

SOSLM 7H/14

3721

(1961)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 18 octobre 1941

Plan d'équipement national

640-14

Monsieur le Ministre,

Par dépêche A.C. 9-9 du 17 septembre 1941, vous avez bien voulu nous faire part des observations qu'appelaient, de votre part, le projet de 2ème programme quinquennal que nous vous avons présenté pour être incorporé dans le Plan d'équipement national.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que notre Conseil d'Administration a examiné ces observations dans sa séance du 6 octobre dernier et de vous demander de bien vouloir trouver exposées ci-après les conditions dans lesquelles il lui est apparu qu'il pouvait y être donné suite, compte tenu du fait qu'un dépassement par rapport au chiffre global de 10 milliards, initialement indiqué, peut être admis.

.....
3°) Gare d'Austerlitz.-

Nous vous avons soumis, par lettre D. 3311/150 du 11 octobre, l'ensemble des dispositions que nous envisageons de réaliser à la gare d'Austerlitz.

Notre projet comporte bien la séparation totale des installations de banlieue et des installations de grandes lignes ainsi que l'aménagement du bâtiment des voyageurs. La dotation inscrite à cet effet au 2ème programme quinquennal a pu, toutefois, être limitée à 100 M., du fait que nous prévoyons qu'une première tranche de travaux d'un montant de 135 millions de francs aura été exécutée dès avant 1945, au titre du 1er programme quinquennal et des programmes annuels normaux.

.....
Veuillez agréer,

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

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Etudes générales

Région du Sud-Ouest

Aménagement de la
gare d'Austerlitz

C O P I E

Paris, le 1^{er} octobre 1941

Monsieur le Président du Conseil d'Administration

Monsieur le Président,

Par note du 6 septembre 1941, relative aux travaux à exécuter en gare d'Austerlitz, vous avez bien voulu me faire connaître que le dossier soumis à votre approbation était trop sommaire pour répondre à la dépêche du 20 mars 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Dans cette dépêche, le Ministre déclarait, en effet, que le report à PARIS-AUSTERLITZ des trains de grands parcours de la Région du Sud-Ouest nécessitant, dans cette gare, de nouveaux aménagements, il ne pouvait se prononcer avant que lui soient adressés un projet technique et un bilan financier.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, si nous avons soumis à votre signature une lettre ne paraissant pas répondre exactement à la demande de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, c'est que nous avons été conduits, par une étude complète de la question, à prévoir deux étapes de travaux, plus importante chacune, sans doute, que ce qu'envisageait M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Pour ne pas nous voir reprocher de substituer tout un programme à ce qui pourrait être, dans la pensée de celui-ci, un simple projet, nous avons pensé préférable de le mettre, en premier lieu, à même de juger de l'opportunité des deux étapes de travaux, compte tenu des économies et améliorations de service considérables qu'elles procureront.

J'ai donc complété la lettre à lui adresser en indiquant les raisons, exposées ci-dessus, pour lesquelles il nous a paru nécessaire de solliciter un accord de principe sur la consistance des travaux avant de mettre au point les études de détail, études que nous entreprenons néanmoins sans attendre, mais qu'il serait regrettable de pousser dans le détail sur la base d'une solution qui devait être retouchée.

.....

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

C'est pourquoi je me permets d'insister pour vous demander de bien vouloir reconsidérer la question sous cet angle et d'accepter de présenter ainsi l'affaire à l'Administration Supérieure.

Votre respectueux et dévoué,

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS.

P.S.- Du reste, la lettre du 11 septembre 1941 de M. CLAUDON relative au deuxième programme quinquennal et que je vous commente par ailleurs, justifie le principe de l'extension donnée à notre projet ; elle s'exprime, en effet, ainsi au sujet de la gare d'AUSTERLITZ :

"3°) Le projet de transformation de la gare d'AUSTERLITZ doit être soumis dans son ensemble : il est, en effet, absolument vain de penser que l'on puisse reporter le service voyageurs d'ORSAY à AUSTERLITZ sans séparer de façon totale les installations banlieue des installations de grandes lignes, et surtout, sans aménager le bâtiment des voyageurs qui, avant la guerre, était déjà très insuffisant au moment des pointes, alors que des trains très importants portaient encore d'ORSAY".