

505LM7h/11

3720

(1945, 48)

V. D. 1240 : Modification du régime
d'acheminement des transports mar-
chandises (Transports accélérés)

D. 8315 : Plan de rénovation du
chemin de fer.-

D/ 300 : Reconstruction du ré-
seau ferré après la libération.-

Reconstruction des gares, triages, installations
G.V. et P.V. en vue d'assurer le transport accéléré
des marchandises

C.A.	16.	5.45	4	V 1°
C.A.	23.	5.45	6	V 1°
C.A.	5.	5.48	9	V

Reconstruction des gares, triages, installations
G.V. et P.V. en vue d'assurer le transport accéléré des
marchandises

5 mai 1948

8720

du 5 mai 1948

QUESTION V - Projets

Etat d'avancement des installations destinées aux transports du régime accéléré.

p.9

M. LEMAIRE, à l'occasion de la présentation au Conseil de plusieurs projets relatifs aux installations des transports du régime accéléré, tient à faire rapidement le point de la question.

L'importance prise par ces transports a pleinement confirmé les prévisions, puisque, actuellement, ils portent sur plus de 80.000 wagons par semaine. C'est donc une nécessité absolue de faire progresser parallèlement les installations qui y sont consacrées : halles, faisceaux spécialisés et, le cas échéant, voies de circulation, faute desquelles le service ne serait assuré qu'avec un mauvais rendement et les délais réduits d'acheminement et de distribution qu'il faut obtenir pour satisfaire le public, conserver et développer le trafic, ne pourraient être respectés.

M. LEMAIRE expose ensuite l'état d'avancement des 3 groupes d'installations prévus pour la desserte de Paris et de sa banlieue, ainsi que des 94 gares de province qui doivent comporter de telles installations.

Il rappelle que, au titre des grands travaux du budget d'Etablissement, il avait été prévu un crédit de 2.400 M., valeur 1944, pour les aménagements nécessaires au régime accéléré.

Au 1er janvier, la situation était la suivante :

- Prévisions totales	2.400 M.	
- Projets présentés au Ministre	1.902 M.8	}
- Projets approuvés par le Conseil le 14 janvier	101 M.	
- Projets soumis aujourd'hui au Conseil	209 M.	
		2.212 M.8

Si le Conseil approuve les projets qui lui sont soumis, il ne restera à engager que 187 M.2

Réévaluée aux taux actuels, cette somme représente une dépense de 900 M.: elle paraît devoir suffire pour les projets qui restent à présenter.

On peut donc dire que, dans l'ensemble, les dépenses sont demeurées dans les limites du programme initial.

ANNEXE 7 - Projets

Le présent document donne quelques précisions sur ce qui concerne les conditions techniques de fonctionnement du régime d'acheminement accéléré.

L'objet essentiel de la réforme est d'assurer les transports relevant de ce régime à une vitesse commerciale égale à celle des transports actuels en C.V. Or, la vitesse commerciale dépend de deux éléments : le premier, de beaucoup le plus important, est le nombre des escales successives depuis le point de départ de la marchandise jusqu'à son point d'arrivée, le second, la vitesse et la composition des trains.

L'organisation actuelle, séparant la C.V. et la P.V., conduit pour conséquence que la tous les acheminements P.V. (même ceux qui sont en détail) ont des collés de détail de longueur plus ou moins traités par la C.V. et l'escale finale par la P.V. Le train était plus long que celui d'un wagon complet, les opérations de transbordement s'ajoutent aux opérations de triage; ce qui était d'autant plus regrettable que cette catégorie de trains est particulièrement sensible à la concurrence routière. Dans l'organisation projetée, on passera beaucoup plus loin l'acheminement des wagons complets en détail, le groupement de la C.V. et de la P.V. devant permettre de trouver plus facilement au départ d'une gare-centre le nombre d'éléments voulu pour constituer un train wagon à destination d'une gare éloignée; ainsi seront supprimées un certain nombre d'escales; d'autre part, les opérations de transbordement qui demeureront nécessaires seront plus rapides grâce aux facilités que donnera le nouvel aménagement des installations.

Quant aux trains eux-mêmes, leur vitesse sera de l'ordre de celle des transports actuels en C.V. et leur charge sera augmentée et portée à 800 t. Les délais légaux d'acheminement seront ceux de la C.V. actuelle, mais ils constitueront un maximum et, aux services relations importantes, ils seront sensiblement réduits. On insistera sur le fait de l'horaire des trains utiles. Cette mesure assure paraît en outre à donner satisfaction à une grande partie de la clientèle commerciale, qui attache un intérêt tout particulier à l'engagement du transporteur de réaliser un délai de transport réduit que lui offrent les transports routiers.

On peut penser que, comme complément à la note d'ensemble, le rapport présenté sur chaque projet de loi devra comporter un tableau des lignes envisagées sur le nouveau régime, le gare

QUESTION V - Projets

P.V. (p.6)

1°) Note sur la reconstruction et les transports accélérés.

M. GOURSAT donne quelques précisions en ce qui concerne les conditions techniques de fonctionnement du régime d'acheminement accéléré.

L'objet essentiel de la réforme est d'assurer les transports relevant de ce régime à une vitesse commerciale égale à celle des transports actuels en G.V. Or, la vitesse commerciale dépend de deux éléments : le premier, de beaucoup le plus important, est le nombre des escales successives depuis le point de départ de la marchandise jusqu'à son point d'arrivée, le second, la vitesse et la composition des trains.

L'organisation actuelle, séparant la G.V. et la P.V., avait pour conséquence que de tous les acheminements P.V. (wagons complets et détail) ceux des colis de détail étaient de beaucoup les plus mal traités parce que l'escale subie par un wagon de détail était plus longue que celle d'un wagon complet, les opérations de transbordement s'ajoutant aux opérations de triage; ce résultat était d'autant plus regrettable que cette catégorie de trafic est particulièrement sensible à la concurrence routière. Dans l'organisation projetée, on poussera beaucoup plus loin l'acheminement des wagons complets de détail, le groupement de la G.V. et de la P.V. devant permettre de trouver plus facilement au départ d'une gare-centre le nombre d'éléments voulu pour constituer de tels wagons à destination d'une gare éloignée : ainsi seront supprimées un certain nombre d'escales; d'autre part, les opérations de transbordement qui demeureront nécessaires seront plus rapides grâce aux facilités que donnera le nouvel aménagement des installations.

Quant aux trains eux-mêmes, leur vitesse sera de l'ordre de celle des transports actuels en G.V. et leur charge sera augmentée et portée à 800 T. Les délais légaux d'acheminement seront ceux de la G.V. actuelle, mais ils constitueront un maximum et, sur certaines relations importantes, ils seront sensiblement réduits: on les calculera sur la base de l'horaire des trains utilisés. Cette dernière mesure paraît de nature à donner satisfaction à une grande partie de la clientèle commerciale, qui attache un intérêt tout particulier à l'engagement du transporteur de réaliser un délai de transport réduit que lui offrent les transports routiers.

M. ARON pense que, comme complément à la note d'ensemble, le rapport présenté sur chaque projet de gare devrait comporter un résumé des données essentielles sur le mouvement auquel la gare

aura à faire face dans le nouveau mode d'exploitation; il demande que soit fait dans ce sens ce qui est possible sans alourdir à l'excès la tâche des Services.

M. GOURSAT est bien d'accord pour que ces renseignements soient donnés en ce qui concerne les projets qui comportent des modifications profondes de la consistance des installations, les seuls d'ailleurs pour lesquels ils présentent un intérêt.

M. TOURNEMAINE s'étonne de ce que la note ne fasse pas ressortir davantage le rôle important que la gare de Rennes doit être appelée à jouer dans l'Ouest. La carte qui est jointe à la note ne classe Rennes qu'au nombre des "Centres moyens".

M. GOURSAT répond que les "Centres importants" ont été déterminés moins en raison du trafic propre qui y prend naissance qu'en raison de celui qui y sera transbordé.

M. de TARDE remarque que, d'après la note, le nombre moyen de wagons chargés en trafic de détail par semaine sera, dans la nouvelle organisation, inférieur de 500 à celui constaté en 1938.

M. GOURSAT précise que ce chiffre mesure les économies que permettra de réaliser, à trafic égal, le nouveau régime d'acheminement.

M. BIZOT demande sur quelles bases a été établi le bilan financier de la réforme.

M. GOURSAT rappelle que l'étude a été faite avant les augmentations de salaires et de prix enregistrées depuis septembre 1944. Par suite, les évaluations de dépenses doivent être aujourd'hui majorées pour tenir compte de l'incidence de ces augmentations.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT se réserve de demander ultérieurement toutes justifications utiles au sujet de ces évaluations.

M. GOURSAT observe que, même au cas où le bilan qui a été dressé devrait être révisé sur certains points, la chose serait encore de peu d'importance en regard de l'intérêt capital que présente par ailleurs la réforme. Le chemin de fer ne saurait se dispenser de la réaliser au moment où les reconstructions à entreprendre lui fournissent une occasion exceptionnelle de la mener à bien rapidement sans surcharge financière excessive.

Le Conseil approuve les conclusions de la note.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 23 mai 1945

V - Projets

1°/ - Note sur la reconstruction et les transports accélérés.

Pr. -

D.C. -

Arou. -

B.C. - *trajet local - l'été - l'hiver - l'été : l'hiver*

Tourisme - *Région de Paris*

D.C.

de Tardieu *Année 1945*

D.C.

deux ans 1948

chips quel que soit le résultat

B.C.

D.C.

avec un minimum de 100 000

Fahere

directe

30 avril 1945

RECONSTRUCTION ET TRANSPORTS ACCELERES

Les installations de la S.N.C.F. qui ont été détruites au cours des hostilités ne sont pas toujours rétablies intégralement dans leur situation antérieure ; le chemin de fer est soumis à des fluctuations constantes et le service des lignes, des gares ou même de certains chantiers de gare, varie avec le temps en fonction des oscillations de trafic ; il se transforme aussi profondément avec les méthodes d'exploitation, qui sont fréquemment retouchées pour adapter le service aux fluctuations du trafic ainsi que pour réaliser les conditions d'exploitation à la fois les plus économiques et les plus satisfaisantes pour la clientèle du chemin de fer.

Il n'est donc pas surprenant que des installations de gares ou de dépôts, qu'elles soient affectées au service des voyageurs ou des marchandises, qui ont été réalisées, il y a plusieurs décades, pour un service déterminé, ne répondaient plus complètement, avant-guerre, aux nécessités du service et c'est pourquoi la S.N.C.F. s'efforce de rénover ses installations à l'occasion de leur reconstruction, en comprimant celles qui étaient pléthoriques, en étendant au contraire les chantiers insuffisants, ou encore, sans en changer le "potentiel", en apportant les retouches ou les modifications justifiées par l'expérience de l'avant-guerre.

Indépendamment des problèmes d'ordre purement local, qui seront d'ailleurs exposés lors de la présentation de chaque projet, ainsi que des questions d'organisation interne visant par exemple à une meilleure répartition des dépôts ou des ateliers de matériel roulant, nos efforts portent tout spécialement du point de vue de l'exploitation sur l'amélioration des installations affectées au transport des marchandises.

Nous avons déjà amorcé avant-guerre les études et la réalisation d'un vaste programme de regroupement, réorganisation et modernisation de nos triages P.V., en vue de concentrer le trafic sur de grands triages bien équipés, d'une exploitation économique, assurant rapidement le débranchement et la formation des trains et permettant un meilleur acheminement des wagons par la réduction de la durée et du nombre des escales.

Ce programme est poursuivi et développé à l'occasion de la Reconstruction.

Mais les améliorations qui seront ainsi apportées, à plus ou moins longue échéance, au service des transports P.V. ne sont pas encore satisfaisantes, du point de vue commercial, pour certaines catégories de transports qui méritent, pour diverses raisons, un acheminement rapide, sans toutefois pouvoir être soumis aux tarifs élevés de la G.V.

.....

C'est pourquoi, à la suite des études de réorganisation du Chemin de fer, entreprises au cours des dernières années, nous avons décidé de grouper avec le Service G.V. d'avant-guerre une partie du Service P.V. (le plus vulnérable à la concurrence) et qui comporte notamment les colis et expéditions de détail. Une telle réforme, sans doute la plus substantielle qui ait été réalisée depuis longtemps, aura des répercussions profondes sur l'organisation de l'exploitation et le service des gares, et nécessitera par conséquent une réadaptation de nos installations et même, pour les grandes gares, des réaménagements importants.

Une partie des projets que nous devons entreprendre à cet effet va tout naturellement être réalisée à l'occasion de la Reconstruction, sans dépenses spéciales appréciables ; il importe peu, en effet, qu'une halle détruite soit rétablie à son ancien emplacement ou soit, au contraire, reconstruite ailleurs, soit dans la même gare, soit même dans une autre où elle sera beaucoup mieux placée pour les besoins du service. La dépense sera la même, mais nous pourrons ainsi activer la mise en place de notre dispositif.

Avant d'exposer le principe de modifications et améliorations qui seront apportées dans cet esprit à nos installations, il paraît utile d'indiquer le principe et l'économie du nouveau régime de transports accélérés, tant pour ce qui concerne les dispositions tarifaires que pour la structure des transports.

I.- Principe de la Réforme

Dans le passé, les Chemins de fer français, travaillant dans le cadre d'un monopole de fait, se sont attachés, tant par leur tarification que par leurs méthodes d'acheminement, à aboutir d'une façon générale aux modes d'exploitation du trafic marchandises les plus économiques possible, en faisant au besoin un sacrifice sur la rapidité du transport.

C'est seulement pour les denrées périssables que les Chemins de fer avaient combiné un plan d'acheminement rapide avec une tarification avantageuse pour le public ; cette politique a d'ailleurs donné pour ce trafic d'excellents résultats, ainsi qu'en témoigne le développement remarquable des transports massifs de denrées que l'on a pu observer depuis une quarantaine d'années.

Pour les autres marchandises, par contre, en même temps qu'ils poursuivaient une politique de grands triages et de trains lourds tendant à rendre le transport de petite vitesse le plus économique possible, les Chemins de fer ont maintenu un écart des tarifications

de grande et de petite vitesse très supérieur à l'écart des prix de revient correspondants. De ce fait, les marchandises autres que les denrées ont été très fortement sollicitées vers la petite vitesse, de telle sorte que, à la veille de la guerre, celles qui utilisaient la grande vitesse ne représentaient que 1,5 % du tonnage de l'ensemble (denrées exclues).

Or, l'expérience des dix années qui ont précédé la guerre a prouvé que cette politique était loin d'avoir rencontré dans tous les cas la faveur du public. De nombreux expéditeurs ont montré, dès que l'automobile leur en a donné le moyen, qu'ils préféraient un mode de transport plus rapide, du moment que sa tarification n'atteignait pas le niveau trop élevé de la grande vitesse du chemin de fer.

L'orientation systématique vers le mode d'acheminement à prix de revient minimum n'est donc pas toujours la meilleure formule. La raison en est que, pour beaucoup de trafics, l'accélération du transport permet de réaliser sur d'autres postes du cycle de production des marchandises des économies supérieures au surcroît de charge que cette accélération entraîne pour le transporteur.

La recherche du prix de revient minimum du transport reste la meilleure formule pour les pondéreux, les matières premières, les produits agricoles et industriels lourds. Par contre, la rapidité d'acheminement, pourvu qu'elle n'entraîne pas une tarification excessive, est un besoin primordial pour beaucoup de produits fabriqués.

C'est à la lumière de ces diverses considérations que la S.N.C.F. a entrepris, dès 1943, l'étude de l'amélioration de ses transports de marchandises. Les grandes lignes de la réforme qui est prévue sont les suivantes.

Les anciennes notions de grande et de petite vitesse, au choix de l'expéditeur selon le tarif demandé, disparaissent de la tarification du Chemin de fer pour faire place à un régime fournissant systématiquement aux marchandises de caractère urgent le transport accéléré qui leur est nécessaire.

En conséquence, bénéficieront d'office des délais actuels de la grande vitesse - et même de délais plus réduits sur les relations importantes - tous les trafics de détail (petits colis, colis postaux, expéditions de détail), les groupages de marchandises, les envois en cadres et en remorques rail-route, enfin les envois par wagons complets, tout au moins sur des relations déterminées, de certaines marchandises qui, par leur nature, réclament un transport rapide.

Les marchandises bénéficiant ainsi du régime accéléré continueront néanmoins à être taxées à des prix voisins des prix actuels de petite vitesse. Il s'agit, en effet, de marchandises d'ores et déjà justiciables des barèmes les plus élevés du clavier P.V. ; le décalage de leurs barèmes avec ceux des autres marchandises, compte

tenu de l'ouverture du clavier, est suffisant pour établir une hiérarchie de tarification en rapport avec la différenciation du prix de revient selon la vitesse d'acheminement.

Les autres marchandises resteront soumises aux délais actuels de la petite vitesse qui leur conviennent généralement. Si toutefois certaines de ces marchandises avaient exceptionnellement besoin d'un transport plus rapide, elles pourront l'obtenir moyennant un supplément de prix qui sera d'ailleurs notablement plus réduit que celui actuellement exigé pour passer du Tarif P.V. au Tarif G.V.

La réforme proposée entraînera des perturbations profondes dans la répartition moyenne des wagons chargés qui, en 1938, était la suivante :

	Détail	Wagons complets	Total
G.V. - V.U.	3.600	1.750	5.350
P.V.	7.400	29.750	37.150
Total.....	11.000	31.500	42.500

La fusion des deux organisations actuelles de Détail en une seule permettra de supprimer de nombreux doubles emplois et d'accroître le chargement moyen des wagons ; il en résultera une certaine contraction du nombre des wagons de détail évaluée à 5 %.

Quant aux wagons complets qui passeront à l'acheminement accéléré, on peut estimer que, dans une période de début tout au moins, ils représentent 6 % du trafic des wagons complets P.V., soit 1.800 wagons par jour.

Au total, la répartition nouvelle sera la suivante :

	Détail	Wagons complets	Total
Accéléré	10.500	3.350	14.050
Ordinaire		27.950	27.950
Total	10.500	31.500	42.000

II.- Organisation des Transports

La réalisation de ces mesures entraîne en premier lieu une réforme du plan d'acheminement des marchandises par la création de deux systèmes distincts de trains de marchandises.

Le premier de ces systèmes correspondant au "régime ordinaire de transport" sera établi sensiblement sur les mêmes bases que les trains P.V. d'avant-guerre.

L'autre correspondant au "régime accéléré de transport" comportera des trains à marche plus rapide reliant entre eux les centres importants de trafic de façon à réduire au minimum les escales de wagons et les transbordements de marchandises en cours de route.

Ces trains prendront et laisseront, dans des grandes gares locales, qui seront appelées gares-centres, d'une part, les wagons et colis de ou pour le local, d'autre part, les wagons et colis en provenance ou à destination des gares secondaires amenés par trains omnibus de messageries ou, exceptionnellement et provisoirement, par trains de voyageurs.

L'ensemble des gares secondaires desservies par une gare-centre forme ce qu'on appelle la "zone de gare-centre".

Cette organisation ne permettra évidemment pas de donner aux marchandises en provenance ou à destination d'une gare secondaire de zone un acheminement aussi bon qu'aux marchandises en provenance ou à destination des gares-centres. Mais il faut, avant tout, améliorer les conditions d'acheminement entre les agglomérations principales ; car le trafic correspondant est à la fois le plus important en volume et le plus "réactif" à une amélioration du service ferroviaire.

Or ces colis n'auront plus, comme actuellement, à passer dans les triages P.V. ni à être manutentionnés dans les halles de transbordement qui étaient généralement établies dans les triages P.V.

Au surplus, et c'est là un point spécialement important, la correspondance entre les trains directs desservant les gares-centres et les gares secondaires de la zone devrait être assurée, en règle générale, et notamment pour ce qui concerne le trafic de détail, au moyen de camions collecteurs et distributeurs, car c'est à la route que devraient revenir ces transports initiaux ou terminaux. Cette spécialisation des attributions du rail et de la route paraît devoir constituer une des formules de base de la future coordination routière : tout en réservant à chacun des deux modes de transport la

partie de l'acheminement pour laquelle il est, techniquement et économiquement le plus apte, elle ferait bénéficier le public des avantages d'une véritable "collaboration" du rail et de la route : prise et livraison à domicile, ou dans les bureaux de ville, et accélération des parcours ferroviaires.

Au total, les gares-centres assureront, indépendamment du service local d'arrivages et d'expéditions :

- d'une part, la collecte et la distribution, soit par wagons, soit par camions, des colis à destination de leur zone respective,
- d'autre part, le transbordement des colis en transit, c'est-à-dire des colis qui n'ont pu être acheminés directement de la gare-centre de départ à la gare-centre destinataire.

Comme ces gares-centres disposeront d'un volume de trafic important, on peut escompter que le tonnage moyen des wagons de groupage sera augmenté, ce qui permettra de réduire le parc de matériel affecté à ce service.

Pour la même raison, les gares-centres disposeront d'éléments suffisants pour former des wagons de détail à grande distance, ce qui aura pour effet de réduire les escales, et par conséquent :

- d'une part, d'accélérer l'acheminement,
- d'autre part, de réduire le travail des chantiers de transbordement.

A ce dernier point de vue, la nouvelle organisation, qui comportera pour l'ensemble de la S.N.C.F. une centaine de gares-centres (1), permettra de réduire les constructions à réaliser pour remplacer les chantiers de transbordement des triages P.V. qui seront désaffectés.

III.- Bilan économique de la réforme

Sur la base du trafic de 1938, mais compte tenu des tarifs et des prix actuels, la réforme se traduit à peu près par une opération blanche du point de vue financier.

.....

(1) Les gares-centres prévues figurent au schéma n° 1 ci-joint.

Ce résultat peut paraître surprenant si l'on considère, d'une part que certains des transports de grande vitesse vont voir leur tarification diminuer, d'autre part qu'une fraction des transports de petite vitesse va profiter d'un acheminement bien meilleur sans augmentation sensible de prix.

En fait, ce résultat s'explique par deux raisons :

Tout d'abord, en regard des suppléments de dépenses ou des moins-values de recettes signalés ci-dessus, la formule nouvelle comporte des causes substantielles d'économie tenant au fait que l'acheminement accéléré procure une réduction de toutes les dépenses qui sont liées à la durée du parcours. En particulier l'acheminement accéléré permet, par suite de l'amélioration de la rotation, une diminution du parc des wagons en service, estimée à un ordre de grandeur de 18.000 unités, diminution qui entraîne d'importantes économies d'exploitation (dépenses d'entretien, charges de capital, dépenses de renouvellement).

D'autre part, les remaniements d'installations fixes nécessités par l'application de la nouvelle formule, remaniements qui auraient constitué un obstacle considérable en temps normal, ont une incidence financière réelle très atténuée en raison des destructions de la guerre. De toute façon en effet, les installations des grandes gares sont à reconstruire et il convient de ne tenir compte que du coût des dépenses supplémentaires entraînées par la réforme elle-même dans l'ensemble du programme de reconstruction.

C'est ainsi que la fusion des installations locales des gares pour l'ensemble du trafic de détail, la construction de triages spécialisés au trafic accéléré entraînent des remaniements des installations anciennes dont le coût avant la libération avait été évalué à 2.260 millions. Mais la plupart des installations fondamentales ayant été démolies lors de la campagne de 1944, il ne faut pas imputer à la réforme la reconstruction sans modification des installations détruites par faits de guerre, mais seulement la dépense supplémentaire en jeu entraînée par le changement des méthodes d'exploitation. Or, cette dépense supplémentaire n'est, en définitive, que de 1.700 millions, dont il faut défalquer 700 millions qui eussent été engagés en tout état de cause pour l'amélioration d'installations insuffisantes ou mal desservies.

Au total, les dépenses d'installations fixes à engager spécialement pour la vitesse unique seront, aux prix de 1944, de l'ordre de 1 milliard, mais on évitera la construction de 18.000 wagons neufs qui représentent un capital de 3.240 M.

.....

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, le bilan général de la mesure se solde par une dépense annuelle supplémentaire de l'ordre de 70 millions, soit à peine 0,6 % des recettes commerciales marchandises, suivant détail ci-dessous :

	Economies	Dépenses
	---	---
Diminution des recettes sur le trafic actuellement transporté en grande vitesse		110 M.
Accroissement des dépenses pour traction et accompagnement des trains et fusion des installations G.V.		580 M.
Economies dans les triages par suppression des acheminements spéciaux;		
Suppression des transbordements P.V.;	620 M.	
Economies sur le matériel roulant;		
Allègement des trains de voyageurs.		
	620 M.	690 M.
Solde général		70 M.

Cette réforme des transports permettra donc d'apporter à la clientèle les avantages nouveaux d'une modernisation des transports par chemins de fer, avec une incidence financière absolument négligeable, eu égard à l'importance des intérêts mis en jeu, et au développement de trafic qu'on peut en escompter.

Les dispositions tarifaires correspondantes sont soumises à l'approbation du Ministère des Transports et nous escomptons que le Conseil Supérieur des Transports qui doit en être saisi, dès qu'il aura été formé, lui réservera un accueil favorable.

.....

IV - Travaux à réaliser

De ce qui précède découle logiquement le programme des travaux à réaliser, qui va être exposé ci-après :

- a) pour les gares ordinaires,
- b) pour les gares-centres
- c) pour le cas particulier de la Région Parisienne où la mise en oeuvre du programme de transports accélérés sera accompagné d'une refonte des installations terminales en vue de leur utilisation en commun par les Régions voisines

a) Gares ordinaires -

Toute gare d'une certaine importance comporte actuellement :

- d'une part, une cour G.V. et une halle G.V.,
- d'autre part, une cour P.V. et une halle P.V.

et ces installations sont parfois fort éloignées l'une de l'autre.

Dorénavant, le service des colis et des wagons du nouveau régime accéléré qu'il est désirable de ne pas disperser, devra être concentré au même point de la gare, c'est-à-dire en principe dans les halles et cours P.V. qui sont toujours beaucoup plus vastes que les installations G.V.

Dans la plupart des cas où les installations P.V. sont suffisamment étendues et ont des liaisons satisfaisantes avec les voies principales, nous nous bornerons, pour réduire les dépenses, à les utiliser pour l'ensemble du trafic accéléré et ordinaire, en les étendant légèrement au besoin et en abandonnant les installations G.V. qui recevront une autre affectation et qui pourront notamment être attribuées aux groupements.

Par contre, dans les gares à reconstruire, nous effectuerons un remaniement plus important consistant à établir 2 groupes séparés d'installations comportant :

- d'une part, la cour P.V. qui peut sans inconvénient être isolée du reste des installations,

- d'autre part, une halle et une cour pour le trafic accéléré; c'est notamment le cas de la gare d'Alençon dont le projet de reconstruction a été soumis au Conseil.

b) Gares-centres-

Les gares-centres diffèrent des gares ordinaires par le fait qu'elles doivent :

- former et recevoir les trains directs, ainsi que les trains de desserte de leur zone,
- disposer, en plus des halles locales, d'un chantier assurant le transbordement des colis pour la zone, acheminés par fer ou par route, ainsi que le transbordement des colis en transit.

Les gares-centres doivent donc comporter un faisceau de voies plus ou moins important qui, dans les très grandes gares, prendra le caractère d'un véritable faisceau de triage, et qui doit communiquer facilement d'une part avec les voies principales pour la réception et l'expédition des trains, d'autre part avec le chantier de transports accélérés : détrois et halles.

On s'efforcera d'ailleurs, chaque fois que la chose est possible, de grouper toutes les halles en une halle unique assurant à la fois le service des arrivages et des expéditions pour le local ainsi que le transbordement; il est bien évident en effet qu'il y a intérêt à rassembler les colis au départ vers les autres gares-centres qu'ils proviennent de la ville ou de la zone ou qu'il s'agisse de colis en transit.

En sens inverse, les colis arrivant à la gare-centre doivent, après avoir été déchargés au même quai, pouvoir être facilement orientés soit vers la ville, soit vers la zone, soit vers le quai de transbordement s'il s'agit de colis en transit.

Conformément à ces principes essentiels, la majorité des projets de reconstruction des gares-centres comportent la construction d'une halle unique, disposant de larges accès routiers en prévision du développement de l'utilisation du camion pour la desserte de la zone correspondante.

Ces dispositions types : halle unique et cour de déboré de transports accélérés attenantes à un faisceau de réception et formation des trains sont appliquées dans les projets de Poitiers et de Laval qui ont été soumis à l'approbation du Conseil d'Administration; elles se retrouveront dans des projets ultérieurs tels que Valenciennes et Le Havre.

Enfin, il convient de noter que dans certaines gares-centres, une partie de la halle nouvelle sera établie en compensation de la non reconstruction d'une halle de transbordement détruite dans un triage P.V. voisin.

C'est le cas de la halle de Nevers dont une partie remplacera la halle de transbordement de Saincaize; de même la halle de transbordement de Mézidon sera reportée à Caen, etc....

Enfin, indépendamment des transferts importants d'installations qui seront réalisés dans la Région Parisienne et dont le détail est indiqué ci-après, nous prévoyons un regroupement général à Lyon-Guillotière, des halles détruites de la région lyonnaise : à savoir le transbordement de Badan et les halles locales de Lyon-Vaise et Lyon-Guillotière.

o) Organisation des transports accélérés dans la Région Parisienne et travaux correspondants -

Les installations P.V. et G.V. qui desservent Paris sont propres à chaque Région et totalement indépendantes les unes des autres. Ce sont :

pour l'Est..... La Villette et Paris-Pajol
pour le Nord..... La Chapelle-Intérieure et Paris-Messageries-Nord
pour l'Ouest..... Batignolles ainsi que Vaugirard
pour le Sud-Ouest..... Paris-Ivry et Austerlitz
pour le Sud-Est..... Bercy et Paris-Messageries Sud-Est

On ne pouvait raisonnablement envisager de créer, comme dans les villes de province, une installation unique de transports accélérés qui eût été monstrueuse et pratiquement inexploitable ; le trafic à assurer est en effet considérable puisqu'il concerne l'agglomération de Paris et de sa banlieue immédiate (local Paris - Banlieue) et de la grande banlieue qui sera desservie comme une zone de gare-centre ordinaire.

Par contre, il était excessif de prévoir l'établissement de cinq gares-centres de transports accélérés comportant chacune des halles pour le local et le transbordement, ainsi qu'un faisceau pour la réception et la formation des trains correspondants.

Il faut d'ailleurs considérer qu'un courant important d'échanges en wagons complets ou en colis à transborder s'effectuera par la Région Parisienne, plaque tournante du Réseau National, et que ces échanges seront d'autant facilités et accélérés que les gares-centres de cette Région seront moins nombreuses.

A titre d'exemple, on conçoit qu'une gare telle que Limoges n'avait pas avant-guerre les éléments suffisants pour former un wagon de détail de colis G.V. à destination du Nord ; ces colis devaient donc être envoyés à Austerlitz où ils étaient transbordés, puis acheminés à Paris-Nord qui les orientait vers leur destination définitive. Au contraire, si les Régions Nord et Est avaient fusionné leurs installations G.V., Limoges aurait pu constituer un wagon de détail de colis G.V. à destination du Nord et de l'Est, ce qui aurait permis

d'éviter l'escalade d'Austerlitz et par conséquent l'économiser du temps dans l'acheminement et de réduire les dépenses de transbordement.

Le même raisonnement est valable pour les trains formés de wagons complets en transit.

Enfin, il est certain qu'en réduisant les installations terminus de transports accélérés, nous faciliterons le service de distribution et de ramassage des colis.

Compte tenu des dispositions locales, il a été décidé de fusionner les installations Nord et Est et les installations Sud-Est et Sud-Ouest qui sont respectivement très rapprochées les unes des autres, comme le montre le schéma n° 2 ci-annexé.

Il convient de souligner que ces fusions impliqueront des ententes très étroites entre les Régions; elles n'auraient pu être que difficilement réalisées sous le régime des anciens Réseaux et se trouvent grandement facilitées par la création de la S.N.C.F.

1°) Gare-centre Sud-Est - Sud-Ouest.

La gare-centre sera établie à Ivry avec une halle unique pour le local (Paris et proche banlieue) ainsi que pour le transbordement, et des cours de débord pour les wagons complets du régime des transports accélérés; toutefois, faute d'emplacements suffisants, le déchargement des trains complets de denrées s'effectuera à Bercy, ce qui est d'ailleurs sans inconvénients pour l'exploitation.

Dans le sens impair, les trains de transports accélérés seront formés au faisceau de Champ-Deuphin qui est contigu à Ivry et qui sera modernisé.

Dans le sens pair, les trains Sud-Est et Sud-Ouest seront reçus au triage de Juvisy qui séparera les éléments pour les autres Régions à acheminer par la Grande Ceinture et les wagons pour Paris qui seront dirigés par coupes sur Ivry.

Pour ce qui concerne le trafic ordinaire (P.V. actuel), le triage de Villeneuve reconstitué assurera tout le service Sud-Est ainsi que le triage des trains venant du Sud-Ouest; les wagons pour Paris seront tous envoyés à Bercy où les cours de débord actuelles seront agrandies.

Eu point de vue des installations de halle, il convient de noter que les halles de transbordement de Juvisy et Villeneuve ne seront pas reconstruites, et que les crédits correspondants pourront être affectés à la construction de la halle unique d'Ivry; en outre, les halles de Berry qui devaient être transformées, en raison de leur desserte déficiente par plaques, seront supprimées et leur emplacement sera utilisé pour la création de cours de débord supplémentaires.

Cette solution nécessitera des travaux importants dont une partie d'ailleurs aurait dû être réalisée en tout état de cause, mais elle sera certainement moins chère que celle basée sur l'aménagement d'installations propres à chaque Région.

3°) Gare-centre Nord-Est.

Indépendamment des avantages de caractère général inhérents au groupement des installations de transports accélérés, la fusion des installations pour le service des Régions Nord et Est s'impose en raison des difficultés que présentait sur le Nord la création d'une gare-centre dans la seule gare disponible mais extrêmement exigüe de La Chapelle-Intérieure.

D'autre part, la destruction presque totale des gares de La Chapelle et de Noisy, ainsi que la destruction du chantier de transbordement de Vaires, ont permis d'orienter les projets de reconstruction dans le sens d'une fusion qui eut été sinon difficile du moins très coûteuse.

La gare-centre Nord-Est sera établie dans la gare de Noisy-Pantin et comportera :

- un triage unique de transports accélérés qui aura des liaisons commodas par l'intermédiaire de la Grande Ceinture avec la Région Nord, ainsi qu'avec les Régions Sud-Est et Sud-Ouest; la Petite Ceinture pourra être également utilisée pour les relations de Noisy avec Ivry et avec la Région Ouest;

- une halle unique pour les colis en transit et pour le service local Paris et banlieue.

Toutefois, il est prévu que pour tirer parti des installations messageries de Pajol, les colis Paris-domicile arrivant en wagons complets seront déchargés dans cette gare, ce qui aura d'ailleurs pour avantage de réduire les parcours routiers de distribution.

Par ailleurs, les wagons complets de transports accélérés Nord et Est seront mis en débord dans la gare Hébert voisine de Pajol.

Enfin, et à la différence de l'organisation prévue pour les Régions Sud-Est et Sud-Ouest, les Régions Nord et Est conserveront leurs triages respectifs du Bourget et de Vaires, et resteront par conséquent indépendantes pour le service des wagons P.V. qui s'effectuera dans les cours existantes de La Chapelle pour le Nord, et dans des cours nouvelles à construire à La Villette pour l'Est.

Enfin, les emplacements rendus disponibles à La Chapelle-Intérieure seront utilisés pour le service des wagons et colis "Douane" de toutes les Régions, sauf l'Ouest.

De même que pour les Régions Sud-Ouest et Sud-Est, ce programme de construction constitue une solution économique tant au point de vue des dépenses d'établissement que pour ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

c) Gare-centre Ouest.-

Soul l'Ouest restera indépendant à l'égard de la desserte de la Région Parisienne, aussi bien pour les transports accélérés que pour les transports ordinaires.

L'organisation prévue est identique à celle du centre Nord - Est.

La gare-centre sera établie à Nanterre où on utilisera un faisceau de garages agrandi et où on établira une halle unique pour le transbordement et le service des colis Paris et banlieue.

Toutefois, les halles et débords de Batignolles continueront, comme Paris-Pajol, à être utilisés pour le service des colis Paris-domicile acheminés par wagons complets de détail, ainsi que pour les wagons complets de transports accélérés. Rien ne sera changé dans l'organisation des transports par wagons complets ordinaires.

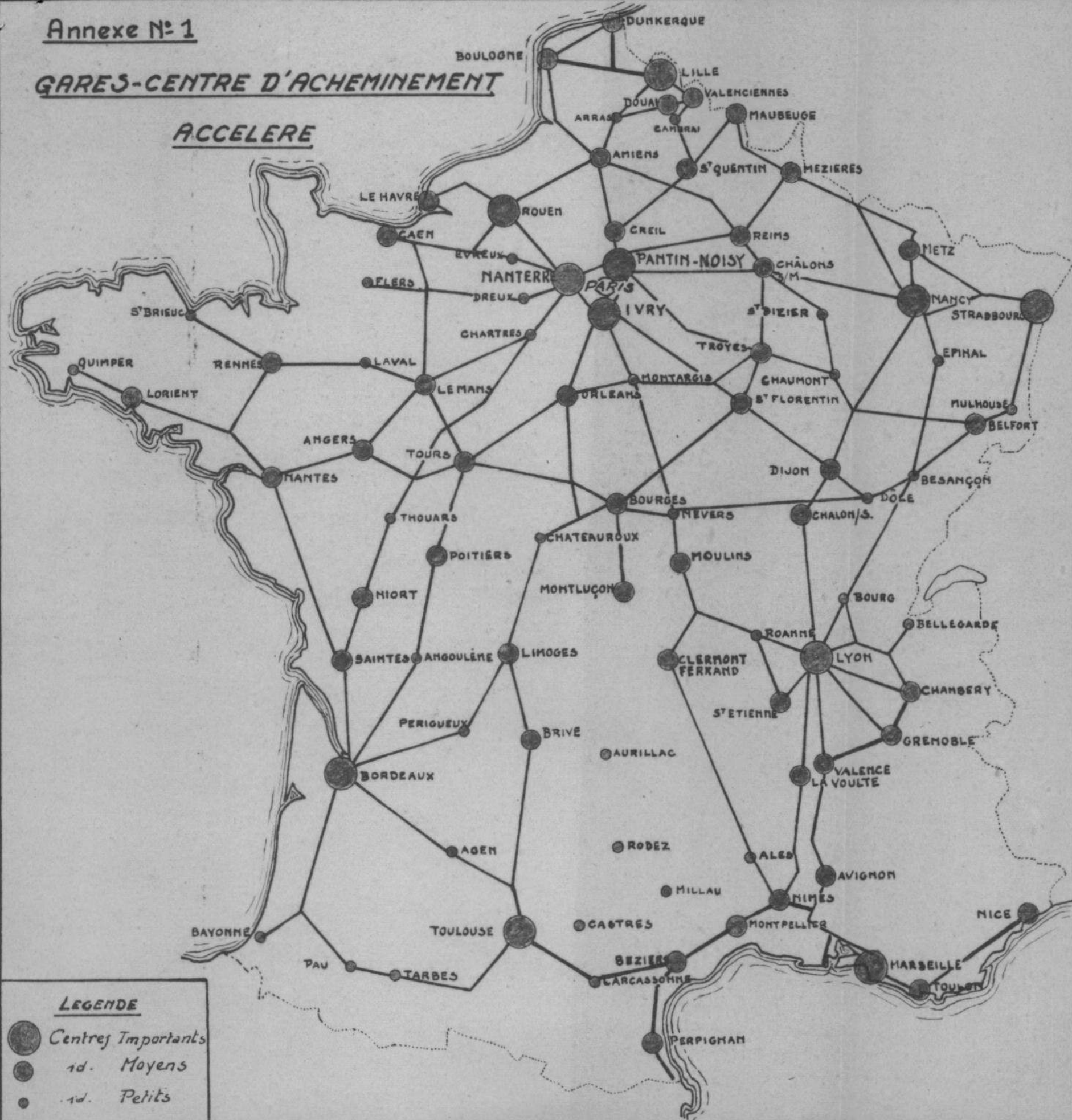
Par ailleurs, la gare de Vaugirard conservera une certaine autonomie, notamment pour la réception des denrées de Touraine et de Bretagne destinées aux Halles, trafic qui disparaîtra évidemment (de même que celui de Bercy) si on établit une gare-marché pour la Région Parisienne.

L'organisation qui vient d'être décrite et qui fait l'objet du schéma n° 3, comporte donc au total 3 gares-centres qui bénéficieront de liaisons très commodés et qui pourront se prêter aide mutuellement : c'est ainsi, par exemple, que chacune des trois gares locales d'Ivry, Pajol et Batignolles desservira l'ensemble de Paris, de telle sorte que le trafic d'une gare engorgée pourra être reporté en partie sur les deux autres.

Les projets correspondants seront soumis successivement au Conseil d'Administration, soit à l'occasion de la reconstruction de gares détruites comme Juvisy ou Noisy, soit comme projets ordinaires de remaniement d'installations existantes.

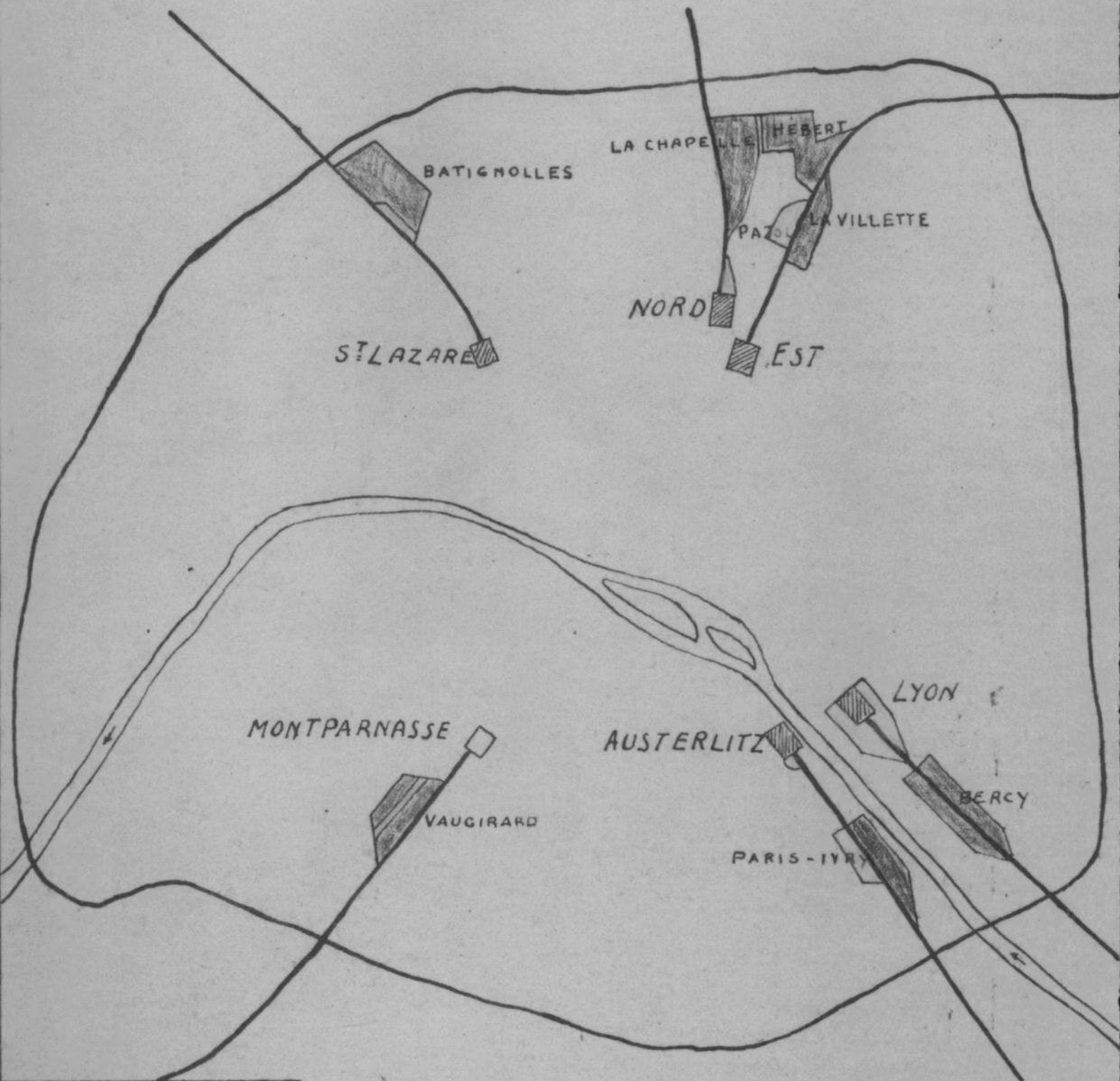
GARES-CENTRE D'ACHEMINEMENT

ACCELERE



PARIS
Installations terminales
marchandises

Schema N°2



LEGENDE

- Installations G.V.
- Installations P.V.

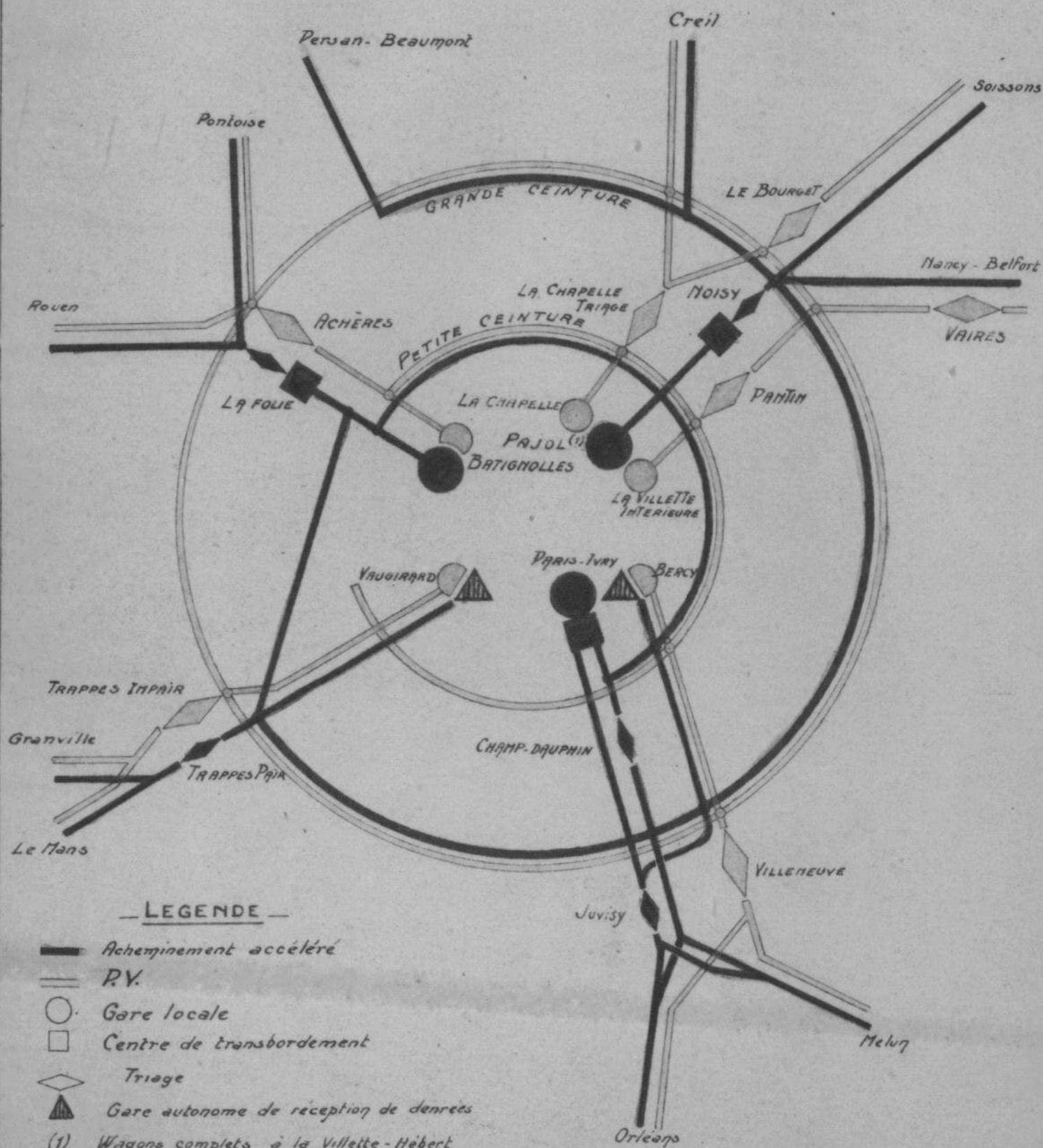
S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

SCHEMA DE LA DESSERTE DE LA REGION PARISIENNE

Schéma N° 3

ACHEMINEMENT ACCÉLÉRÉ ET R.V.



16 mai 1945

1

3720

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 16 mai 1945

QUESTION V - Projets

1°) Note sur la reconstruction et les transports accélérés.

P.V. (p.4)

L'examen de cette question est reporté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 9 mai 1945

reporté au 16 mai

V - Projets

1°) Note sur la reconstruction et les transports accélérés

reporté
