Groslejac à Gourdon                  | : 11 km |
| - Belvèze à Limoux                                  | : 17 km |
| - Carlarret à Mirepoix                              | : 17,6  |
| - Condom à Castéra-Verduzan                         | : 23 km |
| <hr/>   |         |
| Total .....   | 98,6 km |

Ces lignes ne demandent pas de création de service de remplacement.

On pourrait enfin examiner, dans les anciens Etablissements de l'Armement, s'il n'y ne s'y trouve pas du matériel ayant, en ce qui concerne le poids et l'usure, les qualités demandées par l'AFRIQUE du NORD.

Il est pris note de la demande de 18 appareils de voie

....

qui pourra être satisfaite. Toutefois, il nous semble que l'AFRIQUE du NORD pourrait trouver ces appareils dans ses propres gares.

Il n'est pas possible, dès à présent, d'indiquer la quantité de petit matériel, éclisses, boulons, tire-fonds qui devrait être fournie en sus de celle que procurera la dépose des lignes anciennes. Il convient cependant de remarquer que les stocks actuels de la S.N.C.F. sont extrêmement bas et qu'il faudra probablement que l'AFRIQUE du NORD se procure elle-même les matériaux manquants en retirant par exemple un tire-fond sur trois à certaines voies existantes.

Quant aux traverses, on peut évaluer à 150.000 le déficit qui résultera des déposes.

Comme la S.N.C.F. ne dispose d'aucune traverse de réemploi, elle ne pourrait donc que fournir des traverses neuves qui viendront en déduction d'un stock déjà très appauvri. La campagne 1941 s'annonçant déjà largement déficitaire, le prélèvement de ces traverses neuves pour les besoins de la ligne de BOU-ARFA à KENADZA ne sera donc possible que si la S.N.C.F. a l'assurance de recevoir la compensation de cette fourniture en sus des quantités de traverses qu'elle se procure déjà par elle-même.

Le prix de cession des traverses neuves sera fixé de manière à rembourser la S.N.C.F. de ses dépenses; il sera de l'ordre de 80 fr. Pour le matériel de réemploi, les prix seront indiqués, au fur et à mesure des mises à disposition, aux représentants des Chemins de fer du MAROC avec qui mes Services ont pris contact.

-----

### Conclusions

Je vous propose de fournir les rails nécessaires par des déposes réalisées dans l'ordre suivant :

a) Mise à voie unique de Millau à Séverac-le-Château : 30 km

Ligne en rails D.C. n'exigeant aucun service de remplacement.

b) Suppression de Hautefort à Terrasson : 24 km  
- de la section de Brouzet à  
Fontareches de la ligne de Celas à Connaux-Trasques : 19,5

---

Total partiel..... 73,5 km



Ces deux lignes sont en rails Vignole et n'exigent aucun service de remplacement.

c) Jusqu'à concurrence des besoins réels, tels qu'ils résulteront du résultat net des dépenses :

|                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| Suppression de Groslejac à Gourdon | : 11 km |
| - Belveze à Limoux                 | : 17 km |
| - Carlarret à Mirepoix             | : 17,5  |
| - Condom à Castéra-Verdun          | : 23 km |

Total partiel: 68,5 km

Ensemble ..... 142,1 km

Ces lignes n'exigent pas de service de remplacement, mais sont en rails double champignon qui, s'ils ne peuvent être utilisés sur la ligne à construire, pourront être substitués à des rails Vignole sur d'autres lignes de l'AFRIQUE DU NORD.

d) Enfin, en dernière analyse, car il faut des services de remplacement dont la création peut présenter quelques difficultés :

|   |           |
|---|-----------|
| Reste de la ligne de Celas à Connaux-Tresques | : 18,5 km |
| Ligne de Clermain à La Clayette               | : 32 -    |

Total partiel: 50,5 -

Total général... 192,6 km

- En ce qui concerne les appareils, nous les fournirons si vraiment on ne peut trouver en AFRIQUE DU NORD 18 appareils.

- En ce qui concerne les éclisses, boulons, tire-fond, nous compléterons dans la mesure où ce sera indispensable, mais il serait nécessaire que l'AFRIQUE DU NORD fasse de son côté tous ses efforts pour y pourvoir elle-même.

- Pour les traverses, la fourniture de 150.000 traverses supplémentaires va nous gêner très gravement : Nous demandons que le Gouvernement fasse le nécessaire pour nous les remplacer, sinon notre campagne d'entretien de 1941 risque d'être compromise, ce qui peut être grave.

Je suis à votre disposition pour envoyer à VICHY des fonctionnaires pour vous donner les renseignements de détail qui vous seraient nécessaires.

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

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 923.933/2

3 janvier 1941

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettre D. 923.933-2/3 du 10 décembre 1940, je vous ai fait connaître le résultat d'un premier examen auquel nous avons procédé en vue de la fourniture de matériaux pour le prolongement de la voie normale Bou-Arfa à Colomb-Béchar et à Kenadza que désire réaliser le Gouvernement.

Je vous ai indiqué des lignes de la Région du Sud-Est dont la dépose pourrait procurer une partie du matériel nécessaire, en vous demandant l'autorisation de déposer ces lignes.

J'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui la liste définitive des lignes dont nous pouvons, sans inconvénient pour notre trafic, vous proposer la dépose immédiate :

- 1 - St-Cannat à La Calade-Eguilles
- 2 - Saignon à St-Maime-Dauphin
- 3 - Montbrison à Grézieux-le-Fromental
- 4 - St-Gengoux à Etiveau
- 5 - St-Just-Rambert à Fraisse-Union
- 6 - La Chapelle-Laurent à St-Flour
- 7 - Casseneuil à Castillonès

La dépose des lignes 5 et 7 a déjà été régulièrement autorisée. Les travaux n'ont pas encore été entrepris sur la ligne 5. Par contre, les matériaux provenant de la ligne 7 sont actuellement stockés et nous pourrions dès maintenant les diriger sur la destination que vous voudrez bien nous indiquer.

Pour les lignes 1, 2, 3, 4 et 6, nous n'avons encore aucune autorisation de dépose. Je vous demanderais, au cas où vous seriez d'accord sur notre proposition, de bien vouloir nous la donner d'urgence. Ainsi que je vous en ai informé par ma lettre du 10 décembre, l'Etat-Major de l'Armée, 4ème Bureau, saisi avant les événements de mai dernier, avait donné un avis favorable en ce qui concerne les lignes 1, 2 et 3. Consulté également au sujet des lignes 4 et 6, il ne s'était pas encore prononcé.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-



Ainsi pourraient être récupérés 87 km de voies de réemploi (rail Vignole d'un poids égal ou supérieur à 34 kg le mètre courant). Ce matériel peut être réutilisé en voie principale secondaire. Mais je précise à nouveau qu'il est ancien et son remplacement devra nécessairement être envisagé au bout de quelques années.

Le complément nécessaire ne pourrait être fourni que par la dépose d'une 8ème ligne, celle de Hautefort à Terrasson qui permettrait de disposer de 18,8 km de voie réutilisable dans les mêmes conditions que ci-dessus. Mais cette ligne assure encore un trafic P.V. appréciable et sa suppression ne pourrait être envisagée sans la création de services de remplacement importants, ce qui, actuellement, ne nous paraît pas économiquement désirable. Au cas où vous décideriez, néanmoins, de nous autoriser à la déposer, il serait indispensable que ces services de remplacement pour le trafic marchandises aient été mis en place au préalable et nous vous demanderions, dans ce but, de nous faire attribuer les camions nécessaires.

Vous nous avez demandé, également, de fournir 150 km de traverses. Mais nous n'avons présentement qu'un approvisionnement insignifiant de traverses usagées, bonnes pour voies principales. D'autre part, compte tenu du stock dont nous devons disposer en fin de campagne, nos ressources probables en traverses neuves pour 1941, sans même qu'il soit fait état des commandes envisagées par les Autorités allemandes, ne seront pas suffisantes, à beaucoup près, pour assurer nos propres besoins. Le marché des bois en France ne permettant guère d'escompter une amélioration de cette grave situation, nous ne voyons pas, dans ces conditions, la possibilité de satisfaire à votre demande.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.