

300

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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) pourront 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 la S.N.C.F. tant en ce qui concerne la réforme tarifaire que la création du régime des schéminements 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 et par an 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.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.