

505 LH 217/19

5112-3

(19h0-h1)

	(s)	C.A.	11.12.40	36	IX
Lettre SNCF au MTP			24. 1.41		
Dépêche du MTP à la SNCF			21. 2.41		
		C.A.	26. 2.41	II	IV
Lettre SNCF au MTP			26. 2.41		
Lettre SNCF à la WVD			3. 3.41		
Lettre du MTP au M. des Fin.			7. 3.41		
Message du MTP au C. du G.			7. 3.41		
Dépêche du MTP à la SNCF			7. 3.41		
Dépêche du MTP à la SNCF			11.3.41		
Dépêche du MTP à M. BARNAUD			10. 6.41		
Dépêche du MTP à la SNCF			10. 6.41		
Lettre SNCF au MTP			17. 6.41	manque	
Lettre SNCF au MTP			19. 6.41		
Lettre SNCF au MTP			11. 7.41		
Note des autorités d'occupation au MTP			15. 7.41		
Dépêche du MTP à la SNCF			19.7.41		
		C.A.	23. 7.41	15	Qd. a)
Note de la WVD à la SNCF			26.7.41		
Lettre SNCF au MTP			28. 7.41	manque	
		C.A.	30. 7.41	18	Qd. e)
Dépêche du MTP à la SNCF			5. 8.41		
Lettre SNCF au MTP			23. 8.41		

V. D. 555 : Coordination dans la région parisienne - Etude générale sur les relations SNCF-MÉTRO-TCRP

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 502/26

23 août 1941

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Sous référence C.F.2 2208, vous avez bien voulu me faire savoir, le 5 août 1941, que vous donniez votre accord sur le tarif rectifié de la banlieue de Paris et sur l'annexe au Titre II du tarif spécial des abonnements, que nous vous avons soumis le 28 juillet 1941 pour introduire dans nos précédentes propositions les aménagements prescrits par votre lettre du 22 juillet 1941.

En vous accusant réception de cette communication, j'ai l'honneur de vous confirmer que les tarifs de la banlieue de Paris ont été mis en vigueur le 28 juillet 1941 pour ce qui concerne les billets seulement, et le 4 août 1941 pour l'ensemble de la tarification, cartes et billets.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS---  
Direction Générale  
des Transports

Paris, le 5 août 1941.

---  
Service Economique

- COPIE -

---  
2ème Bureau

C.F.2 - 2208

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS  
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Par lettre du 22 juillet 1941 je vous ai autorisé à appliquer à partir du 28 juillet une majoration de 20 % aux tarifs voyageurs, étant entendu qu'en ce qui concerne la Région parisienne, l'application de cette majoration serait remplacée par la mise en vigueur de "tarifs de banlieue" dans les conditions indiquées dans vos lettres des 17 et 19 juin 1941, sous réserve de certains aménagements concernant les abonnements hebdomadaires.

En réponse à cette lettre vous m'avez soumis le 28 juillet 1941 un tarif rectifié de la banlieue de Paris et une annexe au Titre II du tarif spécial des abonnements, qui tiennent compte des aménagements dont il s'agit.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je vous donne mon accord sur les nouveaux tarifs en cause, dont la mise en vigueur aura lieu à partir du 4 août 1941.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente décision.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Signé : BERTHELOT.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 30 juillet 1941

### Questions diverses

d) Mise en vigueur des relèvements de tarifs. -

Pas de P.V.  
Sténo (p.18)

M. LE PRÉSIDENT. - Il vous a été rendu compte de la mise en application, le 28 juillet, des majorations générales des tarifs.

Nous avons reçu, à ce sujet, deux lettres du Secrétariat d'Etat aux Communications, dont la dernière est ainsi conçue :

"Vous m'avez, par lettre du 19 janvier 1941 complétée par celles du 6 mars et du 17 juin 1941, soumis des propositions tendant au relèvement général des tarifs voyageurs et marchandises.

"Comme suite à ma lettre du 5 juin 1941, par laquelle je vous ai notifié les décisions prises par le Gouvernement, j'ai l'honneur de vous informer que les autorités d'occupation viennent de donner leur accord sur l'application des relèvements prévus et sur la mise en vigueur de la réforme de la tarification de la banlieue parisienne.

"En conséquence, j'autorise votre Société à appliquer les majorations prévues dans les conditions ci-après :

"I - A dater du 28 juillet 1941, les tarifs seront majorés comme suit :

### **"a) Tarifs voyageurs**

"Toutefois, en ce qui concerne la région parisienne, l'application de cette majoration de 20 % sera remplacée par la mise en vigueur des "tarifs de banlieue" dans les conditions indiquées dans vos lettres des 17 et 19 juin 1941 (1). Il est entendu qu'en raison des délais de délivrance des cartes de banlieue, celles-ci ne fonctionneront qu'à partir du 4 août 1941.

"b) Tarifs marchandises

### Conventions tarifaires et taxes accessoires :

"Dispositions tarifaires, arrêtés, traités, conventions et arrangements qui comportent encore l'application d'une majoration générale des prix de base . . . . . 846 %

(1) Sous réserve de la mise au point actuellement à l'étude en ce qui concerne la zone de raccord.--

"Toutefois, pour conserver aux tarifs des expéditions de détail et qui comprennent des prix par zone leur caractère de simplicité, les prix unitaires fixés par ces tarifs devront être arrondis au franc le plus voisin, dans les conditions prévues par l'article 9 des tarifs généraux pour le transport des marchandises.

"Pour les petits colis d'une part, et les colis agricoles en provenance d'Algérie d'autre part, les prix à percevoir seront ceux que vous avez indiqués sur les tarifs modifiés qui étaient joints à votre lettre du 8 mars 1941.

"Les divers frais et taxes dont la fixation est de la compétence du Secrétariat d'Etat aux Communications seront mis en harmonie avec le relèvement de l'ensemble des tarifs.

"Quant aux tarifs internationaux, ils pourront faire l'objet de propositions ultérieures conformément à la procédure réglementaire prévue par ces tarifs et en accord, le cas échéant, avec les administrations étrangères intéressées.

"II - Ultérieurement, ainsi que vous l'avez proposé et afin de rétablir la présentation simple adoptée pour les tarifs (incor-

poration de majorations dans les barèmes et dans les prix fermes), les tarifs voyageurs et marchandises seront remaniés dans la forme prévue par vous, et dans un délai maximum de 3 mois, de façon que les prix et taxes accessoires comprennent les majorations nouvelles ainsi que les majorations de 1, 5 et 10 % prévues actuellement sur certains barèmes ou prix des tarifs spéciaux P.V. 7, 13 et 14.

"Il est entendu, par ailleurs, que les tarifs ainsi remaniés entreront en vigueur après accord de mes Services sans qu'il soit nécessaire de les soumettre au préalable à la procédure prévue par les articles 14 à 16 du Cahier des Charges de la Société Nationale des chemins de fer français".

Par conséquent, les propositions que nous avions faites sont adoptées sous une double réserve :

- la première est que le taux de la majoration générale des tarifs marchandises n'est que de 10 % au lieu de 20 %,
- la seconde concerne les tarifs de banlieue qui sont mis en vigueur dans les conditions que nous avions proposées sous réserve de la mise au point actuellement à l'étude en ce qui concerne la zone de raccord.

W.V.D. PARIS  
Division des Chemins  
de fer

8 Vt t Tg

Paris, le 26 juillet 1941

S.N.C.F.  
Service Commercial

Objet : Augmentation des tarifs de la S.N.C.F.

Réf. : S.N.C.F. - Direction Générale W 1912 en date du 11.6.41

En accord avec le Commandant militaire en France, nous sommes d'accord avec vous sur la majoration proposée dans votre lettre susvisée des tarifs voyageurs à raison de 20 % et des tarifs marchandises à raison de 10 % ainsi que sur la modification des tarifs de la banlieue parisienne.

.....

Signé : DAUB.

du 23 juillet 1941

Questions diverses

a)

Mise en vigueur des relèvements des tarifs de chemins de fer et de la nouvelle tarification applicable aux transports de la région parisienne.

M. GRIMPRET informe le Conseil de ce que, comme suite aux propositions présentées par la S.N.C.F. le 30 décembre 1940 en vue de l'équilibre budgétaire, le Gouvernement a donné son accord au relèvement des tarifs dans les conditions suivantes.

À compter du 28 juillet, les tarifs voyageurs seront majorés de 20% et les tarifs marchandises de 10%, l'application de cette mesure étant remplacée pour la région parisienne par la mise en vigueur des "Tarifs de la banlieue de Paris".

Toutefois, le nouveau régime des abonnements dans la région parisienne ne sera mis en vigueur que le 14 août, après mise au point en ce qui concerne la S.N.C.F. pour limiter certains relèvements de prix. A la même date, la S.T.C.R.P. et le Métro procèderont à la réforme d'ensemble de leur tarification.

Sténo (p. 5)

M. GRIMPRET - Comme suite aux propositions présentées par la S.N.C.F. le 30 décembre 1940 en vue de l'équilibre budgétaire, le Gouvernement a donné son accord au relèvement des tarifs dans les conditions suivantes.

A compter du 28 juillet, les tarifs voyageurs seront majorés de 20 % et les tarifs marchandises de 10 %, l'application de cette mesure étant remplacée pour la Région parisienne par la mise en vigueur des "Tarifs de la banlieue de Paris".

Toutefois, le nouveau régime des abonnements dans la région parisienne ne sera mis en vigueur que le 4 août, après mise au point en ce qui concerne la S.N.C.F. pour limiter certains relèvements de prix. A la même date, la S.T.C.R.P. et le Métro procéderont à la réforme d'ensemble de leur tarification.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Secrétariat d'Etat aux Communications

-----  
Direction Générale des Transports

-----  
Service économique

-----  
1er et 2ème Bureaux

Paris, le 22 juillet 1941

-----  
Le Secrétaire d'Etat

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

OBJET : Majorations générales des tarifs de transport. Réforme de la tarification de la banlieue parisienne.

Vous m'avez, par lettre du 19 janvier 1941 complétée par celles du 6 mars et du 17 juin 1941, soumis des propositions tendant au relèvement général des tarifs voyageurs et marchandises.

Comme suite à ma lettre du 5 juin 1941, par laquelle je vous ai notifié les décisions prises par le Gouvernement, j'ai l'honneur de vous informer que les autorités d'occupation viennent de donner leur accord sur l'application des relèvements prévus et sur la mise en vigueur de la réforme de la tarification de la banlieue parisienne.

En conséquence, j'autorise votre Société à appliquer les majorations prévues dans les conditions ci-après :

I - A dater du 28 juillet 1941, les tarifs seront majorés comme suit :

a) Tarifs voyageurs

Barème et prix de toute nature figurant dans les tarifs intérieurs et internationaux ..... 20 %

Toutefois, en ce qui concerne la région parisienne, l'application de cette majoration de 20 % sera remplacée par la mise en vigueur des "tarifs de banlieue" dans les conditions indiquées dans vos lettres des 17 et 19 juin 1941 (1). Il est entendu qu'en raison des délais de délivrance des cartes de banlieue, celles-ci ne fonctionneront qu'à partir du 4 août 1941.

.....

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente décision.

Signé : BERTHELOT.

(1) sous réserve de la mise au point actuellement à l'étude en ce qui concerne la zone de raccord.

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 22 juillet 1941

5112-5

Direction Générale  
des Transports

C O P I E

Service Economique

1er Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

à Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL d'ADMINISTRATION  
de la SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER FRANCAIS

OBJET : Relèvement des tarifs des voyageurs et  
marchandises. Réforme de la tarification  
de la banlieue parisienne.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, à titre  
de notification copie d'une lettre (traduction) en date du 15 juil-  
let 1941, par laquelle le chef de l'armée d'occupation en France  
donne son accord à l'application:

- des majorations générales de 20 % pour les tarifs  
voyageurs et de 10 % pour les tarifs marchandises ;

- de la réforme de la tarification de la banlieue  
parisienne (S.N.C.F., Métropolitain, T.C.R.P.).

La date d'application des mesures prévues est fixée  
au 28 juillet 1941, étant entendu qu'en raison des délais de déli-  
vrance des cartes de banlieue celles-ci ne fonctionneraient qu'à  
partir du lundi suivant 4 août.

Je vous adresse, par ailleurs, ma décision homolo-  
guant les relèvements de tarifs voyageurs et marchandises.

P.S. : La détermination des limites de la "zone de raccord", pour  
les abonnements de travail, fait encore l'objet d'une étude de la  
part de mes services et des spécialistes de votre Service Commer-  
cial.

Pour le Ministre et par autorisation,

Le Directeur du Cabinet,

Signé : MORONI.

TRADUCTION

Le Chef de l'Armée d'occupation  
en France.

C O P I E

Administration - Service Economique

Wi X/1488/41

Paris, le 15 juillet 1941.

Au Secrétariat d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports  
PARIS

Concerne : Augmentation des tarifs de la S.N.C.F. - Changement  
des tarifs du Métro, de la S.T.C.R.P. et ceux de  
la S.N.C.F. dans le trafic avec la banlieue.

Je vous donne mon accord pour l'application des propositions  
qui m'ont été soumises, tendant à l'augmentation des tarifs  
voyageurs S.N.C.F. de 20%, ceux des marchandises de 10%, et  
le changement des tarifs du Métro, de la S.T.C.R.P. et S.N.C.F.  
dans le trafic avec la banlieue.

Je vous demanderai de me faire connaître la date à laquelle  
ces augmentations et changements seront mis en vigueur.

Pour le Chef de l'Armée,  
Le Chef de l'Etat-Major Administratif  
par délégation : signé Dr. MICHEL.

CERTIFIE CONFORME  
signé : ZIEGLER  
KVI

5112-3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----

Paris, le 11 juillet 1941

502-28

520.51  
41.07

C O P I E

Tarifs de la banlieue de  
Paris

-----

Monsieur le Ministre,

Cette lettre a ( Comme suite à ma lettre même référence du 19 juin 1941, été distribuée ) j'ai l'honneur de vous soumettre en cinq exemplaires un nouveau le 26 juin 1941( tirage des tarifs de la banlieue de Paris.

Cette nouvelle édition prévoit, en outre, des dispositions relatives aux billets et aux cartes donnant droit à la délivrance de billets à prix réduit qui figurerait dans les tarifs joints à ma lettre précitée, une tarification par zone des abonnements ordinaires et des abonnements hebdomadaires.

Pour les abonnements ordinaires, les majorations suivantes ont été appliquées aux barèmes actuels concernant les relations avec Paris :

- 32 à 35 % en petite banlieue,
- 20 % en grande banlieue,
- différents taux de raccord entre la petite banlieue et la grande banlieue.

Les barèmes actuels des cartes hebdomadaires de travail ont été majorés de :

- 10 % en petite banlieue,
- 20 % en grande banlieue,
- différents taux de raccord entre la petite banlieue et la grande banlieue.

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

Le Président du Conseil d'Administration,  
Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports.

5112.3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

502 - 26

520.51  
41.04

Paris, le 19 juin 1941.

C O P I E

Tarifs de la banlieue  
de Paris

-----  
Monsieur le Ministre,

Comme suite à ma lettre n°D502/28 du 17 juin 1941, j'ai l'honneur de vous soumettre, en cinq exemplaires, de nouvelles épreuves des tarifs de la banlieue de Paris, dont la mise en vigueur est envisagée pour le 1er juillet 1941.

Cette nouvelle édition tient compte des directives que vous avez bien voulu nous donner récemment et prévoit en conséquence :

- l'application aux billets d'une tarification par zone dont les bases sont rattachées, dans la zone de petite banlieue, à l'unité de perception des autres moyens de transport (Métropolitain, S.T.C.R.P.), et dans la zone de grande banlieue, aux tarifs normaux de la S.N.C.F. majorés de 20%;
- le maintien des abonnements hebdomadaires de travail et des abonnements ordinaires dans leur forme et à leurs prix actuels, la tarification par zone, avec majoration des prix, ne devant être appliquée à ces abonnements que dans une étape ultérieure.

En outre, pour améliorer la nouvelle taxation, un certain nombre de retouches ont été apportées aux tableaux du fascicule II.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
Direction Générale des Transports.

PARIS, le 10 juin 1941

Secrétariat d'Etat aux Communications

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

J'ai l'honneur de vous adresser à titre de notification de la décision gouvernementale et afin de vous permettre de prendre toutes dispositions utiles, copie de ma lettre de ce jour à M. le Délégué général pour les relations économiques franco-allemandes au sujet du relèvement des tarifs de transport.

(s) CLAUDON

Crétariat d'Etat aux Communications

Direction générale des transports

Service économique - 1er bureau

PARIS, le 10 juin 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à M. BARNAUD

Délégué général pour les relations économiques  
franco-allemandes

Majoration des  
tarifs des chemins  
de fer. -

J'ai l'honneur de vous informer qu'à la suite de la réunion du Comité économique du 29 mai 1941, le Gouvernement a pris les décisions suivantes en ce qui concerne le relèvement des tarifs de la S.N.C.F.

a) Voyageurs.

Les tarifs voyageurs seraient majorés de 20 % à partir du 1er juillet 1941, à l'exception du tarif des abonnements de travail qui restera provisoirement inchangé, dans la banlieue parisienne, sous réserve des corrections de détail dont l'incidence restera faible, qui ont paru nécessaires pour réaliser l'unification des tarifs de la Région parisienne.

Au cours du mois de juillet serait réalisée la réforme de la tarification de la banlieue parisienne, préparée par le Conseil ~~supérieur~~ des transports parisiens et résumée dans le tableau ci-joint. Notamment les nouvelles cartes hebdomadaires de travail seraient mises en vigueur le 15 juillet.

b) Marchandises.

Les tarifs marchandises seraient majorés de 10 % à partir du 1er juillet 1941.

Je vous serais obligé de vouloir ~~ex~~ bien présenter ces décisions de toute urgence aux autorités d'occupation.

Les majorations de tarifs en cause sont destinées uniquement à atténuer le déséquilibre résultant pour la S.N.C.F. des hausses des prix et salaires constatées depuis 1938, non compris le relèvement de salaires qui vient d'être décidé et qui entraîne une dépense annuelle de l'ordre du milliard.

Je joins à la présente, pour votre information, une note justificative.

M. CLAUDON, Directeur Général des Transports, se tient à votre disposition pour vous fournir tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

(s) BERTHELOT

RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN DE LA REGION PARISIENNE

Tableau des modifications à apporter à la tarification

METROPOLITAIN

- billets simples de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classes : sans changement.

billets d'aller et retour délivrés avant 9 h. supprimés et remplacés par des cartes hebdomadaires de travail, valables à toute heure de la journée, donnant droit à un voyage aller et retour par jour pendant 6 jours de la semaine : prix 10 frs.

- billets de mutilés : suppression des billets d'aller et retour compensés par la diminution du prix des billets simples qui est fixé à 0<sup>f</sup>65 (3 fr 30 le carnet de 5).

LIGNE DE SCEAUX : Institution du zonage pour les cartes hebdomadaires de travail (remplaçant les abonnements hebdomadaires) et les abonnements ordinaires.

S.T.C.R.P. (Réseau d'autobus)

Institution de la classe unique.

Modification du sectionnement : les nouvelles sections ont en principe de 1.000 à 1.500 mètres.

<u>- billets simples</u>	{ 1 section	.....	1 ticket
	{ 2 " "	.....	2 "
	{ 3 ou 4 "	.....	3 "
	{ 5 ou 6 "	.....	4 "
	{ 7 ou 8 "	.....	5 "

Dans Paris, plafond de perception : 4 tickets.

Prix du carnet de 20 tickets : 13 frs  
" " " " mutilés 6 fr 50

- Cartes hebdomadaires de travail : valables à toute heure de la journée, remplaçant les cartes actuelles de 5 et 6 jours valables à l'aller avant 8 h.30

Prix variable suivant le nombre de sections parcourues (10 frs pour 1 ou 2 sections) (lignes de banlieue).

S.N.C.F. (ligne de banlieue)

Extension de la tarification par zones actuellement en vigueur sur la région Ouest pour les billets simples, à toutes les régions et à tous les types de billets (billets simples, cartes hebdomadaires de travail remplaçant les abonnements hebdomadaires, abonnements ordinaires).

- billets simples : prix sans changement en moyenne.
- cartes hebdomadaires de travail : prix variable suivant la zone (10 frs pour la première zone entourant Paris).

Secrétariat d'Etat aux Communications

-----  
Direction Générale des Transports  
---

Paris, le 11 mars 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

Comme suite à ma lettre du 7 mars 1941 relative aux modifications de tarifs de la S.N.C.F., j'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne vois pas d'objection à ce que la S.N.C.F. applique, dès le 1er avril, dans la Région parisienne, la partie qui la concerne de la réforme des tarifs voyageurs proposée par le Conseil des Transports parisiens, sous réserve de ne pas majorer le prix des abonnements hebdomadaires de travail.

Le Directeur Général des Transports

signé : CLAUDON.

Le Directeur général des transports,

Pour le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Le GOUVERNEMENT D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

ccs.

à ceccordé à la S.N.C.F. à titre préliminaire dans la loi de plan-

de cette procédure à la réévaluation du montant de la subvention

juste second appétit des usagers au titre de 20%.

cessives de 10% prévues respectivement pour le tarif extra de la fer-

Il est d'ailleurs无可議論 que les deux majorations sui-

ve de l'augmentation des prix énumérées sont évidentes

application à une date qui sera fixée ultérieurement en relation

de ces prévues pour le tarif sera fixée. Ille sera mise en

ordre - La majoration de 10% des tarifs marquandises du chal-

date.

chalon de fer, métro de T.C.H.P. sera également fixée à la même

b) L'application des nouvelles tarifs des transports partielles:

Les augmentations des salaires.

ment excessif du trafic qu'il entraînera à l'augmentation des

a) Les augmentations hebdomadaires de travail second prochaines -

Toutefois :

Les autres îles sont prévues à la date du 1<sup>er</sup> mars.

1. - La majoration de 20% des tarifs voyageurs du chalon de

du secteur secondaire :

table d'Etat à l'exception de la province, l'ensemble

des relations prédominantes, un accord sera n. Le tableau, second

des îles nouvelles a modifié comme suit les

à l'heure.

exercice précédent pour l'augmentation des salaires secondaires

sur les prix industriels dont le niveau de l'ouverture d'ailleurs

D'autre part, le Comité économique entreprend une enquête

Le Gouvernement étudie cette question le problème des salaires.

Secrétaire d'Etat

des transports

Direction générale

aux communications

GOPT

CONFIDENTIEL

parts, le 7 mars 1941.

Vichy, le 7 mars 1941

Objet : Majoration des  
tarifs de chemins de fer

MESSAGE TELEPHONE POUR M. SCHWARTZ ET M. CLAUDON

Le Gouvernement étudie actuellement le problème des salaires, d'autre part le Comité économique entreprend une enquête sur les prix industriels dont le niveau se trouvera d'ailleurs affecté par l'aménagement des salaires actuellement à l'étude.

Ces faits nouveaux m'amènent à modifier comme suit mes instructions précédentes en accord avec M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, Président du Comité économique.

1<sup>o</sup>) La majoration de 20 % des tarifs voyageurs du chemin de fer aura lieu comme prévu à la date du 31 mars.

Toutefois :

a) les abonnements hebdomadaires seront provisoirement exclus du relèvement qui interviendra simultanément avec les aménagements de salaires;

b) l'application des nouveaux tarifs de transports parisiens : chemins de fer, Métro et T.C.R.P. sera ajournée jusqu'à la même date;

2<sup>o</sup>) La majoration de 10% des tarifs marchandises du chemin de fer prévue pour le 1er avril sera ajournée; elle sera mise en application à une date qui sera fixée ultérieurement en relation avec les remaniements des prix industriels actuellement envisagés; il est d'ailleurs vraisemblable que les deux majorations successives de 10% prévues respectivement pour le 1er avril et le 1er juillet serony appliquées en une seule majoration de 20%.

Je vous prie en conséquence de ce qui précède :

A - De préparer la notification aux Sociétés concessionnaires des décisions ci-dessus;

B - De réévaluer le montant de la subvention à la S.N.C.F. qui doit être inscrit à titre provisionnel dans la loi de finances;

C - De profiter de ce sursis pour mettre définitivement au point la tarification de la T.C.R.P., étant rappelé que celle-ci doit être aménagée de telle sorte que le Métro soit protégé contre la concurrence des lignes intra-muros qui lui sont parallèles et que d'autre part, les lignes extra-muros ne puissent faire concurrence au rail sur les parcours de bout en bout; on doit y parvenir en réalisant un sectionnement convenable, ou même pour certaines lignes extra-muros en atténuant la dégressivité du barème en fonction du nombre des sections.

BERTHELOT.

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

5112-3

OBJET : Tarifs de chemins  
de fer

VICHY, le 7 mars 1941

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Economie  
 Nationale et aux Finances (cabinet)

Par votre lettre du 5 mars, vous avez bien voulu m'entretenir de la question du relèvement des tarifs de la S.N.C.F.

Sans vouloir rouvrir un débat que je pouvais considérer comme clos, je crois devoir répondre à vos observations :

1°) Ce qui intervient, c'est la valeur relative des transports par rapport au prix des marchandises et non le prix absolu des transports. Or, depuis le 1er janvier 1938, l'importance relative des transports incorporés dans le prix des marchandises a pratiquement baissé de 50%. C'est- à-dire qu'une **hausse** des tarifs de marchandises de 20% en deux étapes nous placerait encore loin des relativités de 1938.

2°) Dire qu'un relèvement des tarifs de transports accentuerait l'inégalité des conditions de vie selon les Régions, est également bien exagéré, puisque le rapport de prix des transports au prix des denrées de consommation restera très inférieur à sa valeur de 1938.

3°) Pour ce qui concerne les tarifs ouvriers, l'incidence moyenne du relèvement sera de deux francs par semaine. Il est bien évident que les hausses des prix des denrées acceptées par le Gouvernement depuis qu'a été décrétée la fixité des salaires ont eu une incidence bien autrement sérieuse. Si l'on voulait être logique jusqu'au bout, l'Etat aurait dû subventionner les producteurs de blé de même qu'il est disposé à subventionner la S.N.C.F.

4°) On objecte que le relèvement des tarifs de marchandises entraînera des demandes de hausse des prix homologués. A cela je réponds que, si le Gouvernement a voulu stabiliser les prix, il n'y a que partiellement réussi, puisque, pour les produits industriels, les hausses depuis un an atteignent plusieurs dizaines de points. Et je suis en mesure de prouver que nombre de ces relèvements sont injustifiés. Les marges bénéficiaires s'étant accrues depuis la guerre, on avait une bonne occasion en majorant les prix des transports de ramener ces marges à un niveau plus raisonnable.

5°) Il ne faut surestimer les **répercussions** des hausses des tarifs des transports aux différents stades de la production. Ces hausses ont été chiffrées et sont très inférieures aux répercussions des relèvements accordés par les organismes chargés de surveiller les prix.

Vous dites enfin que, psychologiquement, la décision prise à l'égard des tarifs de chemins de fer aura un grand retentissement. Croyez-vous que les hausses que vous avez acceptées, qu'il s'agisse des denrées

ou des produits industriels n'aient pas eu, en s'accumulent, le grand retentissement que vous redoutez ?

Je vous affirme, d'après les contacts que j'ai eus avec certaines catégories de travailleurs que ce retentissement existe. Au reste, vous le reconnaîtrez, puisque vous êtes obligé de reconsidérer le problème des salaires.

Quant aux répercussions sur la monnaie de la hausse tarifaire, elle serait négligeable, en considération des hausses homologuées. Il me suffit d'indiquer que le produit de la majoration des tarifs de marchandises serait pour un an de 2 milliards, s'appliquant à une production de plusieurs centaines de milliards. Cet accroissement de payements de 2 milliards et de plusieurs dizaines de fois inférieur à l'accroissement des payements résultant de la hausse des produits industriels.

Pour me résumer, ce n'est pas à la légère que j'ai présenté et soutenu la majoration tarifaire; je n'ai pas le culte de l'équilibre budgétaire à tout prix; j'ai, en son temps, critiqué comme il convenait l'automatisme des tarifs; mais le relèvement que je proposais avait un tout autre caractère : il s'agissait essentiellement d'équilibrer les augmentations des dépenses dues au relèvement des prix des produits consommés par la S.N.C.F. En cela, ma proposition était saine. On a voulu stabiliser. Mais, en fait, on a accordé pour de multiples produits de nombreuses hausses partielles. Quand vous avez accordé ~~pour~~ cette hausse de 36% des produits métallurgiques, le 1er décembre, vous avez implicitement décidé les hausses de tous les produits à base de métal et vous devez jurement signer des arrêtés consacrant les répercussions de cette hausse que je vous ai dit être très exagérée, je soutiens même qu'elle contenait un élément de hausse des tarifs de chemins de fer, puisqu'elle a traduit pour la S.N.C.F. par un accroissement de dépenses de plus de 400 M.

J'estime qu'il faut substituer à cette politique de stabilisation qui a failli, une politique de direction des prix. Il s'agirait de substituer à l'action intéressée des Comités d'Organisation une ferme direction et de chasser impitoyablement de tous ces Organismes qui devraient n'avoir en vue que l'intérêt de la Collectivité les personnes qui n'ont surtout en vue que de se servir de la loi au lieu que de servir le Pays.

Quand le débat s'ouvrira au Comité économique sur le problème des salaires et des prix, je donnerai des chiffres et des précisions qui vous édifieront.

Quoi qu'il en soit, pour ne pas gêner votre action à la tête du Comité économique, j'ai accepté hier soir d'ajourner provisoirement le relèvement des tarifs ouvriers et la majoration des prix des transports des marchandises. Je vous joins le message que j'ai adressé à ce sujet à M. CLAUDON, Directeur Général des Transports, et sur lequel je vous demanderai de me confirmer que nous sommes bien d'accord.

signature

D. 502.26  
V.R. E S Vt 1 Tg  
du 26/2/41

5112-3  
3 mars 1941

WL544

An die WERHRMACHT-VERKEHRS-DIREKTION  
(Abteilung Eisenbahnen)  
29, rue de Berri, 29  
PARIS

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 26 février 1941 concernant notre proposition de relèvement des tarifs. Nous avons pris note que la question a été soumise par vos soins au Commandant militaire en France et nous attendrons que nous ayiez fait part du point de vue de l'Office du calcul des prix, tant pour ce qui concerne notre proposition du 18 février que pour la variante que nous vous avons soumise le 26 février, au sujet de la région parisienne.

Le Directeur Général  
signé : LE BESNERAIS.

ob

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 502.26

~~C O P I E~~

Paris, le 26 février 1941.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 11 février faisant suite à notre lettre D 631/6 du 3 décembre 1940, vous avez bien voulu m'informer que le Gouvernement avait décidé de ne pas s'opposer au principe du relèvement des tarifs, étant entendu que ce relèvement serait appliquée en deux étapes :

En première étape, à une date aussi rapprochée que possible, compte tenu des formalités réglementaires et du délai nécessaire pour la mise au point de la tarification de la Région Parisienne, sans que la date d'application puisse être postérieure au 1er avril :

- majoration de 20% pour les voyageurs, avec application simultanée des tarifs de la Région parisienne;
- majoration de 10% pour les marchandises.

En deuxième étape, majoration de 10% pour les marchandises au 1er juillet 1941.

J'ai l'honneur de vous informer que la S.N.C.F. est d'accord pour réaliser la majoration en deux étapes suivant les modalités que vous indiquez, la date d'application de la première étape étant, compte tenu des formalités à remplir, fixée au 1er avril 1941.

Je vous adresse ci-joint, les tarifs que nous proposons d'appliquer dans la banlieue parisienne, ainsi que les modifications qui en résultent pour les tarifs ordinaires de la S.N.C.F. Compte tenu des travaux du Conseil des Transports Parisiens, la mise en vigueur de ces tarifs est, en ce qui concerne leur zone d'action, à substituer à l'application de la majoration uniforme de 20% des tarifs voyageurs que nous vous avons soumise dans notre lettre du 30 décembre dernier.

Conformément à vos indications, nous soumettons à l'agrément préalable des Autorités occupantes les majorations de tarifs Voyageurs et Marchandises, telles qu'elles sont maintenant arrêtées.

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

Le Président du Conseil d'Administration,  
signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 26 février 1941

=====

QU. IV - Service Commercial

P.V.

- Tarifs de la banlieue de Paris. -

M. LE BESNERAIS expose l'économie générale et le bilan de

la réforme à laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné son accord, comme suite aux propositions que lui avait présentées le Conseil des Transports Parisiens.

La tarification des moyens de transport en commun de voyageurs dans la Région Parisienne procèdera désormais des idées suivantes.

- Bases communes pour les tarifs des trois exploitations, S.T.C.R.P., Métro, S.N.C.F. :

A l'avenir, toute modification de tarifs sera appliquée simultanément sur les trois modes de transport. Il en résulte que, dans la zone intéressée, les tarifs de la S.N.C.F. doivent être dissociés de la tarification générale. Tous les suppléments actuellement perçus, surtaxes locales temporaires, frais de gare et de contrôle, etc... seront incorporés dans les nouveaux prix.

- Suppression des concurrences inutiles entre les trois modes de transport :

Le Conseil des Transports Parisiens, après de longues discussions, avait proposé de réaliser la parité des prix par l'institution de surtaxes au départ ou à destination des stations terminales du Métro en banlieue.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a écarté cette mesure et décidé que, lorsque la combinaison autobus ou trolleybus

plus Métro risquera de détourner du rail un trafic qu'on veut lui réserver, on fera, à la jonction transports de surface-Métro, une section-tampon très courte. Lorsque la création de telles sections ne pourra être envisagée, la parité tarifaire devra être recherchée dans une modification des prix du chemin de fer.

- Unification et simplification de la structure tarifaire:

Pour la S.N.C.F., on adoptera une tarification par zone comprenant toutes les taxes accessoires. Le régime des abonnements hebdomadaires sera établi sur des bases uniformes pour les trois modes de transport : des cartes hebdomadaires de travail valables 6 jours sans condition d'heures d'utilisation, seront délivrées à un tarif représentant une majoration de 20 % par rapport aux prix actuels de la S.N.C.F.. Les abonnements ordinaires de banlieue subiront un relèvement plus important, de 30 à 50 %, en attendant leur suppression ultérieure. Quant aux prix des billets simples, ils ne seront pas modifiés en principe.

Une formule de raccord avec la tarification générale est prévue.

De la réforme ainsi envisagée, la S.N.C.F. peut attendre, dans l'ensemble, une augmentation de recettes de l'ordre de 12 à 15 %, suivant que l'on suppose ou non réalisé, dans tous les cas, le rétablissement de la parité tarifaire à défaut de création de section-tampon supplémentaire à la jonction transports de surface-Métro.

Mais, indépendamment de ce supplément de recettes, la réforme est intéressante en soi du fait qu'elle aboutit à une coordination effective des trois exploitations S.T.C.R.P., Métro, S.N.C.F., permettant d'assigner à chacune d'elles dans la Région Parisienne les Transports qu'elle est en mesure d'exécuter dans les meilleures conditions, abstraction faite de toute considération tarifaire.

Une question restera à régler concernant le régime des facilités de circulation des agents dans la Région Parisienne du fait que ce régime comporte des billets à 90% de réduction. Le Directeur Général en entretiendra M. LIAUD et rendra compte au Conseil.

M. LE PRESIDENT souligne qu'il est logique que, dans un certain rayon autour de Paris, soit établie une coordination entre les différents moyens de transport.

L'expérience montrera quel bénéfice immédiat représente pour la S.N.C.F. la mise en oeuvre des dispositions envisagées. Mais, d'ores et déjà, on doit admettre que la réforme apportera, du fait surtout du relèvement des tarifs d'abonnement, une amélioration sensible des conditions d'exploitation du chemin de fer pour le trafic de banlieue.

L'attention du Conseil doit, toutefois, être attirée sur le fait que le régime de coordination proposé est susceptible d'avoir certaines répercussions en ce qui concerne les surtaxes locales temporaires. Celles qui existent actuellement seront incorporées dans le montant des billets et se trouveront ainsi consolidées. Mais il est certain qu'à l'avenir il sera difficile, sinon impossible, d'en instituer de nouvelles sur les transports de banlieue.

M. MOREAU-NERET ne conteste pas l'intérêt de la réforme prise dans son ensemble.

Toutefois, alors que la majoration des prix d'abonnement sera relativement peu sensible pour le Métro et la S.T.C.R.P., les tarifs du chemin de fer vont se trouver relevés à concurrence de 20% pour les abonnements hebdomadaires, de 30 à 50% pour les abonnements ordinaires.

Dans les circonstances présentes, on peut considérer que c'est là une augmentation importante.

M. LE BESNERAIS répond que les abonnements de la S.N.C.F. étaient jusqu'ici à un niveau anormalement bas et constituaient, en fait, l'une des causes essentielles du déficit de l'exploitation de banlieue.

D'autre part, de toute manière, les prix pour le chemin de fer auraient été relevés de 20% au 1er avril 1941 par application de la majoration générale des tarifs.

M. LIAUD s'associe à l'observation présentée par M. MOREAU-NERET. D'accord, comme lui, sur le principe de la coordination qu'il s'agit de réaliser, il ne pense pas que la date de mise en application des nouvelles dispositions concernant les abonnements ait été bien choisie, alors que les salaires sont encore à leur taux du 1er septembre 1939.

Par ailleurs, l'article 7 du Titre II des Conditions de Transport (Tarifs de la banlieue de Paris, Fascicule I) prévoit, sous le titre "Mesures de contrôle - Voyageurs en situation irrégulière", que "lorsqu'il n'y a pas tentative de fraude, la situation irrégulière du voyageur peut être régularisée par le versement immédiat, entre les mains de l'Agent du contrôle habilité, d'une insuffisance de perception et d'une indemnité forfaitaire". Le voyageur doit incontestablement payer l'insuffisance de perception. Mais, ainsi que les représentants du personnel l'ont déjà signalé au Directeur Général, les contrôleurs ont souvent beaucoup de difficultés à percevoir l'indemnité forfaitaire. M. LIAUD se demande si la S.N.C.F. ne pourrait pas renoncer à cette perception supplémentaire.

.....

M. LE PRESIDENT fait observer qu'il s'agit, en l'espèce, de l'application de dispositions d'ordre réglementaire : décret du 30 juin 1934 et article 79 du décret du 11 septembre 1939.

Au surplus, à laisser impunément les voyageurs se tromper de classe, on verrait aussitôt se multiplier les déclassements.

En réalité, s'agissant d'erreurs plutôt que de fraudes, il paraît indiqué de simplifier la procédure au maximum : la perception immédiate d'une indemnité forfaitaire répond à cette idée.

Sans doute, les contrôleurs éprouvent-ils certaines difficultés. Mais le système, pratiqué à l'étranger, tend aujourd'hui à se généraliser en France et on peut penser que le public s'habituerà progressivement.

Après échange de vues auquel prennent part également M. GRIMPRET, M. LAURENT-ATTHALIN et M. BOUTET, le Conseil approuve les nouveaux tarifs S.N.C.F. de la banlieue de Paris qui lui sont soumis et décide que, dans la zone d'action de ces tarifs, ceux-ci seront substitués à l'augmentation générale de 20% proposée pour le trafic voyageurs.

Toutefois, la surtaxe sur les prolongements du Métro en banlieue n'ayant pas été approuvée par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, il donne délégation au Directeur Général à l'effet de procéder au remaniement du zonage dans les cas particuliers où il ne sera pas possible de majorer de la valeur prévue pour ladite surtaxe les prix déjà arrêtés pour l'autobus.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 26 février 1941

-----  
QU. IV - Service Commercial

Tarifs de la banlieue de Paris.-

STÉNO p. 11

M. LE PRÉSIDENT. - Je prie M. LE BERNALIS, qui représente la S.N.C.F. au sein du Conseil des Transports Parisiens, de bien vouloir exposer cette question.

M. LE BERNALIS. - J'avais déjà entretenu le Conseil, dans sa séance du 11 décembre, des questions en cours d'examen devant le Conseil des Transports Parisiens.

Les propositions qui sont soumises aujourd'hui au Conseil représentent l'aboutissement de cette étude.

A - Economie générale de la réforme.-

Je crois utile de vous donner lecture des deux alinéas suivants du Rapport que ., le Président du Conseil des Transports Parisiens a adressé au Secrétaire d'Etat aux Communications :

"L'utilité d'une réforme de structure des tarifs de la région parisienne est apparue très nettement, avant la guerre, au cours des études de coordination entreprises par le Comité des Transports Parisiens. Avec le système tarifaire actuel, il est, en effet, impossible, dans bien des cas, d'assurer sur une même relation le tarif le plus bas au mode de transport le plus économique et de favoriser l'emploi successif du Métropolitain et d'une ligne d'autobus pour un parcours déterminé. Il résulte de cet état de choses une certaine inscohérence tout à fait préjudiciable à l'intérêt général.

"La réforme tarifaire qui vous est proposée par le Conseil des Transports Parisiens répond à ce souci de coordination. Elle répond aussi à la nécessité d'adapter le régime des billets dits "ouvriers" du Métropolitain et de la R.T.C.R.P. aux nouvelles conditions de travail dans la région parisienne".

En fait, la réforme s'inspire des trois idées ci-après :

1<sup>er</sup> - Adoption d'une base tarifaire commune aux trois modes de transport : S.N.C.F. - Métro - S.T.C.R.P.

A l'avenir, toute variation des prix de transports sera effectuée simultanément sur les trois exploitations, sans modifier leur situation relative. En ce qui concerne la S.N.C.F. la mise en œuvre du principe conduit à prévoir, pour la zone

.....

de proche banlieue, une tarification absolument distincte de la tarification ordinaire, comportant un prix global, excluant tous suppléments, tels que les surtaxes locales temporaires, frais de gare et de contrôle, etc.... Ce multiple d'une unité de perception égale à prix sera exprimé en ~~xxxxxxxxxxxxxx~~/la moitié du prix du billet de 3ème classe du métro.

2<sup>e</sup> - Etablissement d'une parité des prix

Des mesures appropriées seront mises en œuvre pour éviter les concurrences inutiles entre les divers modes de transports en présence, R.N.C.P. d'une part, Métro seul ou conjugué avec l'autobus, d'autre part. Le Conseil des Transports Parisiens, après une longue discussion, avait proposé d'établir une surtaxe sur les billets du métro, au départ ou à destination des stations terminales des prolongements de banlieue. Cette mesure n'a pas été approuvée par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qui a préconisé de la remplacer par la création sur les lignes d'autobus d'une section-tarif très courte à la jonction avec le métro, toutes les fois que la combinaison métro-autobus fait une concurrence injustifiée à la R.N.C.P. Lorsque cette révision du sectionnement ne sera pas possible, il y aura lieu à renommage des tarifs de la R.N.C.P. pour les mettre à parité avec ceux de l'autobus et du métro conjugués.

3<sup>e</sup> - Unification et simplification de la structure tarifaire

Des modifications de structure sont apportées aux tarifs de la R.N.C.P., du métro et de la S.T.C.R.P. dans

.....

le sens d'une simplification et d'une unification. Pour la S.T.C.R.P., on diminue la longueur des sections et on institue la classe unique. Pour la S.N.C.F. on adopte une tarification par zone. Par ailleurs, on procède à un remaniement complet des facilités données aux voyageurs effectuant régulièrement le même trajet pour se rendre au lieu de leur travail.

Le régime antérieur variait d'une exploitation à l'autre :

- sur la S.N.C.F., il consistait en abonnements hebdomadaires valables 7 jours, délivrés aux voyageurs sur présentation d'une attestation patronale;
- sur le métro, des allers et retours étaient délivrés à tous les usagers sans distinction, sous la seule condition d'être utilisés avant 6 heures pour le premier trajet;
- pour la S.T.C.R.P., enfin, les usagers recevaient des cartes d'abonnement, valables 3 ou 6 jours et utilisables pour le premier trajet avant 6 heures ou 8 heures 1/2, suivant les lignes.

Tous ces régimes sont remplacés par un régime unique, particulièrement simple : tout voyageur peut obtenir, à prix réduit, la délivrance d'une carte valable 6 jours et utilisable à n'importe quelle heure, entre le lieu de sa résidence et le point qui lui convient. Il peut même obtenir deux cartes s'il effectue l'aller et le retour deux fois par jour, alors qu'à l'heure actuelle il n'est possible de bénéficier du tarif des abonnements que pour un seul aller et retour quotidien, aussi bien sur la S.N.C.F., du fait qu'il ne peut être délivré qu'une seule carte d'abonnement, que sur le métro et la S.T.C.R.P., du fait des restrictions d'horaires prévues pour le trajet aller.

Le nouveau régime très simple est parfaitement adapté à

tous les bacsins des voyageurs effectuant un parcours régulier. Il comporte le maintien dans l'ensemble des recettes de la S.T.C.R.P. et du Métro et, pour la S.N.C.F., une majoration de 20 % par rapport au tarif actuel des abonnements hebdomadaires.

Par ailleurs, outre ceux-ci, la S.N.C.F. délivrait, sur les lignes de banlieue, des abonnements ordinaires. Leur prix était anormalement bas. On en prévoit la suppression pour l'avenir. Mais comme cette suppression représenterait un relèvement considérable des prix de transport, elle ne sera réalisée qu'ultérieurement. Pour le moment, on leur fait subir, à titre transitoire, un relèvement supérieur à celui des abonnements de travail (soit de 30 à 40 % environ).

Une formule de raccord est, enfin, prévue entre la tarification applicable à la banlieue parisienne et la tarification générale.

#### B - Bilan financier.-

La réforme se traduit, pour la S.N.C.F., par une augmentation de recettes, défaillance faite des surtaxes locales. Cette augmentation aurait été de l'ordre de 15 %, si le principe de l'institution de surtaxes aux stations terminales du Métro en banlieue avait été retenu par le Secrétaire d'Etat aux Communications. Mais ce principe a été abandonné et la Commission chargée d'étudier le nouveau sectionnement des lignes d'autobus qui s'est réunie hier, a constaté que, dans bien des cas, il ne serait pas possible de compenser cet abandon, comme l'a demandé le Secrétaire d'Etat, par la création de sections-tampons. Dans l'hypothèse où la parité tarifaire ne pourrait dans aucun cas être réalisée par d'autres

\*\*\*\*\*

moyens, il faudrait envisager une partie de recettes pour la S.N.C.F. d'environ 3 p. On peut donc dire que l'augmentation des recettes pour la S.N.C.F. se situerait entre 1% et 10%.

du remaniement

Cette augmentation provient uniquement des tarifs d'abonnement, les abonnements hebdomadaires étant, ceux que j'ai indiqués, relevés d'environ 50% et les abonnements ordinaires (compte tenu de la farce de record) de 50 à 60%. Au contraire, les prix des billets simples ne seront pas augmentés et seront même légèrement diminués dans un certain nombre de cas. On ne doit pas oublier que la suppression des billets aller et retour a frappé plus durcement les voyageurs de banlieue que les autres usagers, car ces voyageurs - en dehors des abonnés - utilisaient presque toujours des aller et retour.

L'intérêt de la réforme proposée ne consiste, d'ailleurs, pas uniquement dans l'augmentation de recettes à en excepter. Elle est avantageuse en elle-même du fait qu'elle réalisera une coordination effective des divers modes de transports de la Région parisienne. Sur certains parcours, le chemin de fer et l'autobus étaient en concurrence. Le prix des billets simples en chemin de fer étant très élevé et les prix d'abonnement, au contraire, très bas par rapport aux prix de l'autobus, le chemin de fer transportait le matin et le soir les voyageurs utilisant les abonnements hebdomadaires, alors que, dans le cours de la journée, au contraire, c'était l'autobus qui assurait le transport des voyageurs ordinaires. La coordination comportera la suppression des lignes d'autobus concurrentes du rail. Cette suppression permettra, tout d'abord, un relèvement modéré du prix des abonnements hebdomadaires. Elle ramènera, d'autre part, au chemin de fer les usagers de l'autobus pendant la journée. Il en résultera, pour la S.N.C.F.,

\*\*\*\*\*

une recette supplémentaire difficile à chiffrer, sans surcroît appréciable de dépenses, les trains de banlieue étant actuellement peu utilisés pendant les heures creuses de la journée. Le non relâchement des billets simples est une condition essentielle pour faire accepter au public la suppression de lignes d'autobus représentant pour lui un moyen de transport moins onéreux que le chemin de fer.

Grâce à la réforme tarifaire qui vous est soumise, il sera désormais possible de réservier, dans chaque zone, le transport à l'exploitation qui, compte tenu de ses installations, de son prix de revient et des facilités qu'elle offre au public, peut l'assurer dans les meilleures conditions, sans que toute l'initiative à cet égard soit paralytique, comme elle l'a été jusqu'ici, par une disparité des prix conduisant les usagers à se répartir entre les différents modes de transport, au débours de toute considération technique ou économique.

Une question restera à régler en ce qui concerne le régime des facilités de circulation accordées aux agents dans la banlieue parisienne : la seule difficulté concerne les billets à 90 % ; il n'est plus prévu, en effet, que 3 taux de réduction : 30, 50 et 75 % dans les tarifs spéciaux sur la banlieue parisienne. J'en entretiendrai M. LIARD et rendrai compte au Conseil.

Enfin, aux textes qui ont été distribués et qui - je m'en excuse - ont déjà subi une première modification, du fait de la décision ministérielle de rejet des surtaxes terminales sur le métro, il y a lieu d'apporter une addition tendant à préciser que les prix de transport prévus comprennent les frais de gare et de contrôle.

M. LE PRÉSIDENT. - Je crois que la réforme tarifaire qui vous est proposée présente en elle-même un certain nombre d'avantages.

\*\*\*\*\*

Il est tout d'abord logique que soit enfin instaurée, dans un certain périmètre autour de ~~XXX~~ Paris, une coordination effective entre les différents modes de transport, de nature à permettre une meilleure utilisation de chacun d'eux.

D'autre part, la réforme se traduira dans l'ensemble, pour la S.N.C.F., par une amélioration des conditions d'exploitation des lignes de banlieue. Le bénéfice définitif est difficile à évaluer dès maintenant, mais un remède sera immédiatement apporté à l'une des principales causes du déficit des services de banlieue, à savoir l'abaissement excessif du tarif des abonnements. Enfin, dans la mesure où la coordination des transports sera effective, nous devrons enregistrer une augmentation du nombre des usagers aux heures creuses de la journée.

Je voudrais signaler que la réforme soulève une question assez délicate au fait qu'elle conduit pratiquement, pour l'avenir, à la suppression des surtaxes locales temporaires pour le trafic de banlieue.

Celles qui sont actuellement en application se trouveront parlement et simplement incorporées dans le montant des billets ; elles continueront donc à subsister, tout en n'apparaissant plus distinctement. Mais il est certain que l'établissement ultérieur de nouvelles surtaxes soulèverait de grosses difficultés, car - à moins de les rendre applicables à tous les modes de transport, suivant une procédure à déterminer - elles rompraient la parité tarifaire instaurée entre eux.

Je crois donc, pour ma part, qu'il faudra désormais renoncer à l'institution de surtaxes locales temporaires sur le trafic de banlieue. Je ne suis pas absolument persuadé d'ailleurs qu'il faille la regretter.

\*\*\*\*\*

Il convient de tirer les conséquences que cette nouvelle situation comportera en ce qui concerne tant les travaux que nous aurons à entreprendre ultérieurement dans la Région parisienne que ceux actuellement en cours, à la gare Montparnasse notamment. Dans la mesure où les surtaxes gageant ces travaux sont d'ores et déjà en cours de perception, il n'y a pas de difficulté. Mais le projet de financement du nouveau programme de travaux de Paris-Montparnasse comportera une extension des surtaxes à la grande banlieue et aux grandes lignes. Il est possible que l'équilibre financier du projet se trouve légèrement atteint par la réforme tarifaire que nous examinons en ce moment.

M. BUREAU-MERET. - Je voudrais poser une question. Pour les personnes titulaires d'abonnements hebdomadaires, l'augmentation est bien de 20 % ?

M. LE BRUNNAIS. - Oui.

M. BUREAU-MERET. - Savez-vous de quel ordre est l'augmentation moyenne pour les usagers du métro et de l'autobus ?

M. LE BRUNNAIS. - Cette augmentation moyenne sera seulement de quelques unités pour cent ; dans certains cas, les prix seront même abaissés.

M. BUREAU-MERET. - C'est donc surtout pour les usagers du chemin de fer que la réforme se traduit par une augmentation relativement importante.

M. LE BRUNNAIS. - C'est pour cette raison que nous réalisons la réforme en même temps que l'augmentation générale de 20 % sur tous les tarifs de la R.R.C.F. : si la réforme n'avait pas été opérée, tous les usagers de la banlieue parisienne utilisent

\*\*\*\*\*

le chemin de fer auraient supporté indistinctement cette augmentation de 20 % à partir du 1er avril.

M. BOURGUIGNON. - Par suite de cette réforme, les titulaires d'abonnements la supporteront, et les autres usagers supporteront un relèvement moindre.

M. LE PRÉSIDENT. - Plus précisément, au lieu d'une majoration uniforme de 20 %, le prix des billets ordinaires ne supportera aucune augmentation et sera même, dans certains cas, légèrement diminué ; celui des abonnements ouvriers subira l'augmentation normale de 20 % et celui des abonnements ordinaires, une augmentation variant de 30 à 40 %.

M. LE PRÉSIDENT. - Par ailleurs, les usagers de la banlieue ne rendant à leur travail bénéficieraient, du fait de la réforme d'ensemble, de certains avantages : ces avantages tiennent aux facilités nouvelles données pour la délivrance des abonnements hebdomadaires sur le chemin de fer (suppression de l'attestation patronale) et pour l'utilisation de ces abonnements ou des billets d'aller et retour sur l'autobus et le métro (suppression des heures-limites). Cette dernière suppression présente d'ailleurs également un avantage pour la S.R.C.F. : celui de permettre un certain étalement du trafic de pointe au début de la matinée.

M. BOURGUIGNON. - On ne doit pas se dissimuler, néanmoins, que le relèvement de 20 % du tarif des abonnements ouvriers présente, dans les circonstances actuelles, une certaine importance.

M. LIARD. - J'appuie l'observation présentée par M. BOURGUIGNON. Sur le principe de la réforme, je suis d'accord, mais quant à la date d'application, et malgré la faiblesse relative de l'augmentation que les salariés auront à supporter de ce fait, j'estime

\*\*\*\*\*

qu'il ait été opportun de ne réaliser l'opération qu'après que le Gouvernement aura décidé l'augmentation des salaires, qui sont toujours actuellement aux taux de septembre 1939.

J'ai une autre observation à présenter à propos de la nouvelle présentation des tarifs de la banlieue parisienne. À la page 5 du fascicule 1 (Conditions de transport), paragraphe c), il est prévu que le voyageur en situation irrégulière peut régulariser cette situation, lorsqu'il n'y a pas tentative de fraude, par le versement immédiat entre les mains de l'agent de contrôle habilité, d'une insuffisance de perception et d'une indemnité forfaitaire. Nous sommes bien d'accord pour que le voyageur en situation irrégulière paie l'insuffisance de perception. Mais, comme nous l'avons déjà signalé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et à M. le Directeur Général, les contrôleurs ont des difficultés énormes pour obtenir le paiement de l'indemnité forfaitaire du fait que, par hypothèse même, il n'y a pas tentative de fraude. Je sais bien qu'il ne s'agit, en l'espèce, que de l'application des décrets du 30 juin 1934 et du 1er septembre 1939, mais je pense que cette question devrait être examinée à nouveau.

M. LE DIRECTEUR.— La perception de toute indemnité forfaitaire présente évidemment des difficultés. Mais, lorsque cette indemnité, comme autrefois, n'était pas perçue immédiatement, il y avait lieu à établissement d'un procès-verbal avec suites judiciaires et il en résultait de multiples complications. La réforme de 1934 a été incontestablement un gros progrès.

Je reconnais que le public français, habitué jusqu'alors à se surclasser le plus souvent impunément, n'a pas accueilli la chose. Toutefois, le procédé s'estend peu à peu à d'autres domaines que l'exploitation ferroviaire et l'on peut espérer que l'état d'esprit évoluera.

\*\*\*\*\*

M. LE PRÉSIDENT. - Il me paraît difficile de renoncer à la perception immédiate des indennités : pour ces menues fraudes ou "erreurs", le procès-verbal apparaît comme une formalité bien inutile. Par ailleurs, si aucune pénalité n'est prévue, il devient trop tentant pour un voyageur de se tromper de classe.

Dans un autre ordre d'idées, il ne semble pas que cette modification profonde de notre régime de tarification dans la banlieue de Paris soit susceptible d'extension ultérieure à d'autres villes. Peut-être cependant la question se poserait-elle pour quelques grandes villes comme Lille ou Marseille.

M. LE BRUNNAIS. - Il n'y a que la ville de Lille qui présente une zone agglomérée à courte distance analogue à la banlieue parisienne. Mais la desserte de l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing est assurée par les services de ~~l'autoroute~~ qui ont remplacé le chemin de fer. Quant à Marseille, il n'y a pas à proprement parler de banlieue. Des situations se rapprochent de celle de la banlieue de Paris peuvent se rencontrer sur certaines relations, telles que Lyon-Saint-Etienne, mais elles donneront lieu à des solutions d'espèce.

M. LE PRÉSIDENT. - Le Conseil est donc d'accord pour approuver les mesures qui ont été exposées par M. LE BRUNNAIS. Ces nouveaux tarifs, dans leur zone d'action, seront substitués à l'augmentation générale de 20 % proposée pour le trafic-voyageurs.

Toutefois, la surtaxe sur les prolongements du Métro en banlieue n'ayant pas été approuvée par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, le Conseil donne délégation au Directeur Général à l'effet de procéder au remaniement du zonege dans les cas particuliers où il ne sera pas possible de majorer de la valeur prévue ~~par~~ pour ledite surtaxe les prix déjà arrêtés pour l'autobus.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Conseil d'Administration  
-----

Séance du 26 février 1941  
-----

IV - Service Commercial

- Tarifs de la banlieue de Paris.

M. le B.

Reform scénario de plusieurs services

1) Forêt de bois commun.

2) Forêt de bois commun mixte.

3) Tarif de départ de la forêt de bois commun mixte  
- Réglement commun des tarifs de la forêt de bois commun mixte - Réglement commun  
4) Forêt de vente publique.

15% en plus de la vente - Perte au moins de 3% au

5) Forêt de vente publique  
- Augmentation de 10% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

6) Forêt de vente publique  
- Perte au moins de 3% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

7) Forêt de vente publique  
- Perte au moins de 3% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

8) Forêt de vente publique  
- Perte au moins de 3% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

9) Forêt de vente publique  
- Perte au moins de 3% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

10) Forêt de vente publique  
- Perte au moins de 3% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

Forêt de vente publique

M. le B. - 10% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

L.B. - 10% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

L.B. - 10% au moins de la vente - Perte au moins de 3% au moins de la vente

Diary 1930-31 Oct 20th 1930. Much longer than the last few  
days & general

Text P5 of Diaries from 20th Oct 1930. The case on the difference  
to find out about the bird. Oct 20th 1930. Much more about.

LB.

Par. On the nature of the bird - Provincial bird name of the people  
LB. Green parrot?

Par. Incapable of flight & flightless? Like

LB. May be a like.

Almond, nut tree, Argyptes.

Lyon's Stream. Name unknown

Par. Diaries. When LB came to be seen again, an entomologist  
with 20 nets

Adopted

COMPLEMENTS A LA NOTE SUR LES TARIFS DE LA BANLIEUE  
DE PARIS

La note sur les tarifs de la banlieue de PARIS, préparée en vue de la réunion du Conseil d'Administration du 26 Février, faisait état des conclusions des travaux du Conseil des Transports parisiens, conclusions qui étaient soumises à l'approbation du Secrétaire d'Etat aux Communications.

Celui-ci vient de prendre sa décision et par note dont copie ci-jointe, la S.N.C.F. est avisée que la surtaxe sur les prolongements en banlieue du Métropolitain n'est pas approuvée, mais que, lorsque la combinaison autobus ou trolley-bus plus Métro risquera de détourner du rail un trafic qu'on veut lui réservier, on fera à la jonction transport de surface - Métro une section tampon très courte, 500 mètres par exemple.

L'étude de ces nouvelles sections est entreprise, mais les conclusions n'en seront pas connues pour la réunion du Conseil d'Administration du 26 Février. Or il est possible que dans certains cas particuliers, compte tenu du court trajet de l'autobus, on ne puisse reporter sur celui-ci seul la majoration de prix nécessaire pour réaliser la parité tarifaire autobus-chemin de fer, majoration dont le Métropolitain prenait une partie dans l'hypothèse de la création d'une surtaxe terminale aux prolongements en banlieue.

Au moment où nous allons cristalliser nos prix par rapport à ceux des autres moyens de transport en commun, il paraît tout à fait désirable de réaliser, même dans ces cas particuliers, la parité des prix autobus-chemin de fer, ou à tout le moins, d'obtenir que la différence entre ces prix soit assez faible pour être justifiée par le meilleur service rendu par le fer lorsqu'il conduit rapidement les voyageurs dans une gare de PARIS assez centrale. De cette façon, disparaîtrait complètement la concurrence tarifaire si sévère que l'autobus a faite au chemin de fer, en particulier pour les voyageurs à plein tarif. Les prix indiqués dans les tarifs banlieue fournissaient une solution satisfaisante dans l'hypothèse de la création de surtaxes terminales aux prolongements du Métro. A défaut de celles-ci, et lorsqu'il ne sera pas possible d'en reporter la valeur sur le prix de l'autobus, le zonage S.N.C.F. serait à revoir pour réduire le prix fer du montant de la surtaxe.

Etant donné que la date prévue pour la mise en vigueur des tarifs banlieue reste fixée au 1er Avril prochain, et que les modifications à apporter aux travaux du Conseil des Transports

parisiens à la suite du rejet des surtaxes terminales du Métropolitain en banlieue doivent être arrêtées dans un délai très court, il est proposé au Conseil d'Administration de donner délégation au Directeur Général pour, dans le cadre de l'exposé ci-dessus, procéder au remaniement du zonage S.N.C.F. dans les cas particuliers où il ne sera pas possible de majorer de la valeur prévue pour la surtaxe Métro les prix déjà arrêtés pour l'autobus.

r

Secrétariat d'Etat aux Communications

Conseil des Transports Parisiens

71

PARIS, le 21 Février 1941

LE CONSEILLER D'ETAT  
SECRETAIRE GENERAL DES TRAVAUX ET DES TRANSPORTS

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

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications m'a chargé de vous notifier la décision qu'il a prise au sujet de la réforme de la tarification des moyens de transports en commun de voyageurs de la région parisienne, qui lui était proposée par le Conseil des Transports Parisiens.

J'ai donc l'honneur de vous envoyer le dossier ci-joint, comprenant :

1° - la décision, en date du 17 Février 1941, de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications ;

2° - le rapport du 15 Février 1941 du Président du Conseil des Transports Parisiens ;

3° - le tableau général des nouveaux tarifs, arrêté par le Conseil des Transports Parisiens le 13 Février 1941, et annexé au rapport précédent.

Je vous prie de vouloir bien prendre toutes dispositions utiles afin que la nouvelle tarification envisagée entre en vigueur le 1er Avril 1941.

Vous aurez, en particulier, à soumettre à l'homologation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications avant le 1er Mars 1941 des propositions de tarifs établies dans le cadre de la nouvelle tarification prévue.

LE CONSEILLER D'ETAT  
SECRETAIRE GENERAL DES TRAVAUX ET DES TRANSPORTS,  
signé : SCHWARTZ.

r

OBJET :

Réforme de la tarification  
des Transports parisiens

17 Février 1941

N.S. 573

N O T E

pour Monsieur SCHWARTZ

J'apprrouve vos propositions en date du 15 Février 1941,  
sous les réserves et observations suivantes :

1° - la surtaxe sur les prolongements du métro, telle  
qu'elle est proposée ne répond que de très loin aux modalités que  
j'avais en vue. Prenant acte que techniquement la surtaxe ne  
peut pas être appliquée autrement, considérant d'autre part  
que la formule envisagée conduirait à de graves anomalies,  
je n'apprrouve pas la proposition qui m'est faite.

Toutefois, je décide que, lorsque la combinaison autobus  
ou trolley-bus plus métro risquera de détourner du rail un  
trafic qu'on veut lui résERVER, on fera à la jonction trans-  
ports de surface-métro une section tampon très courte, 500  
mètres par exemple.

LeConseil des Transports parisiens devra me faire des  
propositions à ce sujet.

Cette décision ne concerne pas le prolongement de ST-DENIS  
pour lequel un régime spécial type SCEAUX devra être appliqué ;  
un régime spécial devra également prévu pour le prolon-  
gement de VINCENNES.

2° - pour ce qui concerne le sectionnement des transports  
en surface, je précise que pour les parcours d'autobus qui  
seront maintenus à l'avenir parallèlement au métro les sec-  
tions devront être plus courtes, de 1 km en moyenne de façon à  
conférer à ces lignes le caractère de lignes de supplément ;  
en outre, sur les parcours dont il s'agit on ne délivrera pas de  
cartes ouvrières.

Je vous prie dans ces conditions :

- a) de faire en mon nom les notifications utiles au  
Préfet de la Seine et à la S.N.C.F. ;
- b) d'inviter les concessionnaires à prendre leurs

dispositions en vue de la mise en vigueur le 1<sup>er</sup> Avril 1941 ;

c) de préparer en vue d'insertion dans la presse et de communiqués à la radio, une analyse faisant ressortir les motifs, les caractères et avantages de la réforme.

signé : BERTHELOT.

février 1941

TARIFS DE LA BANLIEUE DE PARIS

Etude du Conseil des Transports Parisiens

Le Conseil des Transports Parisiens, créé par la loi du 20 septembre 1940, a été chargé, en vertu de l'article 2 de cette loi, de préparer et de soumettre à la décision du Secrétaire d'Etat aux Communications toutes mesures tendant à coordonner les transports en commun de voyageurs dans sa zone d'action. Nous rappellerons que celle-ci est délimitée par les localités suivantes : Pontcise, Persan-Beaumont, Creil, Senlis, Dammartin, Meaux, Coulommiers, Fontainebleau, Étampes, Rambouillet, Mantes.

Le Conseil des Transports Parisiens a, en particulier, entrepris une étude pour réaliser la coordination tarifaire des trois modes de transport en commun de la Région Parisienne : Métropolitain, T.C.R.P., S.N.C.F.

Il a tout d'abord procédé à une comparaison des tarifications en vigueur et a constaté que les prix des billets simples de la S.N.C.F. ( $0,32$  au km + les frais de gare et de contrôle) sont à un niveau supérieur à ceux des autres modes de transport en commun, mais que, par contre, les prix des abonnements de la S.N.C.F. (qui conduisent pour les abonnements hebdomadaires à des recettes kilométriques de  $0,08$  à  $0,12$ , et pour les abonnements ordinaires à des recettes kilométriques de  $0,05$  à  $0,08$ ) sont à des prix bien inférieurs à ceux de l'autobus.

Il en résulte que le Chemin de fer draine les abonnés, et l'autobus

.....

les voyageurs ordinaires, ce qui conduit à une très mauvaise utilisation des trains aux heures creuses et à un suréquipement des lignes d'autobus.

Pour conserver une certaine clientèle de voyageurs ordinaires, le Chemin de fer a été conduit, dans certains cas, à créer des prix de concurrence. C'est ainsi que sur les lignes électrifiées de la banlieue OUEST, le tarif appliqué est le Tarif Général réduit de 20 %, mais bien que les billets soient taxés sur des distances d'application corrigéant l'effet du mauvais tracé de certaines lignes, les prix de l'autobus restent encore très inférieurs à ceux des billets ordinaires du fer.

En conclusion de son étude, le Conseil des Transports Parisiens a reconnu possible de réaliser une coordination tarifaire dans une zone de "petite banlieue" s'étendant jusqu'à une vingtaine de kilomètres de Paris sur les bases suivantes :

#### I - Voyageurs ordinaires :

##### a) Métropolitain -

- Les prix des billets simples resteront inchangés.

- A défaut de la perception d'un supplément sur l'ensemble des prolongements du Métropolitain en banlieue, une surtaxe égale à la moitié du prix du billet simple de 2ème classe sera perçue aux terminus en banlieue, sauf à celui de la Mairie des Lilas, très proche de la Porte de Paris. Cette surtaxe a été reconnue nécessaire pour pouvoir réaliser la coordination tarifaire S.N.C.F. - T.C.R.P., tout en supprimant les prix de concurrence qui avaient dû être faits, notamment dans la banlieue Ouest.

.....

##### b) T.C.R.P. -

Afin de faciliter l'emprunt de l'autobus sur de petites distances, la prise en charge sera supprimée et des sections plus courtes seront créées en divisant en principe les sections actuelles en deux. Le prix du ticket vendu en carnets sera porté à 0,65 (moitié du prix du billet de seconde classe du Métropolitain) et afin de ne pas augmenter sensiblement les prix actuels, un tarif dégressif sera adapté (une section : 1 ticket ; 2 sections : 2 tickets ; 3 et 4 sections : 3 tickets ; 5 et 6 sections : 4 tickets, etc ...)

##### c) S.N.C.F. -

Compte tenu du fait que les tarifs "fer" sont élevés par rapport à ceux des moyens de transport concurrents, en particulier à la suite de la majoration de 25 % qu'ils ont subie en août 1940 par suite de la suppression de la délivrance des aller et retour, et étant bien précisé que même si une réduction est accordée aux billets A.R. dans les tarifs ordinaires de la S.N.C.F., cette réduction ne jouera pas ipso facto en banlieue, les prix des billets "fer" en petite banlieue seront calculés sur la base du tarif général actuel réduit de 10 % (soit un relèvement par rapport aux prix de concurrence qui ont dû être consentis autrefois sur la Région OUEST).

Les nouveaux prix seront présentés sous forme de prix de zones, chacun d'eux étant un multiple de l'unité de perception qui sera généralisée dans la banlieue (moitié du prix du billet simple de seconde classe du Métro); cette formule permettra, en outre, comme c'est déjà

.....

le cas sur la Région OUEST, de corriger les effets du tracé sinueux de certaines lignes.

## II - Abonnés

Les régimes actuels sont très différents :

- sur le Métropolitain : billets d'aller et retour avec condition que le voyage d'aller commence avant 9 heures du matin;
- sur les autobus : cartes hebdomadaires de 5 ou de 6 jours délivrées à toute personne en faisant la demande, avec condition que le voyage d'aller commence avant 8 h. 1/2 au plus tard;
- sur la S.N.C.F. : cartes hebdomadaires valables 7 jours délivrées aux seuls employés et ouvriers, sans condition pour les heures d'utilisation.

Le Conseil des Transports Parisiens a adopté un régime unifié basé sur la délivrance à toute personne en faisant la demande, de cartes dites "cartes hebdomadaires de travail" valables 6 jours par semaine sans condition pour les heures d'utilisation.

Pour le Métropolitain et la T.C.R.P., les prix de ces cartes seront calculés de façon à maintenir sensiblement les recettes à leur niveau actuel. Sur la S.N.C.F., par contre, où les tarifs d'abonnement sont très bas, les prix seront relevés de 20 % pour les abonnements hebdomadaires, comme ils l'auraient été par application de la majoration générale envisagée, et de 30 à 50 % pour les abonnements ordinaires; de ce fait, la recette kilométrique au voyageur varierait entre 0,153 et 0,10 pour les abonnements hebdomadaires et entre 0,118 et 0,065 pour les abonnements ordinaires (contre 0,30 environ pour les billets simples).

.....

## Raccord entre la tarification "petite banlieue" et la tarification ordinaire de la S.N.C.F.

La tarification ainsi adoptée par le Conseil des Transports Parisiens jouera, en ce qui concerne la S.N.C.F., dans la zone de "petite banlieue".

Dans cette zone, les prix des tarifs des trois modes de transport en commun, liés à la même unité de perception (moitié du prix du billet simple de seconde classe du Métro) varieront donc à l'avenir, au même instant et dans les mêmes proportions, ce qui implique pour nos tarifs banlieue, d'être complètement dissociés des tarifs ordinaires.

Entre la zone de "petite banlieue" et celle où reprendra le jeu normal des tarifs de la S.N.C.F., il a été nécessaire de prévoir une zone de raccord, toute entière à l'intérieur de la zone d'action du Conseil des Transports Parisiens, de façon à passer sans discontinuité d'une tarification à l'autre.

La tarification banlieue (zones de "petite banlieue" et "de raccord") sera seule applicable dans les relations entre elles des gares comprises dans son champ d'action. Celui-ci est limité par les localités suivantes : Pontoise, Persan-Beaumont, Survilliers, Dammartin, Lagny, Gretz, Combs-la-Ville, Corbeil, Brétigny, Les Mureaux et Meulan. Par contre, les relations entre une gare située dans la zone banlieue et une gare au delà de cette zone resteront soumises aux tarifs ordinaires.

Pour réaliser cette indépendance entre les tarifs de la banlieue et les tarifs ordinaires, des Notes dont le texte figure en Annexe I seront insérés dans les Tarifs Généraux et les Tarifs Spéciaux de la S.N.C.F.

.....

Présentation de  
Tarifs Banlieue.

De leur côté, les Tarifs banlieue feront l'objet d'un document spécial comprenant un fascicule "Conditions de transport" et un fascicule "Prix de transport".

Les conditions de transport se composeront :

- du Tarif Général applicable aux voyageurs ordinaires, aux enfants, aux militaires, aux bagages et aux chiens, tarif dont les conditions ont été simplifiées dans toute la mesure du possible, compte tenu de la nature du trafic de banlieue;

- de Tarifs Spéciaux :

- familles nombreuses et réformés de guerre, avec trois taux de réduction seulement : 30, 50 et 75 %; les membres de familles nombreuses ayant droit à 40 % de réduction bénéficieront en fait de 50 %;
- cartes hebdomadaires de travail suivant le régime unifié exposé ci-dessus;
- abonnements ordinaires du tarif spécial des abonnements de la S.N.C.F. légèrement simplifié;
- cartes donnant droit à la délivrance de billets à prix réduits (cartes à 1/2 tarif du Tarif Spécial des Abonnements);
- voyageurs en groupe. Les dispositions correspondantes ne joueront provisoirement, comme dans les tarifs ordinaires de la S.N.C.F., que pour les "Promenades d'enfants" organisées par des Municipalités ou des Oeuvres philanthropiques et à leurs frais;
- billets à prix réduits valables exclusivement dans des trains désignés, tarif qui a permis, en particulier, la création des billets "Bon dimanche" et qui n'aura pas d'application pratique pour l'instant.

Le fascicule "Prix" sera composé d'une Nomenclature, de tableaux d'indices de prix par lignes et de tableaux de prix.

.....

La nomenclature permettra de déterminer les tableaux d'indices de prix intéressés. Ceux-ci donneront, à première lecture, les indices de prix applicables dans les relations entre deux gares reprises au même tableau, et enfin les tableaux de prix donneront la valeur en francs des prix des différents billets ou des différents abonnements correspondant aux valeurs des indices de prix.

Pour les relations entre gares qui ne sont pas reprises dans un même tableau d'indices de prix, la taxe sera obtenue par soudure des prix partiels correspondant aux trajets effectués sur des sections de lignes reprises au même tableau d'indices, mais les agents des gares disposeront d'un certain délai pour établir cette taxe.

x

x x

BILAN -

Le bilan de l'application de cette nouvelle tarification à la banlieue de Paris s'établit de la façon suivante, sur la base du trafic de 1938 et des tarifs actuels, les prix des tarifs ordinaires de la S.N.C.F. étant supposés majorés de 20 %.

- Plus value sur les billets ..... 12 M (suivant les modalités exposées ci-dessus dans la zone de petite banlieue - majoration progressive dans la zone de raccord atteignant 20 % à l'extrémité de cette zone).
- Majoration des abonnements hebdomadaires ..... 28 M (majoration de 20 % dans toute la banlieue)
- Majoration des abonnements ordinaires ..... 18 M (majoration de 50 % à l'origine de la zone de petite banlieue, décroissant avec la distance pour n'être plus que de 30 % à l'extrémité de cette zone; majoration décroissante de 30 à 20% dans la zone de raccord).
- Recette nouvelle provenant de voyages occasionnels des porteurs de cartes d'abonnement hebdomadaire (les nouvelles cartes ne seront valables que 6 jours) ..... 8 M

Total ..... 66 M

.....

alors que l'application d'une majoration uniforme de 20 % conduirait à un produit de 85 M. Le sacrifice moyen demandé aux usagers de la banlieue ressort ainsi à 15,5 %

Il faut noter à propos de ce bilan que si l'on rétablit des billets d'aller et retour à prix réduit - par exemple de 10 % - dans les tarifs ordinaires de la S.N.C.F., la non application de ceux-ci dans la banlieue de Paris entraînera pour la S.N.C.F. un avantage qui peut être évalué à 20 M.

L'aménagement résultant de la mise en vigueur des tarifs de la banlieue de Paris aura le grand avantage de supprimer presque intégralement la concurrence tarifaire que nous faisaient, pour les voyageurs ordinaires, les lignes d'autobus favorisées par un trajet direct très réduit jusqu'au métropolitain et par le tarif unique appliqué sur celui-ci. Dans l'avenir, les prix de l'autobus augmentés, le cas échéant, de la surtaxe terminale du Métropolitain, seraient au moins égaux à ceux du fer, sauf sur certaines relations où la situation déjà centrale d'une gare déterminée (La Bastille ou Saint-Lazare) nous a conduits à accepter d'avoir, dans quelques cas particuliers, un prix supérieur d'une unité (0,65) à celui de notre concurrent. Ce résultat est très important et conduira à ramener au fer des voyageurs qui, normalement, doivent être nos usagers et qui n'utilisaient l'autobus que pour bénéficier de prix bien plus avantageux. Cette affirmation peut être illustrée par l'exemple de Versailles où cette concurrence était très vive et où nous avions dû consentir, pour limiter l'évasion des voyageurs ordinaires, des prix de concurrence.

	Prix actuels	Prix envisagés
T.C.R.P. Versailles - Pont-de-Sèvres :	2,625	3,90
T.C.R.P. + surtaxe des prolongements métro:	-	4,55
T.C.R.P. + métro .....	3,925	5,85
S.N.C.F. :		
Versailles R.G. - Pont-Mirabeau .....	3,40	3,90
Versailles R.G. - Pont-Mirabeau + métro.....	4,70	5,20
Versailles R.G. - Invalides /Montparnasse...	4,15	4,55
Versailles R.G. - Invalides/Montparnasse + métro.....	5,45	5,85
Versailles R.D. - St-Lazare .....	4,90	5,20
	x	
	x x	
<u>PROPOSITIONS</u>		
Comme suite à la proposition de la S.N.C.F. d'appliquer une majoration uniforme de 20 % aux tarifs actuels, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, le Secrétaire d'Etat aux Communications a, par dépêche du 11 février dernier, fait connaître que le Gouvernement avait décidé de ne pas s'opposer au principe du relèvement des tarifs, étant entendu que ce relèvement serait appliqué en deux étapes. En première étape, les tarifs voyageurs seront relevés de 20 % avec une date aussi rapprochée que possible, compte tenu des formalités réglementaires et du délai nécessaire pour la mise au point de la tarification de la Région Parisienne, sans que l'application puisse être postérieure au 1er Avril.		

.....

En exécution des prescriptions de cette dépêche, il est proposé au Conseil d'Administration d'approver les tarifs S.N.C.F. de la banlieue de Paris, établis conformément aux conclusions des travaux du Conseil des Transports Parisiens et, dans la zone d'action de ces tarifs, de substituer l'application de ceux-ci à l'augmentation générale de 20 % proposée pour le trafic Voyageurs. La date de mise en vigueur de la première étape du relèvement des tarifs serait fixée au 1er Avril 1941.

Si cette proposition est adoptée, la lettre, dont projet ci-joint, pourrait être adressée à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

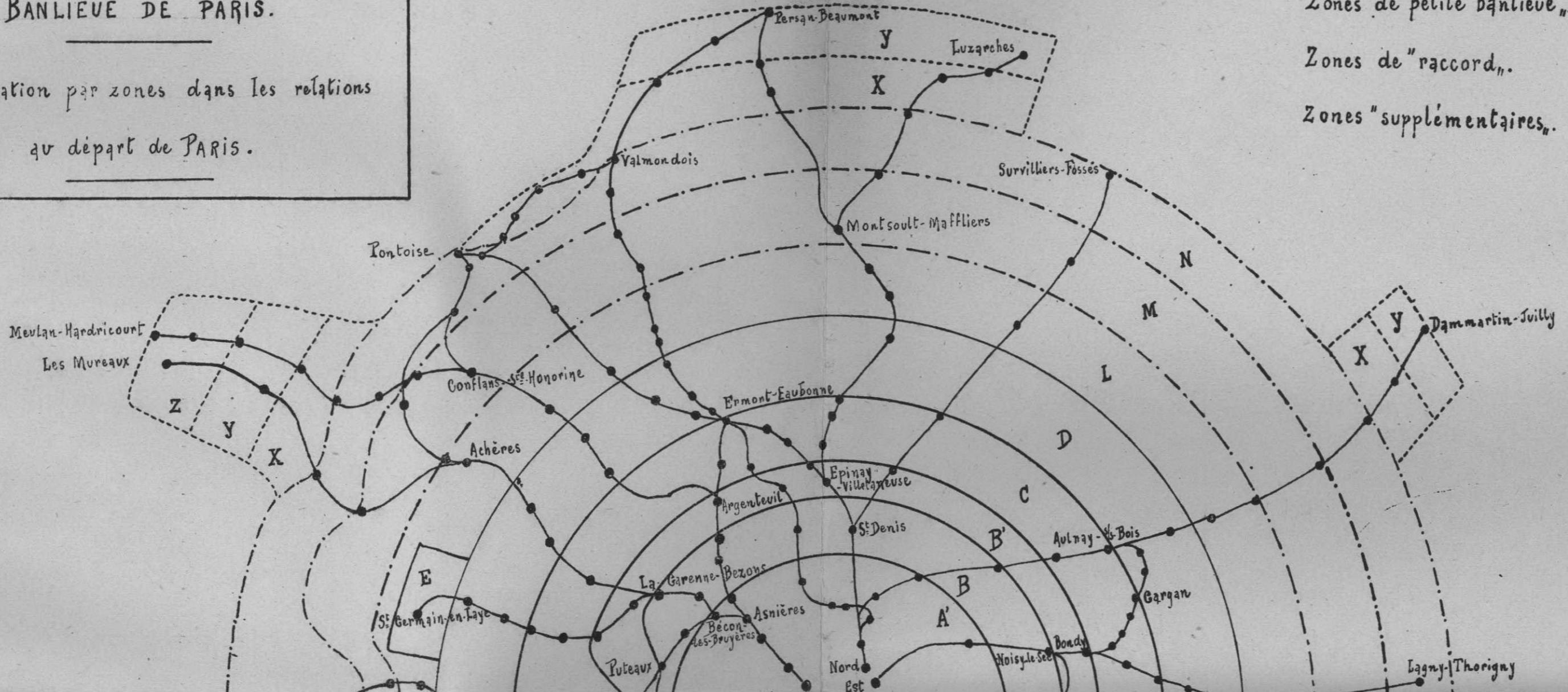
## BANLIEUE DE PARIS.

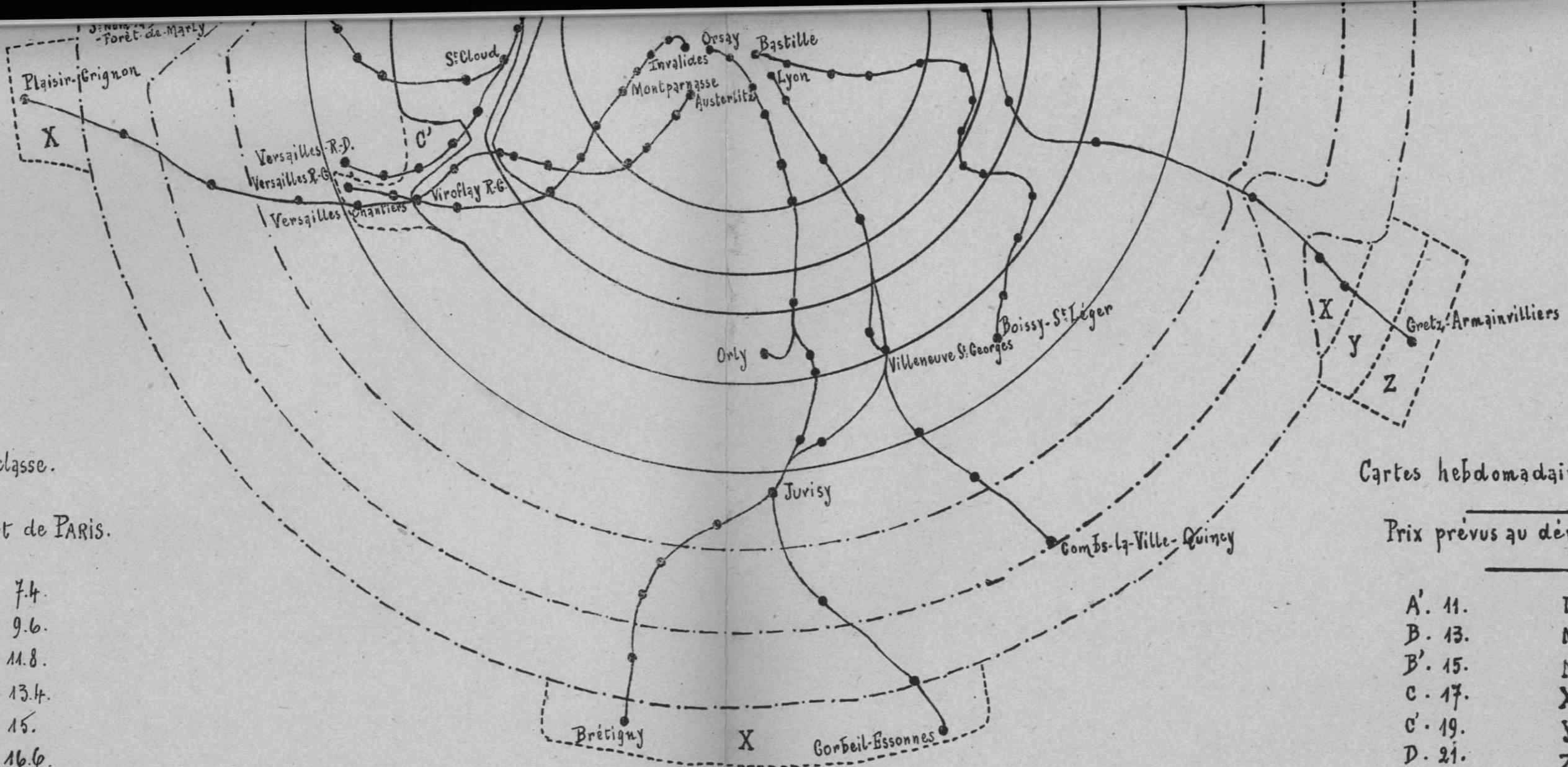
ification par zones dans les relations  
au départ de PARIS.

## Zones de "petite banlieue". - A'. B'. B'. C'. C'. D'. E'.

Zones de "raccord". L.M.N.

### Zones "supplémentaires". X.Y.Z.





ANNEXE I

Modifications à apporter aux tarifs ordinaires  
de la S.N.C.F.  
par suite de la création des tarifs de la banlieue de Paris

Les Notes suivants seront insérés dans les différents  
tarifs :

1°) TARIFS GENERAUX :

en tête de ces tarifs :

NOTA..- Dans les relations entre elles des gares situées sur les lignes soumises aux tarifs de la banlieue de Paris, le tarif général inclus dans ces tarifs se substitue aux présents tarifs généraux et à leurs annexes.

2°) TARIF SPECIAL DES ABONNEMENTS :

in fine de ce tarif :

NOTA..- Sauf stipulations contraires dans les tarifs de la banlieue de Paris, les dispositions du présent tarif ne sont pas applicables dans les relations entre elles des gares situées sur les lignes soumises aux tarifs de la banlieue de Paris.

3°) TARIFS SPECIAUX AUTRES QUE LE TARIF DES ABONNEMENTS :

in fine de ces tarifs :

NOTA..- Le présent tarif n'est pas applicable dans les relations entre elles des gares situées sur les lignes soumises aux tarifs de la banlieue de Paris.

PROJET

Paris, le

1941

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 11 février faisant suite à notre lettre D 631/6 du 3 décembre 1940, vous avez bien voulu m'informer que le Gouvernement avait décidé de ne pas s'opposer au principe du relèvement des tarifs, étant entendu que ce relèvement serait appliqué en deux étapes :

En première étape, à une date aussi rapprochée que possible, compte tenu des formalités réglementaires et du délai nécessaire pour la mise au point de la tarification de la Région Parisienne, sans que la date d'application puisse être postérieure au 1<sup>er</sup> avril :

- majoration de 20 % pour les voyageurs, avec application simultanée des tarifs de la Région parisienne;
- majoration de 10 % pour les marchandises.

En deuxième étape : majoration de 10 % pour les marchandises au 1<sup>er</sup> juillet 1941.

J'ai l'honneur de vous informer que la S.N.C.F. est d'accord pour réaliser la majoration en deux étapes suivant les modalités que vous indiquez, la date d'application de la première étape étant, compte tenu des formalités à remplir, fixée au 1<sup>er</sup> avril 1941.

Je vous adresse, ci-joint, les tarifs que nous proposons d'appliquer dans la banlieue parisienne, ainsi que les modifications qui en

...  
Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports.

résultent pour les tarifs ordinaires de la S.N.C.F. Compte tenu des travaux du Conseil des Transports Parisiens, la mise en vigueur de ces tarifs est, en ce qui concerne leur zone d'action, à substituer à l'application de la majoration uniforme de 20 % des tarifs voyageurs que nous vous avons soumise dans notre lettre du 30 décembre dernier.

Conformément à vos indications, nous soumettons à l'agrément préalable des Autorités occupantes les majorations de tarifs Voyageurs et Marchandises, telles qu'elles sont maintenant arrêtées.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

SOCIÉTÉ NATIONALE DES



CHEMINS DE FER FRANÇAIS

**VOYAGEURS, BAGAGES ET CHIENS**

---

**TARIFS DE LA BANLIEUE  
DE PARIS**

---

**FASCICULE I**

---

**CONDITIONS DE TRANSPORT**

---

# TARIFS DE LA BANLIEUE DE PARIS

# CONDITIONS DE TRANSPORT

## TITRE I

## GÉNÉRALITÉS

### Article Premier

**Objet des Tarifs de la Banlieue de Paris.** — Les présents tarifs fixent les prix et conditions de transport des voyageurs, des bagages et des chiens accompagnés **dans les relations entre elles des gares (1) situées sur les sections de lignes reprises à l'Annexe I.**

Dans les relations entre ces gares et les autres établissements de la S.N.C.F. les tarifs ordinaires (généraux et spéciaux) sont seuls applicables.

Les prix des présents tarifs ne peuvent être soudés à ceux des tarifs ordinaires de la S.N.C.F.

### Article 2

**Division des Tarifs.** — Les Tarifs de la Banlieue de Paris comprennent deux fascicules :

- le fascicule I « **Conditions de transport** » qui comporte, indépendamment du présent Titre I :
  - un Titre II : Tarif général de la banlieue de Paris;
  - un Titre III : Tarifs spéciaux de la banlieue de Paris.
- le fascicule II « **Prix de transport** » qui comporte :
  - une Nomenclature des gares (1);
  - des tableaux donnant les indices de prix applicables aux relations entre elles des gares situées dans un même tableau;
  - des tableaux indiquant les prix correspondant aux différents indices.

(1) Dans les présents tarifs, le mot « gare » s'applique à tous les établissements (gares, stations, haltes et points d'arrêt) ouverts au service des voyageurs.

## ANNEXE AU TITRE I

### Sections de lignes sur lesquelles sont applicables les Tarifs de la Banlieue de Paris

Paris-Est à Gretz-Ärmainvilliers.

Paris-Est à Lagny-Thorigny.

Paris-Est à Gargan.

Gargan à Aulnay-sous-Bois.

Paris-Bastille à Boissy-Saint-Léger.

Paris-Nord à Dammarin-Juilly.

Paris-Nord à Survilliers-Fosses.

Paris-Nord à Persan-Beaumont, via Montsoult-Maffliers.

Montsoult-Maffliers à Luzarches.

Paris-Nord à Persan-Beaumont, via Pontoise et via Méry.

Paris-Nord à Ermont-Eaubonne et à Argenteuil, via Gennevilliers.

Paris-Saint-Lazare à Auteuil-Boulogne.

Paris-Saint-Lazare à Meulan-Hardricourt.

Paris-Saint-Lazare aux Mureaux.

Paris-Saint-Lazare à Pontoise, via Conflans-Sainte-Honorine et via Achères.

Paris-Saint-Lazare à Saint-Germain-en-Laye.

Paris-Saint-Lazare à Versailles-R.D.

Paris-Saint-Lazare à St-Nom-la-Bretèche-Forêt-de-Marly.

Puteaux à Issy-Plaine.

Paris-Invalides à Versailles-R.G.

Paris-Montparnasse à Plaisir-Grignon.

Juvisy à Versailles-Chantiers.

Massy-Palaiseau à Saint-Rémy-les-Chevreuse.

Paris-Quai d'Orsay à Brétigny.

Paris-Quai d'Orsay à Orly.

Paris-Lyon à Combs-la-Ville-Quincy.

Paris-Lyon à Corbeil-Essonnes.

## TITRE II

# TARIF GÉNÉRAL DE LA BANLIEUE DE PARIS

### CHAPITRE PREMIER

#### VOYAGEURS

##### Article Premier

**Voyageurs ordinaires.** — Les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont ceux du barème **N** du tableau des prix n° 1 figurant au fascicule II « Prix de Transport » des présents tarifs.

##### Article 2

**Militaires et marins.** — Pour les militaires et marins voyageant soit en groupes ou en détachements encadrés, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, appelés sous les drapeaux ou rentrant dans leurs foyers après libération, les prix à percevoir sont ceux du barème **R 3** du tableau des prix n° 1 figurant au fascicule II.

##### Article 3

**Enfants.** — Au-dessous de quatre ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De quatre à dix ans, les enfants paient les prix du barème **R 2** du tableau des prix n° 1 figurant au fascicule II et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne peuvent occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de dix ans, les enfants paient les prix du barème **N** du tableau des prix.

##### Article 4

**Billets.** — Le transport des voyageurs est effectué moyennant paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet valable pour la classe de voiture qu'il indique et, au départ, pour la date qui y est portée. Le parcours doit être effectué sans autres interruptions de temps que celles indiquées aux Tableaux de la Marche des trains.

Le voyageur qui veut prendre place, sur tout ou partie du parcours, dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet, est tenu, avant de changer de classe, d'en faire la déclaration au conducteur du train et de payer, pour le parcours effectué en déclassement, un supplément égal à la différence entre le prix, au barème qui lui est applicable, de la classe dans laquelle il désire prendre place et le prix de la classe à laquelle son billet lui donnait droit.

### Article 5

**Distribution des billets.** — La distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares ou stations (1) 30 minutes et, dans les autres gares, stations et haltes, 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ de chaque train que le voyageur peut utiliser.

Elle cesse, au plus tôt, dans les grandes gares ou stations (1) 5 minutes et, dans les autres gares, stations et haltes, 3 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Toutefois, lorsque le train est en retard, il doit, autant que possible, être délivré des billets aux voyageurs qui se présentent, dans les limites fixées plus haut, avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard.

### Article 6

**I. — Délivrance des billets.** — Sauf indications contraires figurant dans la Nomenclature des gares du fascicule II, des billets sont délivrés de tout établissement à tout établissement figurant à cette nomenclature pour des trajets n'empruntant que les rails de la S.N.C.F. et ne comportant pas d'interruption de parcours par fer. Toutefois, l'interruption du parcours par fer est admise pour les traversées de Paris et de Versailles.

Les billets sont délivrés à première demande pour les relations qui intéressent uniquement des lignes figurant dans un même tableau d'indices de prix du fascicule II.

Pour les autres relations, les billets doivent être demandés à la gare de départ 30 minutes à l'avance.

**II. — Itinéraire — Utilisation des billets.** — Les billets sont, en principe, établis par l'itinéraire le plus court et valables par cet itinéraire.

Les billets peuvent également être établis par tout autre itinéraire, même via Paris, au choix des voyageurs.

Les billets ne peuvent servir que de ou pour les gares de départ et de destination qu'ils indiquent. Toutefois, le voyageur peut utiliser son billet au départ ou à destination d'une gare intermédiaire, à la condition de faire abandon du parcours non effectué et sans pouvoir prétendre à aucun remboursement.

Le voyageur est tenu de suivre l'itinéraire pour lequel son billet a été établi.

Il peut toutefois suivre, sans supplément de prix, certains itinéraires allongés désignés aux Tableaux de la Marche des trains et portés à la connaissance du public à chaque changement d'horaire, ou se rendre d'un point à un autre du parcours par un itinéraire plus court.

Le voyageur qui désire terminer son voyage, dans la même classe de voiture, à une gare située au delà de la gare de destination portée sur son billet, peut obtenir, sous réserve, le cas échéant, de l'observation du délai de commande prévu au chiffre I ci-dessus, un billet pour le parcours complémentaire à effectuer. Ce nouveau billet est taxé dans les conditions indiquées au chiffre III ci-après, le total des prix du billet primitif et du nouveau billet devant toutefois être au moins égal au prix d'un billet valable entre la gare de départ et la gare de destination définitive du voyageur.

#### III. — Calcul des prix :

##### **1<sup>o</sup> Relations par l'itinéraire normal entre deux gares reprises dans un même tableau d'indices de prix du fascicule II.**

Ce tableau donne l'indice de prix applicable à chaque relation; les billets sont taxés aux prix figurant dans le « Tableau des prix » en regard de l'indice correspondant à la relation considérée.

##### **2<sup>o</sup> Autres relations.**

Les prix des billets s'obtiennent en faisant la somme des prix des billets correspondant aux parcours partiels figurant sur un même tableau d'indices de prix, d'après l'itinéraire revendiqué par le voyageur.

(1) Argenteuil, Asnières, Aulnay-sous-Bois, Bécon-les-Bruyères, Brétigny, Charenton, Choisy-le-Roi, Corbeil-Essonnes, Enghien-les-Bains, Ermont-Eaubonne, Garenne-Bezons (La), Ivry-sur-Seine, Juvisy, Maisons-Alfort-Alfortville, Paris-Austerlitz, Paris-Bastille, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Montparnasse, Paris-Nord, Paris-Quai d'Orsay, Paris-Reuilly, Paris-Saint-Lazare, Persan-Beaumont, Pierrefitte-Stains, Pontoise, Saint-Cloud, Saint-Denis, Saint-Germain-en-Laye, Versailles-Chantiers, Versailles-R. D., Versailles-R. G., Villeneuve-Saint-Georges, Villiers-le-Bel-Gonesse, Vitry-sur-Seine.

## Article 7

**Mesures de contrôle — Voyageurs en situation irrégulière.** — Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des agents du Chemin de fer et les remettre à l'arrivée.

Est considéré comme étant en situation irrégulière :

**A. —** Le voyageur qui a pris place dans le train **sans titre de transport.**

Est considéré comme étant sans titre de transport :

1<sup>o</sup> pour le parcours entier, le voyageur qui, en cours de route ou à l'arrivée, ne peut présenter aucun titre de transport ou qui présente un titre de transport périmé;

2<sup>o</sup> pour le parcours supplémentaire, le voyageur qui, sans avoir prévenu, effectue un parcours supérieur à celui que comporte son titre de transport.

**B. —** Le voyageur qui a pris place dans le train **sans titre de transport valable.**

Est considéré comme étant sans titre de transport valable, le voyageur qui, tout en ayant un titre de transport, a pris place sans autorisation dans un train soumis à des conditions de classes ou de parcours que le titre dont il est muni ne remplit pas, ou qui ne s'est pas conformé aux dispositions qui régissent l'utilisation de ce titre.

**C. —** Le voyageur qui, sans avoir prévenu au préalable, se place dans une **voiture d'une classe supérieure** à celle qui est indiquée sur son titre de transport.

**Lorsqu'il n'y a pas tentative de fraude,** la situation irrégulière du voyageur peut être régularisée par le versement immédiat, entre les mains de l'Agent de contrôle habilité, d'une insuffisance de perception et d'une indemnité forfaitaire (Application du décret du 30 juin 1934 et de l'article 79 du décret du 11 septembre 1939).

Le montant de l'insuffisance de perception est déterminé comme suit :

**§ A. — Voyageur sans titre de transport.**

Le montant de l'insuffisance de perception est égal au prix du barème applicable au voyageur dans la classe empruntée :

— d'après le parcours effectué par le train depuis la dernière gare où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur ne puisse justifier le point de départ du trajet effectué dans des conditions irrégulières, si le voyageur est sans titre de transport ou présente un titre périmé;

— pour le parcours supplémentaire si le titre présenté n'est valable que sur une partie du parcours.

**§ B. — Voyageur sans titre de transport valable.**

Le montant de l'insuffisance de perception est égal au prix du barème applicable au voyageur dans la classe empruntée et pour le parcours effectué irrégulièrement, défaillance faite de la valeur du billet présenté.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un titre de transport qui ne remplit pas les conditions spéciales de classes ou de parcours auxquelles est subordonnée l'admission dans le train emprunté, le montant de l'insuffisance de perception est égal au supplément, calculé d'après le barème applicable au voyageur, nécessaire pour satisfaire aux conditions d'admission stipulées.

**§ C. — Voyageur qui, sans avoir prévenu au préalable, se place dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée sur son titre de transport.**

Le montant de l'insuffisance est égal à la différence, calculée d'après le barème applicable au voyageur, entre le prix d'un billet de la classe dans laquelle il a pris place et le prix de la classe à laquelle son titre lui donnait droit, pour le parcours entre la première gare dans laquelle le voyageur a pu monter dans le train ou dans la voiture où il est contrôlé et la gare de destination indiquée sur le billet.

**Le montant de l'indemnité forfaitaire** est fixé comme suit :

2 francs pour les insuffisances de perception inférieures à 6 francs;

3 francs pour les insuffisances de perception d'au moins 6 francs et de moins de 10 francs;

5 francs pour les insuffisances de perception de 10 francs et au-dessus.

## CHAPITRE II

### BAGAGES

#### Prix de transport et conditions d'application

##### Article 8

**Objets admis comme bagages — Franchise.** — Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilogrammes n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement et elle est réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix (barème R. 2).

Les conditions d'admission des bagages au transport sont celles que précisent les articles 8 et 9 des Tarifs généraux applicables aux Voyageurs, Bagages et Chiens accompagnés.

##### Article 9

**Excédents de bagages.** — Le transport des excédents de bagages a lieu moyennant le paiement préalable de la taxe due pour ces excédents.

Les excédents de bagages sont taxés à raison de 1 franc par fraction de 10 kilogrammes.

Les motocyclettes non munies de leur side-car, enregistrées comme bagages, ne sont comptées, pour le calcul de la taxe des excédents de bagages, que pour la moitié de leur poids réel. Le bénéfice de cette disposition est limité à une motocyclette par voyageur.

Le minimum de perception pour les excédents de bagages est fixé à 6 francs.

##### Article 10

**Traversée de Paris.** — Les bagages enregistrés via Paris qui doivent passer d'une gare de Paris à une autre, sont acheminés par voitures et taxés, sans déduction de poids, au prix de 1 fr. 4 par fraction indivisible de 10 kilogrammes avec minimum de 14 francs par enregistrement. Le délai de transmission d'une gare de Paris à l'autre est fixé à huit heures, non compris la période de 0 à 6 heures; ce délai est compté à partir de l'heure d'arrivée effective du train réglementaire qui a dû effectuer le transport des bagages.

Le transbordement des bagages dans la même gare de Paris est effectué dans un délai de deux heures compté à partir de l'heure d'arrivée effective à Paris du train par lequel a dû réglementairement être effectué le transport de ces bagages.

### Article 11

**Bagages de militaires et marins.** — Les excédents de bagages des militaires et marins voyageant aux conditions de l'article 2 du présent tarif ne sont assujettis qu'au quart de la taxe fixée par l'article 9.

Toutefois, les bagages des militaires et marins enregistrés via Paris sont acheminés et taxés d'une gare de Paris à l'autre comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

### Article 12

**Bulletins de bagages.** — L'enregistrement des bagages est effectué sur présentation du billet de place du voyageur et, s'il y a lieu, d'une fiche provisoire de pesage, pour la gare destinataire de ce billet. Il est constaté par la délivrance d'un bulletin.

Le voyageur doit mentionner, sur ses bagages, en caractères indélébiles très apparents et très lisibles, son nom et son adresse ainsi que le nom de la gare pour laquelle l'enregistrement doit être effectué.

Les bagages sont livrés au voyageur contre remise du bulletin d'enregistrement.

### Article 13

**Enregistrement.** — Il est perçu pour l'enregistrement des bagages un droit fixe de :

5 francs (1) pour les envois de 0 à 20 kilogrammes inclus;

8 francs (1) pour les envois supérieurs à 20 kilogrammes.

Le droit fixe d'enregistrement est réduit à 3 francs (1) pour les bicyclettes (2), voitures d'enfants, de malades et de blessés.

D'autre part, les motocyclettes non munies de leur side-car ne sont comptées, pour la perception du droit fixe d'enregistrement, que pour la moitié de leur poids réel (3).

Ce droit fixe doit être perçu dans tous les cas.

### Article 14

**Délai d'enregistrement des bagages — Fiche provisoire — Désinfection — Dépôt des bagages.** — Les dispositions applicables sont celles qui sont prévues aux articles 13, 14, 16, 17 et 18 des Tarifs généraux applicables aux Voyageurs, Bagages et Chiens accompagnés.

(1) Ce prix comprend, le cas échéant, les surtaxes locales temporaires.

(2) Dans le cas où plusieurs bicyclettes sont présentées ensemble à l'enregistrement, il est perçu, pour chaque bicyclette en sus de la première, un droit supplémentaire de 2 francs (les tandem, tripllettes, etc., sont comptés pour autant de bicyclettes qu'il y a de pédaliers); mais, en aucun cas, le droit perçu pour plusieurs bicyclettes présentées ensemble à l'enregistrement ne doit être supérieur à celui qui serait perçu pour les bagages taxés au poids.

(3) Le bénéfice de cette disposition est limité à une motocyclette par voyageur.

## CHAPITRE III

### CHIENS

#### Article 15

**Admission des chiens.** — Aucun animal n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, le Chemin de fer peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Le transport des chiens dans les fourgons ne peut avoir lieu que si ces animaux sont muselés, en quelque saison que ce soit, ou s'ils sont enfermés dans des caisses présentant des garanties jugées suffisantes.

#### Article 16

**Prix de transport.** — Le prix à percevoir pour le transport des chiens est calculé dans les mêmes conditions que celui du billet du voyageur, avec application des prix du barème **R 3** de la 2<sup>e</sup> classe et minimum de perception de 1 franc.

Le paiement est constaté par la délivrance d'un billet.

Pour les relations via Paris ou via Versailles, le voyageur est tenu de prendre possession de son chien à l'arrivée à Paris ou à Versailles et de lui faire effectuer la traversée de la ville.

#### Article 17

**Livraison.** — Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit. Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

## CHAPITRE IV

### Dispositions communes aux chapitres I, II et III

#### Article 18

**Calcul des taxes de transport.** — Pour chaque titre constatant paiement, la taxe de transport et le cas échéant, les différents frais supplémentaires, sont respectivement arrondis au décime supérieur, lorsque la fraction atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsque la fraction n'atteint pas 5 centimes.

En outre, pour chaque titre constatant paiement, la somme à percevoir est arrondie :

— *en trafic voyageurs et chiens* :

1° si la somme à percevoir dépasse 10 francs, sans excéder 20 francs, aux 5 décimes supérieurs lorsque la fraction atteint 3 décimes et aux 5 décimes inférieurs lorsqu'elle ne dépasse pas 2 décimes;

2° si la somme à percevoir dépasse 20 francs, au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes;

— *en trafic bagages* :

au franc supérieur lorsque la fraction atteint 5 décimes et au franc inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 décimes.

## TITRE III

# TARIFS SPÉCIAUX DE LA BANLIEUE DE PARIS

Chapitre premier .....	Réductions accordées aux membres des familles nombreuses et aux réformés et pensionnés de guerre.
Chapitre II .....	Cartes hebdomadaires de travail.
Chapitre III .....	Abonnements ordinaires.
Chapitre IV .....	Cartes donnant droit à la délivrance de billets à prix réduit.
Chapitre V .....	Voyageurs en groupes.
Chapitre VI .....	Billets à prix réduit valables exclusivement dans les trains désignés.

**NOTA.** — Le Tarif général de la Banlieue de Paris est applicable en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions prévues dans les Tarifs spéciaux de la Banlieue de Paris.

## CHAPITRE PREMIER

### RÉDUCTIONS ACCORDÉES AUX MEMBRES DES FAMILLES NOMBREUSES ET AUX RÉFORMÉS ET PENSIONNÉS DE GUERRE

Il est délivré aux membres des familles nombreuses et aux réformés et pensionnés de guerre, titulaires des cartes d'identité prévues au tarif spécial applicable sur l'ensemble des lignes de la S.N.C.F., des billets aux prix des barèmes indiqués ci-après :

#### A. — *Membres des familles nombreuses*

Barème **R 1** pour les titulaires de cartes donnant droit à une réduction de 30 %.

Barème **R 2** pour les titulaires de cartes donnant droit à une réduction de 40 et 50 %.

Barème **R 3** pour les titulaires de cartes donnant droit à une réduction de 75 %.

Les enfants de quatre à dix ans porteurs d'une carte de famille nombreuse paient la moitié du prix fixé pour les billets délivrés aux membres adultes de la famille.

#### B. — *Réformés et pensionnés de guerre*

Barème **R 2** pour les titulaires de cartes donnant droit à une réduction de 50 %.

Barème **R 3** pour les titulaires de cartes donnant droit à une réduction de 75 %.

## CHAPITRE II

### CARTES HEBDOMADAIRES DE TRAVAIL

#### Article Premier

**Objet.** — Des cartes hebdomadaires de travail sont délivrées en 3<sup>e</sup> classe pour la période commençant le dimanche et finissant le samedi suivant. Elles donnent droit à un seul voyage A.R. par 24 heures pour 6 jours de la semaine. Au moment de la délivrance de la carte, le voyageur doit indiquer le jour pendant lequel il ne doit pas utiliser sa carte.

#### Article 2

**Prix.** — Les prix des cartes hebdomadaires sont indiqués au tableau des prix n° 2 figurant au fascicule II « Prix de transport ».

#### Article 3

##### Calcul du prix :

##### — 1<sup>o</sup> *Relations par l'itinéraire normal entre deux gares reprises dans un même tableau d'indices de prix du fascicule II.*

Ce tableau donne l'indice de prix applicable à chaque relation ; les cartes sont taxées aux prix figurant dans le tableau des prix, en regard de l'indice correspondant à la relation considérée.

##### — 2<sup>o</sup> *Autres relations.*

Les prix des cartes s'obtiennent en faisant la somme des prix des cartes correspondant aux parcours partiels figurant sur un même tableau d'indices de prix, d'après l'itinéraire revendiqué par le voyageur, et en retranchant autant de fois la valeur d'une constante figurant au tableau des prix qu'il y a de tableaux d'indices de prix utilisés, moins un.

#### Article 4

**Demande.** — Les cartes sont délivrées à première demande pour les relations qui intéressent uniquement des lignes figurant dans un même tableau du fascicule II.

Pour les autres relations, les cartes doivent être demandées 3 heures au moins à l'avance.

#### Article 5

**Utilisation des cartes.** — Avant le voyage de retour du premier jour d'utilisation de la carte, les voyageurs doivent indiquer à l'encre, sur leur carte hebdomadaire, leurs nom et prénoms.

La carte est exclusivement personnelle. Toute carte trouvée entre des mains autres que celles du titulaire est retenue par les Agents du Chemin de fer et annulée. Dans ce cas il n'est fait au titulaire aucun

remboursement du prix de la carte qui reste complètement acquis au Chemin de fer, indépendamment de tous dommages et intérêts à lui réclamer, le tout sans préjudice de toutes poursuites correctionnelles.

Les voyageurs peuvent utiliser leur carte au départ ou à destination d'une gare intermédiaire à la condition de faire abandon du parcours non effectué et sans pouvoir prétendre à aucun remboursement.

Les cartes hebdomadaires sont valables pour l'itinéraire indiqué sur cette carte et pour les itinéraires allongés dont l'emprunt est autorisé sans supplément de prix par les Tableaux de la Marche des trains.

Les cartes ne peuvent être utilisées que dans les trains indiqués, à chaque changement de service, aux Tableaux de la Marche des trains. En cas d'emprunt d'un train interdit, le voyageur est considéré comme étant sans titre de transport valable et l'insuffisance de perception est égale au prix d'un billet du barème N de la classe de voiture utilisée.

Le titulaire d'une carte n'a droit à aucune indemnité pour changement de service régulièrement autorisé. Il n'a droit également à aucune indemnité pour défaut de place et retard, à moins qu'en raison de leur importance ou de leur fréquence non justifiées par un cas de force majeure ou par les nécessités du service de l'exploitation, ils ne constituent une faute lourde.

#### Article 6

**Perte ou vol de la carte.** — Dans le cas de perte ou de vol d'une carte hebdomadaire, il n'est pas délivré de duplicata.

#### Article 7

**Bagages.** — Les colis à main que les titulaires de cartes peuvent prendre avec eux dans les voitures sont seuls admis. Toutefois les intéressés peuvent faire enregistrer comme bagages leurs bicyclettes et leurs outils de travail.

## CHAPITRE III

### ABONNEMENTS ORDINAIRES

#### Article Premier

**Objet.** — Des abonnements ordinaires, des abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis, ainsi que des abonnements pour certains réformés et pensionnés de guerre, sont délivrés sur les sections de ligne soumises aux Tarifs de la Banlieue de Paris.

#### Article 2

**Prix.** — Les taux des mensualités à percevoir sont indiqués par les barèmes N et R du Tableau des prix n° 3 figurant au fascicule II « Prix de transport ». Les prix du barème **N** sont perçus pour les abonnements ordinaires, et ceux du barème **R** pour les abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis, ainsi que pour les abonnements pour certains réformés et pensionnés de guerre.

#### Article 3

##### Calcul des prix :

##### — 1<sup>o</sup> *Relations par l'itinéraire normal entre deux gares reprises dans un même tableau d'indices de prix du fascicule II.*

Ce tableau donne l'indice de prix applicable à chaque relation; les cartes sont taxées aux prix figurant dans le tableau des prix, en regard de l'indice correspondant à la relation considérée.

##### — 2<sup>o</sup> *Autres relations.*

Les prix des cartes s'obtiennent en faisant la somme des prix des cartes correspondant aux parcours partiels figurant sur un même tableau d'indices de prix, d'après l'itinéraire revendiqué par le voyageur et en retranchant autant de fois la valeur d'une constante figurant au tableau des prix qu'il y a de tableaux d'indices de prix utilisés, moins un.

#### Article 4

**Conditions d'application.** — A l'exception de celles qui concernent les prix, les conditions du Chapitre premier du Titre I du Tarif Spécial des Abonnements sont applicables aux Abonnements ordinaires de la Banlieue de Paris.

#### Article 5

**Cartes intéressant à la fois des lignes de banlieue et d'autres lignes.** — Les abonnements délivrés aux conditions du Titre I, Chapitre premier du Tarif Spécial des Abonnements et valables sur des sections de ligne soumises les unes aux Tarifs de la Banlieue de Paris et les autres aux tarifs ordinaires de la S.N.C.F., peuvent être utilisés dans les conditions prévues par le Tarif Spécial des Abonnements, pour les parcours effectués entre gares des sections de ligne soumises aux Tarifs de la Banlieue de Paris.

## ANNEXE COMMUNE

AUX

CHAPITRES II (Cartes hebdomadaires de travail) et III (Abonnements ordinaires)

### S.N.C.F. ET CHEMINS DE FER MÉTROPOLITAIN DE PARIS

Des cartes hebdomadaires de travail, des abonnements ordinaires, d'élèves, d'étudiants et d'apprentis et des abonnements pour certains réformés et pensionnés de guerre sont délivrés dans les relations entre certaines lignes de la S.N.C.F. et la ligne de Sceaux du Chemin de fer Métropolitain de Paris.

Les relations soumises aux conditions de la présente annexe et les prix applicables sont indiqués au tableau des prix n° 5.

Les cartes délivrées pour la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> classes de la S.N.C.F. sont valables respectivement en 1<sup>re</sup> et en 2<sup>e</sup> classes sur la ligne du Chemin de Fer Métropolitain ainsi que sur la ligne de Massy-Palaiseau à Saint-Rémy-les-Chevreuse.

Sous réserve des conditions particulières prévues ci-dessus, les cartes délivrées en vertu de la présente Annexe sont soumises aux conditions d'application des Chapitres II et III.

## CHAPITRE IV

### CARTES DONNANT DROIT A LA DÉLIVRANCE DE BILLETS A PRIX RÉDUIT

#### Article Premier

**Objet.** — Ces cartes donnent droit à la délivrance de billets taxés aux prix du barème **R 2** sur des parcours inscrits sur deux tableaux d'indices au plus.

#### Article 2

**Prix.** — Les prix des cartes sont indiqués au Tableau des prix n° 4 figurant au fascicule II « Prix de Transport ». Le règlement doit être effectué en une seule fois.

#### Article 3

**Conditions d'application.** — A l'exception de celles qui concernent les prix, les conditions prévues par le Titre III du Tarif Spécial des Abonnements pour les cartes ordinaires sont applicables aux cartes faisant l'objet du présent Chapitre.

#### Article 4

**Cartes intéressant à la fois des lignes de banlieue et d'autres lignes.** — Les cartes délivrées aux conditions du Titre III du Tarif Spécial des Abonnements et valables sur des sections de ligne soumises les unes aux Tarifs de la Banlieue de Paris et les autres aux tarifs ordinaires de la S.N.C.F., donnent droit à la délivrance de billets taxés aux prix du barème R 2, pour les parcours effectués entre gares des sections de ligne soumises aux Tarifs de la Banlieue de Paris.

### Conditions communes d'application aux Chapitres III et IV

Sont applicables aux cartes délivrées en vertu des Chapitres III et IV des Tarifs Spéciaux de la Banlieue de Paris les articles suivants des Conditions Communes d'application aux différents Titres du Tarif Spécial des Abonnements :

- les articles 1 et 2 du § A — « *Conditions s'appliquant à toutes les cartes* »;
- les articles 1, 4, 5 et 6 du § B — « *Conditions s'appliquant aux cartes autres que les cartes d'abonnement de travail (Titre II) et d'abonnement trimestriel (Titre I — Chapitres II et IV)* ».

## CHAPITRE V

### VOYAGEURS EN GROUPES

#### § 1

(Réservé.)

#### § 2

#### Promenades d'Enfants

##### Article Premier

**Objet.** — Tout groupe composé :

— d'enfants n'ayant pas atteint l'âge de 14 ans, voyageant aux frais de municipalités ou d'œuvres philanthropiques,  
— d'accompagnateurs, à raison d'un au maximum par 10 enfants ou fraction de 10,  
peut obtenir un billet collectif à prix réduit pour un voyage d'aller et retour ne comportant pas d'interruption de parcours par fer.

##### Article 2

**Prix.** — Les prix applicables sont ceux figurant au barème R 3 du Tarif Général de la Banlieue de Paris, les enfants de 4 à 10 ans payant la moitié du prix perçu pour un enfant de plus de 10 ans.

Minimum de perception : prix de 10 billets au barème R 3.

##### Article 3

**Validité.** — Une journée.

##### Article 4

**Suspension éventuelle de la délivrance des billets.** — La délivrance des billets peut être suspendue certains jours d'affluence.

Quand il est délivré des billets d'aller et retour, ces billets se composent de deux coupons valables, l'un pour l'aller, l'autre pour le retour. Le coupon d'aller n'est valable au départ que pour la date qui y est portée.

A l'aller, les deux coupons d'aller et de retour doivent être présentés à la fois à toute réquisition des agents du Chemin de fer. Le voyageur qui ne présente que le coupon d'aller, sans produire en même temps le coupon de retour, est considéré comme étant sans titre de transport valable, et la valeur du billet présenté, dont il est tenu compte pour le calcul de l'insuffisance de perception, est égale à la moitié du prix du billet d'aller et retour.

#### Article 6

**Trains.** — Le voyageur qui utilise un train auquel son billet ne donne pas droit est considéré comme étant sans titre de transport valable pour le parcours effectué ou à effectuer.

#### Article 7

**Déclassement.** — Le déclassement est autorisé dans la limite des places disponibles. Tout déclassement régulier donne lieu à la perception d'un supplément égal à la différence entre le prix du billet dont le voyageur est muni et le prix du billet de la classe à occuper.

#### Article 8

**Billets non utilisés ou incomplètement utilisés.** — En cas de perte du billet ou d'interruption du voyage pour une cause quelconque, non imputable au Chemin de fer, celui-ci n'est tenu à aucun remboursement.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES



CHEMINS DE FER FRANÇAIS

**VOYAGEURS, BAGAGES ET CHIENS**

**TARIFS DE LA BANLIEUE  
DE PARIS**

**FASCICULE II**

**PRIX DE TRANSPORT**

## NOMENCLATURE DES GARES

NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter	NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter	NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter
<b>A</b>					
Abbaye (L') (2).....	12, 21	Bessancourt .....	24	Chaville-Rive-Droite .....	35
Ablon .....	41	Bièvres .....	38	Chaville-Rive-Gauche .....	37
Achères .....	32	Blanc-Mesnil-Drancy .....	21	Chaville-Vélizy .....	36
Allée-de-la-Tour-Rendez-vous (2).....	12	Bois-Colombes .....	31	Chelles-Gournay .....	42
Andrésy-Chanteloup .....	31	Boissy-Saint-Léger .....	10	Chénay-Gagny (1) .....	12
Argenteuil .....	24, 25, 26, 31	Bondy .....	12	Chilly-Mazarin (1) .....	38
Asnières-sur-Seine .....	31, 32, 33, 34, 35	Bouffémont (4) .....	23	Choisy-le-Roi .....	41
Athis-Mons .....	41	Bougival-La-Celle-Saint-Cloud .....	35	Clamart .....	37
Aubervilliers-La Courneuve .....	21	Boulevard Masséna .....	41	Clichy-Levallois .....	31, 32, 33, 34, 35
Aulnay-sous-Bois .....	12, 21	Boulevard-Victor-Hugo (★) (1) .....	26	Colombes .....	31
Auteuil-Boulogne (★) (1) .....	30	Bourget-Drancy (Le) .....	21	Combs-la-Ville-Quincy .....	51
Auvers-sur-Oise .....	24, 25	Brétigny .....	41	Compans (★) (1) .....	21
Avenue-Foch (★) (1) .....	30	Brunoy .....	51	Conflans-Fin-d'Oise .....	32
Avenue-Henri-Martin (★) (1) .....	30	Bures-sur-Yvette (4) .....	39	Conflans-Pont-Eiffel (4) .....	31
<b>B</b>					
Barre-Ormesson (La) (★) (1) .....	24, 25	Cernay (★) (1) .....	25	Coteaux (Les) .....	34, 36
Bas-Meudon .....	34, 36	Champagne-sur-Oise .....	24, 25	Courbevoie .....	34, 35
Bécon-les-Bruyères .....	32, 33, 34, 35	Champ-de-Courses-d'Enghien (★) (1) .....	24, 25	Courcelle-sur-Yvette (4) .....	39
Bel-Air (1) .....	10	Champ-de-Mars (3) .....	36	<b>D</b>	
Bellevue .....	37	Champigny .....	10	Dammartin-Juilly .....	21
Bellevue-Funiculaire (4) .....	34, 36	Champlan (4) .....	38	Deuil-Montmagny .....	23
Belloy-Saint-Martin .....	23	Chaponval (★) (1) .....	24, 25	Domont .....	23
Bercy-Ceinture .....	51	Charenton .....	51		
		Chatou-Croissy .....	33		

Voir page 4 le texte des renvois.

NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter	NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter	NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter
<b>E</b>		Garenne-Bezons (La) .....	32,33	Jouy-en-Josas .....	38
Ecouen-Ezanville .....	23	Gennevilliers .....	26	Juvisy .....	38,41,51
Emerainville-Pontault-Combault .....	11	Gif-sur-Yvette .....	39		
Enghien-les-Bains .....	24,25	Goussainville .....	22	<b>L</b>	
Épinay-sur-Orge .....	41	Gravigny-Balizy (1) .....	38	Lagny-Thorigny .....	12
Épinay-sur-Seine .....	26	Grésillons (Le) (★) (4) .....	26	Longjumeau .....	38
Épinay-Villetaneuse .....	23,24,25	Gretz-Armainvilliers .....	11	Louveciennes .....	35
Épluches .....	24,25	Groslay .....	23	Louvres .....	22
Éragny-Neuville .....	31,32	Gros-Noyer-Saint-Prix (★) (1) .....	24	Lozère .....	39
Ermont-Eaubonne .....	24,25,26,31	Guichet (Le) (4) .....	39	Luzarches .....	23
Ermont-halte .....	24				
Étang-la-Ville (L') .....	35	<b>H</b>			
Évry-Petit-Bourg .....	51	Herblay .....	31	<b>M</b>	
		Houilles-Carrières-sur-Seine .....	32	Maisons-Alfort-Alfortville .....	51
<b>F</b>				Maisons-Laffitte .....	32
Folie (La) (★) (1) .....	33			Marly-le-Roi .....	35
Fontenay-le-Fleury (4) .....	37			Massy-Palaiseau .....	38,39
Fontenay-sous-Bois .....	40	Igny (4) .....	38	Maurecourt (4) .....	31
Franconville-Plessis-Bouchard .....	25	Isle-Adam (L') .....	24,25	Mériel .....	24
Freinville-Sevran (2) .....	12,21	Issy .....	36	Méry .....	24
Frépillon (★) (1) .....	24	Issy-Plaine .....	34,36	Meudon .....	37
Frette-Montigny (La) (4) .....	31	Ivry-sur-Seine .....	41	Meudon-Val-Fleury .....	36
				Meulan-Hardricourt .....	31
<b>G</b>				Mitry-Claye .....	21
Gagny .....	12	Javel (3) .....	36	Montgeron-Crosne .....	51
Garches-Marnes-la-Coquette .....	35	Joinville-le-Pont .....	10	Montigny-Beauchamp .....	25
Gargan .....	12,21			Montreuil (4) .....	35

Voir page 4 le texte des renvois.

Voir page 4 le texte des renvois.

NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter	NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter	NOM DES GARES	NUMÉRO DU TABLEAU des indices à consulter
Sartrouville .....	32			Vert-Galant (4) .....	21
Savigny-sur-Orge .....	38,41			Vésinet (Le) .....	33
Seugy (★)(1) .....	23			Viarmes .....	23
Sevran-Livry .....	21			Vigneux-sur-Seine .....	51
Sèvres .....	37	Vaires-Torcy .....	12	Village-d'Achères (Le) (1) .....	32
Sèvres-Ville-d'Avray .....	35	Val-d'Or (Le) .....	35	Villaines (★)(1) .....	23
Stade (Le) (1) .....	31	Vallées (Les) .....	32,33	Villeneuve-le-Roi .....	41
Sucy-Bonneuil .....	10	Valmondois .....	24,25	Villeneuve-Saint-Georges .....	51
Suresnes .....	35	Vanves-Malakoff .....	37	Villeneuve-Saint-Georges-Triage (3) .....	51
Suresnes-Longchamp .....	34,36	Varenne-Chennevières (La) .....	10	Villennes-sur-Seine .....	32
Survilliers-Fosse .....	22	Vauboyen (1) .....	38	Villeparisis .....	21
		Vaucelles(★) (1) .....	24	Villepreux-les-Clayes .....	37
T		Vaucresson .....	35	Villiers-le-Bel-Gonesse .....	22
Taverny .....	24	Vaux-sur-Seine .....	31	Villiers-sur-Marne-Plessis-Trévise .....	11
Thieux-Nantouillet(★) (1) .....	21	Vernouillet-Verneuil .....	32	Vincennes .....	10 <sup>1</sup>
Thun (4) .....	31	Versailles-Chantiers .....	37,38	Viroflay-Rive Droite .....	35
Triel-sur-Seine .....	31	Versailles-Rive Droite .....	35	Viroflay-Rive Gauche .....	36,37
		Versailles-Rive Gauche .....	36	Vitry-sur-Seine .....	41

#### TEXTE DES RENVOIS

(★) Les relations avec cet établissement sont limitées aux établissements figurant dans le même tableau d'indices de prix.

(1) Cet établissement n'est pas ouvert au trafic bagages.

(2) Les bagages enregistrés pour cet établissement doivent être retirés au fourgon dès l'arrivée du train. Pour les bagages enregistrés au départ de cet établissement, la perception du droit d'enregistrement et, le cas échéant, de la taxe d'excédent, est effectuée à l'arrivée.

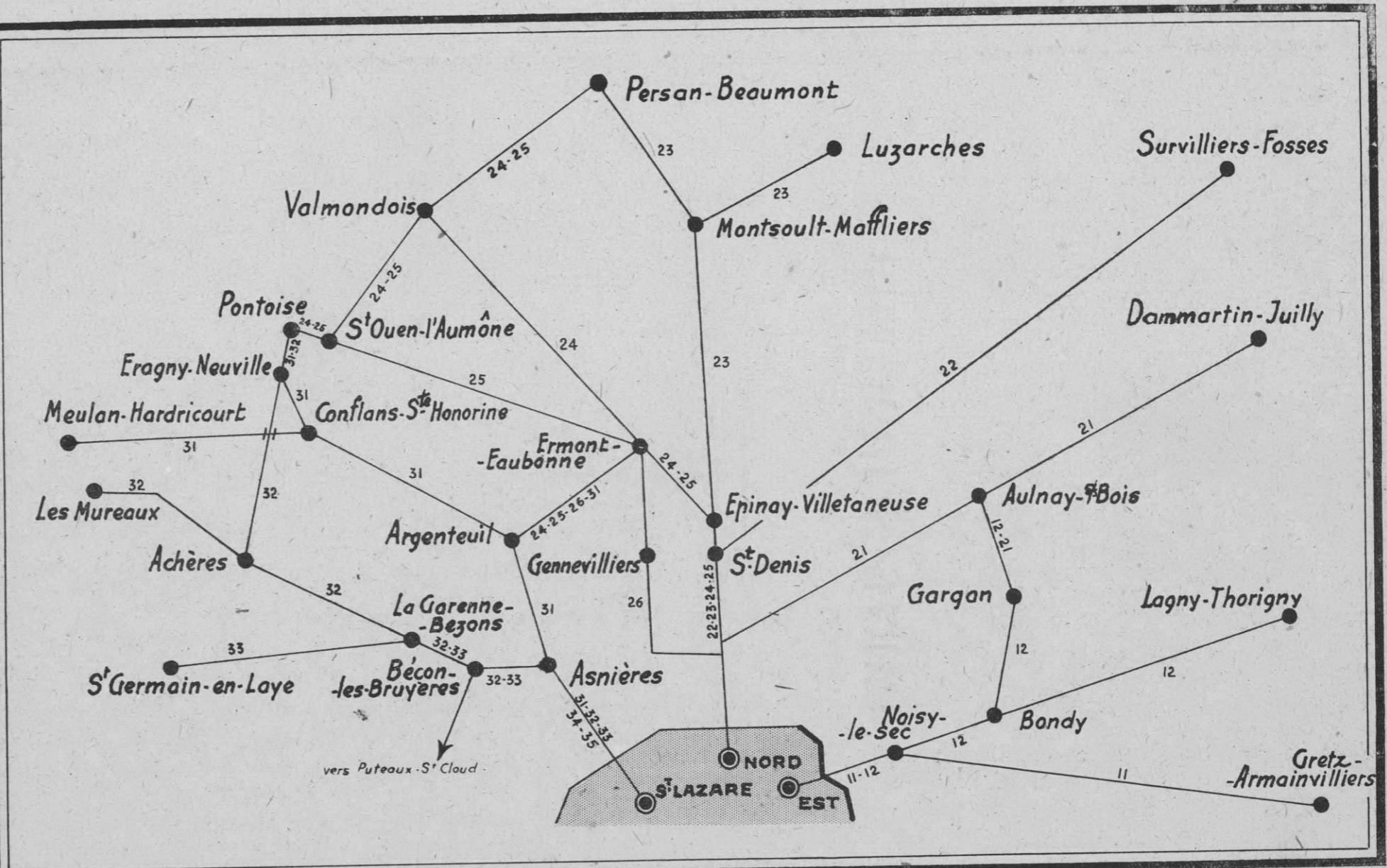
(3) Dans les relations avec cet établissement, le poids des bagages enregistrés est limité à 50 kgs par colis et à 300 kgs par enregistrement.

(4) Les voyageurs sont tenus d'aider à la manutention de leurs bagages dans cet établissement, au départ ou à l'arrivée.

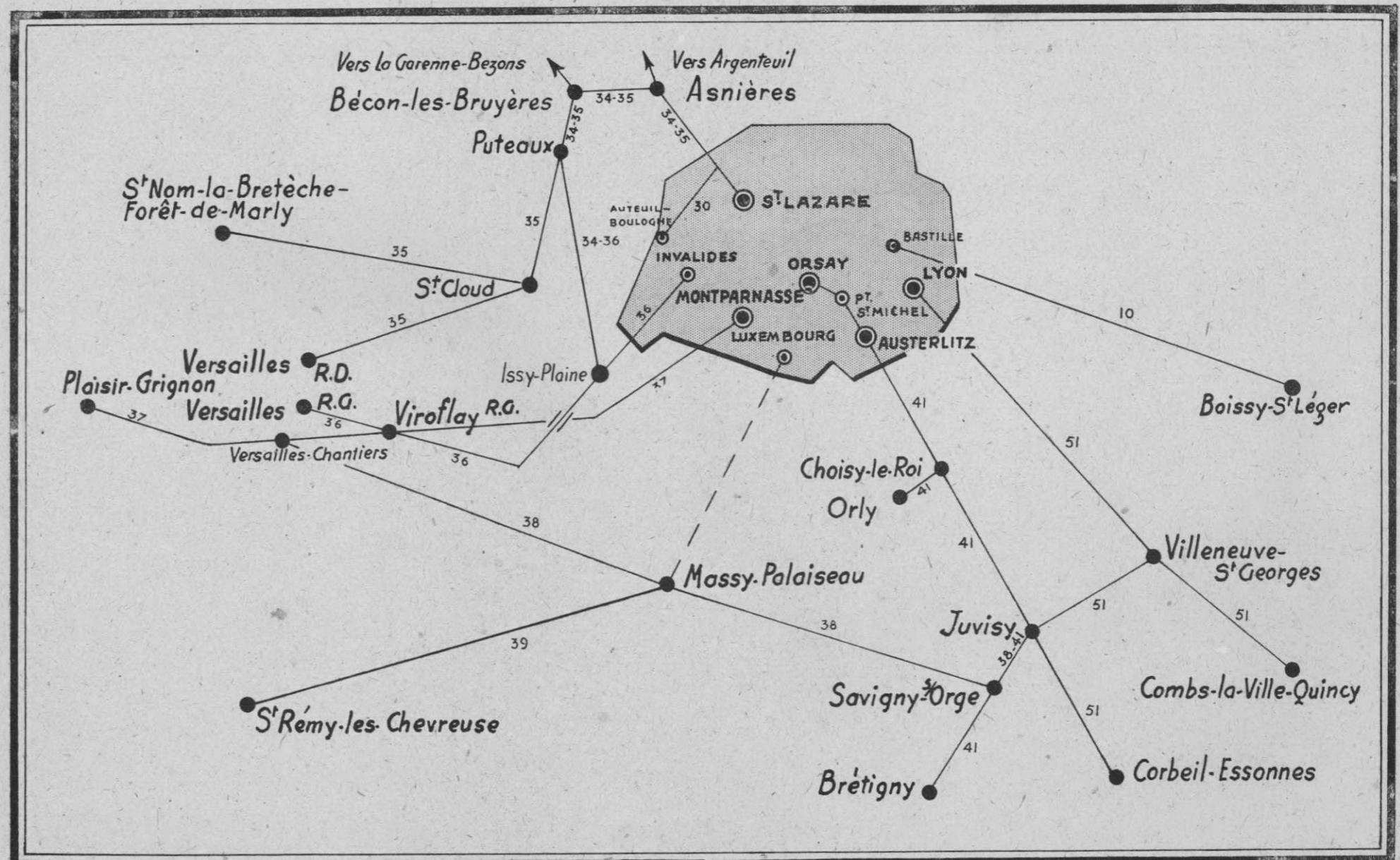
(5) Les colis ayant des dimensions supérieures à 1 m. 80 × 1 m. 20 × 1 m. 85 ou pesant isolément plus de 1.000 kgs. ne peuvent être acceptés à destination de cet établissement.

## CARTE SCHÉMATIQUE

---



Les chiffres indiqués sont ceux des tableaux d'indices à consulter



Les chiffres indiqués sont ceux des tableaux d'indices à consulter

## TABLEAUX DES INDICES

---

## Paris-Bastille

2 Paris-Reuilly

2 2 Bel-Air

2 2 2 Saint-Mandé

2 2 2 1 Vincennes

4 3 2 1 1 Fontenay-sous-Bois

4 4 3 1 1 Nogent-sur-Marne

4 4 4 4 3 1 Joinville-le-Pont

5 5 5 4 4 1 1 1 Saint-Maur-Créteil

5 5 5 5 4 3 1 1 1 Le Parc-de-Saint-Maur

6 6 6 6 4 4 4 1 1 Champigny

6 6 6 6 6 4 4 1 1 1 La Varenne-Chennevières

8 8 8 8 6 6 6 4 4 1 1 Sucy-Bonneuil

8 8 8 8 8 6 6 6 4 4 1 1 Boissy-Saint-Léger

Paris-Est

2 Pantin

4 1 NOISY-LE-SEC

4 4 1 Rosny-sous-Bois-Neuilly-Plaisance

5 5 4 1 Nogent-Le Perreux-Bry

8 8 6 4 1 Villiers-sur-Marne-Plessis-Trévise

16 14 11 52 48 45 Emerainville-Pontault-Combault

22 18 13 55 54 49 81 Roissy-en-Brie

22 18 13 55 54 49 82 81 Ozoir-la-Ferrière

29 25 20 60 59 56 84 83 82 Gretz-Armainvilliers

11

Paris-Est

2 Pantin

4 1 NOISY-LE-SEC

5 3 1 BONDY

6 4 1 1 Coquetiers-Avenue-Magne

6 4 1 1 1 Allée-de-la-Tour-Rendez-Vous

6 4 1 1 1 Raincy-Pavillons

6 4 3 1 1 1 Gargan

8 6 4 3 1 1 1 L'Abbaye

8 6 4 4 1 1 1 1 Freinville-Sevran

8 6 4 4 4 3 3 1 1 AULNAY-SOUS-BOIS

6 4 1 1 101 101 101 101 102 103 103 Raincy-Villemomble-Monfermeil

6 4 3 1 101 101 101 101 102 103 103 1 Gagny

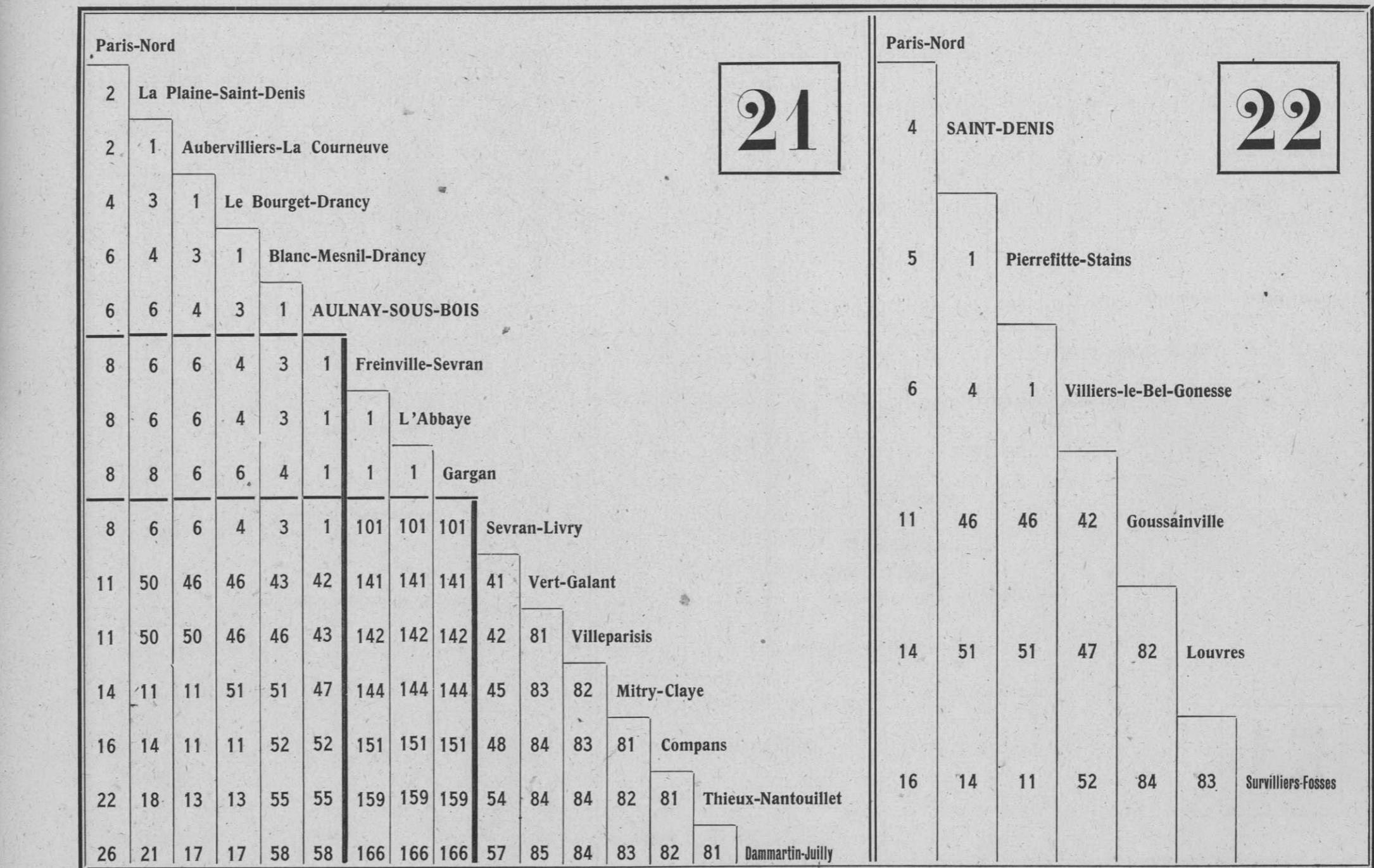
8 6 4 3 102 102 102 102 104 106 106 1 1 Chénay-Gagny

8 6 4 4 103 103 103 103 106 108 108 3 1 1 Chelles-Gournay

11 50 46 46 147 147 147 147 150 156 156 46 43 43 42 Vaires-Torcy

16 14 11 11 113 113 113 113 116 117 117 52 52 48 45 82 Lagny-Thorigny

12



23

— 13 —

## Paris-Nord

## Paris-Nord

4	SAINT-DENIS											
5	EPINAY-VILLETANEUSE											
5	La Barre-Ormesson											
6	Enghien-les-Bains											
6	Champ-de-Courses-d'Enghien											
6	ERMONT-EAUBONNE											
8	4	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	Sannois
8	6	4	4	4	3	1	1	1	1	1	1	ARGENTEUIL
8	4	4	4	1	1	1	101	101	1	1	1	Ermont (halte)
8	6	4	4	1	1	1	101	101	1	1	1	Gros-Noyer-Saint-Prix
8	6	4	4	4	4	1	101	101	1	1	1	Saint-Leu-la-Forêt
11	46	46	46	43	43	43	142	142	42	41	41	Vaucelles
11	50	46	46	46	43	43	142	142	42	42	41	Taverny
11	50	46	46	46	43	43	142	142	43	42	41	Bessancourt
14	51	51	51	47	47	45	143	143	47	45	41	Frépillon
14	51	51	51	47	47	47	144	144	47	45	45	Méry
16	11	11	11	52	52	52	151	151	48	48	45	Mériel
16	14	11	11	52	52	52	151	151	48	48	48	VALMONDOIS
124	120	114	114	152	152	152	174	174	146	146	186	Auvers-sur-Oise (1)
126	121	115	115	158	158	158	176	176	149	149	188	Chaponval (1)
127	122	119	119	161	161	161	176	176	153	153	190	190
130	129	125	125	165	165	165	177	177	160	160	193	193
130	129	125	125	165	165	165	177	177	160	160	193	190
130	129	125	125	165	165	165	177	177	160	160	193	190
22	18	13	13	55	55	55	174	174	54	54	54	85
26	21	17	17	58	58	58	176	176	57	57	57	85
26	21	17	17	58	58	58	176	176	57	57	57	86
												86
												86
												86
												86
												83
												81
												PERSAN-BEAUMONT (1)

(1) Pour les relations, via Valmondois, avec les établissements de Paris-Nord à Mériel et avec Sannois et Argenteuil.

## Paris-Nord

4	SAINT-DENIS										
5	EPINAY-VILLETANEUSE										
5	La Barre-Ormesson										
6	Enghien-les-Bains										
6	Champ-de-Courses-d'Enghien										
6	ERMONT-EAUBONNE										
8	Sannois										
8	ARGENTEUIL										
8	Cernay										
8	Franconville-Plessis-Bouchard										
11	Montigny-Beauchamp										
14	Pierrelaye										
16	SAINT-OUEN-L'AUMONE										
16	PONTOISE										
22	Epluches (1)										
22	Pont-Petit (1)										
26	Chaponval (1)										
26	Auvers-sur-Oise (1)										
29	VALMONDOIS (1)										
31	L'Isle-Adam (1)										
32	Champagne-sur-Oise (1)										
32	Persan-Beaumont (1)										

(1) Pour les relations, via Pontoise, avec les établissements de Paris-Nord à Pierrelaye et avec Sannois et Argenteuil.

26

## Paris-Nord

2 Pont-Marcq

2 2 La Plaine-Tramways

2 2 1 Saint-Ouen-sur-Seine

2 2 1 1 Boulevard-Victor-Hugo

2 2 1 1 1 Les Grésillons

4 4 4 3 1 1 Gennévilliers

5 5 4 4 3 1 1 Ennery-sur-Seine

6 6 4 4 4 3 1 1 Saint-Gratien

6 6 6 6 4 4 4 1 1 EPM

8 6 6 6 6 4 4 4 4 1 1 Sannois

LIGNE DE PARIS-SAINT-LAZARE  
A AUTEUIL-BOULOGNE

Sur cette ligne il n'est délivré que :  
— des billets de 3<sup>e</sup> classe taxés au barème N  
— des cartes hebdomadaires de travail

aux prix correspondant  
à l'indice 1

30

Paris-Saint-Lazare											
Pont-Cardinet											
1	1	Clichy-Levallois									
2	2	1	ASNIÈRES-SUR-SEINE								
2	2	1	Bois-Colombes								
4	3	1	1	1	Colombes						
4	4	1	1	1	Le Stade						
5	4	4	3	1	1	1	ARGENTEUIL				
6	6	4	4	4	3	1	Sannois				
6	6	6	6	4	4	1	1	ERMONT-EAUBONNE			
8	6	6	6	6	4	4	103	103	Cormeilles-en-Parisis		
8	8	6	6	6	6	4	103	103	1	La Frette-Montigny	
11	50	50	50	50	46	46	147	147	41	Herblay	
14	14	11	11	11	51	51	154	154	45	CONFLANS-SAINTE-HONORINE	
16	14	14	14	14	11	11	113	113	48	ERAGNY-NEUVILLE	
16	16	14	14	14	11	11	113	113	48	Saint-Ouen-l'Aumône (Quartier de l'Eglise)	
16	16	14	14	14	11	11	113	113	52	PONTOISE	
14	14	14	11	11	11	51	154	154	47	Conflans-Pont-Eiffel	
16	14	14	14	14	11	11	113	113	48	Maurecourt	
16	16	14	14	14	11	11	113	113	48	Andrésy-Chanteloup	
22	22	18	18	18	13	13	118	118	54	Triel-sur-Seine	
26	26	21	21	21	17	17	123	123	57	Vaux-sur-Seine	
29	29	25	25	25	20	20	128	128	59	Thun	
29	29	25	25	25	20	20	128	128	59	Meulan-Hardricourt	

34

1	Pont-Cardinet																		
2	1	Clichy-Levallois																	
2	2	1	ASNIÈRES-SUR-SEINE																
2	2	1	1	BÉCON-LES-BRUYÈRES															
4	3	1	1	1	1	Les Vallées													
4	4	1	1	1	1	LA GARENNE-BEZONS													
6	6	4	4	4	4	1	Houilles-Carrières-sur-Seine												
8	6	6	6	4	4	4	1	Sartrouville											
8	8	6	6	6	6	4	1	Maisons-Laffitte											
11	11	50	50	50	50	46	43	42	42	ACHÈRES									
11	11	11	50	50	50	50	46	43	42	81	Le Village-d'Achères								
14	14	11	11	11	11	51	47	47	45	82	81	Conflans-Fin-d'Oise							
16	16	14	14	14	11	11	52	48	48	84	83	81	ERAGNY-NEUVILLE						
16	16	16	16	16	14	14	11	52	52	84	84	83	81	Saint-Ouen-l'Aumône (Quartier de l'Eglise)					
16	16	16	16	16	14	14	11	52	52	84	84	83	81	81	81	PONTOISE			
14	14	11	11	11	11	51	47	47	45	82	182	184	188	188	188	188	188	Poissy	
16	16	14	14	14	11	11	52	48	48	84	186	188	193	193	193	193	193	Villennes-sur-Seine	
26	26	21	21	21	17	17	58	57	57	85	189	191	197	197	197	197	197	Vernouillet-Verneuil	
29	29	25	25	25	20	20	60	59	59	86	192	195	198	198	198	198	198	Les Mureaux	

## Paris-Saint-Lazare

1 Pont-Cardinet

2 1 Clichy-Levallois

2 2 1 ASNIÈRES-SUR-SEINE

2 2 1 1 BÉCON-LES-BRUYÈRES

4 3 1 1 1 Les Vallées

4 4 1 1 1 LA GARENNE-BEZONS

5 5 4 4 4 1 1 La Folie

5 5 4 4 4 1 1 Nanterre

6 6 6 4 4 3 3 1 Rueil-Malmaison

6 6 6 6 4 4 4 1 1 Chatou-Croissy

8 8 6 6 6 4 4 1 1 1 Le Vésinet

8 8 6 6 6 4 4 1 1 1 Le Pecq-  
Le Vésinet10 8 8 8 6 6 6 4 4 3 1 1 Saint-  
Germain-  
en-Laye

33

## Paris-Saint-Lazare

1 Pont-Cardinet

2 1 ClichyLevallois

2 2 1 1 ASNIÈRES-SUR-SEINE

2 2 1 1 BÉCON-LES-BRUYÈRES

4 3 1 1 1 Courbevoie

4 4 4 1 1 1 PUTEAUX

5 5 4 4 3 1 1 Suresnes-Longchamp

6 6 4 4 4 3 1 1 Les Coteaux

6 6 6 4 4 4 1 1 Pont-de-Saint-Cloud

6 6 6 6 6 4 4 1 1 Pont-de-Sèvres

7 7 6 6 6 4 4 3 1 1 1 1 Bellevue-Funiculaire

7 7 6 6 6 4 4 1 1 1 1 Bas-Meudon

8 8 8 6 6 6 4 4 3 1 1 1 1 Les Moulineaux-  
Billancourt8 8 8 8 6 6 4 4 3 1 1 1 1 1 ISSY-  
PLAINE

34

## Paris-Saint-Lazare

1 Pont-Cardinet

2 1 Clichy-Levallois

2 2 1 ASNIÈRES-SUR-SEINE

2 2 1 BÉCON-LES-BRUYÈRES

4 3 1 1 1 Courbevoie

4 4 4 1 1 1 PUTEAUX

5 5 4 4 3 1 1 Suresnes

6 6 4 4 4 3 1 1 Le Val-d'Or

6 6 6 4 4 1 1 1 SAINT-CLOUD

6 6 6 6 4 4 3 1 1 Garches-Marnes-la-Coquette

8 8 8 6 6 6 4 4 4 3 1 Vaucresson

8 8 8 8 8 6 6 4 4 3 1 Bougival-La Celle-Saint-Cloud

8 8 8 8 8 8 6 6 4 4 1 1 Louveciennes

11 11 11 11 11 50 50 50 46 46 46 43 41 81 Marly-le-Roi

14 14 14 11 11 11 51 51 51 47 47 45 44 82 81 L'Etang-la-Ville

16 16 14 14 14 11 11 52 52 52 48 45 45 83 82 81 Saint-Nom-la-Bretèche-Forêt-de-Marly

6 6 6 6 6 4 4 3 1 1 101 102 103 147 147 144 151 Sèvres-Ville-d'Avray

7 7 7 6 6 6 4 4 3 1 101 102 103 147 147 144 151 1 Chaville-R.D.

7 7 7 7 6 6 6 4 4 4 103 106 108 156 156 155 162 1 1 Viroflay-R.D.

8 8 8 8 8 6 6 4 4 103 106 108 156 156 155 162 3 1 1 Montreuil

8 8 8 8 8 8 6 6 4 103 106 108 156 156 155 162 4 1 1 1 Versailles-Rive Droite



41

Paris-Lyon											
2											
	2										
2	2										
		Charenton									
4	2	1									
			Maisons-Alfort-Alfortville								
6	6	4	4								
				Villeneuve-Saint-Georges-Triage							
6	6	6	4	1							
					VILLENEUVE-ST-GEORGES						
8	8	6	6	1	1						
						Montgeron-Crosne					
11	11	50	50	43	43	41					
							Brunoy				
14	14	11	11	47	47	45	83				
								Combs-la-Ville-Quincy			
8	8	6	6	4	1	101	142	144			
									Vigneux-sur-Seine		
11	11	50	50	43	43	142	148	157	41		
										JUVISY	
14	14	11	11	47	47	144	157	164	45	82	Ris-Orangis
16	16	14	14	52	52	151	163	167	48	84	Evry-Petit-Bourg
22	22	18	18	55	55	159	168	170	54	84	81
											Corbeil-Essonnes

## TABLEAUX DES PRIX

---

# TABLEAU DES PRIX N° 1 — BILLETS

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe				Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe			
	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>		N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.		fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.		fr. d.	fr. d.	fr. d.
1	1 3	0 9	0 7	0 3	1 8	1 3	0 9	0 5	21	13 »	9 1	6 5	3 3	17 5	12 5	8 8	4 4
2	2 »	1 4	1 »	0 5	2 7	1 9	1 4	0 7	22	13 5	9 5	6 8	3 4	18 5	13 »	9 3	4 6
3	2 6	1 8	1 3	0 7	3 6	2 5	1 8	0 9	23	14 »	9 8	7 »	3 5	19 »	13 5	9 5	4 8
4	2 6	1 8	1 3	0 7	3 6	2 5	1 8	0 9	24	14 »	9 8	7 »	3 5	18 5	13 »	9 3	4 6
5	3 3	2 3	1 7	0 8	4 5	3 2	2 3	1 1	25	14 5	10 »	7 3	3 6	19 5	13 5	9 8	4 9
6	3 9	2 7	2 »	1 »	5 4	3 8	2 7	1 4	26	15 »	10 5	7 5	3 8	20 »	14 »	10 »	5 »
7	4 6	3 2	2 3	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6	27	15 5	11 »	7 8	3 9	21 »	14 5	10 5	5 3
8	5 2	3 6	2 6	1 3	7 2	5 »	3 6	1 8	28	16 »	11 »	8 »	4 »	22 »	15 5	11 »	5 5
9	5 9	4 1	3 »	1 5	8 1	5 7	4 1	2 »	29	16 5	11 5	8 3	4 1	23 »	16 »	11 5	5 8
10	6 5	4 6	3 3	1 6	9 »	6 3	4 5	2 3	30	17 5	12 5	8 8	4 4	24 »	17 »	12 »	6 »
11	7 4	5 2	3 7	1 9	10 »	7 »	5 »	2 5	31	18 »	12 5	9 »	4 5	25 »	17 5	12 5	6 3
12	8 1	5 7	4 1	2 »	11 »	7 7	5 5	2 8	32	20 »	14 »	10 »	5 »	27 »	19 »	13 5	6 8
13	9 »	6 3	4 5	2 3	12 5	8 8	6 3	3 1									
14	9 6	6 7	4 8	2 4	13 »	9 1	6 5	3 3									
15	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5									
16	12 »	8 4	6 »	3 »	16 »	11 »	8 »	4 »									
17	10 5	7 4	5 3	2 6	14 5	10 »	7 3	3 6									
18	11 »	7 7	5 5	2 8	15 5	11 »	7 8	3 9	41	1 6	1 1	0 8	0 4	2 1	1 5	1 1	0 5
19	12 5	8 8	6 3	3 1	17 »	12 »	8 5	4 3	42	2 9	2 »	1 5	0 7	3 9	2 7	2 »	1 »
20	12 »	8 4	6 »	3 »	16 5	11 5	8 3	4 1	43	2 9	2 »	1 5	0 7	3 9	2 7	2 »	1 »

# TABLEAU DES PRIX N° 1 — BILLETS

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe				Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe			
	N fr. d.	R <sub>1</sub> fr. d.	R <sub>2</sub> fr. d.	R <sub>3</sub> fr. d.	N fr. d.	R <sub>1</sub> fr. d.	R <sub>2</sub> fr. d.	R <sub>3</sub> fr. d.		N fr. d.	R <sub>1</sub> fr. d.	R <sub>2</sub> fr. d.	R <sub>3</sub> fr. d.	N fr. d.	R <sub>1</sub> fr. d.	R <sub>2</sub> fr. d.	R <sub>3</sub> fr. d.
44	3 2	2 2	1 6	0 8	4 2	2 9	2 1	1 1	64	14 »	9 8	7 »	3 5	18 5	13 »	9 3	4 6
45	3 2	2 2	1 6	0 8	4 2	2 9	2 1	1 1									
46	4 2	2 9	2 1	1 1	5 7	4 »	2 9	1 4									
47	4 5	3 2	2 3	1 1	6 »	4 2	3 »	1 5									
48	4 8	3 4	2 4	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6									
49	4 8	3 4	2 4	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6									
50	5 5	3 9	2 8	1 4	7 5	5 3	3 8	1 9	81	1 6	1 1	0 8	0 4	2 1	1 5	1 1	0 5
51	5 8	4 1	2 9	1 5	7 8	5 5	3 9	2 »	82	3 2	2 2	1 6	0 8	4 2	2 9	2 1	1 1
52	6 1	4 3	3 1	1 5	8 1	5 7	4 1	2 »	83	3 2	2 2	1 6	0 8	4 2	2 9	2 1	1 1
53	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1	84	4 8	3 4	2 4	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6
54	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1	85	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1
55	7 7	5 4	3 9	1 9	10 »	7 »	5 »	2 5	86	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6
56	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6	87	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1
57	8 »	5 6	4 »	2 »	12 5	8 8	6 3	3 1	88	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6
58	9 3	6 5	4 7	2 3	12 5	8 8	6 3	3 1	89	13 »	9 1	6 5	3 3	17 »	12 »	8 5	4 3
59	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1									
60	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6									
61	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6									
62	13 »	9 1	6 5	3 3	17 »	12 »	8 5	4 3									
63	12 5	8 8	6 3	3 1	16 5	11 5	8 3	4 1									

# TABLEAU DES PRIX N° 1 — BILLETS

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe				Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe			
	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>		N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.		fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.		fr. d.	fr. d.	fr. d.
101	2 6	1 8	1 3	0 7	3 6	2 5	1 8	0 9	124	13 5	9 5	6 8	3 4	18 »	12 5	9 »	4 5
102	3 9	2 7	2 »	1 »	5 4	3 8	2 7	1 4	125	12 »	8 4	6 »	3 »	16 5	11 5	8 3	4 1
103	3 9	2 7	2 »	1 »	5 4	3 8	2 7	1 4	126	15 »	10 5	7 5	3 8	20 »	14 »	10 »	5 »
104	5 2	3 6	2 6	1 3	7 2	5 »	3 6	1 8	127	15 »	10 5	7 5	3 8	20 »	14 »	10 »	5 »
105	4 6	3 2	2 3	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6	128	13 5	9 5	6 8	3 4	18 5	13 »	9 3	4 6
106	5 2	3 6	2 6	1 3	7 2	5 »	3 6	1 8	129	14 5	10 »	7 3	3 6	19 5	13 5	9 8	4 9
107	5 2	3 6	2 6	1 3	7 2	5 »	3 6	1 8	130	17 »	12 »	8 5	4 3	22 »	15 5	11 »	5 5
108	5 2	3 6	2 6	1 3	7 2	5 »	3 6	1 8									
109	5 9	4 1	3 »	1 5	8 1	5 7	4 1	2 »									
110	6 5	4 6	3 3	1 6	9 »	6 3	4 5	2 3									
111	6 5	4 6	3 3	1 6	9 »	6 3	4 5	2 3	141	4 2	2 9	2 1	1 1	5 7	4 »	2 9	1 4
112	7 2	5 »	3 6	1 8	9 9	6 9	5 »	2 5	142	4 2	2 9	2 1	1 1	5 7	4 »	2 9	1 4
113	8 7	6 1	4 4	2 2	12 »	8 4	6 »	3 »	143	4 5	3 2	2 3	1 1	6 »	4 2	3 »	1 5
114	9 »	6 3	4 5	2 3	12 »	8 4	6 »	3 »	144	5 8	4 1	2 9	1 5	7 8	5 5	3 9	2 »
115	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5	145	6 1	4 3	3 1	1 5	8 1	5 7	4 1	2 »
116	10 »	7 »	5 »	2 5	13 5	9 5	6 8	3 4	146	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1
117	10 »	7 »	5 »	2 5	13 5	9 5	6 8	3 4	147	5 5	3 9	2 8	1 4	7 5	5 3	3 8	1 9
118	10 5	7 4	5 3	2 6	14 5	10 »	7 3	3 6	148	5 8	4 1	2 9	1 5	7 8	5 5	3 9	2 »
119	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5	149	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6
120	11 »	7 7	5 5	2 8	15 »	10 5	7 5	3 8	150	6 8	4 8	3 4	1 7	9 3	6 5	4 7	2 3
121	13 »	9 1	6 5	3 3	17 »	12 »	8 5	4 3	151	7 4	5 2	3 7	1 9	9 9	6 9	5 »	2 5
122	13 »	9 1	6 5	3 3	17 »	12 »	8 5	4 3	152	7 7	5 4	3 9	1 9	10 »	7 »	5 »	2 5
123	12 »	8 4	6 »	3 »	16 5	11 5	8 3	4 1	153	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6

# TABLEAU DES PRIX N° 1 — BILLETS

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe				Indices	3 <sup>e</sup> Classe				2 <sup>e</sup> Classe			
	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>		N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	N	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.		fr. d.	fr. d.	fr. d.	fr. d.		fr. d.	fr. d.	fr. d.
154	7 1	5 »	3 6	1 8	9 6	6 7	4 8	2 4	177	12 »	8 4	6 »	3 »	16 »	11 »	8 »	4 »
155	7 1	5 »	3 6	1 8	9 6	6 7	4 8	2 4									
156	6 8	4 8	3 4	1 7	9 3	6 5	4 7	2 3									
157	7 4	5 2	3 7	1 9	9 9	6 9	5 »	2 5	181	3 2	2 2	1 6	0 8	4 2	2 9	2 1	1 1
158	9 3	6 5	4 7	2 3	12 5	8 8	6 3	3 1	182	4 8	3 4	2 4	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6
159	9 »	6 3	4 5	2 3	12 »	8 4	6 »	3 »	183	4 8	3 4	2 4	1 2	6 3	4 4	3 2	1 6
160	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1	184	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1
161	9 3	6 5	4 7	2 3	12 5	8 8	6 3	3 1	185	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1
162	8 7	6 1	4 4	2 2	11 5	8 1	5 8	2 9	186	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1
163	9 »	6 3	4 5	2 3	12 »	8 4	6 »	3 »	187	6 4	4 5	3 2	1 6	8 4	5 9	4 2	2 1
164	9 »	6 3	4 5	2 3	12 »	8 4	6 »	3 »	188	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6
165	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6	189	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6
166	10 5	7 4	5 3	2 6	14 5	10 »	7 3	3 6	190	8 »	5 6	4 »	2 »	10 5	7 4	5 3	2 6
167	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5	191	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1
168	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5	192	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1
169	12 5	8 8	6 3	3 1	16 5	11 5	8 3	4 1	193	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1
170	12 »	8 4	6 »	3 »	16 »	11 »	8 »	4 »	194	9 6	6 7	4 8	2 4	12 5	8 8	6 3	3 1
171	14 »	9 8	7 »	3 5	18 5	13 »	9 3	4 6	195	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6
172	13 5	9 5	6 8	3 4	18 5	13 »	9 3	4 6	196	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6
173	15 5	11 »	7 8	3 9	20 »	14 »	10 »	5 »	197	11 »	7 7	5 5	2 8	14 5	10 »	7 3	3 6
174	9 »	6 3	4 5	2 3	12 »	8 4	6 »	3 »	198	13 »	9 1	6 5	3 3	17 »	12 »	8 5	4 3
175	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5									
176	10 5	7 4	5 3	2 6	14 »	9 8	7 »	3 5									

# TABLEAU DES PRIX N° 2 — CARTES HEBDOMADAIRE DE TRAVAIL

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	Prix (1) francs										
1	11	21	36	44	11	64	39	101	15	121	33
2	11	22	36	45	13			102	15	122	35
3	11	23	37	46	17			103	17	123	37
4	13	24	39	47	17			104	15	124	37
5	15	25	39	48	17			105	19	125	34
6	17	26	38	49	16			106	17	126	37
7	19	27	41	50	21	81	11	107	21	127	39
8	21	28	41	51	21	82	11	108	19	128	40
9	23	29	40	52	21	83	13	109	21	129	38
10	25	30	43	53	19	84	16	110	21	130	42
11	25	31	43	54	20	85	19	111	23		
12	27	32	45	55	25	86	23	112	25		
13	29			56	23	87	27	113	29		
14	29			57	24	88	31	114	29		
15	31			58	29	89	34	115	29		
16	33			59	28			116	29	141	15
17	33			60	33			117	31	142	17
18	33	41	11	61	32			118	33	143	17
19	35	42	11	62	35			119	31	144	21
20	36	43	13	63	36			120	33	145	21

(1) Les prix ci-dessus sont à diminuer d'un franc pour les cartes délivrées conjointement avec une carte Métropolitain ou Société des Transports en Commun de la Région Parisienne valable pour la même période sur les relations désignées à l'annexe ci-dessous.

TABLEAU DES PRIX N° 2 — CARTES HEBDOMADAIRES DE TRAVAIL

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	Prix (1) francs										
146	21	155	23	164	27	173	43	183	17	192	27
147	21	156	23	165	30	174	29	184	15	193	25
148	19	157	23	166	33	175	29	185	17	194	25
149	21	158	25	167	31	176	31	186	20	195	27
150	21	159	29	168	31	177	34	187	19	196	29
151	25	160	2	169	37			188	20	197	28
152	25	161	27	170	35			189	23	198	32
153	23	162	27	171	40	181	15	190	22		
154	25	163	27	172	40	182	15	191	23		

(1) Les prix ci-dessus sont à diminuer d'un franc pour les cartes délivrées conjointement avec une carte Métropolitain ou Société des Transports en Commun de la Région Parisienne valable pour la même période sur les relations désignées à l'annexe ci-dessous.

ANNEXE

Relations S. N. C. F.

(1)

(Réservé)

Relations correspondantes sur le Chemin de Fer Métropolitain de Paris ou sur les Services de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

(2)

(Réservé)

La réduction de un franc est consentie sur le prix des cartes délivrées pour une relation de la colonne 1 au voyageur qui retire en même temps une carte valable pour la même période, sur une relation correspondante de la colonne 2.

# TABLEAU DES PRIX N° 3 — ABONNEMENTS

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe	
	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>		N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>		N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>		N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	francs	francs		francs	francs	francs	francs		francs	francs	francs	francs
1	74	37	89	45	21	169	85	203	102	44	74	37	89	45	64	191	96	229	115
2	74	37	89	45	22	160	80	192	96	45	87	44	104	52					
3	74	37	89	45	23	165	83	198	99	46	113	57	136	68					
4	87	44	104	52	24	182	91	218	109	47	113	57	136	68					
5	100	50	120	60	25	178	89	214	107	48	113	57	136	68					
6	113	57	136	68	26	169	85	203	102	49	100	50	120	60					
7	121	61	145	73	27	191	96	229	115	50	130	65	156	78	81	74	37	89	45
8	130	65	156	78	28	186	93	223	112	51	130	65	156	78	82	74	37	89	45
9	134	67	161	81	29	178	89	214	107	52	130	65	156	78	83	74	37	89	45
10	139	70	167	84	30	195	98	234	117	53	117	59	140	70	84	87	44	104	52
11	139	70	167	84	31	191	96	229	115	54	130	65	156	78	85	104	52	125	63
12	143	72	172	86	32	199	100	239	120	55	147	74	176	88	86	121	61	145	73
13	152	76	182	91						56	134	67	161	81	87	134	67	161	81
14	147	74	176	88						57	147	74	176	88	88	147	74	176	88
15	152	76	182	91						58	160	80	192	96	89	156	78	187	95
16	156	78	187	94						59	160	80	192	96					
17	165	83	198	99						60	173	87	208	104					
18	160	80	192	96	41	74	37	89	45	61	173	87	208	104					
19	160	80	192	96	42	74	37	89	45	62	182	91	218	109					
20	173	87	208	104	43	87	44	104	52	63	182	91	218	109					

(★) Valeur de la constante à défalquer en cas de soudure de parcours . . . . .

3 <sup>e</sup> Classe . . . . .	48	24
2 <sup>e</sup> Classe . . . . .	58	30

# TABLEAU DES PRIX N° 3 — ABONNEMENTS

Ces prix comprennent, le cas échéant, le droit de timbre-quittance ainsi que les surtaxes locales temporaires.

Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		Indices	3 <sup>e</sup> Classe		2 <sup>e</sup> Classe		
	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>		N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>		N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>		N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	N <sup>(★)</sup>	R <sup>(★)</sup>	
	frances	frances	frances	frances		frances	frances	frances	frances		frances	frances	frances	frances		frances	frances	frances	frances	
101	100	50	120	60	124	182	91	218	109	154	156	78	187	94	177	195	98	233	117	
102	100	50	120	60	125	178	89	213	107	155	152	76	182	91						
103	113	57	135	68	126	182	91	218	109	156	152	76	182	91						
104	100	50	120	60	127	182	91	218	109	157	152	76	182	91						
105	126	63	151	76	128	199	100	239	120	158	156	78	187	94						
106	113	57	135	68	129	186	93	222	111	159	173	87	207	104	181	100	50	120	60	
107	139	70	167	84	130	195	98	233	117	160	152	76	182	91	182	100	50	120	60	
108	126	63	150	75						161	156	78	187	94	183	100	50	120	60	
109	139	70	166	83						162	169	85	202	101	184	100	50	120	60	
110	139	70	167	84						163	169	85	202	101	185	100	50	120	60	
111	152	76	182	91	141	100	50	120	60	164	178	89	214	107	186	113	57	135	68	
112	165	83	198	99	142	113	57	135	68	165	169	85	202	101	187	100	50	120	60	
113	165	83	198	99	143	113	57	135	68	166	186	93	223	112	188	113	57	135	68	
114	165	83	198	99	144	139	70	167	84	167	195	98	234	117	189	130	65	156	78	
115	165	83	198	99	145	139	70	167	84	168	186	93	222	111	190	113	57	135	68	
116	165	83	198	99	146	139	70	167	84	169	199	100	239	120	191	130	65	156	78	
117	178	89	213	107	147	139	70	167	84	170	212	106	254	127	192	147	74	176	88	
118	178	89	213	107	148	126	63	150	75	171	208	104	249	125	193	126	63	150	75	
119	165	83	198	99	149	139	70	167	84	172	199	100	239	120	194	130	65	156	78	
120	173	87	207	104	150	139	70	167	84	173	217	109	260	130	195	147	74	176	88	
121	173	87	207	104	151	156	78	187	94	174	182	91	218	109	196	147	74	176	88	
122	173	87	207	104	152	156	78	187	94	175	182	91	218	109	197	143	72	171	86	
123	191	96	229	115	153	139	70	167	84	176	182	91	218	109	198	160	80	191	96	
																N	R			
																frances	frances			
																3 <sup>e</sup> Classe .....	48	24		
																2 <sup>e</sup> Classe .....	58	30		

(★) Valeur de la constante à défaire en cas de soudure de parcours .....

TABLEAU DES PRIX N° 4

CARTES DONNANT DROIT A LA DÉLIVRANCE DE BILLETS A PRIX RÉDUIT

3<sup>e</sup> Classe..... 200 Francs

2<sup>e</sup> Classe..... 270 Francs

TABLEAU DES PRIX N° 5 — RELATIONS S.N.C.F.—CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN DE PARIS

A — CARTES HEBDOMADAIRES DE TRAVAIL

Des stations du Chemin de fer MÉTROPOLITAIN ci-contre aux gares S.N.C.F. ci-dessous et vice-versa	Réseau urbain du Chemin de fer Métropolitain de Paris	Luxembourg		Gentilly	Bourg-la-Reine	Croix-de-Berny	Massy-Verrières
		Port Royal	Denfert-Rochereau	Laplace	Sceaux	Antony	
Palaiseau	francs						
Palaiseau-Villebon	30	21		19	17	15	13
Lozère							
Le Guichet							
Orsay-Ville	34	25		23	21	19	17
Bures-sur-Yvette							
Gif-sur-Yvette	38	29		27	25	23	21
Courcelle-sur-Yvette							
Saint-Rémy-les-Chevreuse	42	33		31	29	27	25
Igny							
Bièvres							
Champlan							
Longjumeau							
Vauboyen	30	21		19	17	15	15
Chilly-Mazarin	32	23		21	19	17	17

## B – ABONNEMENTS ORDINAIRES (Prix de la mensualité)

Des stations du Chemin de fer MÉTROPOLITAIN ci-contre aux gares S.N.C.F. ci-dessous  et vice-versa		Luxembourg Port-Royal Denfert-Rochereau Cité Universitaire		Gentilly Laplace Arcueil-Cachan Bagneux		Bourg-la-Reine Sceaux Fontenay-aux-Roses Robinson Parc-de-Sceaux		Croix-de-Berny Antony Fontaine-Michalon		Massy-Verrières	
		3 <sup>e</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE
Palaiseau Palaiseau-Villebon	N	130	156	121	145	113	136	100	120	87	104
		65	78	61	73	57	68	50	60	44	52
Orsay-Ville Bures-sur-Yvette	N	139	167	134	161	130	156	121	145	113	136
		70	84	67	81	65	78	61	73	57	68
Gif-sur-Yvette Courcelle-sur-Yvette	N	147	176	143	172	139	167	134	161	130	156
		74	88	72	86	70	84	67	81	65	78
Saint-Rémy- les-Chevreuse	N	156	187	152	182	147	176	143	172	139	167
		78	94	76	91	74	88	72	86	70	84
Igny Bièvres Champlan Longjumeau	N	139	167	126	151	113	135	100	120	100	120
		70	84	63	76	57	68	50	60	50	60
Vauboyen Chilly-Mazarin	N	139	167	126	151	113	135	100	120	100	120
		70	84	63	76	57	68	50	60	50	60

SECRETARIAT d'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 21 février 1941.

Conseil  
des Transports Parisiens

71

C O P I E

LE CONSEILLER d'ETAT  
SECRETAIRE GENERAL DES TRAVAUX ET DES TRANSPORTS

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

*W. Chauvet*  
M. le Secrétaire d'Etat aux Communications m'a chargé de vous notifier la décision qu'il a prise au sujet de la réforme de la tarification des moyens de transports en commun de voyageurs de la région parisienne, qui lui était proposée par le Conseil des Transports Parisiens.

J'ai donc l'honneur de vous envoyer le dossier ci-joint, comprenant :

1° - La décision, en date du 17 février 1941, de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

2° - Le rapport du 15 février 1941 du Président du Conseil des Transports Parisiens.

3° - Le tableau Général des nouveaux tarifs, arrêté par le Conseil des Transports Parisiens le 13 février 1941, et annexé au rapport précédent.

Je vous prie de vouloir bien prendre toutes dispositions utiles afin que la nouvelle tarification envisagée entre en vigueur le 1er avril 1941.

Vous aurez, en particulier, à soumettre à l'homologation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications avant le 1er mars 1941 des propositions de tarifs établies dans le cadre de la nouvelle tarification prévue.

LE CONSEILLER d'ETAT  
SECRETAIRE GENERAL DES TRAVAUX ET DES TRANSPORTS,

signé: SCHWARTZ

SECRÉTARIAT D'ÉTAT  
AUX COMMUNICATIONS

## Conseil des Transports Parisiens

# RÉFORME DE LA TARIFICATION des moyens de transports en commun de voyageurs de la région parisienne

	PAGES
– Décision du Secrétaire d'Etat aux Communications (17 Février 1941)	1
– Rapport du Président du Conseil des Transports Parisiens (15 Février 1941)	3
– Tableau Général des nouveaux tarifs (arrêté par le Conseil des Transports Parisiens et annexé au précédent rapport)	15

21 FÉVRIER 1941

DECISION DU SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS.

SECRETAIRE D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

Vichy, le 17 Février 1941

Objet:

Réforme de la tarification  
des transports parisiens.

NOTE pour Monsieur SCHWARTZ

J'rouve vos propositions en date du 15 Février 1941,  
sous les réserves et observations suivantes :

1°- la surtaxe sur les prolongements du Métro, telle  
qu'elle est proposée, ne répond que de très loin aux modalités  
que j'avais en vue. Bien que, techniquement, la sur-  
taxe ne peut pas être appliquée autrement, considérant,  
d'autre part, que la formule envisagée conduirait à de graves  
anomalies, je n'aprouve pas la proposition qui m'est faite.

Toutefois, je décide que, lorsque la combinaison autobus  
ou trolleybus plus Métro risquera de détourner du rail un tra-  
fic qu'on veut lui réservé, on fera à la jonction transports  
de surface-Métro une section tampon très courte, 500 mètres par  
exemple.

Le Conseil des Transports Parisiens devra me faire des  
propositions à ce sujet.

Cette décision ne concerne pas le prolongement de Saint-  
Denis, pour lequel un régime spécial, type Seaux, devra être  
appliqué; un régime spécial devra être également prévu pour  
le prolongement de Vincennes.

2°- Pour ce qui concerne le sectionnement des transports  
de surface, je précise que, pour les parcours d'autobus qui  
seront maintenus à l'avenir parallèlement au Métro, les sec-  
tions devront être plus courtes, de 1 kilomètre en moyenne, de  
façon à conférer à ces lignes le caractère de lignes de supplé-  
ment; en outre, sur les parcours dont il s'agit, on ne déli-  
vrera pas de cartes ouvrières.

Je vous prie dans ces conditions :

- a)- de faire en mon nom les notifications utiles au Préfet de la Seine et à la S.N.C.P. ;
- b)- d'inviter les concessionnaires à prendre leurs dispositions en vue de la mise en vigueur le 1er Avril 1941 ;
- c)- de préparer, en vue d'insertions dans la presse et de communiqués à la radio, une analyse faisant ressortir les motifs, les caractères et avantages de la réforme.

signé : Jean BERTHELOT.

SECRÉTARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

Conseil  
des Transports Parisiens

Paris, le 15 Février 1941.

R A P P O R T

DU PRESIDENT DU CONSEIL DES TRANSPORTS PARISIENS

à Monsieur le SECRÉTAIRE D'ETAT aux COMMUNICATIONS.

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de réforme de la tarification des moyens de transport en commun de voyageurs de la région parisienne établi par le Conseil des Transports Parisiens au cours de ses 6ème, 7ème, 8ème, 9ème, 10ème et 11ème réunions tenues respectivement les 28 Novembre, 5 Décembre, 19 Décembre 1940, 16 Janvier, 31 Janvier et 13 Février 1941.

L'utilité d'une réforme de structure des tarifs de la région parisienne est apparue très nettement, avant la guerre, au cours des études de coordination entreprises par le Comité des Transports Parisiens. Avec le système tarifaire actuel, il est, en effet, impossible, dans bien des cas, d'assurer sur une même relation le tarif le plus bas au mode de transport le plus économique et de favoriser l'emploi successif du Métropolitain et d'une ligne d'autobus pour un parcours déterminé. Il résulte de cet état de choses une certaine incohérence tout à fait préjudiciable à l'intérêt général.

La réforme tarifaire qui vous est proposée par le Conseil des Transports Parisiens répond à ce souci de coordination. Elle répond aussi à la nécessité d'adapter le régime des billets dits "ouvriers" du Métropolitain et de la S.T.C.R.P. aux nouvelles conditions de travail dans la région parisienne. L'opportunité de cette adaptation a fait l'objet d'interventions officielles, notamment de la Délégation Générale du Gouvernement français à Paris et du Ministère de la Production Industrielle et du Travail, et de pétitions en très grand nombre présentées par les organisations professionnelles, les industriels et les usagers.

La réforme proposée par le Conseil des Transports Parisiens est condensée dans le "Tableau Général de la nouvelle tarification", annexé au présent rapport.

Je voudrais, ci-dessous, en faire ressortir l'aspect technique, financier et social.

• •

Au point de vue technique, la réforme tarifaire s'inspire des principes énoncés ci-après :

1°- Fixation de bases communes pour les tarifs des trois exploitations (Métropolitain, S.N.C.F., S.T.C.R.P.).

Le Conseil des Transports Parisiens a jugé utile de fixer des rapports entre les tarifs des trois modes de transport et de poser le principe qu'à l'avenir, les variations de tarifs seront, s'il y a lieu, effectuées simultanément sur ces trois exploitations et sans modifier la relativité des tarifs.

A cet égard, le Conseil propose les trois mesures suivantes :

a)- Les tarifs de la S.N.C.F. dans la zone de proche banlieue limitée approximativement par les gares de Versailles, St Germain, St Lou-la-Forêt, Chelles-Gournay et Juvisy seront sans relation avec les tarifs ordinaires de la S.N.C.F., mais seront liés aux tarifs du Chemin de fer Métropolitain et du réseau d'autobus.

Le raccordement de ces tarifs de proche banlieue et des tarifs ordinaires de la S.N.C.F. se fera dans une zone annulaire entourant la précédente.

b)- Les tarifs en vigueur sur le Métropolitain, sur le réseau d'autobus et sur les lignes de la S.N.C.F. incluses dans la zone de proche banlieue sont tous exprimés en fonction d'un même module, désigné par u dans le tableau général annexé au présent rapport et que le Conseil a fixé à la moitié du billet de 2ème classe du réseau urbain du Métropolitain, soit, au niveau actuel des tarifs, 0F.65.

Bien entendu, les tarifs sont arrondis, s'il y a lieu, pour en rendre possible la perception.

c)- Tous les suppléments actuellement ajoutés aux prix théoriques des billets (surtaxes locales temporaires, frais

de gare et de contrôle, timbres quittance, suppléments perçus sur la S.T.C.R.P. pour le franchissement de la limite du département de la Seine, etc...) seront incorporés, sans s'ajouter, dans les nouveaux tarifs qui seront des prix fermes.

Cette dernière mesure est indispensable si l'on veut éviter de voir un jour tout l'édifice tarifaire bouleversé par l'institution d'un supplément nouveau qui ne porterait que sur certains tarifs.

2°- Institution d'un prix spécial pour les billets du Métropolitain au départ ou à destination des stations terminales des prolongements en banlieue .

Le Conseil des Transports Parisiens estime qu'il n'y a pas lieu de revenir sur le "tarif unique" actuellement en vigueur sur le réseau métropolitain. Mais il propose de majorer le prix des billets émis sur ce réseau au départ ou à destination des stations terminales des prolongements en banlieue.

Cette mesure est destinée à protéger le trafic des lignes de proche banlieue de la S.N.C.F. et à permettre de revenir, dans une certaine mesure, sur les diminutions de tarifs que la S.N.C.F. a dû consentir sur la région Ouest au moment de l'établissement du tarif par zones dans cette région, en raison de la concurrence que faisaient au Chemin de fer les autres moyens de transport.

La majoration de prix serait fixée à un module (02.65) pour les billets simples de 2ème classe et à trois modules (1f.95) pour les 12 voyages des nouvelles cartes ouvrières dont le Conseil propose plus loin la création.

3°- Réforme de la structure des tarifs du réseau d'autobus par suppression de la prise en charge, institution de la classe unique et refonte du sectionnement.

Les nouvelles sections auront, en principe, de 1.000 à 1.500 mètres de longueur (les sections actuelles ont 2.500 m. en moyenne). Elles ne présenteront pas de chevauchement. Le tarif sera d'un ticket par section empruntée, sauf au delà de trois sections, où un ticket supplémentaire donnera droit à deux sections au lieu d'une.

Les 1ères classes sont supprimées pour obtenir une meilleure utilisation des voitures et pour faciliter le travail des receveurs que viendra compliquer le raccourcissement des sections.

L'ensemble de ces mesures, s'il n'était pas accompagné d'une augmentation du prix des tickets, aurait pour conséquence de découvrir dans certains cas le Métropolitain: certains parcours qui coûtent actuellement en autobus 1f.575, c'est-à-dire plus cher que sur le Métropolitain, seraient portés à 1f.05, c'est-à-dire moins cher. Pour éviter cette concurrence nouvelle, il est indispensable de porter le prix du ticket d'autobus de 0f.525 à 0f.65; on réalise du même coup l'alignement au "module" du ticket d'autobus. Cette augmentation de tarif est, d'ailleurs, pleinement justifiée par la suppression de la 1ère classe et les avantages nouveaux accordés aux voyageurs à petit parcours.

Dans Paris, cette modification de la structure des tarifs du réseau d'autobus se traduira par une augmentation moyenne des tarifs qui reportera sur le Métropolitain une partie des voyageurs à long parcours. Quant à la création de la petite section à tarif inférieur au minimum de prix actuel, elle amènera des voyageurs nouveaux à l'autobus et rendra moins onéreux l'emploi successif du Métropolitain et de l'autobus.

En banlieue, le sectionnement sera établi de façon à ne pas produire une augmentation générale des tarifs.

#### 4°- Adoption pour les lignes de proche banlieue de la S.N.C.F. d'une tarification par zones.

L tarification par zones est déjà appliquée sur la région Ouest pour les billets simples. Elle serait étendue à l'ensemble de la banlieue S.N.C.F. et à toutes les catégories de billets.

Cette mesure est indispensable pour appliquer aux tarifs de la S.N.C.F. le module commun à tous les modes de transport de la région parisienne.

Le minimum de perception serait fixé à 3 fois le module (2frs) pour les relations au départ ou à destination de Paris et à 2 fois le module (1f.30) pour les relations entre deux gares de banlieue.

#### 5°- Cr éation de cartes hebdomadaires de travail.

Les conditions de délivrance des billets ouvriers sont actuellement différentes dans les trois modes de transport : sur le Métropolitain, des aller et retour journaliers sont délivrés avant 9 heures du matin; sur la S.T.C.R.P., on vend des cartes d'abonnement de 5 et 6 jours, valables à l'aller jusqu'à 8h.15 environ; sur la S.N.C.F., des abonnements hebdomadaires donnent droit à 7 voyages aller et retour, sans limitation horaire de validité et bénéficient par rapport aux billets simples d'un taux de réduction très supérieur à celui qui est consenti sur les deux autres modes de transport.

Le Conseil des Transports Parisiens propose de créer une carte de travail d'un type unique sur les trois moyens de transport. Les spécifications de cette carte figurent dans le dossier accompagnant le présent rapport. Le point important est que cette carte serait valable à une heure quelconque de la journée et que la caractéristique adoptée pour définir le travailleur serait le fait d'effectuer six jours par semaine un aller et retour entre deux points donnés, toujours les mêmes.

Le prix de ces cartes serait fixé à 11 frs pour le réseau urbain du Métropolitain (sauf les stations à surtaxes), deux nouvelles sections d'autobus ou trois zones de la S.N.C.F.

Des cartes combinées, donnant droit à l'emploi successif de plusieurs moyens de transport seront délivrées sur certaines relations. Certaines de ces cartes comportent une rétournée de deux francs sur le prix de deux cartes simples.

6°- Suppression des abonnements ordinaires sur la S.N.C.F. et, en première étape, maintien de ces abonnements avec augmentation de leur prix.

Les abonnements ordinaires de la S.N.C.F. constituent un tarif anormalement bas et sont une des causes importantes du déficit de la S.N.C.F. dans la banlieue.

En raison de la création de la carte hebdomadaire précédente, le Conseil estime que l'on doit tendre vers la suppression des abonnements ordinaires dans la zone de proche banlieue. Pour le moment, il propose une étape qui consisterait à augmenter de 27 à 48 %, suivant les distances, les prix actuels des abonnements ordinaires et à appliquer à ces abonnements le zonage en vigueur pour les billets simples et les cartes hebdomadaires de travail.

7°- Suppression de toutes les anomalies et simplification de régime des billets réduits.

Les anomalies actuelles du réseau des T.C.R.P. (par exemple, abonnements scolaires sur certaines lignes de l'ancien réseau nogentais, tarif spécial de la ligne 80, etc...) qui sont, pour la plupart, des restes des anciens régimes en vigueur sur les réseaux de tramways et qui constituent des priviléges dont rien ne justifie le maintien, seraient supprimées.

Tous les régimes de réductions seraient simplifiés. Un régime uniforme pour les mutilés serait adopté sur le réseau du Métropolitain et celui de la S.T.C.R.P., sans modifier le niveau moyen de ces tarifs. Le nombre de taux de réduction sur la S.N.C.F. serait réduit.

Les facilités accordées aux familles nombreuses sur la S.N.C.F. pourraient être supprimées si un accord intervenait pour l'extension des indemnités compensatrices, actuellement réservées aux habitants du département de la Seine.

• • •

Au point de vue financier, la réforme tarifaire proposée se traduirait :

- pour le Métropolitain et la S.T.C.R.P., par le maintien approximatif du total actuel des recettes;

- pour la S.N.C.F., par une augmentation de recettes de 66 millions, soit d'environ 15 %.

Métropolitain - Le prix du billet simple n'est pas changé.

Le prix de revient du voyage en utilisant les billets ouvriers passera de 0f.80 à 0f.917. Il sera donc augmenté de 15 %, mais cette augmentation est celle qui est strictement nécessaire pour compenser la suppression de la limite horaire de la validité du billet aller et la faculté d'utiliser deux cartes lorsque l'usager effectue deux aller et retour par jour.

Les stations terminales supporteront des surtaxes de 0f.65 par billet simple et de 0f.17 par voyage ouvrier. L'augmentation, par rapport à la situation actuelle sera de 50 % pour les billets simples et de 35 % pour les billets ouvriers. Le supplément de recettes correspondant viendra en déduction de la perte de recettes causée par la ristourne consentie sur les cartes combinées autobus-Métropolitain, délivrées dans d'autres secteurs de la banlieue.

S.T.C.R.P. - La réforme de structure des tarifs des billets simples, qui comprend, notamment, une diminution de prix de 38 % pour les petits parcours et une augmentation de prix de 24 % pour les grands parcours dans Paris, se traduit par une certaine augmentation des recettes.

Cette augmentation est compensée par les diminutions de recettes provenant :

- d'une part, de la suppression des 1ères classes,
- d'autre part, de l'insuffisance des majorations appliquées aux cartes hebdomadières pour compenser l'extension de leur validité à toute la journée. Cette majoration varie, en effet, de 79 % pour les petits parcours à 4 % pour les grands parcours.

Il convient de noter que la majoration de 79 % que l'on vient d'indiquer ne s'applique pas aux voyageurs de banlieue effectuant un petit parcours d'autobus suivi d'un parcours en Métropolitain. Ces voyageurs utilisent, en effet, les cartes combinées qui, dans le cas le plus défavorable (deux nouvelles sections T.C.R.P. + Métro) leur assure :

pour un A et R par jour; une augmentation de 15 %  
" deux " " ", une diminution de 13 %.

S.N.C.F. - Les prix des billets simples n'ont pas été sensiblement modifiés, mais les prix des abonnements hebdomadières et ordinaires ont été relevés en moyenne de 20 % pour les premiers et de 36 % pour les seconds. Les prix de ces abonnements sont, en effet, à l'heure actuelle, anormalement bas, non seulement en valeur absolue par rapport au prix de revient, mais encore en valeur relative par rapport aux réductions (cartes ouvrières - aller et retour) en vigueur sur les autres modes de transport. Le Conseil des Transports Parisiens a estimé que leur relèvement était nécessaire pour une bonne coordination.

Les conséquences de la réforme tarifaire pour la banlieue S.N.C.F. sont résumées dans la note du Service Technique de la Direction Générale de la S.N.C.F., annexée au Tableau général des nouveaux tarifs qui accompagne le présent rapport.

En résumé, la réforme tarifaire n'apportera pas d'augmentation sensible de recettes ni au Métropolitain, ni à la S.T.C.R.P., mais elle n'apportera pas non plus de diminution. Pour la S.N.C.F., elle produira une augmentation de recettes évaluée à 66 millions.

Cependant, même pour le Métropolitain et la S.T.C.R.P., le bilan de la réforme est certainement positif et doit même se traduire par des chiffres assez élevés, surtout lorsque le réseau d'autobus aura pris une importance un peu plus grande.

Les simplifications adoptées dans les tarifs et surtout la coordination efficace des moyens de transport que la mise en vigueur de la nouvelle tarification permettra, sont des sources d'économies d'exploitation importantes qui permettent d'espérer si les circonstances économiques ne varient pas, approcher de l'équilibre des exploitations sans recouvrir à une hausse générale des tarifs.

Il ne faut pas se dissimuler qu'en contre partie des avantages qui viennent d'être énumérés, il y aura des répercussions d'ordre social assez graves.

Sans doute, la réforme ne modifie pas le niveau moyen des tarifs du Métropolitain et de la S.T.C.R.P. et comporte pour la banlieue S.N.C.F. une augmentation moyenne inférieure à celle que le Gouvernement vient de décider pour l'ensemble du réseau. Il n'en est pas moins vrai que, dans certains cas, les usagers bénéficieront d'une situation plus favorisée que la situation actuelle et que, dans d'autres cas, certaines catégories d'usagers subiront des augmentations assez importantes.

Au cours des réunions du Conseil des Transports Parisiens, les représentants de la Cie du Métropolitain et de la S.T.C.R.P. ont déclaré, à plusieurs reprises, qu'ils étaient pour le maintien du statu-quo.

Toutefois, au cours de la 10ème réunion, le Président, Directeur Général de la S.T.C.R.P., a déclaré se rallier à l'ensemble de la réforme tarifaire.

Le Métropolitain, au contraire, a produit une note dans laquelle, après avoir estimé à 80 ou 90 millions de francs le supplément de recettes qu'occasionnera la réforme des tarifs, il déclare :

" On peut se demander s'il est bien justifié pour un résultat, somme toute médiocre, de bouleverser le régime tarifaire de toutes les entreprises et s'exposer à susciter beaucoup de mécontentement."

" Assurément, l'opération aura des bénéficiaires : tous ceux, notamment, qui, dans Paris ou la proche banlieue, partent à leur travail après 8 ou 9 heures, mais c'est là une minorité."

"En revanche, quantité de voyageurs supporteront un préjudice plus ou moins grave : que ce soit ceux des terminus suburbains du Métropolitain, les usagers actuels des billets d'aller et retour du Métropolitain ou des cartes hebdomadaires de la S.T.C.R.P. ou encore les abonnés de la S.N.C.F.".

"On peut penser qu'on aurait pu obtenir des résultats équivalents et même bien supérieurs au prix de mesures moins radicales et moins impopulaires".

"L'application du relèvement des tarifs prescrit par le décret du 12 novembre 1938 pour le Métropolitain et la S.T.C.R.P. et un relèvement équivalent pour la S.N.C.F., la reconstitution d'un réseau d'autobus raisonnable, par exemple de 2.000 voitures au lieu de 3.600, ne concurrençant pas le Métropolitain ni la S.N.C.F., la révision de quelques sectionnements abusifs, procureraient sans doute soit en augmentation de recettes, soit en diminution de dépenses, une amélioration financière de 400 ou 500 millions. On pourrait y ajouter la suppression des abonnements ordinaires sur la S.N.C.F. combinée avec la possibilité, pour un même usager, de prendre deux cartes hebdomadaires, mesure qui n'est aucunement liée avec les autres termes de la réforme projetée".

"On aurait ainsi posé les bases d'un assainissement sérieux de la situation financière des entreprises, grâce auquel l'ensemble Métropolitain-autobus serait en grand équilibre, toutes charges comprises, tandis que, sur la banlieue S.N.C.F., on approcherait du petit équilibre".

"Grâce aux bénéfices réalisés sur le Métropolitain et à la réduction des dépenses sur la S.T.C.R.P., on pourrait même prolonger d'une demi-heure la validité des billets d'aller et retour du Métropolitain et dès cartes hebdomadaires de la S.T.C.R.P."

Le Conseil des Transports Parisiens a décidé de passer outre à cette observation de principe présentée par le Métropolitain et à poursuivre ses travaux en vue de faire aboutir la réforme tarifaire.

----

Un point particulier a retenu longuement l'attention du Conseil et a donné lieu à des discussions passionnées. C'est celui des surtaxes appliquées aux stations terminales des prolongements en banlieue du réseau Métropolitain.

L'institution de ces surtaxes était demandée par la S.N.C.F. afin de réduire la concurrence que lui font, sur certaines relations, la S.T.C.R.P. et le Métropolitain.

Le Conseil des Transports Parisiens a reconnu que ces surtaxes étaient utiles pour la coordination relative aux billets simples mais qu'elles n'étaient pas indispensables pour celle relative aux cartes de travailleurs. Néanmoins, il a estimé que, si l'on instituait des surtaxes terminales pour les billets simples, il serait préférable d'en prévoir également de légères pour les cartes.

Mais ce qui a fait beaucoup hésiter le Conseil sur l'adoption de ces surtaxes, ce sont les inconvénients qu'elles présentent au point de vue social. Ces surtaxes ne porteront pas, en effet, seulement sur les voyageurs venant de banlieue par l'autobus et prenant le Métropolitain à la station terminale d'un prolongement, mais aussi sur les usagers des quartiers desservis par ces stations terminales, quartiers qui sont souvent ouvriers ou industriels.

Ces usagers seront privés de relations locales à bas prix: ils devront payer 2 frs pour le moindre parcours, alors que le tarif des relations locales est de 1f30 pour les quartiers desservis par les stations ordinaires du Métropolitain et de 0f65 ou 1f30 pour ceux desservis par une ligne d'autobus.

Si l'on ne veut pas sacrifier ces relations locales, on sera conduit dans bien des cas à créer des lignes de surface doublant les prolongements du Métropolitain, à moins qu'on ne consente à instituer un contrôle à la sortie dans toutes les stations des prolongements suburbains, avec remboursement de la surtaxe pour les relations locales. Ce sont là deux solutions bien peu satisfaisantes puisqu'elles entraînent de nouvelles dépenses d'exploitation, sans produire de recettes nouvelles.

En raison de ces inconvénients, le Conseil a tenu à examiner de très près la manière dont se posait la question et dont on pouvait la résoudre.

Le problème est le suivant: pour les relations que l'on veut réservé au fer, assurer à la combinaison fer-Métropolitain un tarif de billet simple, si possible inférieur de 0f65 à celui de la combinaison S.T.C.R.P.-Métropolitain, ou tout au moins égal.

Deux solutions peuvent être envisagées si l'on ne veut pas diminuer le prix des billets simples de chemin de fer:

a) augmenter le prix des billets sur l'autobus en augmentant le nombre des sections et en adoptant un tarif moins

dégressif que celui envisagé sur les autres lignes du réseau;

b) augmenter à la fois les prix des billets de la S.T.C.R.P. et du Métropolitain, en créant sur ce dernier une surtaxe terminale.

L'institution des surtaxes terminales présente des difficultés techniques car elle exige un contrôle à la sortie des stations intéressées qui n'ont pas été construites en vue de ce contrôle.

Elle présente, en outre, si on se place sur un terrain un peu différent, deux inconvénients majeurs; d'une part, sur le plan social, il ne faut pas méconnaître l'inconvénient précédemment signalé; d'autre part, sur le plan psychologique, l'institution du contrôle à la sortie du Métropolitain dans des quartiers à population ouvrière assez dense n'ira pas sans provoquer des réclamations et, éventuellement des incidents.

L'augmentation de tarifs limitée au trajet de l'autobus présente l'inconvénient d'élever dans des proportions importantes les tarifs de toutes les relations assurées par la ligne d'autobus et pas seulement celui des parcours mixtes "autobus Métropolitain".

D'autre part, la protection ainsi donnée au fer présente un caractère moins stable que celle résultant de la surtaxe terminale.

Il est à noter que l'institution de la surtaxe terminale n'empêchera pas d'augmenter dans une certaine mesure le prix du parcours autobus, mais cette augmentation sera moins élevée que si la surtaxe n'existe pas.

Quoi qu'il en soit, le Conseil des Transports Parisiens a adopté l'institution de ces surtaxes en raison des avantages qu'elle présente pour la coordination, mais il tient à attirer tout spécialement l'attention de Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications sur les inconvénients graves que l'institution de ces surtaxes va entraîner au point de vue social.

Le cours de la dernière réunion du Conseil des Transports Parisiens, M. le Directeur Général du Contrôle Administratif et Financier de la Préfecture de la Seine a déclaré que M. le Préfet de la Seine l'avait chargé de préciser qu'il était nettement défavorable à l'institution de ces surtaxes en raison des répercussions qu'elles auront pour les populations intéressées.

Avant de mettre en application la réforme tarifaire, le Conseil des Transports Parisiens estime qu'il serait très utile d'expliquer à l'opinion publique les points principaux sur lesquels portera la réforme, les raisons qui l'ont rendue nécessaire et l'ensemble des avantages qu'elle procure, en considération desquels les légers inconvénients qu'elle entraîne doivent être acceptés. Il propose que des communiqués soient faits à la presse et à la radio.

J'ai l'honneur de solliciter vos instructions à ce sujet.

◦◦◦

Telles sont les conclusions du Conseil des Transports Parisiens en ce qui concerne la nouvelle tarification.

Je joins au présent rapport un dossier contenant les documents d'étude soumis aux membres du Conseil.

Dans ces conditions, j'estime qu'il y a lieu:

I° d'approver les propositions du Conseil des Transports Parisiens;

2° de notifier votre décision au Préfet de la Seine et au Directeur Général de la S.N.C.F. en les invitant à soumettre à votre homologation les nouveaux tarifs dans le plus bref délai possible et à prendre toutes dispositions pour pouvoir mettre en vigueur la nouvelle tarification à la date que vous jugerez utile, mais qui ne devrait pas être antérieure au 1<sup>er</sup> Avril 1941 en raison des délais nécessaires pour la mise au point des détails, l'impression des nouveaux types de billets et les aménagements à faire aux stations terminales des prolongements en banlieue du Métropolitain, pour y permettre le contrôle à la sortie.

Si vous partagez la manière de voir du Conseil des Transports Parisiens, je vous serais très obligé de vouloir bien revêtir de votre signature le présent rapport pour valoir approbation.

LE CONSEILLER D'ETAT  
SECRETAIRE GENERAL DES TRAVAUX ET DES TRANSPORTS,  
PRESIDENT DU CONSEIL DES TRANSPORTS PARISIENS,  
signé : SCHWARTZ

M.G

SECRETAIRE D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS.CONSEIL  
DES TRANSPORTS PARISIENS.

## TABLEAU GENERAL DES NOUVEAUX TARIFS

arrêté le 13 février 1941.

- I - page 16 - Tarifs applicables sur le Chemin de fer Métropolitain,
- II " 17 - Tarifs applicables sur la ligne de Sceaux,
- III " 19 - Tarifs applicables sur le Réseau d'autobus,
- IV " 21 - Cartes hebdomadaires de travail combinées valables sur le chemin de fer Métropolitain et le Réseau d'autobus,
- V " 22 - Tarifs applicables sur les lignes de la banlieue S.N.C.F.
- VI " 24 - Conditions générales de validité et de délivrance des cartes hebdomadaires de travail.

ANNEXES.

- A - page 25 - Coordonnées 94 - Ligne de Sceaux : desserte de Sceaux Robinson et des cités-jardins de Plessis-Robinson et de la Butte Rouge.
- B " 26 - Abonnements ordinaires de la S.N.C.F.
- C " 27 - Bilan résultant pour la S.N.C.F. des mesures adoptées par le Conseil des Transports Parisiens (Note établie par le Service technique de la Direction Générale de la S.N.C.F.).

Annexé au rapport du Président  
du Conseil des Transports Parisiens  
à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications  
en date du 15 février 1941.

TARIFS APPLICABLES SUR LE CHEMIN  
DE FER METROPOLITAIN.

	: entre deux sta-	: entre une station ordinaire		
	: tions ordinaires:	et une station à surtaxe ou-		
		: entre deux stations à surtaxe.		
			(x)	
Billet simple 2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>f</sup> 30 (2 u)	2 frs		(3 u)
" " 1 <sup>o</sup> "	1 <sup>f</sup> 90 (3 u)	2,90		(4,5u)
Carnet de 5 billets simples mutilés (1)	3 <sup>f</sup> 30 (5 u)	4,90		(7,5u)
Billets collectifs	0 <sup>f</sup> 30 (0,5u)	0,50		(0,75u)
Cartes hebdomadaires de travail	11 frs (17 u)	13 frs		(20 u)

**Liste des stations à surtaxes :**

Pont de Neuilly  
Pont de Levallois-Bécon  
Mairie de Montreuil  
Château de Vincennes  
Mairie d'Issy  
Pont de Sèvres

et lors de leur ouverture :

Eglise de Pantin  
Charenton-Ecole  
Mairie d'Ivry.

(3) Les billets d'A. et B. pour mutilés sont supprimés.

(1) Les billets d'A. et R. pour matinée.  
(2) Colonne devenue sans objet depuis la décision du Secrétaire d'Etat aux Communications, en date du 17 Février 1941, n'approuvant pas l'institution de surtaxes aux stations terminales des prolongements du Métropolitain en banlieue. (note postérieure à la rédaction du rapport)

## II

## TARIFS APPLICABLES SUR LA LIGNE DE SCEAUX.

## Sectionnement :

- 1 - Cité Universitaire - Gontilly - Laplace - Arcueil - Bagneux.
- 2 - Bagneux - Bourg-la-Reine - Sceaux - Fontenay-aux-Roses - Robinson - Parc de Sceaux.
- 3 - Parc de Sceaux - Croix de Borny - Antony - Fontaine - Michalon.
- 4 - Fontaine Michalon - Massy - Verrières - Massy - Palaiseau.

La section urbaine S (Luxembourg, Port-Royal, Denfert, Cité Universitaire) est comprise dans le réseau urbain du Métropolitain. Toutefois, elle est distante du réseau urbain et considérée comme une section supplémentaire de la ligne de Sceaux pour les catégories de billets suivantes : Mutilés 75 %, cartes hebdomadaires, abonnements ordinaires, abonnements à 1/2 tarif.

Parcours intéressant la ligne de Sceaux seul :

Nombre de sections empruntées.	1	2	3	4	5
billets simples/2 <sup>e</sup> cl.	0,70 (u)	1,30 (2u)	2,00 (3 u)	2,60 (4u)	-
" 1 <sup>ère</sup> cl.	1,00 (1,5u)	2,00 (3u)	3,00 (4,5u)	3,90 (6u)	-
billets 50 % et					
billets de priorités	0,70 (u)	1,00 (1,5u)	1,30 (2 u)	1,70 (2,5u)	-
billets 75 % (cat. éc. à la S.N.C.F.)	0,30 (0,4 u)	0,60 (0,8u)	0,80 (1,2u)	1,10 (1,6u)	1,30 (2u)
billets collectifs	0,20 (0,25u)	0,40 (0,5u)	0,50 (0,75u)	0,70 (u)	-
cartes hebdomadaires de travail	-	II (17 u)	13 (20 u)	15 (23u)	17 (26 u)
abonnements ordin.					
(1 an)	-	384 (1360u)	1040 (1600u)	1196 (1840u)	152 (2080u)
" à 1/2 tarif (1 an)	-	442 (680u)	520 (800u)	598 (920u)	676 (1040u)

## PARCOURS RESEAU URBAIN - LIGNE DE SCEAUX.

Les tarifs sont égaux à la somme des tarifs du Métropolitain et de la ligne de Sceaux seule, sauf pour les Mutilés à 50 % et les cartes hebdomadaires pour lesquels les tarifs sont les suivants :

du Réseau urbain à la Section n°	I	2	3	4
Mutilés 50 % et cartes de priorité.	1,00 (1,5u)	1,30 (2u)	1,70 (2,5u)	2,00 (3u)
Cartes hebdomadaires de travail	13 (20 u) (1) 15 (23u)	18 (27 u)	22 (33u)	26 (39u)
(1) 13 frs pour Gentilly et Laplace 15 frs pour Arcueil et Bagneux.				

III

## TERRES PUBLIQUES SUR LE RESEAU D'AUTOBUS.

## NOUVEAU SECTIONNEMENT DES LIGNES D'AUTOBUS :

En cours d'étude. En principe, les nouvelles sections ont de 1.000 à 1.500 mètres.

T. RIF.

Carnet de 20 tickets ordinaires .....	13 frs (20u)
Carnet de 20 tickets "Mutilés" .....	6,50f. (10u)
Tickets ordinaires à l'unité .....	0,80f. (1,3u)

- Nombre de tickets à remettre suivant le nombre de sections parcourues :

Nombre de tickets : 1 : 2 : 3 : 4 : 5 : 6  
à oblitérer : 1 : 2 : 3 : 4 : 5 : 6

Certains lignes de banlieue ou de pénétration pourront comporter une dégrée d'activité différente.

Dans Paris plafond de perception : 4 tickets.

- Prix des cartes hebdomadières de travail :

Nombre de sections parcourues : 1 ou 2 : 3 ou 4 : 5 ou 6 : 7 ou 8 : 9 ou 10

Prix des cartes : 11f(17u) : 15f(23u) : 19f(29u) : 23f(35u) : 27f(41u)

NOTA :

La ligne 2 (Saint-Cloud-Louvre) est considérée, au point de vue de la perception des trufs, comme composée de deux lignes différentes placées bout à bout :

St-Cloud - Porte de St-Cloud et Porte de St-Cloud-Louvre.

LISTE DES TARIFS SUPPRIMÉS SUR LA S.T.C.R.P.

-----

- Cartes hebdomadaires de 5 jours.
- Cartes hebdomadaires de réservé.
- Abonnements ordinaires sur les lignes P.A. et 88.
- Abonnements scolaires sur les lignes 58, PA et 88, ainsi que sur les lignes de l'ancien réseau tramways Nogentais ; 113, 114, 116, 118, 119, 120, 121 et 122.

Ces abonnements comportaient, sur la ligne 58, une réduction de 50 % par rapport au prix des abonnements ordinaires de 1ère et de 2ème classe et, sur les autres lignes, une réduction variable, selon la durée de leur validité (20 % pour 1 mois, 30 % pour 2 mois, 40 % pour 3 mois, 50 % pour 4, 5 et 6 mois, et 55 % pour 7, 9 ou 10 mois) sur la base du tarif normal de 1ère classe.

- tarif spécial pour le personnel des Asiles de Maison-Blanche et de Ville-Evrard, sur présentation d'une carte personnelle de l'agent-droit (L. 113).

Le titulaire de cette carte pouvait effectuer, en 1ère classe, un voyage aller et retour entre le Porte de Vincennes et l'un des Asiles desservis par la ligne 113 pour le prix d'un voyage simple à 4 sections, le coupon de retour étant valable même le lendemain du voyage aller.

- tarif spécial assurant aux visiteurs de ces mêmes Asiles, la gratuité du voyage de retour.

- tarif de la ligne 80 - Tout usager de cette ligne pouvait effectuer, en 2ème classe, à toute heure de la journée, un voyage aller et retour "Porte d'Orléans - Cimetière Parisien de Bagneux" en faisant oblitérer, lors du voyage d'aller, 3 tickets de carnet.

- tarif de la ligne BF - Les voyageurs payaient en numéraire, contre remise d'un billet-papier :

de 6h à 7h et de 18h à 19h : 0f55  
aux autres heures : 0f70.

## IV

CARTES HEBDOMADAIREES DE TRAVAIL COMBINEES VIABLES  
SUR LE CHEMIN DE FER METROPOLITAIN ET LE RESEAU D'UTOBUS.

=====

Ces cartes donnent droit à un parcours comportant l'emploi successif du chemin de fer Métropolitain et d'une ligne d'autobus.

Nbre de sections :	:	1 ou 2	:	3 ou 4	:	5 ou 6	:	7 ou 8	:	9 ou 10
d'autobus parcourues:										
<hr/>										
prix des cartes :	:	20 <sup>f</sup> (3lu)	:	24 <sup>f</sup> (37 u)	:	28 <sup>f</sup> (43u)	:	32 <sup>f</sup> (49u)	:	36 <sup>f</sup> (55u)
combinées ....	:		:		:		:		:	
	:		:		:		:		:	

Liste des lignes d'autobus sur lesquelles sont instituées  
des cartes combinées :

<u>Lignes d'autobus</u>	:	<u>Stations de Métropolitain</u> <u>de correspondance</u>
2 (Entre Pont de St-Cloud et Porte de St-Cloud) .....	:	Porte de St-Cloud
44 .....	:	Porte Maillot
63 .....	:	Porte de Chamerret
39 .....	:	{ Porte de Clichy
40 .....	:	Porte de St-Ouen
42 .....	:	{ Porte de Clignancourt
10 .....	:	{
54 .....	:	Porte de la Chapelle
11 .....	:	{ Porte de la Villette
9 .....	:	{ Jean Jaurès
50 .....	:	Mairie des Lilas
52 .....	:	Gambetta
51 .....	:	Porte Dorée
21 .....	:	Porte de Charenton
95 .....	:	Porte de Choisy
101 .....	:	{ Porte d'Italie
81 .....	:	{
104 .....	:	Porte d'Orléans.
83 .....	:	{
85 .....	:	{
EQ .....	:	{
I28 .....	:	{
94 et 94 bis (entre Fontenay-aux-Roses et Porte d'Orléans) .....	:	{

TARIFS APPLICABLES SUR LES LIGNES DE LA  
BANLIEUE S.N.C.F.

Zonage : conforme à la carte. Il comprend :

7 zones de petite banlieue : A', B, B', C, C', D, E,  
3 zones de raccord : L, M, N,  
3 zones supplémentaires : X, Y, Z.

Tarifs : sont établis avec les bases suivantes :

De Paris à une gare située dans les zones de 3 <sup>e</sup> classe.	Billet simple	Carte hebdomadaire.	Abonnement ordinaire annuel.
A'	2,00 ( 3 u)	11 (17 u)	884 (1360 u)
B	2,60 ( 4 u )	13 ( 20 u)	1040 (1600 u)
B'	3,30 ( 5 u)	15 ( 23 u)	1196 (1840 u)
C	3,90 ( 6 u)	17 ( 26 u)	1352 ( 2080 u)
C'	4,60 ( 7 u)	19 ( 29 u)	1456 (2240 u)
D	5,20 ( 8 u )	21 (32 u )	1560 ( 2400 u)
E	6,50 (10 u )	25 (38 u )	1664 (2560 u)
L	7,40	25	1664
M	9,60	29	1768
N	12	33	1872
X	13,50	36	1924
Y	15	38	2028
Z	16,50	40	2132

NOTAS. - 1. Pour les lignes de la région Ouest (sauf celles de St-Lazare) et de la région sud-Ouest, les prix s'entendent à partir des gares suivantes : Invalides, Montparnasse, et Austerlitz.

À partir de Pont-Mirabeau, les prix précédents sont diminués de 0,60 ou 0,70 (u) pour les billets simples et de 2 frs pour les cartes, sans toutefois descendre au-dessous des minima de perception de 2 frs pour les billets simples et de 11 frs pour les cartes.

À partir de Paris-Quai-d'Orsay et Pont-St-Michel, les prix précédents sont, au contraire, majorés de 0,60 ou 0,70 (u) pour les billets simples et de 2 frs pour les cartes.

2- Les tarifs des relations entre deux gares de banlieue sont établis en utilisant les prix figurant dans le tableau précédent. Toutefois, le taux de If30 (2u) est également utilisé.

-----  
Liste des seuls tarifs applicables sur la banlieue S.N.C.F.  
-----

- Le Tarif Général,
- Les réductions accordées aux membres des familles nombreuses et aux réformés de guerre,
- les cartes hebdomadaires de travail,
- les abonnements ordinaires,
- les cartes donnant droit à la délivrance de billets à prix réduits,
- les voyageurs en groupes,
- les billets à prix réduits valables exclusivement dans les trains désignés.

Les cartes donnant droit à la délivrance de billets à prix réduits sont les cartes à 1/2 tarif des tarifs ordinaires de la S.N.C.F. et leur prix, pour une utilisation d'un an, est basé sur un minimum de parcours de 25 Km.

Le tarif des voyageurs en groupes ne joue que pour les "promenades d'enfants" organisées par des Municipalités ou des Oeuvres philanthropiques et à leurs frais.

Les billets à prix réduits valables exclusivement dans les trains désignés (billets "bon dimanche" en particulier) n'ont pas actuellement d'application pratique.

=====

VI

CONDITIONS GENERALES DE VALIDITE ET DE DELIVRANCE  
DES CARTES HEBDOMADAIRES DE TRAVAIL.

La carte hebdomadaire de travail mise en vigueur sur les trois réseaux présente les caractéristiques suivantes:

1° elle est délivrée à toute personne qui en fait la demande, sans exiger la présentation d'une attestation patronale.

2° elle est personnelle: l'usager doit y inscrire son nom et y apposer sa signature.

3° elle donne droit à un aller et retour par jour sur un parcours déterminé, pendant six jours de la semaine.

La détermination du parcours est réalisée pratiquement:

- sur le Métropolitain: par l'indication des stations du réseau où doivent commencer les voyages d'aller et retour;

- sur la S.T.C.R.P.: par l'indication de la ligne employée et des numéros des sections empruntées;

- sur la S.N.C.F.: par l'indication des stations de départ et d'arrivée.

4° le coupon d'aller est valable à une heure quelconque de la journée.

5° le jour de non utilisation est laissé au choix de l'usager.

La carte S.N.C.F. comporte les coupons correspondants aux sept jours de la semaine. Un jour est annulé au moment de la vente.

Les cartes Métro et S.T.C.R.P. portent 12 coupons (6 d'aller et 6 de retour) avec l'indication des jours de la semaine de lundi à samedi. L'usager ayant un jour de repos autre que le dimanche a la faculté d'utiliser le dimanche les coupons du jour de repos.

6° Le travailleur effectuant plusieurs aller et retour par jour, entre son domicile et le lieu de son travail a la faculté d'acquérir le nombre de cartes qui lui est nécessaire.

## ANNEXE A

## Coordination 94- Ligne de SCEAUX

DESSERTE DE SCEAUX-ROBINSON et des CITES-JARDINS  
DE PLESSIS-ROBINSON et de la BUTTE ROUGE.

		Billet simple	Carte hebdomadaire
<u>de la GARE DE SCEAUX ROBINSON</u>			
-par la li- { à Cité Universitaire.....	1.30		II f.
gne de } Sceaux. (à Paris Métro.....	2.60		18 f.
-par le 94 } (à Porte d'Orléans.....	2.60		19 f.
(à Paris Métro.....	3.90		30 f.
de PLESSIS ROBINSON (rue des Erables) ou de <u>CHATENAY-MALABRY</u> (Av. Jean Jaures).			
-par la li- { à Cité Universitaire.....	1.95		18.80
gne de } Sceaux (à Paris Métro.....	3.25		25.80
-par le 94 } (à Porte d'Orléans.....	3.25		23.00
(à Paris Métro.....	4.55		34.00
<u>de MALABRY ou de CHATENAY-MALABRY (Av. d'Antony)</u>			
- par la ) à Cité Universitaire.....	2.60		22.00
ligne de } Sceaux ( à Paris Métro.....	3.90		29.00
-par le 94 ) ( à Porte d'Orléans.....	3.25		23.00
( à Paris Métro.....	4.55		34.00
<u>de BUTTE ROUGE.</u>			
-par la { à Cité Universitaire.....	3.25		26.00
ligne de } Sceaux ( à Paris Métro.....	4.55		33.00
-par le 94 { (à Porte d'Orléans.....	3.90		27.00
( à Paris Métro .....	5.20		38.00

## ANNEXE B

ABONNEMENTS ORDINAIRES  
de la S.N.C.F.Tarif proposé pour les abonnements  
annuels.

Prix du billet simple	Prix annuel	Prix de : revient à : la semai- ne	Prix de : deux car- tes heb- domai- res	Taux de réduct. on par rap. aux car- tes hebd.
3 u	(1360 u) :	884 f: 17,00	22	23 f
4 u	(1600 u) :	1.040 f: 20,00	26	23 f
5 u	(1840 u) :	1.196 f: 23,00	30	23 f
6 u	(2080 u) :	1.352 f: 26,00	34	23 f
8 u	(2400 u) :	1.560 f: 30.	42	29 f

Prix de revient à la semaine des abonnements  
ordinaires suivant la durée de validité :

Si le prix de revient de l'abonnement annuel est I,  
celui de l'abonnement de 9 mois est  $I/9 = I.22$

8	$10/8 = I.25$
7	$9/7 = I.29$
6	$8/6 = I.33$
5	$7/5 = I.40$
4	$6/4 = I.50$
3	$5/3 = I.67$

celui de 2 cartes hebdomadaires de travail est :

pour 3 u, 4 u, 5 u ou 6 u .... I.50  
pour 8 u ..... I.41

Comparaison des cartes hebdomadaires de travail et des abonne-  
ments ordinaires (dans le cas de 12 voyages par semaine).

cas de	3u, 4u, 5u, 6u	6 mois ou moins : les cartes hebdomadaires sont plus avan- tageuses.
		) 7 mois ou plus : l'abonnement ordinaire est plus avantageux
cas de	8 u.	(4 mois ou moins : les cartes hebdomadaires sont plus avan- tageuses.
		) 5 mois ou plus : l'abonnement ordinaire est plus avantageux

Service technique  
de la Direction Générale.

## ANNEXE

BILAN RESULTANT POUR LA S.N.C.F. DES MESURES  
ADOPTÉES PAR LE CONSEIL DES TRANSPORTS  
PARISIENS.

1 - Le trafic ayant servi de base est celui de l'année 1938 dans tout la zone d'action du Conseil des Transports Parisiens.

2 - Evaluée au taux des tarifs de 1939, la recette correspondante était de :

- billets .....	232 M.
- abonnements hebdomadaires (A.H.) .....	142 --
- abonnements ordinaires (A.O.) .....	51
	425 M.

Notons, tout d'abord, qu'avant que la question des tarifs ait été abordée par le Conseil des Transports Parisiens, la suppression des aller et retour, appliquée sur l'ensemble de la S.N.C.F. a procuré une augmentation de recette de ..... 41 M.

3 - L'établissement de la tarification par zone correspond, pour les billets à une augmentation de recette de ..... 12 M.  
(Dans le détail, l'adoption du zonage conduit, sur les Régions autres que l'Ouest à une baisse de recettes de 1M. ; sur la banlieue Ouest au contraire, qui était déjà zonée, on est revenu sur les baisses qui avaient été consenties sur le tarif général en vigueur, faute de surtaxe des prolongements du Métro et faute de coordination tarifaire avec la S.T.C.R.P.) .....

4 - Le relèvement de 20 % des abonnements hebdomadaires donne un produit de ..... 28 M.

5 - Le relèvement des A.O. suivant un barème dégressif (de 48 % jusqu'à 8 km à 25 % aux limites de la zone) donne un produit de ..... 18 M.

6 - Les recettes nouvelles à obtenir, sous forme de voyages occasionnels des abonnés A.H. (les nouvelles cartes étant valables 6 jours au lieu de 7) ont été évaluées à ..... 8 M.

Le total général est de ..... 107 M.  
dont ..... 66 M.

à l'actif des mesures adoptées par la Sous-Commission des Tarifs.

5712-3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 582/26

C O P I E

24 janvier 1941.

Monsieur le Ministre,

Le Conseil des Transports Parisiens, créé par la loi du 20 septembre 1940, étudie actuellement une coordination de la tarification des trois modes de transport en commun intéressés : Métropolitain, T.C.R.P. S.N.C.F. Une fois cette coordination réalisée, il sera indispensable que les tarifs de la S.N.C.F. applicables dans la Région Parisienne soient solidaires de ceux du Métropolitain et de la T.C.R.P. et, par suite, soient dissociés de la tarification normale du Chemin de fer.

Pour obtenir ce résultat, nous soumettrons, lorsque les études seront terminées, une tarification S.N.C.F. propre à la Région Parisienne (tarif général et tarifs spéciaux), tarification applicable uniquement sur des sections de ligne inscrites dans une Nomenclature annexée à ces tarifs.

En outre, pour que cette tarification soit seule applicable sur ces sections de ligne, nous vous proposerons d'insérer :

- en tête des Tarifs généraux voyageurs, bagages et chiens, une Note de portée générale stipulant que "dans les relations entre elles des gares situées sur les lignes soumises aux Tarifs de la banlieue de Paris, le Tarif Général inclus dans ces tarifs se substitue aux présents Tarifs Généraux et à leurs annexes".

- à la fin de chacun des tarifs spéciaux actuels, une Note supplémentaire précisant que "le présent tarif n'est pas applicable dans les relations entre elles des gares situées sur les lignes soumises aux Tarifs de la banlieue de Paris".

Toutefois, nous sommes en train d'examiner si certaines cartes délivrées aux conditions du Tarif Spécial des Abonnements (cartes de zones et cartes à parcours limité) ne devraient pas continuer à être valables dans les relations entre elles des gares de banlieue situées sur des lignes comprises dans les parcours pour lesquels ces abonnements sont souscrits. S'il doit en être ainsi, la modification utile sera apportée au Nota supplémentaire qui sera inséré à la fin du Tarif Spécial des Abonnements.

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

LE PRESIDENT  
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports.

11 décembre 1940

QUESTION IX - Compte rendu des questions actuellement à l'étude en ce qui concerne les relations avec la S.T.C.R.P. et le Métro.-

Coordination de la tarification  
S.N.C.F. - Métro - S.T.C.R.P.

P.V.

M. LE BESNERAIS met le Conseil au courant des questions actuellement à l'étude du Conseil des Transports parisiens et qui intéressent les relations de la S.N.C.F. avec la S.T.C.R.P. et le Métro, spécialement en ce qui concerne ..... la tarification dans la zone des transports en cause.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu et donne les directives utiles à M. LE BESNERAIS, qui le tiendra au courant de l'évolution des études ainsi entreprises.

Sténo (s) p. 22

M. LE PRESIDENT - ..... Je vais demander à M. LE BESNERAIS de vous donner quelques détails complémentaires puisqu'il représente la S.N.C.F. au Conseil des Transports parisiens.

M. LE BESNERAIS - Le Conseil des Transports parisiens s'est substitué à un organisme qui avait été créé par décret-loi du 12 novembre 1938, pour unifier les transports de la région parisienne.

Cette substitution n'est pas une simple substitution de forme. Il existe, en effet, une différence importante au fonds. Le décret-loi du 12 novembre 1938 tendait à instituer une organisation unique des transports en commun de voyageurs dans la région parisienne, encore que la forme de cette organisation n'ait pas été définie. Mais elle devait grouper la S.T.C.R.P., le Métro, les transporteurs routiers libres et la S.N.C.F., pour ce qui concerne ses transports de banlieue.

.....

Les études faites par ce premier Comité des Transports parisiens ont été retardées au début par l'opposition faite par certains membres du Comité qui représentaient notamment le Conseil municipal de Paris et le Conseil général de la Seine. Elles ont été ensuite, retardées par la guerre, de sorte qu'on n'avait pas réussi à mettre sur pied un projet d'organisation.

Sans doute, le Comité restreint qui avait été organisé dès le début de la guerre, et qui ne comprenait à peu près que des représentants des concessionnaires et des fonctionnaires, avait abouti à établir une certaine coordination entre les transports de la S.T.C.R.P. et le Métro, d'une part, et la S.N.C.F. d'autre part, en supprimant quelques doubles emplois.

.....le nouveau Conseil est chargé de coordonner l'ensemble des services de banlieue, y compris les nôtres, ....  
Et c'est pourquoi, .....la S.N.C.F. se trouve intéressée directement à la question :

- d'une part, en ce qui concerne la tarification de ses services de banlieue;

2°) Tarification.

L'autre question à laquelle j'ai fait allusion est celle de la tarification.

Dans la solution du problème de coordination dans la région parisienne, on est tout le temps arrêté par la diversité des tarifications. A l'heure actuelle, il existe dans la région parisienne trois tarifications distinctes : celle du métro, celle de la S.T.C.R.P. et celle de la S.N.C.F.

Celle du métro, c'est le tarif unique sur tout le réseau, y compris ses prolongements.

M. BOUTET. - Sauf la ligne de Sceaux.

M. LE BICHERAIS. - Oui. Des allers et retours à prix réduits sont délivrés avant 9 heures du matin. Cette réduction s'applique à tout le monde; il suffit, pour en profiter, que le voyageur se présente avant 9 heures du matin, quelle que soit sa catégorie sociale.

En ce qui concerne la S.T.C.R.P., les tarifs sont fonction de la distance avec un minimum de prise en charge, puisque la première section compte double. Cette tarification est, en fait, très souple, parce que la longueur des sections n'est pas fixée. La S.T.C.R.P. fait donc ce qu'elle veut, à ce point de vue, et joue de cette facilité suivant les nécessités de la concurrence. Par exemple, elle met des sections très longues sur les parcours où elle craint la concurrence; des sections très courtes là où elle ne craint pas de concurrence. Comme réduction, il existe des cartes hebdomadaires distribuées indistinctement à tous les voyageurs qui prennent l'autobus, en général, avant 9 heures 1/2.

La S.N.C.F. a un régime beaucoup plus compliqué. Elle a d'abord toutes les tarifications qui jouent sur ses lignes :

.....

billets simples et billets A.R., qui sont beaucoup plus chers pour les mêmes relations que ceux de la S.T.C.R.P. En revanche, elle délivre des abonnements hebdomadaires aux seuls travailleurs et des abonnements ordinaires aux autres catégories de voyageurs : or, les prix de ces abonnements sont extrêmement bas par rapport aux tarifs de la S.T.C.R.P. et du Métro.

Il en résulte que, quand on veut réaliser une véritable coordination entre ces divers ~~VOYAGEURS~~<sup>moyens de transports</sup>, on est arrêté par le fait que le public n'emprunte pas l'un ou l'autre de ces moyens ~~en~~ <sup>au</sup> ~~voisins~~ en fonction des facilités techniques qu'il peut lui donner, en ce qui concerne les relations qui l'intéressent, mais en fonction, avant tout, des différences de prix. Les voyageurs, titulaires d'abonnements de travail ou ordinaires, qui peuvent choisir entre une relation S.N.C.F. ou R.A.C.E.R.M. empruntent la S.N.C.F. Au contraire, les voyageurs ordinaires qui, au cours de la journée, auraient à prendre des billets ordinaires de la S.N.C.F., empruntent de préférence la S.T.C.R.P.

Une complication supplémentaire résulte du fait que, lorsqu'il a créé ses prolongements en banlieue, le métro a maintenu sur ces prolongements la même tarification qu'à l'intérieur de Paris, et cela permet aux intéressés de rejoindre des lignes d'autobus qui, par combinaison avec le métro, font concurrence à la Société Nationale dans la banlieue plus éloignée, en permettant de gagner le prix d'une ou deux sections d'autobus. Le prix combiné S.T.C.R.P.-Métro est ainsi plus faible que le prix pratiqué par la S.N.C.F. de bout en bout, alors surtout que, souvent, le voyageur qui arrive à Paris par une gare S.N.C.F. doit encore prendre le métro.

C'est ainsi qu'autrefois, le métro allait jusqu'à la Porte de Vincennes; on prenait l'autobus à la Porte de Vincennes et

.....

les voyageurs qui, empruntant la S.N.C.F., arrivaient à la gare de la Bastille prenaient le métro au même prix que s'ils l'avaient pris à la ~~porte~~ de Vincennes. maintenant que le métro est prolongé jusqu'au Château de Vincennes, ils paient le même prix que s'ils l'avaient pris, non plus à la porte, mais au Château de Vincennes.

Il faut donc, si l'on veut réaliser une coordination du trafic dans les divers moyens de transport, réaliser d'abord une unification de la tarification. Cette unification, on ne sait pas encore exactement sur quelle base la faire. Mais elle pose une question de principe. Il faudrait faire décider que la tarification S.N.C.F., pour les relations à l'intérieur d'une certaine zone, qui serait la zone d'action du Conseil des Transports Parisiens, serait, non plus la tarification générale S.N.C.F., mais une tarification inspirée de celle qui sera adoptée pour la S.T.C.R.P. et pour le métro.

*Si* ~~mixage~~ ne s'agissait que d'établir un certain équilibre entre ces diverses tarifications, pour le maintenir ensuite il suffirait d'envisager la création d'un tarif spécial approuvé par le ministre, la tarification étant établie suivant certaines modalités qui resteraient à définir.

mais il faut également envisager les cas où l'on modifierait ces tarifications diverses. Or, l'expérience a montré que les modifications des tarifs du chemin de fer et de ceux du métro et de la S.T.C.R.P. ne se produisaient jamais en même temps.

C'est ainsi qu'au début de 1938, nous avons fortement relevé nos tarifs-voyageurs et que, la S.T.C.R.P. et le métro n'ayant rien fait, nous avons perdu un important trafic. Au contraire, à la fin de 1938, la S.T.C.R.P. et le métro ont

.....

relevé leurs tarifs et nous n'avons rien fait, ce qui a fait alors l'objet de réclamations de la S.T.C.R.P. et du métro qui se plaignaient que nous ne retouchions pas certains tarifs, et que nous leur enlevions du trafic. Si donc on veut réaliser une coordination des moyens de transports, dans la région parisienne, il faut éviter que les modifications de tarifs ne soient pas concurremment, sinon on aboutit à modifier la répartition du trafic, et ce n'est pas ce qu'on veut faire.

Il faut donc que ces modifications puissent se faire, sur les lignes de banlieue de la S.N.C.F., indépendamment du reste de sa tarification. C'est pourquoi le Conseil des Transports parisiens a mis à l'étude un texte qui, lorsqu'il sera prêt, vous sera soumis. Ce texte excluerait du régime général de notre tarification la tarification banlieue.

Sur quelles bases envisage-t-on de réaliser cette tarification spéciale aux lignes de banlieue ? Je vais vous donner des indications qui n'ont rien de définitif, car on est en train de discuter la question et elle n'a pas abouti encore à des résultats. M. BOUITY s'en est occupé spécialement et pourrait compléter mon exposé. Nous nous orientons vers la solution suivante :

Pour le métro, conserver à l'intérieur de Paris le tarif unique, qui présente de grands avantages d'exploitation, car il simplifie à l'extrême <sup>la gestion</sup> des billets et le contrôle. D'~~ailleurs~~<sup>ailleurs</sup>, à l'intérieur même de Paris, où le réseau du métro est très dense et où les voyageurs circulent dans toutes les directions, sans qu'il y ait une relation ~~privilégiée~~<sup>avantage</sup>, comme lorsqu'il s'agit d'une ligne qui sort de Paris, il est normal qu'il y ait un prix unique, quel que soit le parcours effectué.

.....

Par contre, dès qu'une ligne sort de Paris et que le trafic se dirige sur cette relation, - et cela est très net quand il s'agit de concurrencer éventuellement les autres modes de transport,- une telle tarification est certainement gênante pour réaliser la coordination et elle devient onéreuse parce qu'au fur et à mesure qu'on allonge les parcours desservis par le métro, il faudrait augmenter le tarif unique. Mais on ne peut pas faire cette augmentation pour les voyageurs qui, dans Paris, ne parcourront qu'une courte distance. Il faut donc, à partir du moment où le métro a pris un certain degré de développement,- et ces limites sont déjà dépassées,- que la tarification comporte un supplément pour le parcours de banlieue. Mais cela pose des problèmes délicats, et c'est pourquoi on n'a pas encore abouti. On ne peut pas, en effet, contrôler tous les voyageurs au passage des anciennes fortifications de Paris, ce qui aboutirait à des complications.

Pour la ligne de Sceaux, ce problème ne se pose pas; comme le gabarit n'est pas le même, les voitures ne peuvent pas passer d'une ligne à l'autre, et il faut passer par un corridor entre la nouvelle ligne et l'ancienne, tandis que, au contraire, ce sont les mêmes rames de métro qui vont jusqu'au Château de Vincennes et on ne peut pas envisager un contrôle dans les voitures au passage de la Porte de Vincennes.

En ce qui concerne les abonnements hebdomadaires et les allers et retours, on envisagerait la suppression des A.R. du métro et leur remplacement par des abonnements hebdomadaires analogues à ceux de la S.T.C.R.P., valables 6 jours par semaine, avec indication de la gare de départ aller et de la gare de départ retour. Cette dernière mesure est rendue nécessaire du fait que le métro n'a pas de contrôle à la sortie, mais seulement à l'entrée. Un ouvrier, qui habiterait du côté de la gare

.....

d'Austerlitz et qui travaillera à Montmartre, aurait une carte lui donnant droit à 6 voyages par semaine, les 5 jours où il travaille, à condition qu'il prenne le métro à l'aller à la station "Gare d'Austerlitz" et au retour à la station "Abesses" par exemple. Évidemment, il pourra descendre à une autre station, mais cela n'a pas d'importance. L'important est, du moment qu'on veut donner satisfaction à celui qui fait le voyage régulièrement, que le point de départ le matin et le soir soit le même. Nous envisagerions même de donner le droit de prendre 2 cartes aux voyageurs qui font quatre fois le voyage par jour, lorsque, par exemple, ils reviennent déjeuner chez eux. C'est un défaut grave de la tarification actuelle du métro et de la S.T.C.R.P. de ne rien donner aux voyageurs qui rentrent déjeuner chez eux.

Pour la S.N.C.F., on a envisagé une transformation des abonnements de travail et ordinaires qui seraient remplacés, dans la banlieue, par une seule catégorie d'abonnements inspirés des précédents, mais avec une tarification plus basse, étant donné que les distances sont plus grandes, ce qui est normal, si on ne veut pas en rendre le prix prohibitif pour les habitants de la banlieue éloignée.

Nous envisageons même la possibilité \_\_\_\_\_

.....

d'abonnements combinés permettant, par exemple, à quelqu'un qui habiterait Enghien sur la ligne du Nord d'avoir non un abonnement Enghien-gare du Nord, mais un abonnement valable d'Enghien, par exemple, jusqu'à la station "Saint-Michel" du métro. Il faudrait qu'il prenne son train au départ à la gare d'Enghien et qu'au retour il prenne le métro à la station "Saint-Michel". Il pourrait d'ailleurs, au lieu d'aller à Enghien le soir, descendre en cours de route entre Paris et Enghien; cela n'a pas d'importance.

Je crois qu'on peut arriver ainsi à une solution qui, dans son principe, est acceptable. Mais, il ne faut pas se le dissimuler, la détermination des prix présente de grosses difficultés. Ainsi que je <sup>le</sup> disais tout à l'heure, il y avait entre les diverses tarifications une très grande différence, non seulement de forme, mais également de prix.

Les prix de revient complets du voyageur-kilomètre, comprenant les charges financières qui entrent d'ailleurs pour une part variable suivant le cas, sont très différents pour les 3 modes de transports.

Pour le métro, le prix de revient est de 0 fr.22, prix de revient très bas, ce qui n'est pas étonnant, étant donné la densité du trafic sur le métro. Il comprend 0 fr.15 de dépenses d'exploitation et 0 fr.07 de charges financières; ces dernières sont relativement importantes, puisqu'elles représentent le tiers du prix de revient. ~~un~~

.....

Ceci s'explique du fait qu'il s'agit d'un transport souterrain. Quant aux recettes, pour le kilomètre-voyageur, elles sont de 0 fr 20. On n'est pas très loin de l'équilibre.

Pour la S.T.C.R.P., le prix de revient est de 0 fr 42; c'est relativement cher, mais cela s'explique également, du fait que l'on assure par autobus certains services sur lesquels le trafic est peu important et dont le prix de revient est, par suite, plus élevé. Ce chiffre comprend 0 fr 40 de dépenses d'exploitation et 0 fr 02 de charges financières. Les recettes pour le kilomètre-voyageur est de 0 fr 40. Là aussi l'équilibre est à peu près réalisé.

Pour la S.N.C.F., le prix de revient est de 0 fr 33, chiffre intermédiaire entre ceux de la S.T.C.R.P. et du Métro, ce qui n'est pas anormal, étant donné la nature de notre exploitation. Ce chiffre comprend, pour les dépenses d'exploitation : 0 fr 24 et pour les charges financières 0,09. Les recettes, au voyageur-kilomètre, ~~ont~~ de 0 fr 12, en raison du taux extrêmement bas de nos abonnements de travail. Il y a là un point assez délicat et c'est pour quoi je vous disais que, de toute façon, pour nos abonnements, nous serions obligés aux distances un peu importantes, de conserver des tarifs assez bas. D'une part, c'est justifié en soi et, d'autre part, on ne pourra jamais, du jour au lendemain, relever les tarifs de la S.N.C.F. aux taux nécessaires pour les mettre à parité avec ceux de la S.T.C.R.P. C'est le résultat d'un état de choses ancien qui pourra peut-être se modifier peu à peu, mais pas brusquement.

Je m'excuse de ne pas avoir abouti à des conclusions très nettes pour le moment, mais nos études elles-mêmes n'ont pas encore abouti. J'ai tenu néanmoins à vous mettre au courant de l'état de l'ensemble de cette étude qui paraît intéressante. Il faut tout de même savoir que cette différence entre le prix de revient (0,33) et la recette (0,12) correspond pour nous, par an, à un déficit d'exploitation de l'ordre de 400 M., sans compter les charges de capital.

M. LE PRESIDENT - Il est certain que ces derniers chiffres présentent un intérêt dans la mesure où on pourra arriver à résorber notre déficit d'exploitation de banlieue qui a toujours été une charge lourde.

M. LE BESNERAIS - Ce chiffre de 400 M. ne représente qu'un ordre de grandeur, car, quand il ne s'agit plus de ligne isolée comme celle de Vincennes, on peut discuter nos estimations.

Quand nous parlons du déficit de banlieue, il est évident que nous répartissons suivant une certaine méthode les dépenses d'entretien de la voie. Nous le faisons au prorata des tonnes-km transportées, ce qui est raisonnable. On pourrait nous dire : si vous supprimez le service de banlieue, vous serez toujours obligés, pour votre trafic ordinaire, d'assurer cet entretien. On en arriverait à une discussion inextricable, chacun soutiendrait une thèse qui serait bonne par un certain côté.

M. BOUTET - Il y a un point sur lequel M. LE BESNERAIS pourrait compléter son exposé, c'est celui des mesures envisagées pour la S.T.C.R.P.

M. LE BESNERAIS - Pour la S.T.C.R.P., on envisage de

supprimer le minimum de prise en charge. L'idée que l'on a en vue est d'utiliser spécialement la S.T.C.R.P. pour faire des lignes de rattrapage, c'est-à-dire des lignes qui, en principe, ne doivent pas être très longues. Il est donc normal d'inciter les voyageurs à prendre les autobus, même pour des petits parcours, alors que la tarification actuelle, qui double le prix de la première section, incite à ne le prendre que pour des parcours assez longs.

C'est, en effet, une modification qui paraît assez raisonnable, qui améliorera certainement l'utilisation des autobus à courte distance. On y monte et en descend facilement; les points d'arrêt peuvent être nombreux. La S.T.C.R.P. envisage cependant, pour ne pas trop réduire ses recettes, de diminuer en moyenne la longueur de ses sections. Au total, on peut arriver aux mêmes recettes; on forcerait les recettes pour les longues distances, en les diminuant pour les petites distances.

M. LE PRESIDENT - Il n'y a pas d'autre explication à demander ? Vous serez tenu au courant de la continuation de ces études.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.