

261LM 107/1
1 1961

Tramway du Mont-Blanc
(Subvention à la Société)

M. Brochu.

Ci joint le rapport demandé

2 X 41

fu

Avance de 120 000⁺ refusée.

Subvention partie de 90 000⁺ à 150 000⁺

M^r Meftas

Classer
Bureau out by notation
for

Vu

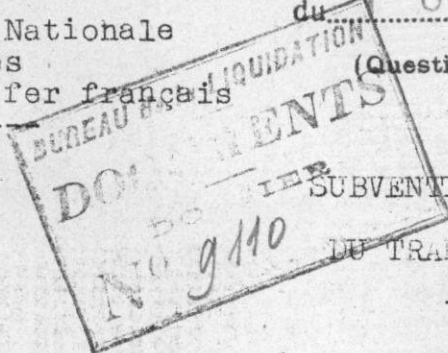
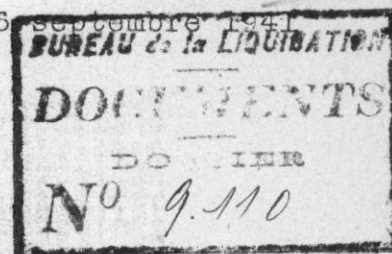
25

du 1 OCT. 1941

Société Nationale
des
Chemins de fer français

(Question N° VI)

16 septembre 1941

SUBVENTION A LA COMPAGNIE
DU TRAMWAY DU MONT-BLANC

Depuis 1909, divers arrangements ont été conclus entre l'ancien réseau de P.L.M. et la Compagnie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.) qui exploite, au départ de la gare du Fayet, la ligne desservant Saint-Gervais-village, le Col de Voza, le Mont Lachat et le Glacier de Bionnassay.

En raison de l'intérêt que présentait pour le tourisme ce chemin de fer, la Compagnie P.L.M. a passé avec le T.M.B. des traités de correspondance, dont le dernier date du 11 mai 1931. Conclu pour une période de cinq ans, du 1er juin 1931 au 31 mai 1936, ce traité prévoyait le versement d'une subvention annuelle de 100.000 francs payable mensuellement, pour permettre à la Compagnie du T.M.B. qui n'arrivait que difficilement à équilibrer son budget, de maintenir son exploitation. Un avenant, en date du 2 mars 1936, l'a prorogé pour deux ans.

Conseil d'Administration

Dans sa séance du 5 août 1938, le ~~Comité de Direction~~ de la Société Nationale a décidé de proroger pour une période d'un an le traité de correspondance précité, mais il a ramené le montant de la subvention allouée à 90.000 francs. Pour 1939, ce concours financier a été maintenu au même chiffre et un troisième avenant a reconduit la validité du traité jusqu'au 31 mai 1940 (Décision du Comité de Direction du 14 novembre 1939).

La Compagnie du T.M.B. ayant suspendu son exploitation fin mai 1940, en raison des événements, les versements de la subvention ont été arrêtés à cette époque.

Depuis le 20 juin 1941, l'exploitation de la ligne a été reprise. Elle est actuellement assurée à raison de 3 navettes par jour sur Saint-Gervais et de 3 ou 4 navettes par semaine sur le Col de Voza, prolongées en fonction des besoins sur les stations du Mont Lachat et du Glacier de Bionnassay.

Par ailleurs, la Compagnie du Tramway du Mont Blanc a fait connaître qu'elle se préoccupait de transformer complètement ses installations et son exploitation en procédant à l'électrification de la ligne. Elle estime que cette mesure permettrait d'obtenir une réduction très notable des dépenses d'exploitation et un accroissement considérable de la capacité de transport, en même temps qu'elle constituerait un attrait supplémentaire pour les voyageurs par la réduction des temps de parcours et une amélioration du confort. L'étude de ces modifications d'exploitation est d'ailleurs assez avancée et les crédits nécessaires seraient fournis par l'Etat sur le programme des travaux de 1941.

.....

Le Conseil du Tourisme, appelé à examiner le projet dans sa séance du 16 juillet dernier, a émis un avis favorable à sa réalisation en raison de l'intérêt qu'il présente pour l'aménagement touristique du pays.

Par dépêche du 24 juillet 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, à la suggestion de M. le Préfet de la Haute-Savoie, a demandé à la S.N.C.F. d'envisager la possibilité de participer aux dépenses d'électrification du T.M.B. et d'assumer les responsabilités financières de l'exploitation de cette ligne.

La Société Nationale a décliné la demande en faisant valoir qu'elle désirait éviter de créer un précédent qui pourrait l'entraîner, à l'avenir, à subventionner d'autres chemins de fer de montagne ou téléphériques et qu'au surplus l'incidence de l'électrification sur son propre trafic était trop aléatoire pour justifier une participation financière à l'opération projetée.

Si la S.N.C.F. a de légitimes raisons pour refuser de s'engager directement dans l'opération d'électrification, il n'en est pas moins vrai que la disparition du tramway pourrait entraîner une perte de recettes appréciable, car ce chemin de fer présente un intérêt de premier plan pour le tourisme ; il constitue une voie d'accès vers Tête Rousse, l'Aiguille du Goûter et le Mont Blanc et permet, en hiver, de gagner des champs de skis présentant de très bonnes conditions d'enneigement (Col de Voza, Prarion). C'est un prolongement des lignes de la S.N.C.F. et les nombreux voyageurs qui l'utilisent en temps normal effectuent des parcours importants sur ses lignes et sur ses services d'autocars.

Au surplus, la Compagnie du T.M.B. se trouve actuellement dans une situation difficile. L'exploitation de la ligne, suspendue en septembre 1939, a été reprise peu après pour répondre au désir du Gouvernement d'entretenir, dans toute la mesure du possible, une vie économique normale pendant la guerre ; réduite au seul trafic local pendant l'automne et l'hiver, sauf une campagne de sports d'hiver très restreinte au Col de Voza, elle n'a laissé que des résultats financiers extrêmement médiocres.

Par ailleurs, l'interruption de l'exploitation depuis le début de l'année 1940, jusqu'en juin 1941, a privé le T.M.B. de toute recette sans qu'il puisse, en contre-partie, compresser sensiblement ses frais d'entretien et d'administration.

L'exercice 1938 s'est soldé par un
bénéfice (avant amortissement) de 28.112 fr, 44

Celui de 1939 par une perte de 65.386 fr, 88

et celui de 1940 par une perte de 175.081 fr, 78

En dehors de la subvention de la S.N.C.F., le T.M.B. ne dispose que d'avances consenties par le Conseil Général de la Haute-Savoie dont le montant varie en fonction des recettes et qui devront être remboursées sur les futurs dividendes.

Ces avances se sont élevées respectivement à :

1938 98.600 fr

1939 75.000 fr

1940 25.000 fr.

Par lettres des 10 juin et 21 juil et 1941, la Compagnie du T.M.B. a exposé sa situation et demandé :

1°- que le montant de l'allocation annuelle prévue au traité de correspondance (90.000 fr) fût majoré pour lui faciliter la remise en route de son exploitation ;

2°- qu'une avance remboursable de 120.000 fr lui fût consentie pour lui permettre de faire face aux dépenses qu'elle a eu à supporter depuis l'interruption du service survenue en mai 1940.

A l'appui de ses demandes, le T.M.B. a fait ressortir que le montant des règlements à effectuer par lui fin juin dernier s'élevait à 150.535 fr, 40.

Dans les circonstances actuelles, le concours financier de la S.N.C.F. est plus que jamais nécessaire au T.M.B., en raison d'une part, de la contraction du trafic touristique qui fournissait, dans les exercices antérieurs, des produits très supérieurs à ceux du trafic local, et, d'autre part, des frais assez importants de remise en état du matériel et de la voie après une année d'interruption d'exploitation.

La subvention allouée au T.M.B. paraît donc devoir être augmentée sensiblement, tout au moins pour le présent exercice, si la S.N.C.F. veut apporter à cette Société une aide équivalente à celle qu'elle lui a précédemment consentie.

Grâce à cette aide, le T.M.B. pourrait continuer à assurer son exploitation et poursuivre ses études d'électrification ; en cas de refus, il serait probablement amené à déposer son bilan. Il s'agit, en définitive, de prolonger l'aide de la S.N.C.F. pour permettre au T.M.B. de franchir la période actuelle d'inaction touristique, ce qu'il ne pourrait pas faire de lui-même, en raison de la trop forte réduction de son trafic.

C'est en prenant pour bases ces diverses considérations qu'a été établi un projet de nouveau traité avec le T.M.B., dont les caractéristiques essentielles sont les suivantes :

- durée d'un an (du 1^{er} juin 1941 au 31 mai 1942),
- versement par la S.N.C.F. d'une subvention de 150.000 fr payable mensuellement, par termes égaux,

- modification des clauses de l'ancien traité relatives aux périodes de fonctionnement de la ligne et au nombre de trains pour tenir compte des circonstances actuelles et de la diminution de trafic qui en résulte.

Le traité réserve d'ailleurs à la S.N.C.F. la faculté de réduire ou même de supprimer son concours financier, si le T.M.B. ne remplit pas ses obligations de bonne exploitation.

Il est proposé au Conseil d'Administration de vouloir bien approuver la passation du traité défini ci-dessus comportant le versement pour l'exercice en cours, d'une subvention de 150.000 fr à la Compagnie du Tramway du Mont-Blanc, étant entendu qu'il ne sera pas donné suite à la demande d'avance remboursable de 120.000 fr.

Le Directeur Général,
LE BESNERAIS.

BUREAU de la LIQUIDATION

DOCUMENTS

DOSSIER

N°

11510

27 septembre 1941

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du mercredi 1er octobre 1941
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc....
- 2°) Trésorerie.

II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

" "

IV - Service Commercial

" "

V - Projets

" "



BUREAU de la LIQUIDATION

DOCUMENTS

DOSSIER

N°

11510

A /

VI - Subvention à la Compagnie des Tramways
du Mont-Blanc : projet de nouveau traité

VII - Cession de bail par la Croix-Rouge
française au Département de la Seine

- Questions diverses -