

SOSLN 421/10

700

(1965).

H

Difficultés d'approvisionnement en ciment :  
Répercussions qu'aurait, pour la S.N.C.F. et l'économie  
nationale la cessation des fournitures

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 10. 6.45

700

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

Le Président  
du Conseil d'Administration

D. 71.191/1  
Ve 41.235 - 7  
186

C O P I E

Paris, le 10 juin 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les très graves répercussions, pour l'économie nationale, que présenterait l'arrêt des fournitures de ciment à la S.N.C.F.

Depuis quelque temps, le contingent mensuel attribué à la S.N.C.F. a été de l'ordre de 16 à 18.000 T., quantité inférieure à celle qu'il aurait fallu pour les travaux de première nécessité, mais suffisante pour entreprendre ou poursuivre les travaux absolument indispensables.

Or, après le contingent de mai, qui nous sera, en fait, distribué dans le courant de juin, nous n'avons pas la certitude d'obtenir quelque quantité que ce soit.

Même pour les travaux de reconstruction immobiliers, nous avons supposé que le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme ferait son affaire, dorénavant, de la fourniture du liant nécessaire. Or, aucune assurance n'a pu encore nous être donnée à ce sujet.

Les autres natures de travaux peuvent être classées de la manière suivante :

A - Chantiers dont l'arrêt aurait de graves conséquences techniques -

Il existe un grand nombre de travaux de fondation d'ouvrages d'art, qui ont été entrepris en profitant de la bonne saison, et qu'il y aurait intérêt à mettre hors d'eau avant la période des crues.

Pour citer un exemple, les travaux du pont définitif de Montlouis sont entrepris sur une grande échelle et il suffirait de quelques centaines de tonnes pour que les fondations soient amenées à un niveau convenable, tel que nous n'ayons pas à redouter les effets des crues d'automne.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports  
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports  
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°) -



Pour toutes les piles où le travail est commencé, nous devons donc continuer pour ne pas risquer de perdre une année dans le délai d'achèvement total de l'ouvrage.

B - Travaux nécessaires pour maintenir ou rétablir la circulation -

Même le rétablissement, avec des ponts provisoires de nos itinéraires essentiels, n'est pas terminé.

Or, dans un grand nombre de cas, les dispositions prévues comportent l'emploi de ciment dans la constitution des appuis.

Avant que l'étude de détail ait été faite, il n'est pas possible d'indiquer dans quelles proportions on pourrait se dispenser de ciment dans l'avenir, et ce ne serait certainement pas sans une attribution supplémentaire de bois, qu'on ne peut guère espérer. D'autre part, pour le plus grand nombre de ces chantiers, les travaux sont trop avancés pour que nous puissions modifier les dispositions essentielles des appuis.

En outre, il y a lieu de réaliser, à bref délai, des réparations d'appuis d'ouvrages d'art qui ont été rétablis dans des conditions précaires.

C - Travaux devant permettre la circulation à double voie ou la suppression de limitation de vitesse -

De nombreuses brèches existant sur des lignes importantes ont été supprimées, grâce à la construction d'ouvrages provisoires à voie unique ; mais l'addition d'un deuxième pont provisoire s'impose à bref délai pour permettre la reprise du trafic et surtout pour éviter les pertes de temps qu'occasionnent les passages en voie unique.

La substitution d'ouvrages définitifs à des tabliers provisoires est également du plus grand intérêt au point de vue de la bonne utilisation du matériel et de la consommation du charbon.

Les ralentissements actuels provoquent des dépenses supplémentaires de charbon de traction, qui sont considérables si on les compare aux quantités de charbon nécessaires pour fabriquer le ciment qui nous manque. Dans la plupart des cas, la suppression de ces ralentissements procurera donc une économie de charbon de traction qui, si elle était affectée à la fabrication du ciment, permettrait de récupérer, en quelques jours, la quantité de ciment employée dans la construction des ouvrages.

.....

Les reconstructions de ponts doivent permettre également, dans certains cas, la suppression des détournements qui ont des inconvénients similaires. Pour citer un exemple, la reconstruction du viaduc du Mee, à Melun, évitera un allongement de parcours et des ralentissements sur l'itinéraire via Corbeil et, là aussi, le charbon nécessaire à la fabrication du ciment sera amorti en quelques jours.

D - Remise en état des installations du Matériel et de la Traction -

L'arrêt des fournitures de ciment pour la remise en état des dépôts et ateliers poserait un problème très grave, dont on apercevrait les conséquences à la mauvaise saison. Nous avons, en effet, au prix d'efforts sérieux, entrepris la reconstruction, à titre provisoire ou définitif, des bâtiments permettant le travail d'entretien dans les dépôts ou les grosses réparations de machines dans les ateliers. Certains de ces bâtiments devaient se faire en béton armé. Il ne peut pas être question maintenant de renoncer à ce type de couverture pour faire de la charpente métallique ; nous ne trouverons pas le métal nécessaire et, même si nous en disposions, nous n'aurions par le temps de terminer les travaux avant la mauvaise saison.

Pour certains bâtiments, il ne s'agit d'ailleurs que de réparations qui ne peuvent être faites qu'avec les matériaux primitifs.

De plus, pour tous les travaux de fondation, même sous des charpentes métalliques, des quantités non négligeables de ciment sont également indispensables ; il en est de même pour la reconstruction des fosses à piquer dans les dépôts, des châteaux d'eau, des fondations des machines-outils.

E - Remise en état des installations intéressant l'Exploitation -

Il s'agit là, principalement, de la réfection des halles à marchandises, qui consomment nécessairement du ciment dans les fondations et également de travaux intéressant la téléphonie ou la signalisation qu'il n'est pas moins indispensable de remettre en état rapidement.

.....



F - Travaux d'entretien -

Cette catégorie de travaux qui ne peuvent pas, en général, être différée, comprennent, par exemple, la réfection des muraillements dans les lignes de montagne, les réparations d'ouvrages d'art (injections de ciment, remises en état de tunnels), qui ne peuvent pas être suspendus.

Pour toutes ces catégories de travaux, les Services de la S.N.C.F. ont établi la discrimination des chantiers auxquels devraient être réservées les quantités de ciment existant à l'heure actuelle et celles qui sont encore attendues, notamment le contingent du mois de mai. Les chantiers auxquels sera ainsi affecté le ciment disponible sont mentionnés dans l'annexe I ci-jointe.

Il resterait, dans chaque catégorie, un grand nombre de chantiers urgents qui n'ont pas pu être compris dans cette énumération ou qui ne l'ont été que pour une partie du travail. L'annexe II en donne la liste, ainsi que des quantités de ciment nécessaires en plus des quantités déjà affectées. Le total est voisin de 50.000 T.

Si cette quantité supplémentaire peut nous être allouée d'ici la fin du mois d'octobre, elle permettra la poursuite de nos travaux jusqu'à cette date et elle sera effectivement absorbée au fur et à mesure des livraisons.

L'annexe II contient, en définitive, la liste de tous les travaux qui seraient interrompus en cas d'arrêt des fournitures de ciment. Ces travaux doivent tous être considérés comme également urgents et il est bien certain que leur arrêt aurait des répercussions d'une exceptionnelle gravité.

Il me paraît donc essentiel d'obtenir de nouvelles fabrications ou des importations de ciment et je vous serais très obligé de ce que vous pourrez faire dans ce but.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.