

505 LH 248/9

5543

(1943-44)

A

Services de remplacement - Substitution provisoire  
d'autorails aux autobus (pénurie de pneumatiques)

Dépêche du M.T.P. à la SNCF	10.11.43
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	29.11.43
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	3. 1.44
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	19/21. 1.44
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	3. 2.44
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	29. 4.44
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	1. 6.44

Ministère de la Production Industrielle et des Communications

Direction des Transports

Service des Transports Routiers

3ème Bureau

N° 7650/3

Autorails et autobus sur rails

COPIE

LE MINISTRE, SECRETAIRE 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

*A. a. m. a.*

Par lettre du 24 Mars 1944, M. le Président du Comité d'Organisation des Transports routiers a attiré mon attention sur l'aggravation de la crise de pneumatiques consécutive à la destruction partielle des usines Michelin ainsi que sur les conséquences qui peuvent en résulter pour l'exploitation des transports publics de voyageurs et il pose à cette occasion le problème de l'exploitation de certaines relations par autorails.

Il rappelle le principe, actuellement acquis, en vertu duquel cette exploitation sera en général assurée par les entreprises auxquelles est confié le service de remplacement des trains, étant entendu que l'exploitation par route reprendra dès que les circonstances seront redevenues normales.

Il estime nécessaire de préciser la procédure suivant laquelle les autorails disponibles seront répartis entre les entreprises de transport routier et expose qu'à son avis il convient notamment :

- 1°) de ne pas faire assurer par rail l'ensemble des services routiers d'un département;
- 2°) de récupérer et de répartir entre les entreprises restantes les pneumatiques libérés par l'abandon de certains parcours routiers;
- 3°) de tenir compte pour la répartition des autorails, non seulement de la plus ou moins grande utilité des services, mais de la préoccupation de traiter les entreprises routières avec équité.

Finalement, il me propose les services de son Comité pour établir la liste des lignes qui, en raison de leur importance sembleraient justifier la desserte par autorails.

Ces propositions me paraissent intéressantes. Toutefois, avant de répondre au Président du C.O.T.R., je désirerais connaître votre manière de voir.

Etant donné l'urgence et l'intérêt de la question, il serait utile que je sois fixé sur votre point de vue le plus tôt possible.

Par autorisation  
Le Directeur des Transports,  
signé : MORONI

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

---  
D. 813/27

- COPIE -

Paris, le 29 avril 1944.

Objet : Substitution d'autorails  
à des services routiers de  
remplacement de trains.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 3 février 1944, vous avez bien voulu appeler notre attention sur le caractère d'urgence que présentent les projets tendant à substituer provisoirement à certains services d'autobus de remplacement de trains, des services d'autorails exploités par les entreprises routières sur les voies de la S.N.C.F. Vous nous demandez de faire activer l'étude des propositions que vous nous avez déjà transmises à ce sujet afin de hâter la mise en service des autorails sans attendre la conclusion des contrats avec les entreprises ou la fixation des redevances, questions que vous estimez pouvoir être réglées ultérieurement, au besoin par votre arbitrage en cas de différend.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la circulation d'autorails sur nos lignes soulève généralement des problèmes complexes et demande un examen approfondi. C'est ainsi que les entreprises estiment insuffisante le plus souvent la vitesse maximale autorisée et elles en demandent le relèvement pour pouvoir établir des horaires qui leur soient favorables; nous sommes de la sorte conduits à envisager la modification du régime d'entretien des voies et le rétablissement de barrières dont les passages à niveau sont démunis, toutes questions qui doivent bien entendu être réglées préalablement à la circulation des autorails.

D'autre part, à l'exception d'une seule qui dispose de quelques véhicules loués à une Compagnie secondaire, les entreprises routières ne sont aucunement en mesure de fournir les autorails qu'elles ont le désir d'exploiter et comptent, sur ce point comme sur les autres, obtenir le concours de la S.N.C.F. lorsqu'il s'agit de sociétés possédant des moyens convenables d'entretien ainsi que le personnel de conduite. La S.N.C.F. n'est pas opposée à donner en location quelques-uns des autorails dont elle n'a pas l'emploi, mais encore faut-il qu'elle obtienne, avec des garanties suffisantes, des engagements précis du locataire éventuel; or, l'expérience montre que les problèmes alors soulevés entraînent des divergences de vues assez importantes pour qu'il soit opportun de les aplanir avant toute mise en service.

Enfin, je crois devoir insister, Monsieur le Ministre, pour que la substitution aux services routiers de services par fer

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, Secrétariat Général des Travaux et Transports.-

.....

organisés dans ces conditions ne devienne pas systématique et je ne vous cacherai pas mon inquiétude devant le nombre de demandes dont nous sommes déjà saisis.

Ainsi que vous le savez, les moyens d'action de la Société Nationale deviennent de plus en plus faibles. Nous devons les réserver, conformément à vos directives, à la satisfaction des besoins essentiels de la Nation et dans ce but nous n'avons pas hésité à plusieurs reprises, et tout récemment encore, à supprimer des trains de voyageurs, à réduire à quelques jours par semaine la desserte de nombreuses lignes, enfin à restreindre, par le jeu de l'inscription préalable, les libres déplacements de la population du pays. Or, malgré les apparences, nos ressources se trouvent épuisées, alors même que nous n'exploitons pas directement, chaque fois qu'il faut reprendre le service sur une ligne jusque là fermée, car on ne traite pas de même des lignes où circulent des voyageurs et des lignes utilisées seulement pour le transport des marchandises; dans les cas les plus favorables, ce sont toujours des traverses, du gravillon et de la main d'oeuvre qu'il faut distraire de travaux beaucoup plus importants. Aussi le recours à la voie ferrée, dans ces conditions, constitue-t-il un expédient dont on peut user mais avec modération et seulement pour pallier l'absence totale de moyens de transport qui résulterait de la défaillance complète d'une entreprise routière.

Dans le même ordre d'idées, on ne saurait réaliser un service par fer pour le seul motif d'accroître la capacité de transport en vue de faire face à des pointes saisonnières d'ordre touristique. J'estime que, dans ce cas, comme d'ailleurs partout où le nombre de voyageurs excède la capacité de transport de certains services d'autobus, il serait normal que les concessionnaires, ou à défaut l'Autorité administrative compétente, contingentent l'admission des voyageurs comme la Société Nationale le fait dans ses trains de grand parcours et même dans les trains omnibus où cela est nécessaire. Le contingentement est pratiqué pour les services automobiles dans certains pays étrangers où l'on est parvenu ainsi à freiner les déplacements qui n'ont pas un intérêt essentiel; le même résultat pourrait être obtenu en France avec des moyens d'application appropriés. Nous sommes malheureusement dans une période où le fait de laisser des voyageurs sur la route ou sur les quais des gares n'est plus une raison suffisante pour justifier la mise en oeuvre de moyens nouveaux. Par contre, ce qu'il faut obtenir, c'est que les voyageurs non admis soient ceux pour lesquels les voyages sont le moins nécessaires.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Ministère de la Production Industrielle  
et des Communications

-----  
Direction des Transports  
-----

I9/I/44  
2I/I/44

-----  
Service des Transports routiers - 3<sup>e</sup> Bureau  
-----

Lignes de : Mayenne-Fougères  
Mayenne-Pré en Pail  
Mayenne-Laval

Le Ministre

Remplacement des autobus par des autorails

à M. Wle Directeur Général de la  
SNCF

En raison de la pénurie de pneumatiques, la Société  
Centrale de Chemins de fer propose d'assurer par autorails  
le transport des voyageurs sur ses lignes :

- Mayenne-Fougères
- Mayenne-Pré en Pail

qu'elle exploite actuellement au titre de services de remplace-  
ment de trains,

et sur sa ligne :

- Mayenne-Laval

qu'elle exploite actuellement par autobus conformément au pla-  
réduit de transports du département de la Mayenne, en complé-  
ment des trains de la ligne de chemin de fer :

- Caen-Flers-Mayenne-Laval

qui n'assurent pas à Mayenne les correspondances avec les  
autobus des lignes précitées :

- Mayenne-Fougères
- Mayenne-Pré en Pail

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la  
Mayenne appuie ces demandes et signale l'urgence de cette  
substitution.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir exa-  
miner ces propositions avec la plus grande attention et de m'  
faire connaître le plus tôt possible la suite qu'elles vous  
paraîtraient devoir comporter.

(s) MORONI

Ministère de la Production Industrielle  
et des Communications

3/1/44

-----  
Direction des Transports  
-----

Service des Transports routiers - 3° Bureau

Le Ministre

à M.le Directeur Général de la SNCF

Lignes de Le Mans  
à la Flèche par la Suze  
la Flèche à Angers  
la Flèche à Saumur  
-----

Remplacement des autobus par  
des autorails

En raison de la pénurie de pneumatiques,  
la Société des Transports automobiles de l'Ouest propose  
d'assurer par autorails le service de voyageurs sur les  
relations :

Le Mans - La Flèche par la Suze

La Flèche - Angers

La Flèche - Saumur

qu'elle exploite actuellement par autobus au titre de ser-  
vice de remplacement de trains ou au titre de service libre  
assurant pratiquement le remplacement de trains.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir  
examiner cette proposition avec la plus grande attention  
et de me faire connaître, le plus tôt possible, la suite  
qu'elle vous paraîtrait devoir comporter.

P.le Directeur des Transports

Le Chef du Service des Transports routiers

(signé :)

5543  
29/II/43

-----  
Direction des Transports  
-----

Service des Transports routiers - 3<sup>e</sup> Bureau

N° 7123/3

Le Ministre

à M. le Directeur Général de la S.N.C.F.

La Société des Transports automobiles de l'Ouest, S.T.A.O., 3 rue Paul-Beldant, Le Mans, a été chargée, par contrats intervenus avec la SNCF en 1939, d'assurer les services routiers de remplacement de trains sur les relations :

Poitiers-Montcontour-Loudun  
Loudun-Montreuil-Bellay (M. & L.)  
Loudun-Chatellerauld

Cette exploitation se poursuit depuis le 1<sup>er</sup> mai 1939.

Les fréquences sont les suivantes :

- 2 A.R. journaliers entre Poitiers et Moncontour,
- 1 A.R. journalier entre Moncontour et Loudun,
- 2 A.R. hebdomadaires entre Loudun et Montreuil-Bellay,
- 2 A.R. journaliers entre Loudun et Châtellerauld

Pour parer à la pénurie de pneumatiques, qui menace gravement la continuité des services, la S.T.A.O. demande l'autorisation de remplacer ses autocars par des autorails.

Elle dispose d'ores et déjà du matériel automobile nécessaire dont l'équipement pour la marche au gazogène pourrait être exécuté assez rapidement.

La proposition faite par la S.T.A.O. me paraît pouvoir être adoptée, étant donné l'état d'entretien de la voie ferrée, sur laquelle des trains de marchandises ont été maintenus, et le peu de frais qu'entraînerait la mise en circulation d'autorails légers.

Je vous demande de bien vouloir examiner cette proposition avec la plus grande attention, et de me faire connaître le plus tôt possible la suite qu'elle vous paraîtra devoir comporter.

(s) MORONI

5543  
10/II/43

-----  
Direction des Transports

-----  
Service des Transports routiers

-----  
3<sup>o</sup> Bureau

Le Ministre

DT 3 70943

à M.le Directeur Général de la SNCF

M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département de Belfort m'a transmis, avec son avis favorable, une proposition de la Société des Transports automobiles de Belfort et environs, qui concurremment avec la Cie des Chemins de fer d'Intérêt local du Département de Belfort exploite la presque totalité des services réguliers de transports de voyageurs, tendant à être autorisée à mettre en circulation des autorails gazogènes fonctionnant au bois. Ces autorails seraient substitués aux autobus et seraient utilisés sur les voies memes de la SNCF pour les lignes de Belfort, Giromagny et Belfort-Delle.

Les fréquences des services routiers sont actuellement de 3 AR par jour sur la ligne Belfort-Giromagny et 3 ou 4 (suivant les jours de la semaine) sur la ligne Belfort-Delle. Celles des services par autorails seraient sensiblement identiques. Leur capacité serait d'une centaine de voyageurs.

Je vous demande de bien vouloir me présenter d'urgence toutes propositions utiles afin que je puisse intervenir dans le plus bref délai une décision autorisant la mise en exploitation des autorails susvisés. Je donne, en effet, mon approbation de principe à ce projet, à cause de ses avantages économiques et de la gravité de la crise actuelle de pneumatiques.

(s) MORONI