

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 24 (1944)
Heft: 2

Artikel: Situation présente et perspectives d'avenir de la S. N. C. F.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888779>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

PREMIÈRE PARTIE

**SITUATION PRÉSENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR
DE LA S. N. C. F.**

Depuis leur création les chemins de fer ont joué un rôle de plus en plus important. Ce rôle est devenu capital dans les circonstances que nous traversons, particulièrement dans un pays comme la France qui comprend de grandes surfaces agricoles à faible population et des agglomérations populeuses pour lesquelles le ravitaillement, et par conséquent les transports, constituent un besoin vital.

Il était d'autant plus intéressant d'entendre de la bouche même de M. Paul Marois, Directeur-Adjoint du Service Commercial de la S. N. C. F., une des personnalités les plus qualifiées pour traiter ce sujet, un exposé — présenté devant le Comité d'Action Economique et Douanière — sur les difficultés auxquelles les chemins de fer français doivent faire actuellement face et sur leurs projets d'avenir, exposé dont on trouvera ci-après un résumé.

**LA SITUATION ACTUELLE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Les obstacles auxquels se heurte l'exploitation des chemins de fer sont de trois sortes : d'une part, leurs moyens ont diminué, d'autre part, le trafic s'est accru, enfin, l'état de guerre entraîne des difficultés supplémentaires qui lui sont inhérentes.

Le matériel. — L'importance de la diminution des moyens de chemins de fer est considérable. Alors qu'avant la guerre les chemins de fer possédaient 16.000 locomotives, 434.000 wagons, 27.500 voitures à voyageurs, ils ne disposaient plus au 1^{er} septembre 1943 que de 11.300 locomotives, 210.000 wagons, 17.700 voitures à voyageurs. La moitié du parc des wagons de marchandises a donc disparu et la diminution du nombre de locomotives est également sensible, car la perte a porté surtout sur les locomotives les plus lourdes où elle atteint 40 p. 100.

En ce qui concerne les voyageurs, le nombre des kilomètres-trains est limité, et il n'est plus en 1943 que le quart de ce qu'il était en 1938. Des mesures récentes viennent d'ailleurs de diminuer encore cette circulation.

C'est pourquoi l'on constate une pareille augmentation de la moyenne des voyageurs transportés par train, qui passe de 78 dans les six premiers mois de 1938 à 378 en 1943.

Le trafic. — Le trafic n'a pas diminué pour autant et le nombre des voyageurs est passé de 540 millions en 1938 à 579 millions en 1942; le nombre des voyageurs-kilomètres passant de 22 milliards à 23,2 milliards.

Le tonnage des marchandises transportées était en 1938 de 132 millions (115 millions si l'on exclut la Sous-Direction de Strasbourg) et il a passé à 103 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 10 p. 100. Mais les tonnes-kilomètres sont passées de 26,5 milliards (24,1 dans la Sous-Direction de Strasbourg) à 27,4 milliards, soit une augmentation de 10 p. 100 environ avec un parc réduit de moitié.

En raison des circonstances, le trafic marchandises n'est pas seulement plus important, il est aussi beaucoup plus compliqué car le nombre des petits colis a atteint en 1942 58,5 millions, le nombre des colis postaux 18.200.000 et le nombre des colis de prisonniers 27,5 millions. Ces chiffres sont d'ailleurs incomplets, car ils ne comprennent pas les transports allemands, de sorte qu'ils ne traduisent que mal l'effort de la S. N. C. F.

Pour arriver à se tirer d'affaire malgré l'importance de la diminution du matériel et de l'augmentation du trafic, il a fallu utiliser le matériel au maximum et pour cela, charger mieux, plus souvent, diminuer la durée du transport des wagons et celles du chargement et du déchargement. A cet effet, la S. N. C. F. a été obligée de percevoir avec sévérité le paiement des frais de stationnement.

Les résultats ont été les suivants : en 1938, en moyenne, le coefficient d'utilisation de chaque wagon était de 0,65 par semaine, c'est-à-dire qu'un wagon était en moyenne chargé tous les dix à onze jours; en 1943, ce coefficient est monté à 0,92, ce qui représente un chargement tous les sept à huit jours.

Les difficultés résultant de l'état de guerre. — Parmi les difficultés inhérentes à l'état de guerre figure la complication résultant du fait que le travail du chemin de

fer est un travail continu, qui ne cesse pas pendant la nuit et que le service nocturne doit être assuré dans des conditions d'éclairage pour ainsi dire nulles en raison des prescriptions de la défense passive. Ceci ne va pas sans compliquer sérieusement le travail des gares de triage en particulier.

Les chemins de fer sont également exposés à des destructions par bombes et par attentats, et bien que les dégâts soient réparés le plus rapidement possible, il en résulte un certain trouble du trafic.

Le ravitaillement. — D'autre part, le ravitaillement impose aux chemins de fer l'exécution de certains transports qui se sont traduits, par exemple, par la livraison à Paris au cours de la dernière campagne de 1.300.000 sacs de 50 kg. de pommes de terre, 23.500 sacs dans la journée la plus chargée, au total 85.000 tonnes de pommes de terre qui sont arrivées par sacs isolés livrés directement à la cave ou dans les étages sans passer par le détaillant.

Le simple exposé des difficultés actuelles permet d'être optimiste pour l'avenir, un motif d'espoir pour l'après-guerre résidant en outre dans les preuves de vitalité que les chemins de fer français donnent depuis l'armistice. Ils ont repris dès le mois de juillet 1940 le trafic ferroviaire, et depuis cette date non seulement ils ont complété les remises en état, mais ils ont même mis en service la ligne électrifiée de Brive à Montauban, 163 km., qui permet maintenant d'aller directement en traction électrique de Paris à Toulouse et à Sète.

L'APRÈS-GUERRE

L'électrification. — Parmi les projets que les chemins de fer forment pour l'après-guerre figure en premier plan un grand projet d'électrification.

En 1938, sur 40.000 km. de voies la France comptait 3.350 km. de lignes électrifiées, en grande partie dans le Sud-Ouest. La ligne Paris-Bordeaux par Tours et Angoulême par exemple est électrifiée jusqu'à la frontière espagnole. Sur l'Ouest, la ligne Paris-Le Mans et l'importante banlieue parisienne, et au Sud-Est, Culoz-Modane et Saint-Gervais-Chamonix complètent le tableau des lignes équipées en traction électrique.

La traction électrique présente un très grand intérêt, d'une part, en permettant une régularité de marche beaucoup plus grande, d'autre part, en apportant dans l'exploitation une grande souplesse particulièrement appréciable pour les lignes de banlieue où le nombre des voyageurs varie considérablement suivant les heures de la journée.

La traction électrique est également appréciée par la propreté résultant de la suppression des poussières de charbon et surtout par l'économie considérable de combustible qu'elle entraîne. En 1938, la France importait 20 millions de tonnes de charbon et 7,5 millions de tonnes d'hydrocarbure, soit au total 37 p. 100 de la consommation française en calories.

L'électrification permettait déjà en 1938 à la S. N. C. F. d'économiser 1 million de tonnes de charbon sur une consom-

mation de 9 millions. Les projets en cours porteront l'économie à environ 3 millions de tonnes.

Pour abaisser le prix de revient il faut utiliser au maximum l'équipement électrique et par conséquent installer la traction électrique sur les lignes à très fort trafic.

C'est pourquoi le programme de la S. N. C. F. comporte en première étape l'électrification de la plus grande de ses artères, celle de Paris à Marseille par Dijon et Lyon.

La ligne de Paris à Lyon voyait circuler en été 1938 125 trains par jour au départ de Paris ou à l'arrivée, ce chiffre était même porté certains jours à 155. La même ligne devait acheminer au moment de la production 30 trains de primeurs par période de vingt-quatre heures, à tel point que le trafic ne pouvait être assuré en totalité par Dijon et qu'il fallait en détourner une partie par la ligne du Bourbonnais. Le gain de temps qui résultera de l'électrification de la ligne Paris-Lyon sera de une heure trente entre Paris et Lyon, par rapport à 1938, le record étant de réaliser ce parcours de 510 km. en quatre heures trente.

L'électrification de la banlieue Sud-Est sera complétée par le report du terminus à la gare d'Orsay, où les trains de Corbeil aboutiront en passant par Juvisy.

Viendra ensuite l'électrification de la ligne Bordeaux-Montauban, celle de la ligne de Lyon à Marseille par les deux rives du Rhône et, enfin, de Lyon à la Suisse grâce à l'équipement des lignes de Lyon, Mâcon, Culoz, Genève, de sorte qu'on pourra aller directement en traction électrique de Paris à Genève ou à Modane par Chambéry.

La réalisation de ces projets augmentera de 2.200 km. la longueur des lignes électrifiées qui assureront ainsi 40 p. 100 du trafic.

Le transport des marchandises. — Le programme concernant le transport des marchandises n'est pas le moins intéressant. Il existe actuellement deux régimes : la grande et la petite vitesse. La grande vitesse comporte un acheminement rapide, mais les prix de transport sont élevés. La petite vitesse est lente, ce qui tient au mode d'exploitation : les wagons collectés dans les différentes gares sont amenés dans les gares de triage où on les répartit suivant les directions, sans distinction entre les wagons, pour les acheminer ensuite, lorsque le nombre de wagons triés permet la formation d'un train, sur une autre gare de triage qui les amène enfin à leur destination définitive.

Le transport s'effectue donc dans les mêmes conditions pour le charbon, les cailloux, l'épicerie ou le mobilier. Si ce mode d'acheminement convient pour les deux premières marchandises, il est trop lent pour l'épicerie et le mobilier.

D'ailleurs, les circonstances sont encore moins favorables pour les marchandises de détail qui doivent supporter outre le délai résultant des indications ci-dessus, celui du transbordement.

En 1938, la petite vitesse représentait 96,7 p. 100 des transports, les denrées en transport massif 2,9 p. 100 et il ne restait pour la grande vitesse que 0,4 p. 100.

Il semble donc que le système ne donne pas satisfaction. C'est pourquoi la S. N. C. F. envisage un programme d'exploitation qui sera mis en vigueur progressivement après la guerre en vertu duquel **la marchandise ne pourra plus choisir la vitesse à laquelle elle sera transportée, celle-ci dépendra de la nature de la marchandise et de l'importance de l'envoi.**

Rail-Route. — La nouvelle organisation comportera deux séries de trains, les uns analogues aux trains actuels de petite vitesse avec passage dans les gares de triage, les autres qui toucheront directement les grandes gares sans passer par le triage. **La correspondance entre ces nouveaux trains accélérés et les villes non desservies par eux devra être assurée, en règle générale et notamment en ce qui concerne le trafic de détail, par des camions.** C'est en effet à la route que devraient revenir ces transports initiaux ou terminaux. Cette formule ferait bénéficier le public d'une véritable collaboration du rail et de la route : prise et livraison à domicile ou dans des bureaux de ville et accélération des parcours ferroviaires.

Les produits pondéreux qui n'ont pas besoin d'un acheminement rapide continueraient à être transportés en petite vitesse, tandis que les trains accélérés assumeraient le transport des petits colis, du détail des wagons de groupage et des wagons complets de marchandises demandant à être transportées rapidement.

Les chemins de fer français ont l'intention de développer la prise et la livraison des marchandises à domicile car, dit le Conférencier : « C'est encore un point sur lequel l'automobile a apporté des avantages qui ont créé le besoin correspondant, et pour lequel elle nous donne un exemple qu'il est nécessaire de suivre. »

On distinguera donc entre les wagons complets et le détail. Pour le gros trafic les clients ont leurs moyens de transport propres ou leurs camionneurs attitrés et l'on ne changera pas l'organisation actuelle. Pour le détail, par contre, la livraison systématique des marchandises à domicile fera règle.

Enfin, on continuera à développer les dispositifs qui permettent d'éviter les transbordements tels que les « containers » et les dispositifs rail-route.

Les relations internationales. — En matière internationale, les chemins de fer européens comportent une série d'avantages résultant des contacts étroits qui les lient et les organisations internationales qu'ils ont créées pour l'examen du problème commun. Sauf pour l'Espagne et la Russie, la continuité des transports est réalisée et les « ferry-boats » ont même permis de franchir les bras de mer.

C'est en vertu de ces accords juridiques qu'il existe un titre de transport unique avec des règles juridiques uniformes figurant dans la convention internationale des marchandises (C. I. M.).

La C. I. M. prévoit dans quelles conditions les chemins de fer empruntés seront solidairement responsables. Elle

prévoit également l'obligation pour le chemin de fer d'assurer pour le compte de ses clients les formalités douanières ou administratives. On peut donc dans bien des cas confier au chemin de fer un envoi à destination de l'étranger sans avoir ensuite à se préoccuper même du passage de la frontière.

Avant la guerre et grâce à ces accords internationaux, il était donc possible de disposer pour les transports urgents, tels que les primeurs, d'horaires de transport qui permettaient de savoir dans quel délai une marchandise pouvait parvenir sur un marché étranger.

Les chemins de fer entretiennent également une organisation commerciale qui s'étend à l'étranger et qui lui permet de renseigner sa clientèle sur les besoins des différents pays étrangers. Grâce à l'action de ses représentants, la S. N. C. F. a pu organiser des missions de commerçants qui ont pu voir à l'étranger les conditions d'emballage et de présentation notamment auxquelles doivent répondre les produits français pour satisfaire au désir de la clientèle.

Aussitôt que possible les contacts seront repris avec les chemins de fer étrangers pour rétablir les facilités d'avant guerre et pour rendre le passage des frontières plus facile dans la mesure où cela dépendra des chemins de fer.

CONCLUSION

En conclusion, il se dégage deux idées essentielles de cet exposé :

La première, c'est que le chemin de fer est une pièce maîtresse de l'armature industrielle, économique et sociale du pays. Grâce à son matériel robuste, à son organisation et à la nature de l'énergie qu'il utilise, il a pu mieux résister que les autres moyens de transport aux difficultés de toutes sortes, permettant ainsi au pays de continuer à se ravitailler et à travailler. Mais son rôle est aussi nécessaire en période normale.

L'avion permet et permettra peut-être mieux encore dans l'après-guerre des transports plus rapides ; la batellerie donne des prix de revient plus bas à condition qu'il existe une voie naturelle bien équipée, comme c'est le cas pour la Seine ; l'automobile s'adapte mieux aux transports disséminés ou aux transports spéciaux ; mais le chemin de fer est le mode de transport dont on se passerait le moins facilement. Son intervention indispensable dans la vie moderne se manifeste dans tous les pays et l'on peut dire que l'état d'équipement et de bon fonctionnement du réseau ferré est un des critères principaux pour mesurer le degré de civilisation d'une nation.

La seconde idée, c'est que le chemin de fer doit, de son côté, continuer à se moderniser. Il l'a fait du point de vue technique, il doit également s'adapter aux nouveautés de la vie économique et aménager ses méthodes pour satisfaire aux besoins que les moyens nouveaux ont créés. Le chemin de fer a encore des possibilités considérables et il faut admettre, a priori, qu'il n'a pas dit son dernier mot.