

5052H6h2/10

300

(19h5, h7, h9)

V. D. 8315 : Plan de rénovation et de reconstruction du chemin de fer.-

D. 3720 : Reconstruction des gares, triages, installations G.V. & P.V. en vue d'assurer le transport accéléré des marchandises

Reconstruction du réseau ferré après la libération

- Améliorations générales envisagées

(s) C.A. 11. 4.45 8 V

- Etablissement de programmes techniques d'ensemble

Dépêche du M.T.P. à la SNCF	5. 6.45
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	8. 6.45
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	21. 6.45
Dépêche du MTP à SNCF	13. 8.45
Lettre SNCF au MTP	17. 8.45
Lettre SNCF au MTP	7. 9.45
Lettre SNCF au MTP	15.12.45
Dépêche MTP à SNCF	12. 5.49

V.D.655 - Programme technique de reconstitution (application du plan de rénovation et fusion technique des grands programmes.

- Etat d'avancement des travaux

- En 1947

C.A. 28. 5.47 22 VII

V.D.656 - Révision des programmes de travaux.

Reconstruction du réseau ferré après la libération

Reconstruction du réseau après la
Libération

Etat d'avancement des travaux

- En 1947

(s) C.A. 28. 5.47 22 VII

du 28 mai 1947

QUESTION VII - Revision I des budgets d'Etablissement
et de Reconstitution.-

p. 22 Situation de la reconstruction du réseau

.....

M. CUSIN n'a pas d'observation à présenter sur les propositions de révision soumises au Conseil, mais il demande s'il ne serait pas possible d'obtenir, au cours d'une prochaine séance, des indications sur l'importance des travaux restant à exécuter, de manière à faire le point des réalisations déjà obtenues et de celles qui sont encore à envisager dans l'oeuvre de reconstitution du réseau ferré. Sans préjuger de ses conclusions, il est certain qu'une telle étude permettrait, d'une part, d'apprécier si la cadence de ces travaux s'avère jusqu'à présent satisfaisante, d'autre part, de déterminer pour l'avenir, aux conditions de prix actuelles, le volume de l'effort à accomplir par la S.N.C.F., tant du point de vue de l'approvisionnement en matières premières que du financement. Cette documentation serait doublement utile aux Pouvoirs Publics pour arrêter, sur le plan national, le programme d'ensemble des besoins à satisfaire au cours des prochains exercices et pour étayer les négociations internationales à engager en vue de l'obtention des crédits permettant de faire face à ces besoins. A ce dernier égard, l'importance de cette documentation apparaît capitale.

M. LEMAIRE est bien d'accord pour entreprendre cette étude, d'autant plus nécessaire que les travaux écartés du fait de la compression des crédits doivent être considérés simplement comme ajournés et devront donc être reportés sur les budgets ultérieurs. Malgré ce report, la cadence de la reconstitution doit rester rapide pour certains secteurs, notamment en ce qui concerne le parc marchandises pour lequel la situation est toujours délicate.

M. LE PRESIDENT précise que cette situation deviendrait même critique en cas de reprise économique.

M. LEMAIRE ajoute que les prévisions budgétaires de 1948 ne pourront être définitivement mises au point avant le mois d'octobre. Toutefois, il semble possible, avant cette date, de fournir une vue d'ensemble tout au moins approximative de la question.

M. CUSIN insiste pour que des documents même approchés soient fournis le plus rapidement possible, dans l'esprit qu'il vient d'indiquer.

M. TOURNEMAINE enregistre la déclaration de M. CUSIN comme une marque de certaines ingérences étrangères dans les affaires intérieures de la France.

M. LE PRESIDENT note qu'il s'agit uniquement de justifier l'octroi des crédits auxquels la France se trouve dans l'obligation de recourir.

.....

Reconstruction du réseau ferré
après la libération

Etablissement de programmes techniques
d'ensemble

Dépêche du M.T.P. à la SNCF	5. 6.45
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	8. 6.45
Lettre SNCF au M.T.P.	21. 6.45
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	13. 8.45
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	17. 8.45
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	7. 9.45
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	15.12.45
Dépêche du M.TP à la SNCF	12. 5.49

Paris, le 12 mai 1949

300

Secrétariat Général aux Travaux
Publics

COPIE

Direction Générale des Chemins de
fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau I.F.

Le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme

Référence : A.G. 254-1

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

Vous m'avez présenté, depuis la Libération, un certain nombre de projets concernant la reconstitution des installations ferroviaires détruites par faits de guerre. Ces projets ne sont pas encore approuvés, la loi sur les dommages de guerre de la S.N.C.F. n'étant pas encore votée.

Les projets en question ont été établis à une époque où la situation financière et les perspectives d'avenir étaient envisagées sous un jour particulièrement favorable. Les dispositions prévues ont donc été conçues largement et conduisent souvent à des dépenses considérables.

Or l'état actuel des finances publiques oblige à des restrictions extrêmement sévères, dont vous avez déjà constaté les effets dans l'exécution de vos programmes.

Il m'apparaît donc nécessaire de procéder, en ce qui concerne la reconstruction, à un nouvel examen des projets présentés, afin d'atteindre un double but :

a) réduire au strict minimum, compatible avec les nécessités de l'exploitation, les dispositions prévues, afin de diminuer au maximum les dépenses à effectuer;

b) prévoir dans l'exécution des projets différentes phases pouvant être réalisées successivement et donnant chacune à l'exploitation des facilités de plus en plus grandes, sans qu'il soit nécessaire d'attendre l'achèvement des travaux pour pouvoir en retirer le bénéfice escompté.

Je vous demande donc de revoir dans cet esprit vos projets de reconstruction et de me les représenter avec les modifications que vous y aurez apportées.

Il va sans dire que les considérations que je viens d'exposer pour la révision des projets de reconstruction déjà présentés sont valables pour les projets nouveaux, tant de reconstruction que de premier établissement.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Secrétaire Général aux Travaux Publics,
DORGES

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, le projet du budget d'établissement de la S.N.C.F. pour l'exercice 1946, accompagné d'une note justificative, de tableaux récapitulatifs et des notices relatives aux projets de travaux qui n'ont pas encore reçu votre approbation.

Le projet de budget se présente sous une forme assez différente de celle que nous avons adoptée les années précédentes. Conformément au désir que vous avez exprimé dans votre Dépêche D.G.T. II2 du 8 juin 1945, les projets pour lesquels nous prévoyons en 1946 des crédits d'engagement ou de paiement ont été regroupés en deux programmes, un programme ordinaire et un programme de grands travaux.

Le Programme ordinaire reprend les projets dont l'exécution doit, en principe, ne demander qu'un délai relativement court, projets de faible importance en général, qui sont imposés par les besoins courants de l'exploitation. Etant donné sa nature même, ce programme doit faire chaque année l'objet d'une révision complète.

Le Programme de Grands Travaux groupe, au contraire, les travaux et commandes se rattachant à la mise en oeuvre des programmes d'ensemble qui ont déjà reçu votre approbation : Programme quinquennal, Programme Spécial d'Equipement, 2ème Programme quinquennal. Nous y avons inclus, en outre, divers projets qui jusqu'ici figuraient au Programme Ordinaire mais qui, par leur nature, ressortissent au domaine des grands travaux.

A l'intérieur de chacun de ces programmes, les projets sont classés selon une nomenclature uniforme, chaque subdivision n'englobant que des matériels de même nature ou des travaux ayant le même objet ou intéressant des installations similaires.

De plus, en vue de permettre une vue d'ensemble de la politique générale suivie par le chemin de fer, nous avons récapitulé dans des états annexes, distincts des états budgétaires proprement dits, les projets non encore commencés ou différés, pour lesquels ne sont prévus pour 1946 ni crédits d'engagement ni crédit de paiement.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

La ventilation des projets entre le présent budget et celui de la Reconstitution que nous vous transmettons d'autre part, posait, en outre, une question délicate.

Dans l'ignorance où nous sommes encore des modalités que revêtira la participation de l'Etat dans la reconstruction de notre matériel et de nos installations, nous avons été amenés à transférer provisoirement au Budget de la Reconstitution tous les projets susceptibles de bénéficier des dispositions à intervenir au titre des dommages de guerre. Nous procéderons, le moment venu, aux ventilations nécessaires, lorsque ces dispositions auront été promulguées.

Le principal effort continuera en 1946, à être porté sur la reconstruction. Néanmoins, notre budget d'établissement a été élaboré dans l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture actuelle, de telle manière qu'à tous moments nous nous trouvions en mesure d'utiliser au maximum les possibilités de réalisation susceptibles de nous être offertes.

Nos prévisions s'inscrivent, d'autre part, dans le cadre du Programme Technique Technique de Reconstitution 1946-1955 que nous venons de vous soumettre, ainsi que du Plan de démarrage établi pour les années 1946 et 1947 qui vous a été adressé le 25 juillet dernier.

.....
Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 7 septembre 1945

D 840-14

C O P I E

(1) Copie de cette lettre a été distribuée le 20.1.1945
comme suite à la délibération du Conseil du 10.1.1945.
(2) Copie de cette lettre a été distribuée le 18.6.1945.

Monsieur le Ministre,

- Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.

Par sa lettre du 17 janvier 1945 (1), la S.N.C.F. vous a exposé les idées directrices dont elle entend s'inspirer pour la reconstitution du réseau français. Le programme général ainsi défini sera concrétisé par un "programme technique de reconstitution du réseau ferré", demandé par votre lettre du 5 juin 1945, dont nous achevons en ce moment la mise au point, et qui vous sera prochainement adressé.

Toutefois, par votre lettre du 8 juin 1945 (2), vous nous avez fait part d'un certain nombre d'observations et demandé diverses précisions complémentaires au sujet du programme général présenté le 17 janvier.

Vous voudrez bien trouver ci-après la réponse à ces observations et les précisions demandées :

- Exploitation et méthodes commerciales.

1°) Service des voyageurs.

- Evaluation des dépenses propres au service "voyageurs".

Les études entreprises en vue de déterminer les dépenses propres au service des voyageurs pour l'année 1938 ont pu être menées à bien. Le résultat en est donné dans l'annexe I à la présente lettre.

Il était dans nos intentions d'effectuer régulièrement ces études pour chaque exercice, mais les circonstances n'ont pas permis d'entreprendre cet important travail qui, d'ailleurs, n'eut présenté qu'un intérêt très réduit en raison du caractère tout à fait anormal de notre trafic depuis 1939.

L'important déficit "voyageurs" de l'exercice 1938 justifie pleinement la politique de réduction de parcours dans laquelle la S.N.C.F. s'était résolument engagée dès avant la guerre. Mais nous devons souligner que la réduction des parcours, qui a, d'ailleurs, des limites, ne saurait, à elle seule, permettre d'assainir la situation du trafic voyageurs. En tablant sur le parcours moyen

.....

Monsieur Le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction
Générale des Chemins de fer et des Transports.

envisagé pour l'après-guerre, soit, comme il est dit plus loin, 400.000 km par jour en service régulier, 430.000 en comprenant les dédoublements, parcours à vide et trains-drapeaux, au lieu de 781.000 en 1938, l'économie par rapport aux dépenses réelles du service effectué en 1938 serait de l'ordre de 1.500 millions de fr, soit un peu moins de la moitié du déficit d'exploitation du service "voyageurs" en 1938, un peu plus du quart du déficit total de ce service, y compris les charges financières.

Le réajustement général des tarifs "voyageurs" à un niveau supérieur à celui résultant du seul jeu des index caractérisant la hausse de nos prix de revient s'imposera donc en tout état de cause après le retour à une exploitation normale, pour assurer l'équilibre de ce trafic.

- Programme de desserte "voyageurs" pour l'après-guerre.

Le programme de desserte "voyageurs" a fait l'objet d'études très poussées. Vous voudrez bien en trouver le détail en annexe II. Ce programme nous paraît avoir été raisonnablement établi et réserve très largement les intérêts des usagers. Il correspond à un service très nettement amélioré par rapport à celui qu'il nous est actuellement possible d'offrir au public (225.000 km, par jour, y compris les dédoublements de la période d'été), de sorte qu'en première étape il peut être mis en vigueur au fur et à mesure des possibilités sans que nous ayons à prendre les précautions qui s'imposeraient si nous partions de la situation réelle de 1938.

Nous ne le présentons pas, d'ailleurs, comme intangible : il est certain que l'évolution du trafic; d'une part, l'évolution du matériel d'autre part (notamment la mise en service d'un nouveau matériel électrique, vapeur ou Diesel permettant de desservir certaines relations par des trains légers, rapides et fréquents) pourra nous amener à lui apporter des retouches.

Quelles que soient ces retouches, il n'en gardera pas moins son intérêt essentiel qui tient à l'unification, réalisée entre les diverses régions, des conceptions en matière de trafic "voyageurs". La politique autrefois suivie en cette matière variait d'un réseau à l'autre : certains cherchaient à réduire le nombre des circulations en augmentant sans cesse le tonnage des trains; d'autres avaient fait une nette inflation de parcours. Bien qu'elle se soit attaquée dès 1938 à ce problème et qu'elle ait ramené à 585.000 km le parcours moyen journalier du service d'été de 1939, la S.N.C.F. n'avait pu avant la guerre assainir entièrement la situation. Les erreurs que pourrait encore comporter notre programme ne peuvent avoir de conséquences graves étant donnée la situation de fait dont nous partons et elles seront facilement corrigées à l'expérience. Il ne peut donc y avoir d'inconvénient majeur à ce que celui-ci soit maintenu comme base de nos prévisions en ce qui concerne le futur service "voyageurs".

.....

- Accroissement de la vitesse des trains.

L'accroissement de la vitesse des trains jusqu'à la limite de 140 km/h. pour la plupart des artères importantes sera une étape relativement éloignée de notre programme de rénovation du service "voyageurs".

En première étape, les réductions de parcours que comporte notre programme seront en grande partie compensées par l'accroissement de la capacité des trains et, par conséquent, de leur tonnage.

Même si les voies étaient rétablies dans leur état normal, les vitesses seraient de ce fait inférieures à celles pratiquées avant la guerre. Ce n'est qu'à la faveur de la mise en service du nouveau matériel allégé et au fur et à mesure que les voies seront remises en état et équipées pour les nouvelles charges par essieu que nous augmenterons progressivement les vitesses jusqu'à la limite de 140 km/h. Il va de soi, toutefois, que, dans un délai moindre et avec un matériel spécialement conçu à cet effet nous pourrions créer sur certaines relations quelques dessertes rapides dont l'intérêt essentiel sera de ne pas laisser s'établir dans le public l'opinion que la S.N.C.F. a renoncé à tout progrès à cet égard.

Quant aux dépenses supplémentaires qu'entraînera le relèvement des vitesses-limites, elles sont extrêmement difficiles à évaluer. En ce qui concerne la voie, elles sont incluses dans les dépenses afférentes au programme de remise en état et d'équipement à 20 et 23 T., mais nous pouvons affirmer que ces dernières seraient peu différentes si l'on s'en tenait à la limite de 120 km/h.

En ce qui concerne la traction et l'exploitation, aucune étude précise n'a pu être faite pour les trains remorqués par locomotive à vapeur. Pour les trains remorqués par locomotive électrique, l'augmentation de 120 à 140 km/h. de la vitesse-limite se traduirait par une augmentation de l'ordre de 1,5 % du prix de revient complet (tenant compte de toutes les dépenses générales). Ce chiffre se justifierait amplement par les avantages d'ordre commercial à attendre du relèvement des vitesses. Il a, d'ailleurs, été calculé en admettant que le matériel resterait du type actuel. En fait, la mise en service d'un matériel plus léger permettra de réduire certains postes de dépenses variables avec la vitesse (énergie, entretien du matériel moteur) de telle sorte que l'augmentation réelle des dépenses sera négligeable.

- Location des places dans les trains de voyageurs.

Cette question a fait l'objet, à la lumière de l'expérience de ces dernières années, d'études très poussées. Les grandes lignes de l'organisation à réaliser sont dès maintenant arrêtées. Vous voudrez bien en trouver l'exposé dans l'annexe III à la présente lettre.

2°) Service des marchandises.

Nous notons que l'ensemble des dispositions envisagées par le S.N.C.F. tant en ce qui concerne la réforme tarifaire que la création du régime des acheminements accélérés a reçu votre approbation.

- Reconstruction et équipement.

1°) Voie et installations.

Nous notons également que les dispositions envisagées par nous ont reçu votre approbation, à l'exception du projet de banalisation des voies avec commande centralisée du trafic entre St-Florentin et Dijon.

Vos observations à l'égard de ce projet portent, d'une part, sur le franchissement en pointe des aiguilles à grande vitesse, d'autre part, sur la complexité des consignes de sécurité en cas de dérangement des appareils.

Sur le premier point, nous devons signaler que, même dans une solution de quadruplement et, à fortiori, de triplement, il est indispensable de prévoir le franchissement des aiguilles en pointe à grande vitesse. Une expérience déjà longue des Chemins de fer français et étrangers a amplement démontré que ce franchissement ne comporte pas de risque particulier si les conditions de sécurité élémentaires sont remplies : contrôle impératif permanent, enclenchement d'approche, transit. Or, sur la ligne Paris-Lyon, équipée en block automatique lumineux, toutes ces conditions seront réunies et les aiguilles prises en pointe le seront dans les mêmes conditions qu'elles l'étaient avant la guerre sur les différentes lignes de la S.N.C.F. et qu'elles le seront à nouveau, dès qu'il sera possible de revenir à une circulation normale.

En ce qui concerne la complexité des consignes de sécurité en cas de dérangement des appareils, il convient de remarquer que de tels dérangements s'apparentent à ceux des postes à pouvoir, dont la S.N.C.F. a une longue expérience. Les dérangements les plus délicats sont, d'ailleurs, ceux relatifs au sens de circulation et, en pareil cas, il sera toujours possible d'assurer la circulation dans le sens normal sur chaque voie, comme si celles-ci n'étaient pas banalisées. L'expérience de la commande centralisée "Houilles-Sartrouville" (voir annexe V) confirme que les dérangements des installations de télécommande sont très rares, à tel point qu'il a été reconnu possible, même sur la ligne de Paris à Lyon, de ne pas prévoir, en principe, de dispositifs spéciaux de secours à ce sujet.

.....

Vous nous demandez, d'autre part, de comparer au point de vue des possibilités de débit et des dépenses à engager les trois solutions suivantes :

- Banalisation à 2 voies (projet S.N.C.F.).
- Quadruplement.
- Banalisation à trois voies entre St-Florentin et Les Laumes et à deux voies entre Blaisy-Bas et Dijon.

La note ci-jointe (annexe IV) donne cette comparaison.

Vous trouverez également ci-joint deux notes (annexes V et VI) concernant respectivement :

- l'équipement de commande centralisée du trafic avec banalisation des voies entre Houilles et Sartrouville, le seul réalisé jusqu'ici en France,
- les installations de commande centralisée du trafic réalisées à l'étranger,

au sujet desquelles vous nous aviez demandé de vous remettre une documentation.

Ainsi qu'il est souligné en conclusion de la deuxième de ces notes, la commande centralisée du trafic, avec ou sans banalisation des voies, a surtout reçu d'importantes applications aux Etats-Unis. Elle est considérée dans ce pays comme un des plus importants progrès réalisés depuis 20 ans en matière de chemin de fer, en raison de ses nombreux avantages : amélioration de la circulation des trains, augmentation du débit, économies d'exploitation, aucune critique ne lui est faite quant à la sécurité.

Nous nous permettons donc d'insister pour que notre projet de commande centralisée du trafic avec banalisation des voies entre St-Florentin et Dijon, qui nous paraît être incontestablement la meilleure solution, reçoive votre approbation le plus rapidement possible. Ainsi que nous vous l'avons exposé dans notre lettre D 700/5 du 4 juillet 1945 relative au programme d'activité de la S.N.C.F. en 1945, nous avons dû renoncer, en raison de la priorité à attribuer aux travaux de reconstruction, à mettre ce projet à exécution en 1945, mais il n'en conserve pas moins un caractère d'urgence et il figure parmi les travaux à exécuter au titre du Plan de démarrage des années 1946/1947, qui vous a été adressé le 23 juillet 1945. Il est indispensable, en effet, que les travaux d'aménagement des voies entre St-Florentin et Dijon soient menés à bien avant que ne soit entreprise l'électrification de la ligne afin, notamment, de pouvoir implanter dans leur situation définitive les supports de caténaire.

.....

2°- Electrification et équipement hydro-électrique.-

Le point de vue que vous exprimez quant à la nécessité, eu égard au déficit de la production charbonnière française, de prévoir une large extension de la traction électrique est également celui de la S.N.C.F.- L'importance même du programme prévu pour les 10 prochaines années en est le plus sûr témoignage.

Ce programme comprend non seulement les lignes énumérées dans votre lettre du 8 juin, mais également, ainsi que le précisait notre note du 17 janvier, la banlieue Nord et certaines extensions de la banlieue Ouest.

La réalisation de ce programme dans le délai prévu implique la mise à contribution de la totalité des moyens de l'industrie française de traction électrique et des entreprises spécialisées aux installations fixes de traction électrique. Il n'est donc pas possible, en dehors de quelques opérations peu importantes, d'envisager pour les 10 années à venir un programme plus étendu.

Il nous paraît difficile, d'autre part, d'élaborer un plan général d'électrification car, au niveau des possibilités industrielles françaises d'avant-guerre, la réalisation de ce plan s'étendrait sur une période de l'ordre de 30 à 40 ans et il est à prévoir que, bien avant l'achèvement de cette période, l'évolution de la technique, de la situation économique, des courants de transports... etc.. nous conduirait à lui apporter de très profondes modifications. Aussi croyons-nous préférable de nous en tenir à un plan limité couvrant la période des 20 années à venir et qui engloberait, par conséquent, le programme actuel. Ce plan a été mis à l'étude, mais nous devons d'ores et déjà souligner qu'en tout état de cause les lignes du programme actuel s'y inscrivaient en première urgence, tant pour des raisons géographiques (complément du réseau électrifié actuel) que par le taux de rentabilité élevé de leur électrification, mis en évidence par le fait que l'économie moyenne annuelle de charbon par kilomètre de ligne est de 700 T. pour l'ensemble des lignes de ce programme contre 370 T. pour l'ensemble des lignes actuellement électrifiées et 500 T. environ pour les lignes dont l'électrification peut être envisagée au cours de la deuxième période décennale.

Au point de vue technique, la question du choix du système d'électrification pour les lignes à électrifier au cours des 10 prochaines années a été réglée à l'occasion de l'approbation du projet d'électrification de Paris-Lyon. Sans vouloir préjuger du résultat des études en cours ou à entreprendre au sujet des lignes à électrifier au cours de la période suivante, il est fort probable qu'au point où en sera à ce moment l'électrification du réseau français, la seule solution à retenir soit également le système 1.500 v. continu, ceci, toutefois, en considérant les divers systèmes dans leur état

.....

actuel. Tout progrès marqué de l'un d'eux par rapport aux autres pourrait conduire à reconsidérer cette question, de sorte qu'il serait prématuré de vouloir actuellement arrêter, ne serait-ce que dans leurs grandes lignes, les caractéristiques techniques des électrifications à réaliser après la tranche décennale actuellement en cours.

En ce qui concerne, notamment, l'électrification des artères secondaires, on peut entrevoir la possibilité d'avoir recours à une alimentation directe de la ligne de contact en courant monophasé à 50 pps, ce qui permettrait de réduire très fortement les dépenses d'équipement fixe. La coexistence d'un équipement monophasé 15/20.000 v. 50 pps. pour les lignes secondaires et d'un équipement continu 1.500 v. pour les lignes à fort trafic n'entraînerait que des sujétions d'exploitations peu importantes et tout à fait acceptables.

En ce qui concerne l'équipement hydro-électrique, nous avons souligné, dans notre note du 17 juin, le parallélisme entre l'accroissement de cet équipement au cours de la prochaine période décennale et le développement de la consommation des lignes électrifiées. A l'issue de cette période, le domaine hydro-électrique de la S.N.C.F. sera à peu près entièrement équipé. Les nouveaux équipements possibles et les améliorations des équipements existants au cours de la période suivante permettront, tout au plus, d'augmenter de 2 à 300 millions de kwh la production annuelle de la S.N.C.F. qui atteindrait ainsi un plafond de l'ordre de 2 milliards de kwh en année moyenne.

La balance des achats et ventes d'énergie est donc appelée à devenir très déficitaire à partir de la 15^{ème} année, si l'électrification doit se poursuivre au rythme prévu pour la prochaine période décennale. Ceci n'a, d'ailleurs, que peu d'importance, car les diverses Sociétés de production d'énergie, notamment celles auxquelles participe la S.N.C.F. (dont la plus importante est la Compagnie Nationale du Rhône) ont encore de très larges possibilités d'accroître leur équipement et leur production.

3°- Matériel.-

Il va de soi que le programme de construction de locomotives à vapeur doit être établi en tenant compte du développement prévu de l'électrification, des récupérations possibles en Allemagne et des besoins réels de la S.N.C.F.

C'est bien dans cet esprit que nous avons mis à l'étude le programme demandé par votre lettre du 5 juin 1945. Toutefois, s'il paraît effectivement possible de réduire très fortement les constructions de locomotives à vapeur au cours des dernières années de la période décennale, la situation actuelle du parc implique pour les premières années un effort important.

.....

Je n'insiste pas sur ce point qui sera développé d'une manière détaillée dans notre réponse à votre lettre du 5 juin.

De même, notre programme de traction Diesel doit avoir des répercussions sur le programme de construction de locomotives à vapeur et il est lui-même limité par les perspectives d'extension de la traction électrique.

L'équipement des locomotives pour la chauffe au fuel-oil sera développé en fonction des possibilités d'approvisionnement de ce combustible. Le programme actuellement envisagé porte sur une centaine de locomotives "U.S. Transportation Corps" et un millier de locomotives du parc S.N.C.F.

Nous partageons entièrement votre point de vue quant à la nécessité de reconstituer d'urgence le parc de voitures. Nous devons toutefois souligner que le programme pourtant très modeste que nous avons établi à ce sujet pour la période dite "de démarrage" n'a pu encore recevoir aucun commencement d'exécution, faute d'attribution de matières premières.

Enfin, en ce qui concerne l'importance du parc de wagons à reconstruire, nous sommes bien d'accord pour nous en tenir à 400.000 wagons. C'est, d'ailleurs, le chiffre auquel nous nous étions nous-mêmes arrêtés lors de l'établissement de notre programme décennal de rééquipement (notre lettre D. 700/4 du 4 août 1943). Mais, nous devons rappeler que ce parc avait été déterminé sur la base d'un trafic équivalent à celui de l'année 1938, année minimum depuis 1921. Il va de soi que cette question devrait être reconsidérée si le trafic futur de la S.N.C.F. devait atteindre au moins pendant quelques années un niveau sensiblement supérieur à celui de 1938.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

300

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 17 août 1945

D 641/11

C O P I E

(+) Copie de cette lettre
a été distribuée le
18 juin 1945.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 8 juin 1945⁽⁺⁾ (Direction Générale des Chemins de fer et des Transports n° 112), vous avez bien voulu nous faire connaître les observations auxquelles a donné lieu de votre part l'examen du Budget d'Etablissement de 1945.

Deux de ces observations concernent le mode de présentation du Budget : la première nous invite à étudier la fusion des grands programmes; la seconde à faire figurer, à l'avenir, au Budget, la totalité des projets approuvés, alors même que ces projets ne doivent recevoir, dans l'exercice considéré, aucun commencement d'exécution.

1°) Sur le premier point, nous sommes d'accord avec vous pour considérer que la présentation actuelle du Budget des Grands Travaux par programme n'est pas satisfaisante, l'examen d'ensemble des projets étant rendu difficile par le fait que certains travaux chevauchent sur plusieurs programmes.

Il est incontestable que les Grands programmes constituent techniquement un tout dont seules des considérations d'opportunité politique ou financière ont conduit à répartir la consistance entre plusieurs cadres administratifs.

Mais nous ne pensons pas pour autant que la fusion de ces cadres administratifs soit possible ni même désirable. Car, d'une part, nous ne saurions renoncer au mode spécial de financement par l'Etat dont bénéficie le plan spécial d'équipement et, d'autre part, une présentation nouvelle du Budget nous paraît pouvoir pallier les inconvénients de la présentation actuelle, sans exiger un acte législatif nouveau à l'occasion duquel la consistance même du programme fusionné pourrait se trouver remise en question.

En définitive, nous vous proposons, pour 1946, de ramener à deux les subdivisions du Budget d'Etablissement : Programme de Grands Travaux et Programme Ordinaire. A l'intérieur de chacune de

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

ces subdivisions, les projets seraient classés uniquement d'après leur objet, conformément à la nomenclature ci-jointe (Annexe I) la référence au programme d'origine n'étant fournie en marge qu'à titre indicatif.

En outre, pour chacune des grandes catégories de dépenses (Travaux Complémentaires proprement dits - Matériel roulant neuf - Matériel roulant autre que neuf - Mobilier et outillage), des récapitulations seraient fournies par rubrique, par programme et par état des projets (approuvés, présentés, à présenter) de façon à ce que vos Services disposent, pour l'examen du Budget, de tous les éléments d'information nécessaires.

2°) En ce qui concerne l'inscription au Budget d'Etablissement des projets approuvés mais qui ne doivent recevoir dans l'exercice considéré aucun commencement d'exécution, les méthodes ne sont pas uniformes. En principe, cette inscription a lieu pour les projets inclus dans les Grands Programmes; elle n'a pas lieu pour les projets du Programme ordinaire.

En réalité, c'est le principe de la non-inscription qui nous paraît logique. Le Budget est l'état annuel des crédits d'engagement et de paiement nécessaires à l'exécution pendant l'exercice considéré d'une tranche de Travaux. Les projets approuvés qui, pour une raison quelconque, ne nécessitent ni crédits d'engagement, ni crédits de paiement n'ont donc pas de raison de figurer au Budget. Ils pourraient, en revanche, faire l'objet d'états annexes où ils seraient classés dans l'ordre même de la nomenclature budgétaire, avec référence au programme d'origine s'il y a lieu.

Sauf objection de votre part, nous adopterons pour le Budget d'Etablissement de 1946, les modes de présentation que nous venons de définir.

Le paragraphe 2° de votre lettre du 5 juin soulève la question de savoir à quel Budget devront figurer en 1946 les projets relatifs à la reconstitution du Réseau, qu'il s'agisse de reconstruction d'installations fixes ou d'achats de matériel roulant neuf.

Nous nous permettons, sur ce point, de rappeler que, conformément aux suggestions que nous avons présentées, vos Services sont d'accord pour l'insertion dans l'ordonnance relative à la réparation des dommages de guerre de la S.N.C.F. d'une disposition prescrivant la centralisation à un compte spécial des dépenses de reconstitution. Ce compte spécial qui aurait le caractère d'un compte d'attente permettrait de déterminer approximativement les comptes à verser res-

pectivement par la S.N.C.F. et par l'Etat, jusqu'à la ventilation définitive, qui ne pourra évidemment intervenir qu'à l'achèvement du programme de reconstruction et qui, seule, permettra le report au compte d'Etablissement des dépenses qui doivent finalement lui être imputées.

Le Budget de reconstruction de 1946 devra donc prévoir les dépenses à effectuer pendant l'exercice au titre du compte spécial visé ci-dessus que nous vous proposons d'appeler "Compte provisoire de reconstruction - Equipement" étant donné le caractère mixte des dépenses qui y seront portées.

a) Matériel roulant neuf.

Le projet d'ordonnance relatif aux dommages de guerre de la S.N.C.F. prescrit, d'une part, la détermination du parc de matériel moteur et roulant à reconstituer, compte tenu de l'inventaire à établir, d'autre part, l'établissement du programme d'achat nécessaire pour réaliser ce parc. En attendant que l'on puisse connaître la participation exacte de l'Etat et la part restant à la charge du Compte d'Etablissement de la S.N.C.F., il est naturel de porter au Compte "reconstruction - Equipement" les dépenses de cette nature - à la seule exception des prototypes - même s'il s'agit de l'exécution de projets en cours.

b) Installations fixes.

Pour les Installations fixes, l'accord n'est pas encore réalisé sur les règles d'après lesquelles devra se faire la répartition des dépenses entre l'Etat et la S.N.C.F. Il n'est donc pas possible de définir la part des dépenses qui devra, en définitive, être reportée au compte d'Etablissement. Nous ne pouvons, dans ces conditions que préconiser l'imputation totale au compte provisoire de "reconstruction - Equipement" des projets relatifs à la reconstitution du réseau et, par conséquent, l'inscription de dits projets au Budget de reconstruction et non au Budget d'Etablissement de 1946.

Nous vous serions reconnaissant de bien vouloir nous confirmer votre accord sur les propositions qui précèdent, qui ne sont en définitive que la mise en œuvre des dispositions comptables qui doivent être insérées dans l'ordonnance en préparation sur les dommages de guerre de la S.N.C.F. Elles ne préjugent, en aucune façon, le mode de financement de la reconstitution du réseau et n'ont d'autre but que de faciliter l'examen et le contrôle de nos documents budgétaires.

En ce qui concerne les autres points soulevés par votre lettre, nous vous indiquons, compte tenu de vos observations, les dispositions qui ont été prises ou seront prises pour chacun d'eux :

- 1°- L'établissement d'un nouveau dépôt à Nancy et d'une voie de circulation entre Jarville et Nancy fer. l'objet d'un projet modificatif ;
- 2°- Le projet d'ensemble pour l'aménagement de la gare d'Austerlitz vous a été adressé le 22 juin 1945 ;
- 3°- Les projets d'aménagement du dépôt de Rouen-Martainville ainsi que la construction d'un immeuble pour le Service Médical à la gare St-Lazare sont retirés du Budget de 1945 ;
- 4°- Le projet de création d'un triage à Bourcade sera rattaché, dans le budget de 1946, à un grand programme de travaux ;
- 5°- Les diverses questions soulevées au sujet du projet de banalisation des voies entre St-Florentin et Dijon seront examinées dans la réponse que nous préparons à votre lettre du 8 juin 1945 relative à la reconstitution du réseau ferré. Nous prenons note de la suppression de tout crédit au titre de l'année 1945 ;
- 6°- Le programme d'avenir relatif au matériel moteur et roulant, qui est actuellement en préparation, vous donnera toutes les justifications au sujet du programme de traction Diesel.

Enfin, il reste bien entendu que les projets non approuvés inscrits au 3ème Programme Quinquennal ne pourront être mis en exécution qu'avec votre autorisation.

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

P. le Président du Conseil d'Administration,
Le Vice-Président,

Signé : de TARDE.

Nomenclature du Budget d'Établissement

Matériel roulant neuf -

- 1 - Locomotives à vapeur
- 2 - Tenders
- 3 - Locomotives électriques, automotrices électriques et remorques
- 4 - Locomotives Diesel
- 5 - Autorails et remorques, locotracteurs
- 6 - Voitures et fourgons
- 7 - Wagons et containers

Matériel roulant autre que neuf -

- 1 - Transformations et améliorations apportées au matériel moteur et au matériel roulant
- 2 - Métallisation de voitures

Mobilier et outillage des Services -

- 1 - Exploitation
- 2 - Matériel et Traction
- 3 - Voie et Bâtiments

Matériel naval -

Acquisition de paquebots et cargos

Travaux complémentaires -

- 1 - Electrification
- 2 - Usines hydroélectriques et lignes à haute tension
- 3 - Signalisation
- 4 - Téléphone Dispatching
- 5 - Travaux de voie
- 6 - Suppressions de passages à niveau
- 7 - Dépôts, ateliers et magasins du service du Matériel
- 7bis - Ateliers et magasins du service de la Voie
- 8 - Triages
- 9 - Gares
- 10 - Modifications d'installations de gares en vue de l'acheminement accéléré - Installations marchandises
- 11 - Installations pour le personnel
- 12 - Divers et menus travaux
- 13 - Acquisitions faites en vertu de l'art. 44 de la Convention du 31 août 1917

Lignes nouvelles -

Dépenses d'établissement et d'acquisitions de caractère social-

Participations financières -

Approvisionnements -

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
& DES TRANSPORTS

300
REPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Générale des Chemins de fer
& des Transports

Paris, le 13 août 1945

OBJET : Présentation des
projets.

- COPIE -

Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Administra-
tion de la S.N.C.F.

Monsieur le Président,

M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports vous a invité, par lettre du 5 juin 1945, à dresser dès que possible et à lui soumettre les programmes techniques d'ensemble d'après lesquels la S.N.C.F. propose de réaliser la reconstitution de ses installations et de son matériel; les nombreux projets de détails devront, par la suite, au fur et à mesure de leur production, s'incorporer dans le cadre général défini par les programmes d'ensemble.

En ce qui concerne notamment les projets d'installations fixes (ouvrages d'art, gares, dépôts, triages, etc...) il m'est apparu du plus grand intérêt que les notices justificatives correspondantes soient présentées suivant un type uniforme pour chaque nature d'ouvrage, ce mode de présentation étant préalablement déterminé de manière que les services techniques puissent y trouver rapidement tous les renseignements nécessaires.

Vous trouverez en annexe le cadre suivant lequel je vous demande de présenter désormais les projets intéressant la reconstruction de la S.N.C.F. Au cas où les plans donneraient déjà, de manière suffisamment précise certaines des indications demandées dans les questionnaires types, il ne serait pas indispensable de les reproduire dans la Notice justificative, mais celle-ci devrait comporter, à la place convenable, la référence exacte aux plans.

Par contre, il serait évidemment nécessaire, le cas échéant, de compléter les renseignements se rattachant aux paragraphes figurant dans les modèles-types par toutes les justifications supplémentaires qui pourraient venir à l'appui d'un projet déterminé.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur des Chemins de fer,

Signé : DORGES.

Présentation des projets de reconstruction

I - OUVRAGES D'ART

SITUATION DE L'OUVRAGE : Ligne...
Point kilométrique
Rôle de l'ouvrage : traversée de...
(rivière, canal, route, etc....)

CARACTÉRISTIQUES DE L'ANCIEN OUVRAGE

(Nature des matériaux
) Type de l'ouvrage
) Nombre de travées
) Portées
) Tirant d'air
) Longueur de l'ouvrage

Indication précise des destructions et des parties de l'ouvrage éventuellement réutilisées.

Dispositions transitoires prises pour assurer la continuité de l'exploitation.

CARACTÉRISTIQUES DU NOUVEAU OUVRAGE

(Nature des matériaux
) Type de l'ouvrage
) Nombre de travées
) Portées
) Tirant d'air (possibilités d'électrification)
) Largeur de l'ouvrage
) Référence au convoi type

Justification du type d'ouvrage adopté, compte tenu des possibilités d'approvisionnement en matériaux au moment de la construction.

Accords techniques et, s'il y a lieu, financiers passés avec les services et collectivités intéressées.

Référence au dossier de conférence mixte.

Dispositions financières.

Pour tous les projets, indication des noms, adresse et n° de téléphone du représentant de la S.N.C.F. habilité à fournir les renseignements complémentaires au service du Contrôle Technique.

II - GARES

SITUATION DE LA GARE

PREVISIONS GENERALES DU TRAFIC DE LA GARE :

- 1°) Voyageurs (Trafic local
) Trafic de correspondance
) Correspondances routières
) Importance des pointes
- 2°) Marchandises (Trafic P.V.
) Trafic G.V. et messageries
) Pointes et trafics spéciaux saisonniers
) Prévision pour le trafic accéléré
) Indiquer notamment si la gare est ou non une gare centre.

Indication précise des destructions.

DISPOSITIONS PREVUES :

Nombre de voies avec indication du rôle des voies (V.I., garage, débord, etc...).

Nombre de trottoirs - Longueur et hauteur.

Moyens de circulation dans la gare (passerelles, passages souterrains).

Implantation des bâtiments, halles, cours, etc... (possibilité d'établir une gare routière).

Installations sociales, refectoirs, cantines, infirmerie, dortoirs, etc...

Référence sommaire au programme de signaux et de clenchements.

Mesures prises pour réserver les possibilités d'électrification.

Justification des données architecturales et incorporation au plan d'urbanisme.

Dispositions financières : participation éventuelle des collectivités.

.....

Surtaxes locales.

Pour tous les projets, indication des noms, adresse et n° de téléphone du représentant de la S.N.C.F. habilité à fournir les renseignements complémentaires au Service du Contrôle Technique.

III - TRIAGES

Indication précise des destructions.

Référence au programme général de lotissement et de triage.

Prévisions du trafic P.V. après déduction du trafic accéléré.

Directives données pour l'accélération du trafic P.V. par :

- a) la diminution du nombre des escales,
- b) la diminution de la durée des escales.

Longueur maximum des trains P.V.

Directives données en vue de l'unification des dispositions techniques des triages (cabines, bosses de gravité, freins de voie, dispositions et longueurs des divers faisceaux, entrées en pointe, etc...).

Mesures prises pour permettre, à toute époque, l'électrification des triages.

Achats de terrains, modifications aux voies de communications existantes ou à l'écoulement des eaux. Accords des services ou collectivités intéressées.

Référence au programme de signaux et d'enclenchement.

Dispositions financières.

Pour tous les projets, indications des noms, adresse et n° de téléphone du représentant de la S.N.C.F. habilité à fournir les renseignements complémentaires au Service du Contrôle Technique.

IV - DEFECTS

Indication précise des destructions.

Référence au programme général.

Indication des modifications prévues à l'occasion de l'électrification.

Nombre de types de machines.

Zone d'action normale du dépôt. Rôle comme réserve et comme secours.

Liaisons avec la gare.

Description de l'équipement du dépôt.

Chargement en combustibles et en eau.

Dépôts d'hydrocarbures.

Précautions prises contre le gel.

Mouvement normal des machines et mouvement de pointe.

Installations sociales : logements - réfectoires - infirmerie - dortoirs, etc...

Dispositions financières.

V - ATELIERS

Indication précise des destructions.

Référence au plan général.

Indication des modifications prévues à l'occasion de l'électrification.

Importance et destination de l'Atelier.

Nombre d'ouvriers.

Programme normal annuel.

Nature de l'outillage.

Installations sociales.

Dispositions financières.

Pour tous les projets, indication des noms, adresse et n° de téléphone du représentant de la S.N.C.M. habilité à fournir les renseignements complémentaires au Service du Contrôle Technique.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 27 juin 1945

640 - 14

Reconstruction des installations
et du matériel de la S.N.C.F.

Elaboration de programmes
techniques d'ensemble

Présentation des projets.-

Monsieur le Ministre,

Vous m'avez demandé, par votre lettre du ⁵ 8 juin 1945, de vous présenter un programme technique d'ensemble dans lequel devraient s'inscrire les divers projets présentés par la S.N.C.F. soit au titre de la reconstruction, soit au titre de la refonte et de la modernisation des installations.

Nous nous étions déjà préoccupés de l'élaboration d'un tel programme, dans le cadre de la Note sur la rénovation du chemin de fer que nous vous avons adressée le 17 janvier. Nous mettons au point ce document, compte tenu des observations de votre lettre du 8 juin 1945, et comptons vous le soumettre prochainement.

Vous nous précisez d'autre part la forme suivant laquelle vous désirez que vous soient soumis les projets de reconstruction (plan de l'état ancien, importance des destructions, estimation des frais de reconstruction en l'état primitif, plan des installations nouvelles, justification et coût de celles-ci).

Nous nous conformerons dans l'avenir à ce schéma.

Mais nous croyons devoir, à cette occasion, vous renouveler nos réserves sur la base même de la répartition des dépenses entre compte de premier établissement et compte de reconstruction. Nous persistons à penser que seules les augmentations de potentiel doivent être couvertes par le budget d'établissement, la reconstruction devant s'entendre du rétablissement d'installations équivalentes (et non identiques) aux installations primitives.

Veillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports

300

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Paris, le 8 juin 1945

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports

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

OBJET : Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.

(+) Copie de ces lettres a été distribuée le 20 janv. 1945 comme suite à la décision du Conseil du 10 janv. 1945.

Répondant à ma dépêche du 4 novembre 1944, (+) vous m'avez exposé dans une Note jointe à votre lettre du 17 janvier 1945 (+) quelles étaient, d'une manière très générale, les idées directrices qui présideront à la reconstitution du réseau ferré français. Les destructions profondes, qui ont affecté ce réseau, permettent, en effet, de donner à l'ensemble de l'exploitation une orientation nouvelle tenant compte des progrès de la technique et de l'évolution des besoins.

Après examen par les Services de la Direction Générale des Chemins de fer, le document que vous m'avez présenté donne lieu aux observations ci-après :

EXPLOITATION ET METHODES COMMERCIALES

1°) Service des voyageurs. - Constatant que, dans la période d'avant-guerre en raison, notamment, de la faible occupation des trains, le service des voyageurs était largement en déficit, vous envisagez une réduction d'environ 50 % sur les parcours des trains - cette réduction étant compensée, dans une certaine mesure, au point de vue de la capacité de transport, par la formation de convois plus longs. Vous vous proposez, d'autre part, d'augmenter le confort des voyageurs, spécialement en 3ème classe ; de revenir aux vitesses d'exploitation de l'avant-guerre, de les dépasser même sur les artères importantes.

Tout d'abord, il me paraît essentiel de reprendre jusqu'à l'établissement de conclusions précises l'étude entreprise en 1938, en vue de l'évaluation des dépenses propres au service des voyageurs. Vous voudrez bien m'en communiquer les résultats.

La réduction du nombre des trains mis à la disposition du public est, dans l'ensemble, une mesure opportune au point

.....

de vue financier. Toutefois, la proportion que vous indiquez ne peut être décidée actuellement car les restrictions envisagées doivent être appliquées avec beaucoup de discernement et de prudence, compte tenu des intérêts des usagers. Il est certain, en effet, que, sur certaines lignes, la mise en circulation de trains légers et nombreux s'avèrera nécessaire, tant en vue de la commodité des correspondances qu'en raison des caractéristiques des relations à assurer.

L'accroissement de la vitesse des trains constitue une réalisation tout à fait désirable à condition de ne pas entraîner en elle-même des dépenses trop importantes. Sans doute, le remaniement des voies, que cette réalisation rend nécessaire, sera conjugué avec leur renforcement en vue de l'augmentation du poids des essieux. Je désirerais néanmoins être fixé sur les dépenses à prévoir au titre de l'augmentation des vitesses.

Je ne puis que vous encourager à vous préoccuper du confort des voyageurs ainsi que vous en avez manifesté l'intention.

L'amélioration des conditions de location des places par le public doit faire l'objet d'une attention spéciale, la note que vous m'avez transmise le 17 janvier 1945 se borne sur ce point à une indication trop sommaire et trop générale ; vous voudrez bien me présenter sur ce point des suggestions précises.

2°) Service des marchandises. - Vous envisagez de remplacer, pour certaines catégories de marchandises qui exigent un acheminement rapide, le transport en G.V. et en P.V. par un régime de transport unique dit "trafic accéléré", qui donnerait aux usagers des délais au moins aussi favorables que la "grande vitesse" pour des prix sensiblement moins élevés.

Le territoire serait divisé en une centaine de zones correspondant chacune à une gare-centre. La collecte ou la distribution serait faite dans chaque zone soit par des trains de messageries, soit par des camions. Les gares-centres seraient desservies par des trains de marchandises accélérés.

Les marchandises maintenues en P.V., pour lesquelles la vitesse a moins d'importance, pourraient être transportées par trains lourds avec un minimum de grands triages.

La création du nouveau régime de "trafic accéléré" améliore certainement les conditions d'acheminement des natures de marchandises auxquelles il s'applique mais son organisation, un peu trop théorique, ne produira pas sur toutes les relations entre gares-centres tous les résultats escomptés. Des transports directs par camions ne manqueront pas de s'effectuer si le trajet sur route est plus court et si les relations par voie ferrée entre les gares-centres intéressées ne présentent pas un volume

suffisant pour permettre la mise en marche de nombreux trains. L'essai que vous proposez est, dans l'ensemble, susceptible de susciter la faveur du public et de permettre aux Chemins de fer de reprendre une partie du trafic qui allait jusqu'ici à la route. Il n'est pas douteux qu'il faille mettre en oeuvre ce nouveau régime de transports qui répond à un but d'intérêt général.

Les mesures tarifaires que vous préconisez ne soulèvent de ma part aucune objection de principe.

RECONSTRUCTION ET EQUIPEMENT

1°) Voies et installations. - Je vous donne accord pour les améliorations que vous comptez apporter à la voie et à la signalisation et qui consistent dans le renforcement des rails, pour porter selon les cas à 23 T. ou à 20 T. la charge maxima par essieu admissible sur les lignes importantes ; dans l'aménagement des points singuliers, la construction de voies d'évitement, le triplement ou le quadruplement des voies et dans le développement du block automatique lumineux.

Par contre, en ce qui concerne la banalisation des voies entre St-Florentin et Dijon, avec commande centralisée suivant le système Westinghouse, j'estime qu'il convient de surseoir à sa réalisation, jusqu'à ce que la supériorité du système ait pu être nettement établie.

Le projet que vous préconisez conduit, en effet, à prévoir le franchissement en pointe des aiguilles à grande vitesse ; en outre, les consignes de sécurité, en cas de dérangement des appareils, sont d'une complexité telle qu'elles risquent de se trouver incorrectement appliquées.

Le quadruplement des voies, bien que notablement plus coûteux, évite ces inconvénients et donne évidemment des possibilités meilleures d'écoulement du trafic, en n'imposant pas le garage des trains de marchandises. Il serait intéressant que, sur ce point particulier du débit, les rendements de chacun des deux genres d'installations soient évalués aussi exactement que possible.

Je désirerais connaître, en outre, à quelles dépenses conduirait la banalisation à 3 voies (avec construction d'une voie nouvelle) du tronçon de ligne St-Florentin-Les Laumes, et la banalisation à 2 voies du tronçon Blaisy-Bas Dijon. Cette opération éviterait, sur le premier tronçon, un embouteillage grave dans le cas où l'une des voies banalisées serait en dérangement et où le trafic y serait interrompu. Sur le 2ème tronçon, relativement court, elle dispenserait de la construction d'une ligne très coûteuse en raison de la nécessité de construire un tunnel à Blaisy-Bas.

Vous voudrez bien aussi, pour compléter ma documentation et me permettre de statuer, en parfaite connaissance de cause, me faire connaître, dans la mesure du possible, les résultats d'exploitation des diverses installations de voies banalisées actuellement en service en France et à l'étranger, en précisant, dans chaque cas, la consistance des installations et les longueurs de lignes banalisées, la fréquence des trains et la nature du trafic qui emprunte ces itinéraires.

Je suis d'accord avec vous dans l'ensemble pour le rééquipement des gares, triages, ateliers et dépôts, chaque opération devant cependant faire l'objet d'un projet particulier à soumettre à mon approbation.

2°) Electrification et équipement hydro-électrique. - Vous envisagez, dans les dix années à venir, l'électrification de la ligne de Paris à Marseille, celle des sections : Mâcon-Culoz-Lyon-Genève, Bordeaux-Montauban-Sète-Nîmes-Tarascon, celle enfin de la banlieue sud de la Région Parisienne.

Ce programme a déjà été approuvé dans ses grandes lignes et il convient d'en poursuivre l'exécution. Il y aura même lieu de le développer dans toute la mesure possible ; étant donné les avantages que procure l'électrification au point de vue de la souplesse de l'exploitation et du confort des voyageurs, étant donné surtout la situation déficitaire de la production charbonnière en France et les ressources possibles du pays en énergie électrique, il n'y a pas de doute que l'intérêt général doive conduire, dans un avenir plus ou moins lointain, à la généralisation de l'électrification des Chemins de fer. Si l'état de la production électrique en France ne permet pas de réaliser, dans les dix prochaines années, un programme sensiblement plus étendu que celui que vous proposez, il n'en est pas moins certain qu'il convient d'entreprendre, dès maintenant, les études nécessaires en vue de l'élaboration d'un plan général d'électrification, fixant notamment l'ordre d'urgence d'équipement des lignes ainsi que les caractéristiques techniques de cet équipement.

3°) Matériel. - Vos intentions à l'égard du parc de locomotives à vapeur qui portent notamment sur l'élimination progressive des machines anciennes, la généralisation du stocker et la réduction du nombre de types de machines en service sont sans doute excellentes. Toutefois, les achats de matériel neuf ne devront être réalisés qu'avec une extrême prudence, compte tenu des récupérations possibles en Allemagne, des besoins réels du trafic (le nombre de locomotives en service avant-guerre était surabondant), et surtout des conséquences que comportera l'orientation prise en faveur de l'électrification. Il semble, en définitive, que les commandes de locomotives à vapeur devront être extrêmement réduites.

Les caractéristiques prévues pour les locomotives électriques paraissent satisfaisantes,

L'emploi de locomotives Diesel pour les rames de manoeuvres de gare présente un intérêt incontestable.

L'adoption de locomotives Diesel pour la traction des trains de route pourrait être envisagée dans une mesure raisonnable, à condition que le matériel correspondant puisse être amorti dans des conditions normales avant l'introduction de la traction électrique.

Afin de réduire la consommation du charbon, il y aurait le plus grand intérêt à équiper les locomotives à vapeur au moyen de brûleurs leur permettant l'utilisation du fuel-oil dont nous disposerons en quantités appréciables.

La reconstruction des voitures à voyageurs avec les améliorations que vous envisagez apparaît comme l'une des plus urgentes en raison des pertes subies et de la vétusté du matériel des trains omnibus et d'embranchement..

Les mesures d'allègement pour la reconstruction des wagons et la réduction des types à construire sont entièrement recommandables. Notez que l'importance du parc à reconstituer paraît devoir être limitée à environ : 400.000 wagons.

4°) Logement du personnel et améliorations sociales. - Je ne puis que souscrire aux intentions que vous exprimez de développer les logements pour le personnel, améliorer les locaux de travail, créer des centres d'hygiène sociale, multiplier les centres de vacances et développer les centres d'apprentissage, les cantines et les oeuvres d'entraide.

Signé : René MAYER.

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 5 juin 1945

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

COPIE

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

Objet: Reconstitution des installations et du matériel de la
S.N.C.F. - Elaboration de programmes techniques d'ensemble -
Présentation des projets.

Les projets que vous m'avez soumis au titre de la reconstruction tant en ce qui concerne les modifications de gares, de triage, de dépôts et d'une manière générale des installations fixes que les propositions d'achat de matériel moteur et roulant ont été jusqu'ici présentés à mes services isolément, sans référence à un plan d'ensemble.

Or, en raison des destructions profondes qui ont affecté les chemins de fer à la suite des opérations militaires de 1944, l'occasion est offerte à la S.N.C.F. de refondre ses installations et de les moderniser pour tenir compte des progrès de la technique, de l'évolution des besoins et des ressources. Ces importantes transformations, orientées suivant des directives générales, qui ont fait l'objet de votre lettre du 17 janvier 1945 (+) et sur lesquelles je vous fais, d'autre part, connaître mon point de vue, doivent nécessairement donner lieu à l'établissement de programmes techniques d'ensemble destinés à les concrétiser, en vue de leur réalisation pratique en fixant notamment l'ordre d'urgence de l'exécution.

(+) Copie de cette lettre a été distribuée le 30 janvier 1945, comme suite à la décision du Conseil du 10 janvier 1945.

Il est évidemment indispensable que mes services aient dès que possible, connaissance de ces programmes d'ensemble, de manière à leur permettre d'apprécier comment les projets isolés s'y intègrent et y trouvent, de ce fait, leur justification.

Il importe, notamment, que soient représentés sur un ou plusieurs plans généraux la répartition des grands triages à reconstruire, à moderniser ou à créer, les transferts ou suppressions éventuelles des triages secondaires et que soient produits en même temps tous les renseignements justificatifs utiles, en particulier ceux concernant le rôle attribué à chacun des triages dans l'orga-

.....

nisation future, ses dispositions d'ensemble et sa capacité d'écoulement du trafic.

Un travail analogue serait à produire pour les dépôts et les ateliers.

Un ou plusieurs schémas de principe devront fixer la configuration à prévoir pour les nouvelles gares-centres, destinées à l'acheminement des marchandises en "trafic accéléré".

Pour les gares voyageurs et les services des messageries l'implantation des divers ouvrages devra prévoir la possibilité de création des gares routières compte tenu des plans d'urbanisme locaux.

Le matériel moteur et roulant doit faire l'objet d'une étude, inspirée des mêmes principes et destinée à déterminer l'évolution du parc pour une période embrassant au moins les 5 années à venir. A la demande d'un de mes prédécesseurs, vos services avaient adressé à mon Administration, le 18 mars 1942, les prévisions faites pour le matériel moteur jusqu'à l'année 1950; deux tableaux avaient été établis, indiquant l'un pour les machines à vapeur, l'autre pour les machines électriques, les amortissements à effectuer, le matériel à construire et les transformations à réaliser. Une dépêche du 2 juin 1942 vous avait présenté les observations de mon Administration. Ce programme technique d'avenir semble avoir été perdue vue : il convient de le reprendre, compte tenu des modifications profondes apportées par la guerre dans la consistance du parc et des nouvelles orientations prises en ce qui concerne l'énergie.

L'intérêt national conduisant pour l'avenir à une extension, sinon une généralisation de l'électrification, il est, pour le moins, opportun d'entreprendre dès maintenant des études dans ce sens et de fixer, notamment, les ordres d'urgence de la réalisation.

Cette tendance vers l'électrification entraîne, pour l'établissement des projets de reconstitution de la S.N.C.F. des conséquences importantes, dont il devra être évidemment tenu compte et dont les principales sont les suivantes :

a) En ce qui concerne l'évolution du matériel roulant, beaucoup de prudence sera nécessaire dans l'acquisition des locomotives à vapeur, compte tenu d'ailleurs des amortissements nécessaires.

b) Les installations des gares et des triages devront être conçues de manière à réserver au mieux les possibilités d'électrification en limitant au minimum les déplacements de voies de quais ou de bâtiments.

c) Les dépôts de machines, qui, en raison de leur situation géographique devraient demeurer au même emplacement pour les locomotives électriques seront, autant que possible, organisés

dès à présent de façon à être utilisés pour la traction électrique avec le minimum de transformations. Les autres dépôts qui devraient être abandonnés, seront reconstruits avec le plus grand souci de l'économie, compte tenu de la durée probable de leur utilisation.

Le plan d'ensemble des dépôts demandé ci-dessus mentionnera, en particulier, les dépôts qui pourront être conservés après le passage à la traction électrique.

Il en sera de même pour les ateliers à aménager ultérieurement lors de l'électrification.

Enfin, pour permettre la ventilation des dépenses entre le budget d'établissement et le budget de reconstruction et sans préjuger des décisions qui interviendront en ce qui concerne le paiement des dommages de guerre, vous voudrez bien produire pour chaque projet particulier un dossier comprenant :

- 1°) un plan représentant l'installation telle qu'elle se comportait avant les dommages de guerre, sur lequel seront indiquées en jaune les parties détruites et en vert les parties avariées;
- 2°) une note exposant l'importance des destructions et avariées;
- 3°) une estimation A des frais des reconstructions ou des réparations nécessaires pour remettre les lieux dans leur état initial sur les mêmes bases de prix que celles adoptées pour le projet de reconstruction présenté;
- 4°) un plan des constructions nouvelles proposées réellement en remplacement des constructions antérieures;
- 5°) une notice exposant les raisons des transformations demandées et la manière dont ces transformations s'intègrent dans les plans d'ensemble, auxquelles elles se référeront;
- 6°) une estimation N des dépenses occasionnées par les constructions et réfections projetées.

Signé: R. MAYER.

Reconstruction du réseau ferré
après la libération

Améliorations générales envisagées

(s) C.A. 11. 4.45 8 V

du 11 avril 1945

Généralités sur les Reconstructions

QUESTION V - Projets (2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°)

P.V. (p.8)

M. LEMAIRE expose que la S.N.C.F. envisage, à l'occasion des reconstructions auxquelles elle doit procéder, d'apporter des améliorations quelquefois assez sensibles aux installations anciennes. Certaines de ces améliorations auraient, en toute hypothèse, été réalisées, mais d'autres, bien que présentant le même caractère d'utilité et souvent d'urgence, auraient sans doute, si les destructions n'avaient pas fourni l'occasion de les entreprendre, été provisoirement écartées en raison des remaniements corrélatifs importants d'installations existantes qu'elles auraient entraînés. L'objet des projets qui sont proposés aujourd'hui et de ceux qui seront soumis au cours des prochaines séances est précisément de présenter cet ensemble d'améliorations.

La proportion, par rapport à l'ensemble, des dépenses d'amélioration incluses dans les projets reste toujours très faible, ce qui souligne le souci qui a guidé les Services de ne prévoir que le minimum indispensable d'augmentation de potentiel.

Les principales améliorations proposées tendent, tout d'abord, à augmenter le rendement des gares, des triages et des dépôts et à améliorer la rotation des machines et des wagons :

pour les gares, allongements de voies de triage ou de relai, créations ou améliorations de bosses de débranchement, adjonctions quelquefois d'une ou de plusieurs voies aux triages ou aux relais, enfin, allongements de quais à voyageurs;

- pour les dépôts de machines, améliorations pour le chargement du charbon et du sable et pour l'alimentation en eau, créations supplémentaires de fosses de visites ou de travail, améliorations de voies destinées à faciliter les circulations intérieures.

D'autres améliorations intéressent les installations destinées au personnel (lavabos-vestiaires, cabinets médicaux, cantines, logements du personnel de maîtrise).

Ainsi que M. le Président l'a indiqué lors de l'examen du budget d'établissement, ces reconstructions ne seront pas toujours réalisées aux emplacements anciens, ni parfois dans la même localité. Des déplacements ou des regroupements sont prévus en vue de mieux adapter les installations aux nécessités nouvelles devant découler de la mise en oeuvre progressive du programme d'acheminement accéléré.

Assez rares seront ainsi les projets qui se suffiront à eux-mêmes, tel projet se trouvant souvent commandé par un projet voisin. Il est proposé; néanmoins, d'examiner chaque projet dès

sa mise au point. Il n'était pas possible, en effet, de présenter tous les dossiers en même temps, leur élaboration n'ayant pu être exactement conjuguée; ajourner un projet pour permettre une présentation d'ensemble conduirait, d'autre part, à des impossibilités pratiques et retarderait l'étude qui doit en être faite, en particulier par le Ministère. Les Services de la S.N.C.F. se rapprocheront de ce dernier pour lui donner, à l'occasion de chaque projet, les éclaircissements voulus.

Il va sans dire que les reconstructions provisoires actuelles sont menées de telle façon que les emplacements des améliorations soient soigneusement réservés afin d'éviter des travaux inutiles ou des doubles emplois.

.....

M. ARON reconnaît qu'il n'est pas possible de procéder en séance du Conseil à un examen technique des projets présentés. Mais, précisément à cause de cette impossibilité, il pense qu'il serait bien utile qu'une étude d'ensemble fût soumise au Conseil. Cette étude montrerait comment chacun des projets de détail s'intègre dans le plan général d'aménagement conçu par la Direction Générale en fonction des nouvelles méthodes d'exploitation.

M. LEMAIRE répond que l'idée maîtresse qui a présidé à l'élaboration des projets est de permettre la mise en oeuvre du nouveau régime de transport des marchandises en vitesse accélérée, qui reste la réforme essentielle des années à venir. Il suffira donc de rappeler les grandes lignes de cette réforme, dont le Conseil a d'ailleurs eu déjà connaissance, et de préciser les remaniements d'installations que son application impose.

M. LE PRESIDENT est pleinement d'accord sur l'intérêt que présenterait une vue d'ensemble à cet égard, et ceci d'autant plus que, si le Conseil a déjà connu de la réforme sous l'angle commercial, les répercussions que la mise en oeuvre de cette réforme doit avoir sur l'aménagement des installations n'ont encore fait l'objet d'aucune présentation. La note demandée par M. ARON devra être établie très rapidement, de telle manière que le Conseil puisse en prendre utilement connaissance avant d'être appelé à se prononcer sur d'autres projets de reconstruction tenant compte, comme celui de Juvisy, des dispositions à prendre en vue de l'application du nouveau régime d'acheminement des marchandises.

La réforme est actuellement soumise à l'examen des Services du Ministère et l'occasion s'offre aujourd'hui de rappeler à M. le Commissaire du Gouvernement l'importance capitale qu'elle présente et l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'elle soit approuvée sans plus tarder. Sans doute, son adoption rencontre-t-elle certaines résistances, notamment de la part des modes de transport concurrents. Mais on ne doit pas oublier qu'elle correspond à un progrès indéniable dans l'exécution des transports et, à ce titre, elle intéresse non pas seulement le chemin de fer lui-même, mais toute l'économie du Pays. En outre, le moment serait particulièrement favorable pour passer sans délai

à son exécution, l'objection que l'on aurait pu tirer au moment où les propositions ont été arrêtées de l'importance des dépenses rendues nécessaires par le remaniement des installations tombant désormais en raison des destructions subies par le Réseau.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT indique que la note qui sera présentée au Conseil sera très utile aux Services du Ministère dans l'examen qu'ils poursuivent de cette affaire. Elle permettra notamment de déterminer avec plus de précision la répartition des dépenses et de statuer en toute connaissance de cause sur l'adoption définitive de ces projets.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve les projets.