

50517191/12

503

(1941, 43, 44)

A

Réfection des tableaux de distance.-

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.  
Réponse du M.T.P.  
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.  
Dépêche MTP à la SNCF  
d°  
Lettre SNCF au MTP  
Dépêche MTP à la SNCF

31.12.38)  
27. 4.39)  
21. 5.41  
2. 4.42)  
25. 6.42)  
14.12.43  
7. 1.44

Réfection des tableaux de distance

Ministère de la Production  
Industrielle et des Communications

PARIS, le 7 Janvier 1944

244 boulevard Saint-Germain (7°)

Secrétariat Général des Travaux  
et des Transports

Direction des Transports

Service des  
Transports par fer

2ème Bureau

DECISION

9336

COPIE

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Par lettre D 503-7 du 14 décembre 1943, vous m'avez  
soumis, pour approbation, conformément aux dispositions de  
l'article 10 du Cahier des Charges de la S.N.C.F., les tableaux  
de distance, A, B, C "Voyageurs" établis suivant les disposi-  
tions de la loi du 29 Janvier 1942 et les principes que j'ai  
approuvés par décision du 2 avril 1942. Le Tableau A est complé-  
té par un Supplément et deux Annexes :

ANNEXE I - Régimes particuliers d'ouverture des établissements  
S.N.C.F. ouverts seulement certains jours, à certaines périodes  
ou pour des trains désignés.

ANNEXE II - Relations des établissements S.N.C.F. à trafic  
limité et distances à appliquer dans ces relations.

J'ai l'honneur de vous informer que j'approuve les docu-  
ments visés ci-dessus sous réserve de la rectification des  
erreurs matérielles qui pourraient y être relevées.

Par autorisation :  
LE DIRECTEUR DES TRANSPORTS,

signé : MORONI

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 14 décembre 1943

-----  
D 503 - 7

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettres CF 2 - 9336 des 2 avril et 25 juin 1942, vous avez bien voulu, d'une part, donner, sous certaines réserves, votre accord à nos propositions concernant l'établissement des nouveaux documents de distances et, d'autre part, approuver les Tableaux A, B et C "Marchandises".

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, conformément aux dispositions de l'article 10 du Cahier des Charges de notre Société les Tableaux A, B et C "Voyageurs" établis suivant les principes que vous avez admis et en tenant compte des réserves formulées dans votre lettre du 2 avril 1942 précitée.

Nous rappelons que le Tableau A forme avec la Nomenclature Voyageurs un document unique intitulé Nomenclature - Tableau A qui a été édité en janvier 1942 (notre lettre D 5041 - C du 13 décembre 1941) et visé par vos services en tant que Nomenclature.

Nous vous le soumettons maintenant en tant que Tableau A des distances. Mais certaines modifications étant intervenues depuis la parution de ce document en 1942, nous en avons fait la mise au point dans un supplément que nous soumettons également à votre approbation.

D'autre part, nous vous soumettons également deux Annexes destinées à compléter la Nomenclature-Tableau A :

Annexe I - Régimes particuliers d'ouverture des établissements S.N.C.F. ouverts seulement certains jours, à certaines périodes ou pour des trains désignés.

Annexe II - Relations des établissements S.N.C.F. à trafic limité et distances à appliquer dans ces relations

En ce qui concerne les distances exceptionnelles de la région du Havre, nous vous avisons, par lettre du 21 mai 1941, annoncé leur suppression, les correctifs utiles pour les relations

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et  
aux Communications - Direction Générale des Transports - Service  
Economique - 2ème Bureau - PARIS -

les plus touchées devant être apportées par voie de prix exceptionnels à insérer à l'Annexe I aux Tarifs Généraux Voyageurs.

L'étude approfondie que nous avons entreprise à ce sujet nous a montré que les nouveaux textes à insérer dans les tarifs seraient obligatoirement assez compliqués et l'interdiction de scuder ces prix exceptionnels à d'autres prix difficile à faire admettre aux usagers.

Aussi, avons-nous estimé préférable, en définitive, de maintenir des distances exceptionnelles. Celles-ci ont été établies en respectant le maximum de relèvement de 20 % que, par votre dépêche CF 2 n° 9336 du 2 avril 1942, vous nous avez autorisés à appliquer sur les relations intéressées.

Les nouveaux documents de distances Voyageurs seront remis directement à vos services. Nous vous indiquerons ultérieurement la date de leur mise en vigueur (vraisemblablement le 1er mai 1944). A la même date devront entrer en vigueur des modifications tarifaires nécessitées par l'utilisation des nouveaux tableaux de distances, modifications que nous allons soumettre incessamment à votre homologation.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 21 mai 1941

C O P I E

536.41  
39 D.

503-7

Monsieur le Ministre,

Réfection des  
tableaux de  
distances.-

Par lettre du 31 décembre 1938, nous vous avons soumis les nouveaux modèles des Tableaux de distances kilométriques que nous nous proposons d'éditer en vous exposant les principes suivant lesquels ces documents devaient être établis. Par dépêche "C.F. 2-9336" en date du 27 avril 1939, vous avez bien voulu approuver cette nouvelle présentation des Tableaux de distances.

Je rappelle que les documents devaient se présenter comme suit :

1°- Tableau A.- Distances des gares de pleine ligne aux bifurcations voisines (document commun aux "marchandises" et aux "voyageurs").

2°- Tableau B.-

Tableau B - Voyageurs - Distances entre elles de toutes les gares de bifurcation de la S.N.C.F. (distances courtes et distances établies par l'itinéraire habituellement suivi).

Tableau B - Marchandises - Distances entre elles de toutes les gares de bifurcation de la S.N.C.F. (distances courtes dans tous les cas).

3°- Tableau C.- Distances à utiliser en dehors de l'itinéraire court ou de l'itinéraire habituellement suivi (document commun aux "marchandises" et aux "voyageurs").

Le travail commencé en 1939 a été interrompu par les événements. Nous l'avons repris à la fin de 1940 et les

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports - 2ème Bureau -

calculs sont actuellement très avancés. Avant de les terminer, les observations faites au cours de l'établissement des documents nous amènent à vous proposer :

- 1°- de modifier la présentation des tableaux de distances-voyageurs ;
- 2°- de revoir la question des distances exceptionnelles.

Tableaux  
de distan-  
ces voya-  
geurs.-

Nos études nous permettent de conclure qu'il est préférable d'utiliser des tableaux distincts pour les "marchandises" et pour les "voyageurs".

La mise en vigueur des plans successifs de coordination et la fermeture corrélative de nombreuses sections de ligne ont, en effet, modifié sensiblement les données du problème depuis 1938. De nombreuses gares qui demeurent des bifurcations "marchandises" ne présentent plus ce caractère pour le service "voyageurs", les sections de lignes y aboutissant ayant été fermées à ce trafic et, dès lors, leur inscription au Tableau B "voyageurs" n'offre plus aucun intérêt.

D'autre part, dans le but de faciliter au maximum la délivrance des billets à première demande, ces documents doivent permettre de calculer une distance par le ou les itinéraires habituellement suivis, à lecture directe ou avec une seule soudure dans le plus grand nombre possible de cas, ce qui conduit à inscrire au Tableau B "voyageurs", outre les gares de bifurcation voyageurs, un certain nombre de gares de pleine ligne à trafic voyageurs important (gares desservant les ports, les principales stations balnéaires, thermales, climatiques ou de sports d'hiver, les localités importantes). La structure du Tableau B "Voyageurs" devient ainsi très différente de celle du Tableau B "Marchandises".

Pour le compléter, il faut également établir un Tableau A particulier au trafic voyageurs ne comprenant que des indications se rapportant à ce trafic et formant un tout homogène avec le Tableau B (voyageurs).

Enfin, pour permettre la recherche des distances "voyageurs" par les itinéraires autres que les itinéraires habituellement suivis, nous remplacerions, pour les voyageurs, le Tableau C par un document d'un usage plus facile se présentant sous la forme d'une carte inspirée des documents utilisés par les automobilistes.

Le calcul des distances voyageurs serait en outre simplifié par la modification des règles d'arrondissement utilisées pour la préparation des tableaux. Nous vous proposons, en effet, d'arrondir les distances entre gares successives au kilomètre le plus voisin et d'utiliser ensuite ces distances partielles pour l'établissement des tableaux. Les sondages effectués montrent que cette formule n'entraîne pas de différences sensibles avec les distances actuelles et nous ferons disparaître ainsi toutes les anomalies que le public ne comprend pas, puisqu'on arrivera toujours au même résultat, quel que soit le document utilisé, l'indicateur Chaix suffisant même dans la plupart des cas.

Tableaux de distances marchandises.-

Les distances "marchandises" continueraient à être établies à l'aide des tableaux A.B.C. et des règles d'arrondissement dont vous avez bien voulu approuver le principe.

Distances exceptionnelles réduites.-

Il existe, comme vous le savez, un certain nombre de distances exceptionnelles réduites qui se substituent pour le calcul des taxes aux distances réelles. L'origine de ces régimes spéciaux est très ancienne. Ils remontent le plus souvent à une époque où on a renoncé, pour un motif d'économies, à la construction de certaines lignes en faisant bénéficier la clientèle des avantages que cette construction lui aurait procurés.

Nous vous proposons, à l'occasion de la réfection des tableaux de distances, de procéder à une suppression de toutes ces distances exceptionnelles réduites.

Cette suppression entraînera des relèvements qui, dans l'ensemble, sont acceptables. Nous reconnaissons cependant qu'il est un point pour lequel une mesure s'impose. L'ancien Réseau de l'Ouest avait établi pour les relations entre les gares de la presqu'île du Havre et les autres gares du réseau une distance calculée par une ligne de chemin de fer empruntant, entre Port-Jérôme et Quillebeuf, un pont sur la Seine qui n'a jamais été construit. Dans certaines relations - Caen-Le Havre par exemple - on obtient ainsi une diminution de 86 km pour les voyageurs (applicable aux seuls voyageurs civils) et de 84 km pour les marchandises (applicable aux seuls transports en petite vitesse).

La suppression de cette distance exceptionnelle entraînerait de tels relèvements de prix qu'un correctif s'impose. Nous vous proposons dans ce but :

- pour les voyageurs, de créer des "prix exceptionnels" pouvant jouer dans des zones déterminées ; nous vous soumettrons, en temps utile, les dispositions à insérer à l'Annexe I aux Tarifs Généraux Voyageurs ;

- pour les marchandises, de maintenir des distances exceptionnelles, mais en augmentant la distance fictive de 10 km et en supprimant, dans les tableaux de distances, la distance exceptionnelle toutes les fois que l'écart entre la distance fictive ainsi majorée et la distance réelle serait inférieur à 10 %.

Si, par la suite, il apparaissait que, sur certains points, la suppression des distances exceptionnelles avait des conséquences fâcheuses sur le trafic, nous vous proposerions les correctifs nécessaires par voie d'aménagements tarifaires.

Ouverture ou  
fermeture de  
lignes.-

Les tableaux de distances actuellement en vigueur tiennent compte des lignes, ou sections de lignes, ouvertes ou fermées à l'exploitation à la date du 1er janvier 1937, date de réimpression des Tableaux A et B.

Mais, dans les travaux en cours pour la mise au point des tableaux "Marchandises", dont vous avez approuvé le principe, nous sommes conduits à réviser les distances de base pour tenir compte des allongements de parcours qui résultent de la fermeture définitive au trafic de certaines lignes ou sections de lignes.

Ainsi que vous le savez, ces fermetures de lignes ont été décidées pour différents motifs (coordination, absence de trafic, dépose de voies, destructions pendant les hostilités d'ouvrages ou de lignes qui ne seront pas reconstruits). Vous voudrez bien trouver ci-joint un tableau reprenant ces lignes ou sections de lignes.

Nous ajouterons que la mise au point des tableaux de distances nécessite des dépenses très importantes, notamment de personnel. Aussi, nous pensons qu'il serait souhaitable d'éviter, lorsque les tableaux seront définitivement au point, des remaniements qui, non seulement nous obligent à reprendre les travaux à la base, mais entraînent à l'application par nos gares et Services des modifications de leurs documents de travail, ce qui est une source de difficultés, sans avantage appréciable ni pour le public, ni pour le chemin de fer.

Nous vous proposons donc, en ce qui concerne les tableaux "marchandises", dont les travaux de réfection sont très

avancés et que nous pensons être en mesure de vous soumettre prochainement, de cristalliser la situation à la date du 1er avril 1941, suivant les indications de la présente lettre, étant entendu qu'à partir de cette date les ouvertures ou fermetures de lignes ou sections de lignes n'auront pas pour conséquence d'entraîner une modification d'office des tableaux de distances en vigueur.

Nous avons l'honneur de vous soumettre l'ensemble de ces propositions. Nos Services sont, bien entendu, à la disposition de ceux de votre Département pour vous fournir tous les renseignements complémentaires qui vous paraîtraient nécessaires.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous faire connaître votre approbation, dès que possible, pour nous permettre de terminer rapidement les tableaux de distances, notamment les tableaux "marchandises" dont, par suite des événements récents, les gares des Régions Nord et Est sont partiellement démunies.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lignes ou sections de lignes fermées au  
trafic à la date du 1er avril 1941

-----

a) par décision de dépose de voies

St-Rémy-les-Chevreuse à Limours	Ouest
Castillonès à Casseneuil	Sud-Ouest
Célas à St-Julien-les-Tumades	Sud-Est
St-Cannat à la Culade-Eguilles	- d° -
Saignon à St-Maime-Dauphin	- d° -
Montbrizen à Grézieux-le-Fromental	- d° -
St-Gengoux à Etivau	- d° -
St-Just-St-Rambert à Fraisse-Unieux	- d° -
Uzès à Bourdic	- d° -
La Chapelle-Laurent à St-Flour	- d° -
Brouzet à Fontarèches	- d° -
Hautefort à Terrasson	Sud-Ouest
Grolejac à Gourdon	- d° -
Belvèze-Aude à Limoux	- d° -
Le Carlarret à Mirepoix	- d° -
Condom à Castéra-Verduzan	- d° -

b) par suite de destructions pour faits de guerre

Virieu à Pressins	Sud-Est
-------------------	---------