

50567191 / 3

5019

(1939, 41)

V.D. 3721 - Extension de la gare d'Austerlitz.

Report du terminus des trains de grands parcours de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz

Report du terminus des trains de grands parcours de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz.-

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.D.	24.10.39	39	X	a
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		25.10.39			
		10.12.39			
(s) Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.D.	12.12.39	8	II	1°
	C.A.	15. 1.41	17	VI	
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		19. 1.41			
Réponse du M.T.P.		20. 3.41			
	C.A.	2. 4.41	20	Q.d.	a)

du 2 avril 1941

Questions diverses

a) Répartition du trafic-voyageurs entre les
gares de Paris-Orsay et Paris-Austerlitz.-

P.V.

M. LE PRESIDENT donne connaissance au Conseil de la lettre, en date du 20 mars 1941, de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, faisant suite à la proposition qui lui avait été soumise d'approuver, à titre définitif, le report de Paris-Quai d'Orsay à Paris-Austerlitz du terminus des trains de grands parcours de la Région Sud-Ouest.

Sans faire d'objections a priori à la formule d'exploitation envisagée, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications observe qu'elle nécessite de nouveaux aménagements de la gare d'Austerlitz et qu'il ne pourra se prononcer que lorsque lui auront été soumis un projet technique et un bilan financier. En attente de la solution définitive, il confirme sa décision du 23 novembre 1939.

Le nécessaire sera fait pour donner satisfaction à la demande de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

.....

M. LE PRESIDENT. - Nous avons reçu de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications la lettre suivante :

130

"Par lettre D 5041/du 19 janvier, vous m'avez demandé d'approuver à titre définitif le report de Paris-Quai d'Orsay à Paris-Austerlitz du terrain des trains de grands parcours de la Région Sud-Ouest.

"J'observe que cette formule d'exploitation nécessite de nouveaux aménagements à la gare d'Austerlitz ; je ne pourrai donc me prononcer que lorsque vous m'aurez soumis un projet technique et un bilan financier.

"Sans faire d'objections a priori à votre proposition, je vous invite donc à en poursuivre la mise au point et à m'adresser un projet complètement étudié.

"J'ajoute que, passent outre aux réclamations de certains clients de la gare d'Orsay ou des commerçants du quartier, je confirme ma décision du 23 novembre 1939, ce qui, pour le moment, doit vous donner satisfaction".

Par conséquent, nous restons, pour le moment, dans le statu quo. La gare d'Orsay sera utilisée comme elle l'est actuellement.

Le Secrétaire d'Etat nous demande un projet technique et un bilan financier de l'opération. Si je comprends bien, il s'agit, d'une part, du projet relatif aux aménagements à apporter à la gare d'Austerlitz, d'autre part, en ce qui concerne le bilan financier, de la comparaison des dépenses devant en résulter avec les économies dont nous avons fait état.

Tout cela est à mettre au point. Mais, de toute manière, la solution que nous avons proposée s'imposera du fait de l'impossibilité technique d'accroître le régime d'exploitation de la gare d'Orsay.

Secrétariat d'Etat aux Communications

- COPIE -

VICHY, le 20 mars 1941.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par lettre D 5041/130 du 19 janvier, vous m'avez demandé d'approuver à titre définitif le report de Paris-Quai d'Orsay à Paris-Austerlitz du terminus des trains de grands parcours de la Région Sud-Ouest.

J'observe que cette formule d'exploitation nécessite de nouveaux aménagements à la gare d'Austerlitz; je ne pourrai donc me prononcer que lorsque vous m'aurez soumis un projet technique et un bilan financier.

Sans faire d'objections a priori à votre proposition, je vous invite donc à en poursuivre la mise au point et à m'adresser un projet complètement étudié.

J'ajoute que, passant outre aux réclamations de certains clients de la gare d'Orsay ou des commerçants du quartier, je confirme ma décision du 23 novembre 1939, ce qui pour le moment doit vous donner satisfaction.

(s) BERTHELOT.

Secrétariat
du
Conseil d'Administration

88, rue Saint-Lazare, 88
PARIS IX°

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

Un exemplaire est adressé à tous les
Membres du Conseil d'Administration

le 24/1/41

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

19 janvier 1941.

5041/130

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F.A. 1930 du 23 novembre 1939, vous avez approuvé, à titre temporaire, le report de PARIS-Quai d'Orsay à PARIS-Austerlitz du terminus des trains de grands parcours.

Ainsi que je vous l'annonçais par ma lettre D 5041/130 du 3 octobre 1940, j'ai procédé personnellement à l'examen de la question de savoir s'il y a lieu ou non d'envisager la réouverture de la gare de PARIS-Orsay au trafic des grandes lignes.

Je vous demande de bien vouloir trouver exposées ci-après les raisons pour lesquelles je considère que la mesure provisoire prise en 1939 doit être maintenue à titre définitif.

°
° °

Depuis 1900, époque à laquelle la gare de PARIS-Orsay a été construite, le trafic voyageurs des lignes du Sud-Ouest s'est considérablement accru et la Compagnie d'Orléans, la S.N.C.F. ensuite, ont dû, pour y faire face, augmenter corrélativement le nombre et l'importance des circulations.

Mais cette gare n'a pu être aménagée à la mesure d'une telle évolution :

- sa disposition en profondeur la rend pratiquement inextensible en longueur comme en largeur;
- en outre, elle n'a d'accès que par un souterrain parcouru par deux voies qu'il est matériellement impossible de multiplier.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications,
246, Boulevard Saint-Germain (7°)

De là résultaient avant la guerre de très grandes difficultés d'exploitation dont les principales sont les suivantes.

Trois voies seulement, tout d'abord, l'une à l'arrivée, les deux autres au départ, ont une longueur suffisante pour recevoir des trains de 14 voitures. La traction électrique permettant de donner aux trains de grands parcours des compositions de 16 à 17 voitures, nous avons été conduits, pour tous ceux d'entre eux partant de PARIS-Orsay ou y ayant leur terminus, soit à ajouter soit à couper des voitures au passage en gare d'Austerlitz. Mais cela ne pouvait se faire sans de graves inconvénients:

- les voyageurs étaient obligés à un transbordement qui a été dans le passé la source de continuelles réclamations;

- le garage des rames ainsi limitées à PARIS-Austerlitz exigeait, d'autre part, des manoeuvres onéreuses et très gênantes;

- enfin, en raison même de ces manoeuvres, inévitables dans tous les cas en ce qui concerne le wagon-poste, les trains formés à PARIS-Orsay devaient stationner plus de sept minutes à Austerlitz, d'où résultait pour nous l'impossibilité, au départ de cette gare, d'utiliser à plein rendement le block automatique qui a un débit de un train toutes les trois minutes.

Encore n'avions-nous pu obtenir la longueur de 14 voitures pour les trois voies de PARIS-Orsay qu'au prix du prolongement des trottoirs à leur extrême limite. Ceux-ci n'ont plus, en bout à l'entrée du tunnel, qu'une largeur de l'ordre de un mètre. Sur ces extrémités trop étroites nos équipes de manutention des bagages travaillaient, à l'arrivée, dans des conditions très dangereuses et nous avons enregistré de nombreux accidents. Le risque n'était pas moins réel pour les voyageurs massés sur les quais de départ lors de la mise en place toujours forcément tardives des rames.

Par ailleurs, deux trains seulement peuvent être mis à quai à la fois à PARIS-Orsay. Les voyageurs devaient donc attendre dans le hall supérieur ou sur la voie publique.

Enfin, la section Quai d'Orsay-Austerlitz ne comporte que deux voies. Elle constitue, de ce fait, un goulot inextensible, qui créait de très lourdes sujétions dans l'exécution du service. La surcharge sur cette section était telle que la moindre

irrégularité d'un train avait sa répercussion sur tous les trains qui le suivaient. De fait, les jours de semaine, à l'heure chargée de la matinée, un retard de quelques minutes à l'arrivée d'un train de grande ligne mettait en retard tout le service de banlieue et provoquait des protestations justifiées du public. C'est ainsi qu'au cours d'une seule journée de grand trafic, prise au hasard, nous relevons pour les trains de banlieue huit retards supérieurs à 10 minutes et 10 retards voisins de 5 minutes.

Sans doute, nous étions-nous efforcés de porter remède à cette situation :

- en temps normal, en assignant leur terminus à Austerlitz à un certain nombre de trains de banlieue et de grands parcours;

- en période de pointe, en limitant à Austerlitz, au moins au départ, les dédoublés des trains de grands parcours partant de PARIS-Quai d'Orsay.

Mais la solution n'était pas satisfaisante. D'une manière générale, les habitudes du public s'en trouvaient troublées, spécialement celles de la clientèle de banlieue. Surtout le report des dédoublés à Austerlitz les jours chargés, conduisait-nous l'avons toujours constaté - à une mauvaise répartition des voyageurs entre les trains. Le train titulaire, en raison de l'affluence de PARIS-Orsay des voyageurs comptent y trouver des places assises, circulait en surcharge jusqu'à Austerlitz, et de nombreux voyageurs se déclassaient. Au cours de l'arrêt dans cette dernière gare où les rames supplémentaires offraient, le plus souvent, des places disponibles, il fallait procéder au transbordement de ces voyageurs en surcharge ou déclassés. On y parvenait difficilement, jamais sans réclamations, et l'opération était souvent la cause de retard au départ. Par ailleurs, dans de telles conditions, nous étions très gênés pour faire une prévision correcte de nos programmes de forçements.

Toutes ces difficultés ne manqueraient pas de se reproduire si la situation antérieure à la guerre était rétablie. Et elles paraissent telles que l'on doit admettre aujourd'hui de façon définitive que la gare de PARIS-Orsay est hors d'état d'assurer à la fois le service des trains de grandes lignes et celui des trains de banlieue.

° ° °

En bonne logique, il faut en arriver, si l'on veut résoudre le problème, à spécialiser nettement les deux gares : limiter les trains de grands parcours à PARIS-Austerlitz et reporter

.....

les trains de banlieue à PARIS-Orsay.

Cette solution est la meilleure du point de vue de la S.N.C.F., tout à la fois pour des motifs d'ordre technique et d'ordre financier. Elle paraît, d'autre part, de nature à satisfaire de la manière la plus convenable les intérêts des usagers.

Du point de vue technique, d'abord, le report définitif à PARIS-Austerlitz de la totalité du trafic des grandes lignes, sans présenter de difficultés particulières, aura de très sérieux avantages.

Les travaux actuellement en cours d'exécution vont nous mettre en mesure de disposer, à brève échéance, dans cette gare, de 10 voies permettant de recevoir des trains de 18 voitures, de 2 voies de 17 voitures et de 2 voies de 16 voitures, soit au total 14 voies correspondant à des trains de grands parcours, 4 voies à l'arrivée, 10 voies au départ. Les voies à l'arrivée seront utilisables, en cas de pointe, comme voies de départ et inversement.

Dix trains pourront ainsi être mis simultanément à quai. Les voyageurs auront donc toute facilité pour s'installer au fur et à mesure de leur arrivée et, en cas de dédoublements, nous pourrons, sans complication aucune, assurer leur répartition optima entre les trains supplémentaires.

Par ailleurs, les rames étant mises en place d'avance entièrement constituées, y compris le wagon-poste, le block automatique pourra être utilisé à plein rendement au départ. Ainsi, en période de pointe, les trains se succéderont sans difficulté à la cadence la plus rapide.

Nous aurons, dans de telles conditions, un service voyageurs de grandes lignes parfaitement homogène et susceptible d'être intensifié sans heurts pendant les périodes d'affluence. Des améliorations seront, d'ailleurs, prévues dans le hall de départ en ce qui concerne la distribution des billets et les bagages ainsi que les bureaux de renseignements, de manière à mettre définitivement la gare en mesure de satisfaire aux besoins de sa nouvelle clientèle.

Quant à la gare de PARIS-Orsay, il est certain que, débarrassée du trafic des grandes lignes, elle ferait une excellente gare de banlieue. Le service y serait facilement assuré dans des conditions d'exactitude parfaite, ce qui représenterait un progrès des plus appréciables par rapport à l'état de choses d'avant la guerre.

.....

Le jour où nous l'estimerons nécessaire, nous aurons même la possibilité d'intensifier ce service de manière à avoir une desserte comparable à celle de la ligne PARIS-Luxembourg à Massy-Palaiseau ou de la ligne PARIS-Invalides à Versailles-Rive Gauche.

L'idée est d'autant plus à retenir qu'elle intéresserait chaque jour 5.000 voyageurs descendant à PARIS-Orsay, 8.000 descendant à PARIS-Saint-Michel et, dans une certaine mesure, les 13.400 voyageurs descendant à PARIS-Austerlitz.

D'autre part, envisagée sous l'aspect financier, la nouvelle organisation permettra de maintenir d'intéressantes économies, non seulement de personnel mais également de machines et d'entretien.

Ainsi que nous vous l'indiquions dans notre lettre D 5041/130 du 3 octobre 1939, les économies annuelles, dans la situation présente, qu'il s'agirait, en définitive, de consolider, peuvent être évaluées comme il suit :

Exploitation (personnel)	3.500.000
Traction (personnel et courant)	1.600.000
Voie (personnel et entretien)	500.000

Total	5.600.000

Pertes de recettes à déduire du fait :

- que les trains de grands parcours seraient limités à PARIS-Austerlitz....	1.500.000
- qu'il faut escompter une diminution des redevances du Palais-d'Orsay	300.000

Total.....	1.800.000

Soit une économie annuelle nette de 3.800.000
=====

Encore ce chiffre de 3.800.000 fr ne fait-il pas état :

- d'une part, du gain en capital dû à la récupération de 4 machines électriques valant chacune 5.300.000, soit environ 21 M., sans compter les trois machines supplémentaires que nous étions obligés d'affecter à la circulation des rames les jours de pointe et qui nous faisaient alors défaut pour la remorque des trains supplémentaires;

.....

- d'autre part, de l'économie que nous réaliserions en ne procédant pas à la transformation du block automatique de type ancien existant actuellement dans le tronçon PARIS-Orsay - PARIS-Austerlitz.

En contre partie, on doit tenir compte des travaux à réaliser en vue d'un aménagement convenable de la gare de PARIS-Austerlitz en terminus de grandes lignes. Mais la dépense sera compensée à la fois par les économies exposées ci-dessus et, dans une certaine mesure, par le fait que nous pourrions utiliser le hall de PARIS-Orsay soit pour les besoins publicitaires de la S.N.C.F., soit en le donnant en location à des tiers. Le service de banlieue pourra, en effet, être facilement assuré dans la partie située au delà du hall et servant actuellement à la réception des bagages et à la sortie des voyageurs.

Enfin, l'on peut penser que, très rapidement, la gare de PARIS-Austerlitz, devenue gare d'arrivée et de départ des grandes lignes, aura la faveur du public.

Sans doute, cette gare se trouve-t-elle dans un quartier moins central que celle de PARIS-Orsay. Mais sa situation, à cet égard, ne diffère pas sensiblement de celle de la gare de PARIS-Lyon qui a toujours desservi les grandes lignes et la banlieue elle-même de la région Sud-Est.

Surtout, elle est plus commodément accessible des divers points de PARIS que celle de PARIS-Orsay. Alors que cette dernière n'est desservie que par une ligne de métro dont la station la plus proche est située à 400 mètres, PARIS-Austerlitz est desservie par deux lignes passant dans la gare elle-même dont une ouverte peu de temps avant la guerre.

De même, les lignes d'autobus qui existaient en 1939 desservaient mieux, dans l'ensemble, PARIS-Austerlitz que PARIS-Orsay.

Comme il est dit ci-dessus, nous aménagerons d'ailleurs progressivement la gare de PARIS-Austerlitz de telle manière que les voyageurs y trouvent sur place toutes les commodités auxquelles ils sont habitués dans les autres gares de grandes lignes de PARIS.

En définitive, et pour toutes les raisons développées ci-dessus, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir

:.....

approuver, à titre définitif, le principe du report à PARIS-Austerlitz de l'arrivée et du départ des trains de grands parcours de la Région Sud-Ouest, la gare de Paris-Orsay étant désormais affectée au trafic de banlieue.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 15 janvier 1941

QUESTION VI - Répartition du trafic-
voyageurs entre les gares de Paris-Orsay et
Paris-Austerlitz.

P.V.

M. LE BESNERAIS expose les raisons pour lesquelles il est proposé de demander au Secrétaire d'Etat aux Communications d'approuver à titre définitif le report à Paris-Austerlitz de l'arrivée et du départ des trains de grand parcours de la Région Sud-Ouest, la gare de Paris-Orsay étant désormais affectée au seul trafic de banlieue.

L'expérience antérieure à la guerre a montré que cette dernière gare est hors d'état d'assurer à la fois, de façon satisfaisante, le service des grandes lignes et celui de la banlieue.

En bonne logique, il faut en arriver, si l'on veut résoudre le problème, à spécialiser nettement les deux gares.

M. GRIMPRET fait observer que la Gare de Paris-Orsay était encore exploitée, en novembre 1939, pour le service des grandes lignes.

Sans doute, cela n'allait-il pas sans quelques difficultés. Mais ne serait-il pas regrettable d'abandonner aujourd'hui définitivement une gare ainsi placée au centre de Paris.

En ce qui la concerne, il serait d'avis d'y maintenir tout au moins le terminus d'un certain nombre de trains de grands parcours.

M. FREDAULT est d'accord pour admettre que la totalité du service des grandes lignes et de la banlieue ne peut être maintenue à Paris-Orsay et qu'il y a nécessité de spécialiser les deux gares.

Mais les abords de Paris-Austerlitz sont tels que, en tout état de cause, il lui semble difficile d'en faire un terminus convenable de grandes lignes. Par ailleurs, si la gare d'Orsay devait servir uniquement de terminus de banlieue, la ligne qui la relie à Austerlitz relèverait plus normalement de l'exploitation du Métropolitain.

Dans ces conditions, il se demande s'il ne serait pas préférable de reporter à Paris-Austerlitz le service de banlieue et d'affecter, au contraire, définitivement, la gare de Paris-Orsay au service des grandes lignes.

M. LE PRESIDENT répond à ces observations en insistant sur le fait que, pour les raisons techniques développées par le Directeur Général, la gare de Paris-Orsay n'est pas matériellement susceptible d'être aménagée à la mesure des nécessités du trafic des grandes lignes tel qu'il se présente depuis l'électrification de la Région Sud-Ouest.

Au surplus, le report des trains de banlieue à Paris-Austerlitz n'irait pas sans soulever des protestations justifiées de la part des usagers, désormais privés de la commodité que leur assure un terminus au centre de Paris.

En définitive, après échange de vues, auquel prennent part également M. LAURENT-ATTHALIN, M. BOUTET, M. MOREAU-NERET, M. de TARDE et M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, le Conseil approuve sous réserve de quelques modifications le projet de lettre qui lui est soumis.

Idées p. 17

M. LE PRESIDENT. - Je vous rappelle que, par décision ministérielle du 23 novembre 1939, le terminus des trains de grands parcours de la Région Sud-Ouest a été reporté de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz. Le maintien depuis l'armistice de cette mesure qui avait été prise à titre temporaire n'a pas été sans provoquer certaines réclamations, de la part surtout des commerçants du

quartier de la gare d'Orsay et il nous a été demandé quelle était la position définitive de la S.N.C.F. sur la question, en vue d'une décision réglant définitivement l'utilisation de cette gare.

Vous avez reçu un projet de lettre au Secrétaire d'Etat aux Communications, concluant à une solution que je demanderai à M. LE BESNERAIS de vouloir bien exposer et justifier.

M. LE BESNERAIS. - La gare d'Orsay est une gare souterraine qui a été construite en 1900 au centre de Paris à une époque où, les transports parisiens étant assurés par des véhicules hippomobiles, omnibus ou fiacres, il était intéressant d'amener les voyageurs le plus avant possible dans Paris. Cette gare était alors suffisante pour assurer le trafic. Mais le développement progressif de ce dernier fait que maintenant elle ne l'est plus.

Cette gare souterraine, reliée à Paris-Austerlitz par un goulot de deux voies seulement, est pratiquement inextensible et il en résulte les difficultés suivantes :

- Pour utiliser au maximum les possibilités de la traction électrique sur la Région Sud-Ouest, on est conduit à former des trains plus longs que ceux susceptibles d'être reçus à quai

à la gare d'Orsay. Il faut donc procéder à des adjonctions de voitures en gare d'Austerlitz, d'où résultent des transbordements difficiles de voyageurs et des manœuvres compliquées et onéreuses retardant la marche des trains.

- D'autre part, afin d'utiliser au maximum la capacité de la gare d'Orsay, on a été conduit à augmenter le nombre des voies en réduisant la largeur des quais, ce qui est dangereux pour le personnel et les usagers et rend, en particulier, la manutention des bagages délicate. Même au prix de ces difficultés, nous ne pouvons former plus de deux trains à la fois, au départ, ce qui ne permet pas aux voyageurs d'accéder aux quais d'une manière normale et oblige à les maintenir dans le hall de la gare en attente de l'arrivée des trains dans lesquels ils pourraient prendre place.

- Enfin, étant donné qu'il n'y a que deux voies entre Austerlitz et Orsay, tout retard dans la circulation des trains de grandes lignes se répercute sur la circulation des trains de banlieue, notamment sur celle des trains de matinée, dont l'exactitude a une particulière importance pour les usagers se rendant à leur travail.

Ces difficultés ne se sont produites que les unes après les autres, et ceci explique que nous n'ayons pas présenté avant la guerre un projet de réorganisation d'ensemble. Nous nous étions contentés d'y parer le mieux possible. Mais ces solutions provisoires sont devenues tout à fait insuffisantes. La principale d'entre elles consistait à limiter à la gare d'Austerlitz un certain nombre de trains, aussi bien de banlieue que de grandes lignes. Elle nous a valu de nombreuses réclamations : les voyageurs se plaignaient des transbordements auxquels ils étaient

astreints et du fait que, suivant les trains et les directions, il fallait aller, tantôt à la gare d'Orsay, tantôt à la gare d'Austerlitz.

Depuis la guerre, nous avons une bonne répartition du trafic. Mais ce résultat n'a été obtenu qu'en spécialisant les deux gares, l'une dans le service de banlieue, l'autre dans le service des grandes lignes. Nous avons affecté la gare de Paris-Orsay aux trains de banlieue en raison de ce que, d'une part, elle a les quais les plus courts et que les trains de banlieue sont plus courts que les trains de grandes lignes et de ce que, d'autre part, ce sont les voyageurs de banlieue qu'il est le plus intéressant d'amener au centre de Paris, le prolongement de Paris-Austerlitz à Paris-Orsay constituant une sorte de chemin de fer métropolitain.

Au contraire, nous avons choisi la gare d'Austerlitz comme terminus des trains de grandes lignes. Nous disposons, en effet, dans cette gare, d'un grand nombre de voies : 10 trains peuvent être simultanément mis à quasi au départ, ce qui permet aux voyageurs d'arriver d'avance et de trouver immédiatement leur place dans le train. Nous pouvons, d'autre part, utiliser à plein le débit du block automatique, au départ de la gare d'Austerlitz.

Enfin, la solution permet d'assurer, à Paris-Orsay, le service de banlieue dans les meilleures conditions, du fait qu'il n'est plus influencé par les retards des trains de grandes lignes. Nous pourrions même ultérieurement l'intensifier dans la mesure nécessaire, si la banlieue desservie continue à se peupler.

.....

Cette solution est indiscutablement la meilleure du point de vue technique; c'est celle qu'on aurait sans nul doute adoptée depuis longtemps si le terminus des grandes lignes n'avait pas été, dès l'origine, en 1900, fixé à Paris-Orsay. Je n'affirme pas que, postérieurement à cette date, on aurait renoncé à construire la gare d'Orsay, mais on l'aurait certainement affectée exclusivement au service de banlieue.

Cette solution présente également de grands avantages au point de vue financier. Il est aisé d'apercevoir les économies qu'elle permettrait de réaliser. Ce sont, d'abord, des économies de personnel, puis des économies d'énergie de traction, enfin, des économies de machines, puisque nous pourrions affecter à d'autres emplois les machines utilisées pour le service des grandes lignes entre Austerlitz et Orsay. Toutes ces économies représentent un allègement d'environ 3.800.000 fr par an pour le compte d'exploitation, déduction faite des pertes de recettes à prévoir, sans préjudice de la récupération d'environ 4 machines électriques représentant un capital de 21 M.

La seule difficulté de réalisation provient des habitudes des usagers des grandes lignes partant actuellement de Paris-Orsay ou y arrivant et qui devraient emprunter désormais la seule gare d'Austerlitz incontestablement plus éloignée du centre de Paris.

Toutefois, pour ceux d'entre eux qui prennent le Métro, la situation, en réalité, ne serait pas aggravée : deux lignes de Métro passent, en effet, dans la gare même d'Austerlitz, tandis que la gare d'Orsay n'est desservie que par une seule ligne dont la station la plus proche, "Selférino", est à 400 m. de la gare.

Pour les voyageurs qui empruntaient des autobus, la situation serait également un peu améliorée : il y avait, en temps de paix, et probablement y aura-t-il de nouveau quand la situation sera redevenue normale, davantage de lignes d'autobus pour desservir la gare d'Austerlitz que pour desservir celle d'Orsay.

Pour les voyageurs prenant des taxis, il y aura évidemment l'inconvénient d'un allongement de parcours augmentant le prix de la course.

La réforme a suscité des réclamations, il fallait s'y attendre, notamment de la part des usagers habitant près de la gare d'Orsay, et surtout des commerçants des environs de cette gare. Mais il y a lieu de considérer que ceux pour qui la réforme est gênante ne manquent pas de le faire savoir, alors que ceux qui y trouvent avantage ne le manifestent pas.

Le S.N.C.F., pour son propre compte, trouvera dans cette réforme des avantages techniques et financiers indiscutables. En même temps, elle assurera aux usagers un service meilleur et surtout plus régulier. C'est pourquoi nous proposons d'affecter de façon définitive la gare d'Orsay au trafic banlieue et celle d'Austerlitz au trafic des grandes lignes.

M. GRIMPRET. - Le projet de lettre qui a été distribué indique parfaitement les difficultés sérieuses qui s'opposent à l'exploitation de la gare d'Orsay pour le service des grandes lignes. Ces difficultés n'ont fait qu'augmenter depuis la création de la gare en 1900. Mais c'est un fait - M. le Président l'a rappelé - que ce service des grandes lignes était encore assuré dans cette gare en novembre 1939.

.....

Les arguments présentés démontrent à merveille qu'il ne faudrait pas aujourd'hui construire la gare d'Orsay, c'est absolument certain. Mais, à mon avis, ils ne démontrent pas qu'il faille l'abandonner, dès lors qu'elle existe. Elle constitue une très belle pénétration dans le centre de Paris et j'estime qu'il serait regrettable de renoncer aujourd'hui aux avantages que cette situation représente.

La conclusion de la première partie du projet de lettre est ainsi conçue : "Toutes ces difficultés ne manqueraient pas de se reproduire si la situation antérieure à la guerre était rétablie. Et elles paraissent telles que l'on doit admettre aujourd'hui de façon définitive que la gare de Paris-Orsay est hors d'état d'assurer à la fois le service des trains de grandes lignes et celui des trains de banlieue". C'est là une affirmation démentie quelque peu par les faits.

Ne serait-il pas possible de conserver un certain nombre de trains de grandes lignes à la gare d'Orsay, comme on le faisait avant la guerre ?

M. LE BESNERAIS. - C'est précisément ce fait que le service des trains de grandes lignes était assuré tantôt à Orsay, tantôt à Austerlitz, qui constituait l'un des inconvénients les plus sérieux de la situation antérieure à la guerre.

M. LE PRESIDENT. - On ne peut pas dire que la conclusion dont M. GRIMPET vient de donner lecture soit démentie par les faits. Nous disons que la gare d'Orsay est hors d'état d'assurer à la fois le service des trains de banlieue et celui des grandes lignes. Or, il est bien certain qu'elle est, en effet, incapable de faire face maintenant à la totalité de ces deux trafics et, avant la guerre, les trains de banlieue et les trains de grands parcours étaient déjà répartis entre Austerlitz et Orsay, sans spécialisation, il est vrai, d'aucune de ces deux gares.

.....

La question qui se pose est la suivante : la totalité du trafic ne pouvant être assurée par Orsay, allons-nous spécialiser chacune des gares, l'une dans le service de banlieue et l'autre dans les grands parcours, ou allons-nous, au contraire, leur attribuer à chacune un trafic mixte de banlieue et de grands parcours ?

S'il était possible, même au prix de travaux difficiles et coûteux, de faire desservir tout le trafic par la gare d'Orsay, la question se poserait peut-être différemment ; mais cela est impossible. Nous sommes donc obligés de limiter à la gare d'Austerlitz une partie de nos trains. Ceci admis, la question est de savoir si nous maintenons à Orsay un service penché de trains grandes lignes et de trains de banlieue ou, au contraire, si nous spécialisons, - en tant que terminus, - les deux gares en affectant à Orsay tous les trains de banlieue et à Austerlitz tous les trains de grandes lignes.

Il n'y a pas d'inconvénient sérieux pour les voyageurs de grandes lignes à partir de la gare d'Austerlitz au lieu de la gare d'Orsay. Par contre, il y a avantage réel pour la clientèle des trains de banlieue à descendre à Orsay, au centre même de Paris, ce qui lui permet de se rendre à pied à son travail, alors que, si elle descendait à Austerlitz, elle devrait emprunter le Métro. Telle est la raison pour laquelle nous estimons préférable d'amener tout trafic banlieue à Paris-Orsay, ce qui entraîne le report de tout le trafic de grandes lignes à Austerlitz.

La grande objection est, en réalité, que la gare d'Austerlitz n'est pas belle ; elle n'est pas bien aménagée et est située dans un quartier qui n'est pas séduisant. Si la gare d'Austerlitz ne le cédait pas, du point de vue comptuaire, à la gare d'Orsay, il n'y aurait pas de question. Nous serons donc

amenés à faire certains travaux d'aménagement à Paris-Austerlitz.

M. LE BESNERAIS.- La principale amélioration à envisager concerne l'arrivée des grandes lignes. Au départ, la situation sera satisfaisante, quand les abris sur les quais seront réalisés.

À l'arrivée, la difficulté provient de ce qu'une partie des trains continue jusqu'à Orsay. Les trains de grandes lignes arrivent par les voies du milieu, les voyageurs débarquant de ces trains doivent emprunter un passage souterrain pour passer sous les voies sur lesquelles circulent les trains continuant jusqu'à Orsay. Il conviendra, en construisant un saut-de-mouton dans les abords de Paris, de renverser cette situation et d'obtenir une disposition analogue à celle que nous réaliserons à la gare Montparnasse : les trains de banlieue en provenance ou en direction d'Orsay seraient reçus sur les voies du milieu et les trains de grandes lignes sur les voies latérales en cul-de-sac, de telle manière que les voyageurs de ces trains puissent accéder directement à la cour de la gare. Il faudra réaliser aussi un certain nombre d'aménagements complémentaires, mais qui ne représentent pas une dépense considérable. Une fois ces transformations faites, la sortie des voyageurs s'opérera dans d'excellentes conditions, meilleures même qu'à la gare Montparnasse, puisqu'elle s'effectuera de plain-pied.

M. GRIMPRET.- Je reconnais qu'il est impossible d'envisager la suppression du service des trains de banlieue à la gare d'Orsay, qui est extrêmement fréquentée et appréciée de la

clientèle de ces trains. Mais pourquoi part-on de ce principe qu'il faut spécialiser les deux gares, l'une dans le service de banlieue et l'autre dans celui des trains de grandes lignes ? La solution la plus rationnelle consisterait, à mon avis, puisque la gare d'Orsay existe, à en tirer le meilleur parti possible et à y faire arriver un nombre à déterminer de trains de grandes lignes, par exemple, le Sud-Express.

M. LE BERNERAI.- Il est très incommode, pour le voyageur de grandes lignes, que le train régulier parte de la gare d'Orsay, alors qu'en période de pointe les trains dédoublés sont reportés à Austerlitz.

M. LAURENT-ATTHALIN.- La dualité des gares terminus pour les grandes lignes crée beaucoup de malentendus.

M. FREDAULT.- Je ne suis pas, pour ma part, très favorable au projet qui nous est présenté.

Je reconnais l'importance des considérations techniques qu'a fait valoir le Directeur Général, et il est certain que, si la gare d'Orsay n'existait pas, il ne saurait être question de la construire.

Je crois également qu'il n'est pas possible de maintenir à la gare d'Orsay la totalité des services banlieue et grandes lignes et qu'il serait inopportun et même dangereux de panacher les deux services. Cette solution présenterait, en effet, des inconvénients et je suis, sur ce point, d'un avis opposé à celui de M. GRIMPRET. Dans les derniers mois précédant la guerre, l'expérience a été faite et a soulevé des objections de la part du public, qui ne savait pas exactement dans quelle gare il

devait prendre son train. Tantôt c'était tel train qui partait de la gare d'Austerlitz, par exemple celui de Toulouse, tantôt c'était tel autre, par exemple celui de Bordeaux. Tout le monde ne se reporte pas à l'indicateur pour connaître, à chaque voyage, sa gare de départ. J'estime donc préférable de spécialiser la gare d'Orsay d'une part, et celle d'Austerlitz d'autre part, dans un service particulier.

Vaut-il mieux, dans ces conditions, reporter le service de banlieue à la gare d'Austerlitz ou le maintenir à la gare d'Orsay, en reportant le service de grandes lignes à la gare d'Austerlitz ? C'est la question dont je voudrais parler.

Il suffit de débarquer à la gare d'Austerlitz pour constater le caractère particulièrement deshérité du quartier dans lequel elle se trouve. Tant que la gare d'Austerlitz se trouvera entre le Jardin des Plantes et l'Hospice de la Salpêtrière, ses abords présenteront ce caractère. Le rapprochement fait par le projet de ligne entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz, au point de vue situation, ne m'a pas convaincu. Les deux situations ne sont pas comparables.

Pour cette raison, ce serait, à mon avis, une erreur que de vouloir, en l'état actuel des choses, reporter le terminus des trains de grandes lignes à la gare d'Austerlitz. D'autre part, reporter le terminus des trains de banlieue à la gare d'Orsay reviendrait à assurer un service de Métro et ce n'est pas à la S.N.C.F. qu'il appartient d'exploiter un tel service. La Compagnie P.O. avait envisagé précédemment, en présence de

.....

l'impossibilité d'assurer la totalité du trafic à la gare d'Orsay, d'engager des négociations avec le Métropolitain en vue de lui rétrocéder l'exploitation de la ligne d'Orsay à Austerlitz, qui double des lignes de Métro existant déjà.

Pour conclure, je serais d'un avis opposé à celui des Services. D'accord sur la nécessité de spécialiser les deux gares, je considère que c'est plutôt la gare d'Orsay qui, sauf impossibilité technique, devrait servir de tête de ligne pour les grands parcours.

J'ajoute que, dans le projet de lettre, il est dit que les économies à attendre de la mesure proposée seraient de 5 M. 5 environ par an et qu'elles serviraient à gager les dépenses afférentes à la transformation de la gare d'Austerlitz. Mais le montant de ces dernières dépenses n'est pas indiqué. Nous pourrions peut-être avoir, à cet égard, quelques explications complémentaires.

M. LE PRESIDENT. - M. FREDAULT admet le principe qu'il faut que les deux gares soient spécialisées. Il s'agit donc uniquement de savoir quelle est celle qui est le plus apte à être spécialisée dans le service des grands parcours et celle qui est le plus apte à être spécialisée dans le service de banlieue.

La principale objection élevée par M. FREDAULT à l'affectation de la gare d'Austerlitz au service des grandes lignes est tirée des abords de cette gare, qui, j'en conviens, ne sont ni très brillants, ni très riches.

M. FREDAULT. - Il n'y a aucun hôtel convenable.

M. LE PRESIDENT.— Cela n'est pas discutable. Mais, à l'encontre de la solution que vous préconisez, je vois deux objections.

En premier lieu, limiter le service banlieue à Austerlitz imposerait à tous les usagers de ce service l'obligation de prendre le métro. Ce serait, pour eux, une perte de temps, une complication et une dépense supplémentaire, alors qu'actuellement tous ceux qui empruntent le service de banlieue peuvent, à leur choix, débarquer à Austerlitz, à Saint-Michel ou à Orsay et pénétrer, ainsi, s'ils le désirent, plus au centre de Paris, ce qui leur permet de gagner à pied le lieu de leur travail.

D'autre part, c'est un fait que la gare d'Orsay est mal adaptée au service des grandes lignes : pour des raisons techniques, elle ne se prête pas à la réception des trains de grands parcours. L'électrification a permis l'allongement des rames et cette gare n'a pas de quais assez longs pour les recevoir. Par voie de conséquence, il est nécessaire de couper les trains à Austerlitz. Dans tous les cas, le wagon-poste doit être ajouté à Austerlitz, ce qui provoque un arrêt d'une dizaine de minutes s'opposant à l'utilisation à plein rendement du block automatique.

A cela vient s'ajouter un autre fait, à savoir que les installations de Paris-Orsay, même au prix de travaux difficiles et coûteux, sont inextensibles. Voilà pourquoi nous proposons de fermer cette gare au trafic des grandes lignes.

Quant à l'objection tirée de la situation peu avenante de la gare d'Austerlitz, j'y répondrai en disant que cet inconvénient est appelé à disparaître progressivement en raison ^{que} des travaux ~~que~~ nous ferons.

M. FREDAULT.- Est-il certain que l'extension des quais de la gare d'Orsay soit impossible ?

M. LE BENEHRAIS.- Les surprises du chemin de fer sont limitées, d'un côté par l'immeuble de la Caisse des Dépôts et Consignations et, de l'autre, par celui de la Légion d'Honneur.

M. LE PRESIDENT.- Deux quais seulement ont pu être allongés et encore insuffisamment.

M. BOUTET.- Ils sont, au surplus, d'une étroitesse excessive à leur extrémité.

M. GRIMPET.- Je tiens à insister sur le fait que, pour ma part, je n'ai pas soutenu qu'il faille spécialiser les deux gares.

M. MOREAU-MERRET.- La gare d'Orsay, dans ses dispositions actuelles, et à supposer qu'on lui réserve tout le trafic banlieue, offrirait-elle encore la possibilité de recevoir un certain nombre de trains de grands parcours ?

M. LE BENEHRAIS.- Elle pourrait évidemment encore en recevoir : le Sud-Express, le Pyrénées-Côte d'Argent, par exemple, pourraient encore aller à la gare d'Orsay.

Mais l'inconvénient sera toujours que ces trains seront trop longs pour les quais et que, de ce fait, nous les utiliserons moins bien. Il y a, en effet, par rapport à la situation de 1900, un élément nouveau : l'électrification des lignes du Sud-Ouest qui a permis d'augmenter très sensiblement la longueur des rames. En 1900, la traction vapeur était seule employée et la composition des trains ne dépassait pas 10 ou 12 voitures; la gare a été conçue en fonction de ces données.

On aurait peut-être pu, à cette époque, moyennant un accroissement des dépenses qui n'aurait pas été très considérable, prévoir une gare susceptible de recevoir ou de former des trains de 10 voitures, desservie par un goulot de 4 voies au lieu de 2. Mais ce qui aurait peut-être été possible au moment même de la création de la gare ne l'est plus maintenant.

M. de TARDE. - Vous ne relevez ici que la longueur insuffisante des voies. Mais la question de la largeur de la gare a aussi une très grande importance. Vieil usager de ces lignes, j'ai assisté dans la gare d'Orsay - et ce n'est pas du tout la faute des dirigeants - à des scènes que j'estime absolument scandaleuses; aux périodes de pointe de trafic, 4 ou 5.000 personnes attendent dans le hall de la gare avec impatience le moment de s'engager dans un escalier étroit pour aller prendre place dans les deux seuls trains susceptibles de trouver place simultanément le long des quais extrêmement étroits, encombrés par les bagages. J'insiste sur ce fait qu'aux moments où l'affluence est grande, l'exploitation de la gare est impossible.

M. BOUTET. - Il y a, en effet, contradiction entre la façade de la gare qui est imposante et ses aménagements intérieurs qui sont très étriqués.

M. de TARDE. - C'est une gare inextensible, quoi qu'on fasse. La seule question qui puisse se poser, selon moi, est de savoir s'il est possible d'y maintenir l'origine de quelques trains de grands parcours. Mais ce maintien partiel présente une grosse difficulté pratique, qu'a justement relevée M. FREDAULT tout à l'heure : les voyageurs ne savent plus où aller prendre leur train.

M. GRIMPRET.- Je voudrais demander pourquoi, alors qu'actuellement la spécialisation des deux gares existe, nous sommes appelés à prendre une décision définitive sur la question.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Je puis, si vous le permettez, vous fournir moi-même la réponse : c'est qu'il se produit périodiquement des interventions des habitants du quartier d'Orsay, des commerçants notamment, qui ont tout de même une certaine importance.

Si'il n'y avait pas eu ces interventions, je crois qu'en réalité, le moment ne serait pas opportun ~~mais~~ d'adopter une solution définitive, et ceci pour deux motifs.

Tout d'abord, les économies escomptées sont essentiellement des économies de personnel : le bilan provisoire fait ressortir une économie de 200 agents, évaluée à 3 M. 1/2. Or, il est assez difficile de prétendre, dans les circonstances actuelles, que la S.N.C.F. va réaliser effectivement cette économie.

M. LE BESNERAIS.- Nous la réaliserons, du fait de l'absence de nos agents prisonniers et, tout au moins, pendant la durée de leur captivité.

M. LE PRESIDENT.- En outre, nous avons, à l'heure actuelle, un effectif de 32.000 auxiliaires que nous pouvons réduire en cas d'excédent du cadre permanent.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- La seconde raison qui, selon moi, pourrait faire apparaître comme prématurée une décision définitive, c'est qu'il faudrait aller jusqu'au bout et envisager la transformation de Paris-Austerlitz.

.....

M. LE PRESIDENT.- En tout état de cause, cette transformation devra être réalisée.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Ce n'est pas absolument certain. N'y a-t-il pas, en effet, une certaine incertitude sur le niveau auquel se rétablira le trafic quand la situation sera stabilisée.

M. LE BESNERAIS.- Je ne le crois pas. Car il s'agit, en l'espèce, de grandes artères électrifiées par lesquelles nous chercherons toujours à acheminer le plus de trafic possible.

D'autre part, on ne voit pas pourquoi, quels que soient les événements susceptibles de se produire, l'importance de l'ensemble du trafic diminuerait sur la région Sud-Ouest.

Par ailleurs, s'il est incontestable, du point de vue psychologique, que les changements à réaliser heurteront un certain nombre d'habitudes, nous sommes à un moment où la coupure se trouve déjà faite, puisque la gare d'Orsay n'assure pas présentement le trafic des grandes lignes. Nous avons intérêt à en profiter.

J'ajouterais que nous sommes en train d'exécuter des travaux à Paris-Austerlitz. Il est indispensable d'en arrêter la consistance. Or, celle-ci est précisément fonction de la décision qui sera reprise au sujet du report du service des grandes lignes dans cette gare. C'est une raison de plus de prendre cette décision sans plus attendre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Il y a là, en effet, un argument à prendre en considération, à savoir que la masse des travaux à entreprendre à Austerlitz ne sera pas dans tous les cas exactement la même.

M. BOUTET.- Il est impossible de laisser cette gare en l'état actuel si elle est appelée à devenir le terminus des grandes lignes.

M. LE BERRERAIS.- J'ai notamment indiqué tout à l'heure la nécessité de reporter à l'extérieur les voies d'arrivée des grandes lignes.

M. LE PRESIDENT.- La question doit être examinée dans son ensemble. Un point est hors de contestation : la gare d'Orsay ne répond pas et ne pourra jamais répondre aux besoins de l'ensemble du trafic banlieue et grandes lignes.

M. LAURENT-ATTHALIN.- C'est un fait, et nous ne pouvons rien là contre.

M. LE PRESIDENT.- En effet, ce n'est pas même une question de travaux plus ou moins difficiles à exécuter. Par conséquent, la gare d'Orsay/^{ne} peut être utilisée que pour la banlieue.

Une seconde observation s'impose également : dans le régime provisoire actuellement en vigueur, les trains de grands parcours ne vont pas au delà d'Austerlitz. Si nous adoptons un régime définitif différent, nous rétablirions à la gare d'Orsay le terminus d'un certain nombre de trains de grands parcours qui ne vont pas actuellement jusqu'à cette gare. Ce serait alors un véritable retour en arrière.

Par ailleurs, est-il opportun de trancher la question en ce moment ? Pour ma part, j'incline à le penser. La coupure entre le régime antérieur et celui que nous nous proposons de rendre définitif est faite et nous avons avantage à en profiter. En outre, la décision que nous allons prendre nous permettra de déterminer l'ampleur des travaux à exécuter à la gare d'Austerlitz.

M. de TARDE.- Non seulement notre programme de travaux ne sera pas le même, mais encore le programme des travaux privés qui résulteront de notre décision ne sera pas le même non plus.

L'objection présentée par M. F. REDAULT, à savoir que la gare d'Austerlitz était située dans un quartier déshérité, aura, en effet, d'autant moins de poids que nous ferons connaître plus rapidement et plus nettement notre décision définitive. Si nous annonçons dès aujourd'hui que la gare d'Austerlitz sera définitivement la gare terminus des grandes lignes de la Région Sud-Ouest, des constructions nouvelles seront entreprises autour de cette gare. Dès lors que cette mesure sortira du domaine de l'hypothèse pour devenir une certitude, les plans d'urbanisme devront en tenir compte : il faudra organiser, en conséquence, les abords de la gare et des hôtels ne manqueront pas de s'y installer. Cette transformation d'ensemble peut être réalisée dans un délai de cinq ou six ans.

M. LE PRÉSIDENT.- La décision de principe qui consiste à affecter la gare d'Orsay au service de banlieue et à reporter le terminus des trains de grands parcours à la gare d'Austerlitz correspond, au fond, à la nature des choses. L'une de ces deux gares, en effet, ne peut être utilisée que pour des rames courtes telles que celles de banlieue et non pour les trains de grands parcours.

Sur quel point peut encore porter la discussion ? Uniquement sur celui de savoir si, dans un délai indéterminé, il conviendra de prolonger exceptionnellement jusqu'à la gare d'Orsay certains trains, par exemple le Sud-Express et le Pyrénées-Côte d'Argent.

J'avoue que cela ne me paraît pas d'une grosse importance au regard de la décision de principe concernant l'affectation d'une gare aux grands parcours et de l'autre à la banlieue. Quand les trains de luxe seront remis en circulation, nous prendrons parti sur la question de savoir s'ils doivent avoir Paris-Orsay pour tête de ligne. Personnellement, j'estime que ce report ne constituerait pas une bonne solution et qu'il serait bien préférable de laisser à Paris-Austerlitz le terminus de tous les trains de grands parcours sans exception. Sans doute, des exceptions limitées à quelques trains ne feraient-elles pas échec à la décision de principe, mais elles ne me semblent pas justifiées.

Quoiqu'il en soit, la décision sur ce point peut attendre, et rien ne s'oppose à ce que nous prenions position ~~sur la seule question qui est aujourd'hui posée, à savoir~~ de principe sur la seule question qui est aujourd'hui posée, à savoir l'affectation de Paris-Orsay au service de banlieue et de Paris-Austerlitz au service de grandes lignes et les aménagements corrélatifs à apporter à cette dernière gare.

M. MOREAU-NESKET. - Sur la question ainsi posée, nous sommes tous d'accord.

M. GRIMPRET. - Le projet de lettre devrait tout au moins être remanié.

M. LE PRÉSIDENT - Dans quel sens désirez-vous qu'il soit modifié ?

M. GRIMPRET. - Je souhaiterais que la question de l'arrivée éventuelle de certains trains de grands parcours à Paris-Orsay soit réservée pour l'avenir.

M. LE PRÉSIDENT. - Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'introduire cette réserve, car il ne saurait s'agir que de quelques trains, et nous affaiblirions notre argumentation qui

tend précisément à établir que le service des grandes lignes à Paris-Orsay ne peut être assuré que dans des conditions défectueuses, aussi bien pour le S.N.C.F. que pour les usagers.

M. MOREAU-NERET.- Si l'exception que nous proposerions ainsi de maintenir à titre éventuel est difficilement justifiable au point de vue technique, elle est défendable au point de vue psychologique.

M. LE PRESIDENT.- Il faut bien reconnaître, en effet, que les usagers des grandes lignes sont accoutumés à emprunter la gare d'Orsay. Mais le jour où cette habitude sera perdue, le point de vue psychologique ne jouera plus. Je suis certain que ce point de vue évolue déjà. Nousⁿavons reçu aucune réclamation qui soit fondée sur le parcours supplémentaire imposé aux usagers des grandes lignes. Nous avons été saisis des griefs des débitants et autres commerçants du quartier d'Orsay et de quelques usagers de la Région Sud-Ouest, qui ont invoqué l'aspect peu engageant de la gare d'Austerlitz comme gare terminus. Pas un seul réclamaⁿt n'a relevé l'allongement du parcours initial ou terminal.

M. GRIMPRET.- J'admets qu'il faille assurer les principaux départs à la gare d'Austerlitz et je ^{ne} mets pas en question l'ampleur des travaux à entreprendre dans cette gare.

M. MOREAU-NERET.- Nous sommes donc d'accord pour envoyer au Secrétaire d'Etat aux Communications la lettre qui a été distribuée.

M. GRIMPRET.- La rédaction actuelle condamne définitivement la gare d'Orsay en tant que gare de grandes lignes. Or, je le répète, je suis personnellement opposé à cette condamnation définitive.

M. LAURENT-ATTHALIN.- Je crois que, si nous ne tranchons pas définitivement le problème posé, rien ne sera fait.

M. LE PRESIDENT.- En effet, si nous ne prenons pas une décision définitive, nous continuerons à être en butte à toutes les réclamations et à toutes les pressions. Au contraire, si nous prenons définitivement position, l'affaire sera considérée comme réglée et les réclamations disparaîtront d'elles-mêmes;

Si nous rétablissons un seul train de grandes lignes à la gare d'Orsay, nous devons nous attendre à ce que le rétablissement de deux, trois ou quatre autres nous soit demandé et la question sera inévitablement rouverte.

M. GRIMPRET.- Au point de vue des intérêts du quartier, le rétablissement de quelques trains à la gare d'Orsay ne présente pas d'ailleurs grand intérêt.

M. LE BESNERAIS.- En particulier, la clientèle des trains de luxe, comme le Sud-Express, ne s'adresserait pas aux commerçants du quartier. Je crois donc inutile de modifier la conclusion du projet de lettre. Nous prenons seulement note que, lorsque nous rétablirons certains trains à caractère exceptionnel, tels que le Sud-Express, nous aurons à examiner s'il convient ou non de les prolonger jusqu'à Paris-Orsay.

M. BOUTET.- Au point de vue financier, il conviendrait de vérifier l'exactitude des chiffres avancés en ce qui concerne les économies.

M. MOREAU-NERET.- Sous réserve des dépenses correspondant aux améliorations à apporter à la gare d'Austerlitz, je crois qu'on peut accepter ces chiffres.

M. BOUTET.- Je demande, tout de même, qu'on modifie le second paragraphe de la page 6 du projet de lettre relatif aux travaux à entreprendre à la gare d'Austerlitz.

M. LE PRESIDENT.- Il est exact que de gros travaux devront être entrepris à la gare d'Austerlitz et il conviendrait d'insister sur l'insuffisance des installations actuelles de cette gare.

M. MOREAU-NERET.- Nous sommes d'accord sur l'envoi de cette lettre à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, étant entendu que, le cas échéant, la question de l'arrivée à Orsay pour certains grands trains pourra être reprise.

M. GRIMPRET.- Je demanderai que ~~XXXX~~ la conclusion du projet de lettre soit moins formelle, de telle manière qu'il apparaisse qu'il s'agit d'une décision de principe susceptible de comporter éventuellement des exceptions.

M. LE PRESIDENT.- La question ne me paraît pas se poser. Mais la conclusion du projet de lettre sera modifiée comme vous le demandez. Il suffit, d'ailleurs, de changer quelques mots.

M. LE BESNERAIS.- Le cas échéant, il sera toujours possible, pour un train déterminé, à propos de l'établissement des horaires, d'envisager le report à Orsay de sa tête de ligne.

M. LE PRESIDENT.- Il conviendra d'informer la Ville de Paris de notre décision concernant le report des grandes lignes à la gare d'Austerlitz, afin qu'elle en prenne note pour l'établissement de ses plans d'urbanisme.

Sous le bénéfice de ces observations, le projet de lettre est approuvé.

Conseil d'Administration

Séance du 15 janvier 1941

VI - Répartition du trafic-voyageurs entre les gares de Paris-Orsay et Paris-Austerlitz

Pres. -

LB. Diff pour Orsay

redirections

Quinquet diff. sur le cas qui est expliqué par 39
M. y. pour la démission que le fait de la démission. M. y. de la démission.

donner. M. y. sur le fait de la démission 29 km

LB. sur ce fait

Pres. Ce s. se fait M. y. i. 6 fois. Le fait de la démission

Orsay - sub. y. est : com. 2 sur Orsay ou Paris-Austerlitz

Orsay

M. y. préfère Orsay à Paris sur la démission
g. y. sur le fait de la démission

LB. M. y. Austerlitz, démission crochets - démission - démission.

M. y. sur la démission et démission sur la démission. M. y. sur la démission.

Quinquet M. y. sur la démission sur la démission à Paris. M. y. sur la démission.

Reduct. démission de démission à Paris.

M. y. sur la démission et démission sur la démission.

Orsay = Traffic de g. y. démission

Pres.

M. y. sur la démission que le fait de la démission.

M. y. sur la démission sur la démission sur la démission. M. y. sur la démission.
M. y. sur la démission sur la démission sur la démission. M. y. sur la démission.
M. y. sur la démission sur la démission sur la démission. M. y. sur la démission.
M. y. sur la démission sur la démission sur la démission. M. y. sur la démission.

Le groupe Je n'ai pu de ça faire spécialiser.

Le membre le quel on a fait, je n'ai pas eu de la rigueur

LB oui mais l'ancien cabinet n'est pas
Def.

De Tarde

Lequel on a vu à la fin de la semaine

MN les documents de la

Pr l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

De Tarde de faire un volume révisé pour le 15 juillet prochain

Group Act. 1. l'opération est faite. P. de l'ancien?

Cg l'ancien cabinet de l'ancien cabinet

Pr le fait de la semaine dernière

Cg l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

deux :

les documents

LB le fait de la semaine dernière

Cg l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

LB

Lequel on a vu à la fin de la semaine

l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

Pr

le fait de la semaine dernière

l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

Membre

le fait de la semaine dernière

l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

De Tarde

Pr

le fait de la semaine dernière

l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

le fait de la semaine dernière

l'usage de la parole officielle de l'ancien cabinet

(Pensez à parler pour la lettre)

M.N.

le fait de la semaine dernière

le fait de la semaine dernière

d'accord

du 15 Janvier 1941

(Question N° V)

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

janvier 1941

PROJET

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F.A. 1930 du 23 novembre 1939, vous avez approuvé, à titre temporaire, le report de Paris-Quai d'Orsay à Paris-Austerlitz du terminus des trains de grands parcours.

Ainsi que je vous l'annonçais par ma lettre D 5041/130 du 3 octobre 1940, j'ai procédé personnellement à l'examen de la question de savoir s'il y a lieu ou non d'envisager la récupération de la gare de Paris-Orsay au trafic des grandes lignes.

Je vous demande de bien vouloir trouver exposées ci-après les raisons pour lesquelles je considère que la mesure provisoire prise en 1939 doit être maintenue à titre définitif.

Depuis 1900, époque à laquelle la gare de Paris-Orsay a été construite, le trafic voyageurs des lignes du Sud-Ouest s'est considérablement accru et la Compagnie d'Orléans, la S.N.C.F. ensuite, ont dû, pour y faire face; augmenter corrélativement le nombre et l'importance des circulations.

Mais cette gare n'a pu être aménagée à la mesure d'une telle évolution :

- sa disposition en profondeur la rend pratiquement inextensible en longueur comme en largeur ;

- en outre, elle n'a d'accès que par un souterrain parcouru par deux voies qu'il est matériellement impossible de multiplier.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
246, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème) -

De là résultaient avant la guerre de très grandes difficultés d'exploitation dont les principales sont les suivantes.

Trois voies seulement, tout d'abord, l'une à l'arrivée, les deux autres au départ, ont une longueur suffisante pour recevoir des trains de 14 voitures. La traction électrique permettant de donner aux trains de grands parcours des compositions de 16 à 17 voitures, nous avons été conduits, pour tous ceux d'entre eux partant de Paris-Orsay ou y ayant leur terminus, soit à ajouter soit à couper des voitures au passage en gare d'Austerlitz. Mais cela ne pouvait se faire sans de graves inconvénients:

- les voyageurs étaient obligés à un transbordement qui a été dans le passé la source de continuelles réclamations ;

- le garage des rames ainsi limitées à Paris-Austerlitz exigeait, d'autre part, des manoeuvres onéreuses et très gênantes ;

- enfin, en raison même de ces manoeuvres inévitables dans tous les cas en ce qui concerne le wagon-poste, les trains formés à Paris-Orsay devaient stationner plus de sept minutes à Austerlitz, d'où résultait pour nous l'impossibilité, au départ de cette gare, d'utiliser à plein rendement le block automatique qui a un débit de un train toutes les trois minutes.

Encore n'avions-nous pu obtenir la longueur de 14 voitures pour les trois voies de Paris-Orsay qu'au prix du prolongement des trottoirs à leur extrême limite. Ceux-ci n'ont plus, en bout à l'entrée du tunnel, qu'une largeur de l'ordre de un mètre. Sur ces extrémités trop étroites, nos équipes de manutention des bagages travaillaient, à l'arrivée, dans des conditions très dangereuses et nous avons enregistré de nombreux accidents. Le risque n'était pas moins réel pour les voyageurs massés sur les quais de départ lors de la mise en place toujours forcément tardive des rames.

Par ailleurs, deux trains seulement peuvent être mis à quai à la fois à Paris-Orsay. Les voyageurs devaient donc attendre dans le hall supérieur ou sur la voie publique.

Enfin, la section Quai d'Orsay-Austerlitz ne comporte que deux voies. Elle constitue, de ce fait, un goulot inextensible, qui créait de très lourdes sujétions dans l'exécution du service. La surcharge sur cette section était telle que la moindre irrégularité d'un train avait sa répercussion sur tous les trains qui le suivaient. De fait, les jours de semaine, à l'heure chargée

de la matinée, un retard de quelques minutes à l'arrivée d'un train de grande ligne mettait en retard tout le service de banlieue et provoquait des protestations justifiées du public. C'est ainsi qu'au cours d'une seule journée de grand trafic, prise au hasard, nous relevons pour les trains de banlieue huit retards supérieurs à 10 minutes et 10 retards voisins de 5 minutes.

Sans doute, nous étions-nous efforcés de porter remède à cette situation :

- en temps normal, en assignant leur terminus à Austerlitz à un certain nombre de trains de banlieue et de grands parcours ;

- en période de pointe, en limitant à Austerlitz, au moins au départ, les dédoublés des trains de grands parcours partant de Paris-Quai d'Orsay.

Mais la solution n'était pas satisfaisante. D'une manière générale, les habitudes du public s'en trouvaient troublées, spécialement celles de la clientèle de banlieue. Surtout, le report des dédoublés à Austerlitz, les jours chargés, conduisait - nous l'avons toujours constaté - à une mauvaise répartition des voyageurs entre les trains. Le train titulaire, en raison de l'affluence à Paris-Orsay des voyageurs comptant y trouver des places assises, circulait en surcharge jusqu'à Austerlitz, et de nombreux voyageurs se déclassaient. Au cours de l'arrêt dans cette dernière gare où les rames supplémentaires offraient, le plus souvent, des places disponibles, il fallait procéder au transbordement de ces voyageurs en surcharge ou déclassés. On y parvenait difficilement, jamais sans réclamations, et l'opération était souvent la cause de retard au départ. Par ailleurs, dans de telles conditions, nous étions très gênés pour faire une prévision correcte de nos programmes de forçements.

Toutes ces difficultés ne manqueraient pas de se reproduire si la situation antérieure à la guerre était rétablie. Et elles paraissent telles que l'on doit admettre aujourd'hui de façon définitive que la gare de Paris-Orsay est hors d'état d'assurer à la fois le service des trains de grandes lignes et celui des trains de banlieue.

En bonne logique, il faut en arriver, si l'on veut réduire le problème, à spécialiser nettement les deux gares : limiter

les trains de grands parcours à Paris-Austerlitz et reporter les trains de banlieue à Paris-Orsay.

Cette solution est la meilleure du point de vue de la S.N.C.F., tout à la fois pour des motifs d'ordre technique et d'ordre financier. Elle paraît, d'autre part, de nature à satisfaire de la manière la plus convenable les intérêts des usagers.

Du point de vue technique, d'abord, le report définitif à Paris-Austerlitz de la totalité du trafic des grandes lignes, sans présenter de difficultés particulières, aura de très sérieux avantages.

Les travaux actuellement en cours d'exécution vont nous mettre en mesure de disposer, à brève échéance, dans cette gare, de 10 voies permettant de recevoir des trains de 18 voitures, de 2 voies de 17 voitures et de 2 voies de 16 voitures, soit au total 14 voies correspondant à des trains de grands parcours, 4 voies à l'arrivée, 10 voies au départ. Les voies à l'arrivée seront utilisables, en cas de pointe, comme voies de départ et inversement.

Dix trains pourront ainsi être mis simultanément à quai. Les voyageurs auront donc toute facilité pour s'installer au fur et à mesure de leur arrivée et, en cas de dédoublements, nous pourrons, sans complication aucune, assurer leur répartition optima entre les trains supplémentaires.

Par ailleurs, les rames étant mises en place d'avance entièrement constituées, y compris le wagon-poste, le block automatique pourra être utilisé à plein rendement au départ. Ainsi, en période de pointe, les trains se succéderont sans difficulté à la cadence la plus rapide.

Nous aurons, dans de telles conditions, un service voyageurs de grandes lignes parfaitement homogène et susceptible d'être intensifié sans heurts pendant les périodes d'affluence. Des améliorations seront, d'ailleurs, prévues dans le hall de départ en ce qui concerne la distribution des billets et les bagages ainsi que les bureaux de renseignements, de manière à mettre définitivement la gare en mesure de satisfaire aux besoins de sa nouvelle clientèle.

Quant à la gare de Paris-Orsay, il est certain que, débarrassée du trafic des grandes lignes, elle ferait une excellente gare de banlieue. Le service y serait facilement assuré dans des conditions d'exactitude parfaite, ce qui représenterait un progrès des plus appréciables par rapport à l'état de choses d'avant la guerre.

Le jour où nous l'estimerons nécessaire, nous aurons même la possibilité d'intensifier ce service de manière à avoir une desserte comparable à celle de la ligne Paris-Luxembourg à Massy-Palaiseau ou de la ligne Paris-Invalides à Versailles-Rive gauche.

L'idée est d'autant plus à retenir qu'elle intéresserait chaque jour 5.000 voyageurs descendant à Paris-Orsay, 8.000 descendant à Paris-Saint-Michel et, dans une certaine mesure, les 13.400 voyageurs descendant à Paris-Austerlitz.

D'autre part, envisagée sous l'aspect financier, la nouvelle organisation permettra de maintenir d'intéressantes économies, non seulement de personnel mais également de machines et d'entretien.

Ainsi que nous vous l'indiquions dans notre lettre D 5041/130 du 7 octobre 1939, les économies annuelles, dans la situation présente, qu'il s'agirait, en définitive, de consolider, peuvent être évaluées comme il suit :

Exploitation (personnel).....	3.500.000
Traction (personnel et courant).....	1.600.000
Voie (personnel et entretien).....	500.000
	<hr/>
Total	5.600.000

Pertes de recettes à déduire du fait :

- que les trains de grands parcours seraient limités à Paris-Austerlitz.....	1.500.000
- qu'il faut escompter une diminution des redevances du Palais-d'Orsay.....	300.000
	<hr/>
Total ,.....	1.800.000

Soit une économie annuelle nette de 3.800.000

Encore ce chiffre de 3.800.000 fr ne fait-il pas état :

- d'une part, du gain en capital dû à la récupération de 4 machines électriques valant chacune 5.300.000, soit environ 21 M., sans compter les trois machines supplémentaires que nous étions obligés d'affecter à la circulation des rames les jours de pointe et qui nous faisaient alors défaut pour la remorque des trains supplémentaires ;

.....

- d'autre part, de l'économie que nous réaliserions en ne procédant pas à la transformation du block automatique de type ancien existant actuellement dans le tronçon Paris-Orsay - Paris-Austerlitz.

En contre-partie, il y aura lieu seulement de tenir compte de la dépense correspondant aux améliorations à réaliser dans le hall de Paris-Austerlitz. Mais il s'agit d'une dépense relativement peu élevée vis-à-vis des économies exposées ci-dessus. Elle sera, au surplus, compensée, dans une certaine mesure, par le fait que nous pourrions utiliser le hall de Paris-Orsay soit pour les besoins publicitaires de la S.N.C.F., soit en le donnant en location à des tiers. Le service de banlieue pourra, en effet, être facilement assuré dans la partie située au delà du hall et servant actuellement à la réception des bagages et à la sortie des voyageurs.

Enfin, l'on peut penser que, très rapidement, la gare de Paris-Austerlitz, devenue gare d'arrivée et de départ des grandes lignes, aura la faveur du public.

Sans doute, cette gare se trouve-t-elle dans un quartier moins central que celle de Paris-Orsay. Mais sa situation, à cet égard, ne diffère pas sensiblement de celle de la gare de Paris-Lyon qui a toujours desservi les grandes lignes et la banlieue elle-même de la Région Sud-Est.

Surtout, elle est plus commodément accessible des divers points de Paris que celle de Paris-Orsay. Alors que cette dernière gare n'est desservie que par une ligne de métro dont la station la plus proche est située à 400 mètres, Paris-Austerlitz est desservie par deux lignes passant dans la gare elle-même, dont une ouverte peu de temps avant la guerre. De même, les lignes d'autobus qui existaient en 1939 desservaient mieux, dans l'ensemble, Paris-Austerlitz que Paris-Orsay.

Comme il est dit ci-dessus, nous aménagerons d'ailleurs progressivement la gare de Paris-Austerlitz, de telle manière que les voyageurs y trouvent sur place toutes les commodités auxquelles ils sont habitués dans les autres gares de grandes lignes de Paris. Les travaux nécessaires à ces transformations seront aisément financés par les économies importantes sus exposées.

*Maintenant les
bâtiments à
la gare de Paris-Orsay*

Reçu de

En définitive et pour toutes les raisons développées ci-dessus, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir approuver, à titre définitif, le report à Paris-Austerlitz de l'arrivée et du départ des trains de grands parcours de la Région Sud-Ouest, la gare de Paris-Orsay étant désormais affectée au ~~seul~~ trafic de banlieue.

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

Le Président du Conseil d'Administration.

QU. II 1° - Report à Austerlitz du terminus
grandes lignes de la région Sud-Ouest

(s) p. 9

M. GRIMPRET - J'ai vu dans les journaux qu'on avait rétabli une liaison entre la gare d'Austerlitz et la gare d'Orsay. Je crois qu'on a bien fait, mais on aurait mieux fait encore, à mon sens, pour les raisons que j'avais indiquées, si on n'avait pas supprimé cette liaison. Je constate néanmoins qu'on a été obligé de faire quelque chose.

M. LE BESNERAIS - Nous avons pris cette mesure pour des motifs qui n'ont rien de ferroviaires, à la suite de réclamations de débitants des alentours de la gare d'Orsay; c'est très regrettable. Sans doute, il serait plus facile de rétablir le départ des grandes lignes à cette gare; cela éviterait toutes les réclamations, mais nous perdriions toutes les économies que cela nous permet de réaliser.

M. GRIMPRET - Je n'ai aucune accointance avec les débitants des alentours de la gare d'Orsay, mais je considère que c'est tout à fait dommage; alors que la gare d'Orsay existe, de débarquer les voyageurs à Austerlitz. Cela peut conduire peut-être à quelques économies, mais elles ne doivent pas être très grandes.

M. LE BESNERAIS - 3,8 M. par an.

M. GRIMPRET - J'ai d'ailleurs fait toutes réserves sur ce chiffre.

M. BUFFANDEAU - La gare d'Orsay est très belle, très bien située, ce qui n'est pas le cas de la gare d'Austerlitz.

M. LE BESNERAIS - Je trouverais très regrettable de rétablir à Orsay le terminus des grandes lignes; le report de ces terminus à Austerlitz nous permet d'économiser des machines et du personnel, au moment où nous en avons besoin. Cela n'apporte pas de gêne réelle au public. J'ai été voir moi-même le service à la gare d'Austerlitz. Nous pourrions apporter quelques petits aménagements, avec une dépense minime. A l'heure actuelle, le service à Austerlitz fonctionne très bien, notamment pour l'accès au Métro, alors qu'à Orsay il n'y a pas de station de Métro aux abords immédiats de la gare.

M. GRIMPRET - Une des lignes de Métro qui desservent la gare d'Austerlitz est supprimée pour le moment.

M. LE BESNERAIS - Oui, mais celle qui reste donne la correspondance avec toutes les autres lignes et va jusqu'à Auteuil, elle est extrêmement pratique.

M. GRIMPRET - Près de la gare d'Orsay, il y a la station "Solférino".

M. LE BESNERAIS - Elle est encore assez éloignée de la gare, tandis qu'à Austerlitz un passage souterrain permet d'accéder directement au Métro sans passer par l'extérieur. C'est évidemment une situation bien meilleure.

La gare d'Austerlitz est également très commode au point de vue des taxis; il y a une grande cour où l'on trouve tous les taxis qu'on veut. A la gare d'Orsay c'est moins pratique. Il y a cependant quelques inconvénients à Austerlitz, surtout pour le départ, car le Buffet et la salle de distribution des billets sont trop exigus.

D'autre part, il n'y a pas de salle d'attente. C'est le plus grave défaut de la gare d'Austerlitz. Mais il est facile d'en établir une au prix de quelques travaux de peu d'importance.

M. BOUFFANDEAU - Le Buffet de la gare d'Austerlitz est médiocre.

M. LE BESNERAIS - Il était bon autrefois. On avait établi un projet d'agrandissement du Buffet, indépendamment de la question du report d'Orsay à Austerlitz des terminus des grandes lignes.

En tout cas, je
M. GRIMPRET -/Je signale cette question et la livre à vos méditations. Je constate simplement qu'on est déjà revenu en partie sur la mesure qui avait été prise.

M. LE BESNERAIS - On a créé 4 navettes A.R.
Mais, dans l'ensemble, cela nous procure une économie et il serait regrettable de revenir là-dessus.

M. BOUFFANDEAU - Cette mesure est limitée à la durée des hostilités ?

M. LE BESNERAIS - Oui, je crois qu'après nous serons obligés de revenir à la situation antérieure.

M. BOUTHILLIER - Les navettes servent-elles vraiment à quelque chose ?

M. LE BESNERAIS - Je crois qu'il n'y aura personne dedans, parce que le public est beaucoup mieux desservi à Austerlitz qu'à Orsay.

M. GRIMPRET - Etablir des navettes entre Orsay et Austerlitz, ce n'est pas du tout la même chose que d'assurer le transport direct jusqu'à la gare d'Orsay. Pour ma part, si j'arrivais à Austerlitz et si je devais prendre une navette, pour aller à Orsay, je ne le ferais pas.

5014

10 Décembre 1939

D.5041.130

Report de Paris Quai d'Orsay
à Paris-Austerlitz du service
des trains de grand parcours

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F.4 - 1930 du 23 novembre dernier, vous avez bien voulu approuver, à titre temporaire, pour la durée des hostilités, notre proposition visant le report de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz du terminus des trains de grand parcours de la Région du Sud-Ouest.

Votre approbation a été subordonnée à la mise en circulation entre Paris-Orsay et Paris-Austerlitz, pendant les heures d'ouverture de la gare d'Orsay, de navettes de correspondance, du type banlieue (à un ou deux éléments), accessibles à tous les voyageurs, mais sans enregistrement ni délivrance de bagages à ou pour Paris-Orsay.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance le programme de navettes qui sera réalisé, à titre d'essai, le 11 décembre prochain.

Dans le but de rendre l'opération aussi peu onéreuse que possible, ce programme a été établi en tenant compte de l'existence entre Paris-Orsay et Paris-Austerlitz de trains de banlieue qui sont susceptibles d'assurer les correspondances avec certains trains de grandes lignes, les correspondances non assurées de cette façon étant réalisées grâce à la mise en vigueur, aux heures appropriées, d'un service réduit de navettes, comportant 3 parcours: "Paris-Orsay - Paris-Austerlitz" et 6 parcours "Paris-Austerlitz - Paris-Orsay".

Les horaires des navettes de correspondance sont indiqués à l'annexe n° I ci-jointe.

L'annexe n° II donne pour l'ensemble des trains de grandes lignes arrivant et partant de Paris-Austerlitz, les horaires des trains de banlieue ou des navettes de Paris-Orsay en correspondance.

.....

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

La consistance de l'organisation correspond à un parcours kilométrique journalier de 36 Kms, non compris les parcours haut-le-pied.

Le service des navettes qui nécessitera l'utilisation de 2 rames à certaines heures de la journée sera en principe assuré par des rames banlieue à l'élément (3 voitures dont une automotrice).

Je vous adresserai, dans le courant du mois de février prochain, le bilan de l'opération faisant ressortir, pour les 2 premiers mois de fonctionnement, d'une part les dépenses occasionnées, d'autre part les recettes récupérées.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé: GUINAND.

Horaires des Navettes de Correspondance
entre Paris-Orsay et Paris-Austerlitz

1°/ Sens Paris-Orsay - Paris-Austerlitz :

	<u>N.401</u>	<u>N.415</u>	<u>N.417</u>
Paris-Orsay départ :	8 ^h 12	20 ^h 42	21 ^h 02
Paris-Austerlitz arrivée :	8.20	20.50	21.10

2°/ Sens Paris-Austerlitz - Paris-Quai d'Orsay :

	<u>N.416</u>	<u>N.408</u>	<u>N.402</u>	<u>N.424</u>	<u>N.412</u>	<u>N.414</u>
Paris-Austerlitz départ :	8 ^h 20	10 ^h 13	16 ^h 42	18 ^h 50	20 ^h 36	22 ^h 46
Paris-Orsay arrivée :	8.29	10.22	16.51	18.59	20.45	22.55

CORRESPONDANCE A PARIS-AUSTERLITZ ENTRE TRAINS DE BANLIEUE, NAVETTES ET TRAINS DE GRANDES LIGNES & VICE VERSA

	215	225	N401	257	257	265	267	341	349	N415	N417	359
Paris-Orsay dép.	6.51	7.26	8.12	11.45	11.40	12.26	12.31	19.32	20.18	20.42	21.02	21.50
Paris-Austerlitz arr.	6.59	7.34	8.20	<u>11.53</u> ⁽¹⁾	<u>11.48</u> ⁽²⁾	<u>12.34</u> ⁽³⁾	<u>12.59</u> ⁽⁴⁾	19.40	20.26	20.50	21.10	21.56
	423	411	401	413		403	407	409	415	417	405	
Paris-Austerlitz dép.	7.10	7.40	8.30	12.00		12.45	19.50	20.40	21.00	21.20	22.10	

- (1) Semaine seulement
- (2) Dimanche seulement
- (3) Samedi seulement
- (4) Sauf le samedi

	418	410	406	416	408	402	424	404	412	414		
Paris-Austerlitz arr.	5.35	6.28	7.00	8.14	10.07	16.36	18.43	19.48	20.29	22.40		
	204	214	224	N416	N408	N402	N424	352	N412	N414		
Paris-Austerlitz dép.	5.48	6.37	7.11	8.20	10.13	16.42	18.50	20.02	20.36	22.46		
Paris-Orsay arr.	5.57	6.45	7.19	8.29	10.22	16.51	18.59	20.10	20.45	22.55		

5014

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 5041/130

25 octobre 1939

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que le terminus des trains de grand parcours a été reporté, pour la durée des hostilités, de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz, et qu'il n'a été laissé à Paris-Orsay qu'un service de banlieue réduit, aux heures les plus chargées de la journée. Les raisons en sont les suivantes :

La gare d'Orsay est d'une exploitation particulièrement difficile, dangereuse en cas d'affluence inopinée et d'un débit très limité; elle possède, en outre, des quais de longueur très insuffisante eu égard aux longueurs des trains électriques de grand parcours.

Par ailleurs, l'exploitation de la gare d'Orsay pour les trains de grand parcours est très onéreuse.

En effet, l'effectif nécessaire pour assurer à Paris-Orsay le service complet de banlieue et de grand parcours serait, dans la situation actuelle du trafic, de 200 unités environ, pour 385 en temps normal sous le régime du décret du 12 novembre 1938, alors qu'il peut être réduit à 40 unités environ pour le service exclusif de banlieue. Tenu compte de la suppression de 10 agents de train environ et d'une dépense supplémentaire de 20 agents de gare à Paris-Austerlitz, l'économie annuelle de personnel Exploitation due au report des trains de grand parcours à cette gare sera ainsi d'environ 3,5 millions.

D'autre part, l'économie annuelle correspondant au personnel traction, à l'entretien et à la réparation des machines, et à la consommation d'énergie électrique sera de l'ordre de 1,6 millions en se basant sur le service régulier au 2 octobre 1939 augmenté des dédoublements et des services supplémentaires qu'il faudra sans doute envisager pour l'avenir.

Il y a lieu, enfin, d'ajouter à ces économies Exploitation et Traction, celles de la Voie, d'éclairage et de chauffage, etc.. qui approcheront de 500.000.

Le total des économies s'élèvera donc annuellement à environ 5,6 millions. De plus, 4 machines électriques sont rendues disponibles.

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des
Transports - 4ème Bureau - 244, Boulevard St-Germain - PARIS -

Par contre, il faut compter sur une perte de recettes de 1,5 millions environ, due au fait que tous les billets de grandes lignes sont délivrés de ou pour Paris-Austerlitz. Cette évaluation a été faite d'après la différence de prix d'un billet au départ ou à l'arrivée de chacune des 2 gares, tenu compte de la nature des billets et de la situation nouvelle du trafic par rapport à celle de l'année 1938.

Il y a lieu d'escompter également une diminution des redevances dues pour le Palais d'Orsay (hôtel, restaurant, bars), pour les recettes buralistes, les bibliothèques bascules automatiques, etc... Cette perte de recettes peut être évaluée, dans la situation nouvelle du trafic, à 300.000 francs environ.

En définitive, le bilan financier de la fermeture de Paris-Orsay au service des trains de grand parcours se traduira par une économie d'exploitation de l'ordre de 3,8 millions.

Cette fermeture ne semble pas, d'autre part, devoir entraîner d'inconvénients appréciables pour les voyageurs, les moyens d'accès de la gare de Paris-Austerlitz étant, depuis le prolongement de la ligne de métro n° 10 jusqu'à cette gare, aussi pratiques que ceux de la gare de Lyon, par exemple.

Nous nous proposons, Monsieur le Ministre, dès que vous aurez bien voulu nous faire connaître votre accord, d'annoncer au public les nouvelles conditions d'exploitation de la gare d'Orsay.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND.

QU. X - Questions diverses

a) Report du terminus des trains de grands parcours, pour la durée des hostilités, de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz

P.V. COURT

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises tendant à ce report.

STENO p. 39 M. LE PARBIDENT. - Le Directeur Général a préparé un projet de lettre au Ministre des Travaux Publics concernant le report, pour la durée des hostilités, de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz, du terminus des trains de grand parcours.

Voici la teneur de ce projet de lettre :

"Monsieur le Ministre,

"J'ai l'honneur de vous rendre compte que le terminus des trains de grand parcours a été reporté, pour la durée des hostilités, de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz, et qu'il n'a été laissé à Paris-Orsay qu'un service de banlieue réduit, aux heures les plus chargées de la journée. Les raisons en sont les suivantes :

"La gare d'Orsay est d'une exploitation particulièrement difficile, dangereuse en cas d'affluence inopinée et d'un débit très limité ; elle possède, en outre, des quais de longueur très insuffisante au regard aux longueurs des trains électriques de grand parcours.

"Par ailleurs, l'exploitation de la gare d'Orsay pour les trains de grand parcours est très onéreuse.

"En effet, l'effectif nécessaire pour assurer à Paris-Orsay le service complet de banlieue et de grand parcours serait, dans la situation actuelle du trafic, de 200 unités environ, pour 385 en temps normal sous le régime du décret du 12 novembre 1938, alors qu'il peut être réduit à 40 unités environ pour le service exclusif de banlieue. Tenu compte de la suppression de 10 agents de train environ et d'une dépense supplémentaire de 20 agents de gare à Paris-Austerlitz, l'économie annuelle de personnel Exploitation due au report des trains de grand parcours à cette gare sera ainsi d'environ 3,5 M.

"D'autre part, l'économie annuelle correspondant au personnel Traction, à l'entretien et à la réparation des machines, et à la consommation d'énergie électrique sera de l'ordre de 1,6 M. en se basant sur le service régulier au 2 octobre 1939 augmenté des dédoublements et des services supplémentaires qu'il faudra sans doute envisager pour l'avenir.

"Il y a lieu, enfin, d'ajouter à ces économies Exploitation et Traction, celles de la Voie, d'éclairage et de chauffage, etc... qui approcheraient de 500.000.

"Le total des économies s'élèvera donc annuellement à environ 5,6 M. De plus, 4 machines électriques sont rendues disponibles.

"Par contre, il faut compter sur une perte de recettes de 1,5 M. environ, due au fait que tous les billets de grandes lignes sont délivrés de ou pour Paris-Austerlitz. Cette évaluation a été faite d'après la différence de prix d'un billet au départ ou à l'arrivée de chacune des 2 gares, tenu compte de la nature des billets et de la situation nouvelle du trafic par rapport à celle de l'année 1938.

"Il y a lieu d'escompter également une diminution des redevances dues pour le Palais d'Orsay (hôtel, restaurant, bars), pour les recettes buralistes, les bibliothèques, bascules automatiques, etc... Cette perte de recettes peut être évaluée, dans la situation nouvelle du trafic, à 300.000 fr environ.

"En définitive, le bilan financier de la fermeture de Paris-Orsay au service des trains de grand parcours se traduira par une économie d'exploitation de l'ordre de 3,8 M.

"Cette fermeture ne semble pas, d'autre part, devoir entraîner d'inconvénients appréciables pour les voyageurs, les moyens d'accès de la gare de Paris-Austerlitz étant, depuis le prolongement de la ligne de métro n° 10 jusqu'à cette gare, aussi pratiques que ceux de la gare de Lyon, par exemple.

"Nous nous proposons, Monsieur le Ministre, dès que vous aurez bien voulu nous faire connaître votre accord, d'annoncer au public les nouvelles conditions d'exploitation de la gare d'Orsay".

En fait, la fermeture de la gare de Paris-Orsay aux trains de grand parcours est d'ores et déjà réalisée.

M. LE BESNERAIS.— En effet, à l'heure actuelle, dans un souci d'économies, on arrête les trains à la gare d'Austerlitz, lorsque cela est possible.

M. GRIMPRET.— Il est certain que, s'il s'agissait de construire aujourd'hui la gare d'Orsay, qui a coûté fort cher, on ne la construirait pas. Mais cette gare est construite. Je sais bien qu'un fort courant existe, depuis longtemps déjà, pour ~~son~~ ^{son} abandon. Doit-on le suivre ? En admettant même que les chiffres indiqués dans la lettre, — dont certains ne sont que de simples évaluations, ^{soient} ~~soient~~ exacts, le bilan de la fermeture de la gare d'Orsay ne se traduirait que par une économie de 3,8 M.

M. BERTHELOT. - Ce qui est incontestable, c'est que cette mesure permet de libérer 200 agents.

M. GRIMPRET. - Je suis surpris dès lors que le report à Paris-Austerlitz du terminus des trains de grandes lignes n'entraîne qu'une augmentation de 20 unités dans l'effectif de cette gare.

M. BERTHELOT. - Il ne s'agira, dans cette gare, que de faire face à un travail supplémentaire et ce travail n'exigera pas plus de 20 agents comme renfort.

M. GRIMPRET. - Pendant la guerre 1914/1918, la gare de Paris-Orsay est restée en service. Toutes les manœuvres s'y font en souterrain, donc d'une manière invisible. Je ne prétends pas que la gare d'Orsay constitue un abri sûr, mais les installations de la gare d'Austerlitz sont dans un état, on peut dire, lamentable.

M. LE PRESIDENT. - Les voyageurs qui arrivent par le métro sont actuellement obligés de faire 200 m. à pied avant d'entrer dans la gare.

M. BOUTHILLIER. - On est, en effet, obligé de contourner tous les bâtiments pour atteindre la salle des pas perdus, en sortant du métro.

M. LE BESNERAIS. - C'est exact, mais l'inconvénient est plus sensible encore à la gare d'Orsay, puisque la station "Solférino", qui est la plus proche, est à 400 m. de la gare.

M. BERTHELOT. - En réalité, l'inconvénient le plus sérieux que présente la gare d'Austerlitz est le défaut d'abri.

d'ailleurs, la situation n'est plus la même, puisque nous sommes en guerre et que chacun doit supporter des restrictions.

Si le public utilisait la gare d'Orsay, c'est probablement parce qu'il y trouvait un avantage.

M. LE BESNERAIS.— Les gens pressés qui arrivent à Paris descendent à la gare d'Austerlitz. Par exemple, on va plus vite ~~à~~ ^{pour venir ici de} la gare d'Austerlitz ^{que de} ~~à~~ la gare d'Orsay.

On a établi autrefois un projet tendant à amener au centre de Paris l'actuelle gare de Lyon. M. MARGOT, ancien Directeur ~~en~~ Général du P.L.M., à qui j'en parlais récemment, m'a dit qu'on l'avait envisagé au moment où l'on a construit la gare d'Orsay. Il s'agissait alors de reporter le terminus des trains du P.L.M. dans une gare souterraine établie au Châtelet.

Les temps sont changés et le développement de l'automobile retire une grande partie de leur intérêt à de telles solutions ; s'il était nécessaire autrefois de prendre un fiacre pour aller à la gare d'Austerlitz, on s'y rend aujourd'hui rapidement en taxi ou par le métro.

En revanche, en ce qui concerne les voyageurs de banlieue qui viennent travailler à Paris, il me paraît très indiqué de conserver la gare d'Orsay comme terminus.

On nous a cependant souvent proposé d'arrêter certains trains de banlieue à Austerlitz, pour conserver^à la gare d'Orsay le terminus des trains de grandes lignes. Je ne suis pas partisan de cette solution, car la gare d'Orsay constitue un terminus banlieue idéal, avec la station "Pont-Saint-Michel", intermédiaire entre la gare d'Orsay et la gare d'Austerlitz. En fait, beaucoup de voyageurs y descendent. Cette ligne joue le même rôle qu'une ligne de Métro.

M. LE PRESIDENT - Est-ce que l'on envisage d'achever les abris à voyageurs dont la construction est prévue à la gare d'Austerlitz?

M. LE BESNERAIS - Ces travaux seront poursuivis, mais pas tout de suite.

M. GRIMPRET - ~~est-elle~~ l'idée du Directeur Général ~~est-elle~~ de fermer la gare d'Orsay au service des grandes lignes, même en temps de paix?

M. BERTHELOT - Non. Nous n'avons aucune arrière-pensée pour le temps de paix. D'ailleurs, la gare d'Austerlitz ne pourrait, en l'état, absorber l'ensemble du trafic.

M. LE BESNERAIS - S'il était possible d'améliorer suffisamment les installations de la gare d'Austerlitz, ce serait une très bonne solution.

M. LE PRESIDENT - Les travaux d'amélioration se poursuivent-ils dans cette gare ?

M. LE BESNERAIS - Non, pas pour le moment.

M. LE PRESIDENT - Le projet de lettre est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

D 5041/130

Paris, le

COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que le terminus des trains de grand parcours a été reporté, pour la durée des hostilités, de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz, et qu'il n'a été laissé à Paris-Orsay qu'un service de banlieue réduit, aux heures les plus chargées de la journée. Les raisons en sont les suivantes :

La gare d'Orsay est d'une exploitation particulièrement difficile, dangereuse en cas d'affluence inopinée et d'un débit très limité; elle possède, en outre, des quais de longueur très insuffisante eu égard aux longueurs des trains électriques de grand parcours.

Par ailleurs, l'exploitation de la gare d'Orsay pour les trains de grand parcours est très onéreuse.

En effet, l'effectif nécessaire pour assurer à Paris-Orsay le service complet de banlieue et de grand parcours serait, dans la situation actuelle du trafic, de 200 unités environ, pour 385 en temps normal sous le régime du décret du 12 novembre 1938, alors qu'il peut être réduit à 40 unités environ pour le service exclusif de banlieue. Tenu compte de la suppression de 10 agents de train environ et d'une dépense supplémentaire de 20 agents de gare à Paris-Austerlitz, l'économie annuelle de personnel Exploitation due au report des trains de grand parcours à cette gare sera ainsi d'environ 3,5 millions.

D'autre part, l'économie annuelle correspondant au personnel Traction, à l'entretien et à la réparation des machines, et à la consommation d'énergie électrique sera de l'ordre de 1,6 millions en se basant sur le service régulier au 2 octobre 1938 augmenté des dédoublements et des services supplémentaires qu'il faudra sans doute envisager pour l'avenir.

Il y a lieu, enfin, d'ajouter à ces économies Exploitation et Traction, celles de la Voie, d'éclairage et de chauffage etc... qui approcheront 500.000.

....

Le total des économies s'élèvera donc annuellement à environ 5,6 millions. De plus, 4 machines électriques sont rendues disponibles.

Par contre, il faut compter sur une perte de recettes de 1,5 millions environ, due au fait que tous les billets de grandes lignes sont délivrés de ou pour Paris-Austerlitz. Cette évaluation a été faite d'après la différence de prix d'un billet au départ ou à l'arrivée de chacune des 2 gares, tenu compte de la nature des billets et de la situation nouvelle du trafic par rapport à celle de l'année 1938.

Il y a lieu d'escompter également une diminution des redevances dues pour le Palais d'Orsay (hôtel, restaurant, bars pour les recettes buralistes, les bibliothèques, bascules automatiques, etc...). Cette perte de recettes peut être évaluée, dans la situation nouvelle du trafic, à 300.000 francs environ.

En définitive, le bilan financier de la fermeture de Paris-Orsay au service des trains de grand parcours se traduira par une économie d'exploitation de l'ordre de 3,8 millions.

Cette fermeture ne semble pas, d'autre part, devoir entraîner d'inconvénients appréciables pour les voyageurs, les moyens d'accès de la gare de Paris-Austerlitz, étant, depuis le prolongement de la ligne de métro n° 10 jusqu'à cette gare, aussi pratiques que ceux de la gare de Lyon, par exemple.

Nous nous proposons, Monsieur le Ministre, dès que vous aurez bien voulu nous faire connaître votre accord, d'annoncer au public les nouvelles conditions d'exploitation de la gare d'Orsay.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,