

505211217/17

5112-3

(1939)

A

RELEVEMENT DES TARIFS APPLIQUES EN BANLIEUE

(s) C.D. 7. 3.39 39 IV

Rélevement des tarifs appliqués en banlieue



C.D. DU 7 MARS 1939

---

pas de P.V.COURT

RELEVEMENT DES TARIFS APPLIQUES  
EN BANLIEUE

-----

STENO p.39

M. LE BISSIERAIN.— Vous savez qu'un décret-loi du 12 novembre 1938 a décidé que les tarifs applicables aux Réseaux de Transports en Commun concédés au Métropolitain et à la S.F.C.R.P. seraient majorés d'un tiers.

Cette augmentation devait se réaliser en deux étapes, et la première est intervenue au mois de décembre 1938. D'après les renseignements que le Ministre des Travaux Publics a donnés ce matin au Comité des Transports Parisiens, la seconde étape est prévue pour le 1er avril 1939.

.....

Dans ces conditions, on peut se demander si la S.N.C.F. ne devrait pas envisager de modifier parallèlement les tarifs en vigueur dans la banlieue parisienne.

Les tarifs applicables aux transports de banlieue sont de trois sortes :

1°) Billets ordinaires et A.R.-

Il est clair qu'il ne peut être question de modifier le prix des billets simples ou A.R. , car il s'agit là de la tarification voyageurs normale, applicable dans toute la France.

2°) Billets à tarifs spéciaux de la ligne de Vincennes et d'une partie de la banlieue St-Lazare.

On applique aux billets simples et A.R. délivrés sur certaines lignes des banlieues Ouest et Est de Paris des barèmes plus avantageux que la tarification normale. Cela se justifie parce qu'il s'agit de lignes qui ont un tracé très sinueux (ligne de Vincennes) ou très allongé (ligne de Versailles R.D.) et que l'application des tarifs normaux conduirait à des prix trop élevés pour pouvoir concurrencer les autres modes de transport qui empruntent des trajets beaucoup plus directs.

J'ai fait examiner la situation nouvelle que va créer le relèvement des tarifs de la S.T.C.R.P. et du Métropolitain.



Le transport par chemin de fer restera en général plus cher que le transport par autobus jusqu'aux portes de Paris, mais si l'usager doit ensuite utiliser le métro pour aller dans les quartiers du centre, il sera plus économique pour lui de prendre le train. Il est évident que cela n'est pas rigoureusement exact pour tous les points de la banlieue, mais c'est ainsi que se présente la situation dans son ensemble. J'estime que, dans ces conditions, il n'y aura pas lieu de modifier la tarification actuellement en vigueur.

3°) Cartes hebdomadaires de travail  
et abonnements ordinaires.

Les voyageurs de banlieue ont enfin à leur disposition des abonnements ordinaires et des cartes hebdomadaires de travail qui sont, à l'heure actuelle, beaucoup plus avantageux que les cartes hebdomadaires de la S.T.C.R.P. Etant donné que le prix de ces dernières va être majoré de 14% environ, je crois que nous pourrions relever également le prix de nos <sup>cartes d'</sup>abonnement hebdomadaire de travail, délivrées dans la zone de 20 à 25 kilomètres autour de Paris, où la concurrence des autobus de la S.T.C.R.P. se fait ~~sentir~~ sentir. J'envisage une majoration de l'ordre de 15% pour la très proche banlieue et dégressive au-delà; nous n'aurons aucune raison de l'appliquer en dehors de la zone desservie par la S.T.C.R.P., c'est-à-dire dans un rayon

.....





M. LE PRÉSIDENT - Une vingtaine de millions environ, ce qui n'est pas négligeable. Mais l'essentiel, à mon avis, est de ne pas donner l'impression que la S.N.C.F. cherche à profiter du relèvement des tarifs de la S.T.C.R.P. et du Métropolitain pour leur retirer une partie de leur trafic. C'est une question de coordination. La coordination des transports dans la région parisienne doit porter à la fois sur les lignes et sur les tarifs. Une certaine harmonie doit être maintenue entre les tarifs appliqués par les différents modes de transports.

M. René MAYER - Il ne s'agit d'ailleurs que d'une simple adaptation de la situation actuelle.

M. LE PRÉSIDENT - Nous ne devons pas perdre de vue que, même en tenant compte des majorations tarifaires que nous propose M. le Directeur Général, l'exploitation de la banlieue sera encore déficitaire de plus de 350 M.

M. LE PRÉSIDENT - Nous essaierons d'améliorer progressivement cet état de choses. Il faut espérer que le Comité des Transports Parisiens nous y aidera.

M. LE PRÉSIDENT - Il n'est pas douteux que les transports de la région parisienne intéressent la Nation tout entière.

C'est une question d'ordre national que la capitale soit habitable dans des conditions normales, et, partant, qu'une partie de sa population habite en banlieue. Mais il ne faut pas que cela coûte à la S.N.C.F. 350 M. par an : il est urgent de trouver une solution.

M. René MAYER - La solution existe certainement. Nous avons d'ailleurs l'exemple des chemins de fer anglais.

Le Réseau anglais qui a obtenu les meilleurs résultats financiers est le Southern Railway qui a précisément le plus fort trafic de banlieue. Si la S.N.C.F. mettait en vigueur les tarifs qu'il applique, le déficit de 350 M. serait remplacé par un bénéfice appréciable. Sans aller jusque-là, nous pourrions peut-être nous inspirer de ces règles de saine gestion.

M. LE PRÉSIDENT - Nous sommes d'accord sur les directives à donner à M. LE GÉNÉRALIS, pour le cas où la question serait soulevée au Comité des Transports Parisiens.