

505 LH 219/28

5117

(1938-39)

A

Régime des trains de vacances

C.D.	5.4.38	40	V 4°
C.A.	6.4.38	40	IV 4°
C.D.	28. 3.39	76	XIII (e)
(s) C.D.	1. 8.39	5	II

Régime des trains de vacances

ler août 1939

5117



----

Régime des trains de vacances

pas de  
P.V.court

STENO p.5

M. GRIMPRET - En relisant les procès-verbaux du Conseil d'Administration, j'ai remarqué que, dans son rapport sur le régime des trains de vacances, le 6 avril 1938, M. GETTEN avait demandé que le S.N.C.F. étudie s'il ne serait pas opportun de réduire les avantages accordés aux agences Bonnet, Quantin et Cocula, voire même de supprimer complètement les trains de vacances organisés par ces agences. Qu'avons-nous fait dans cet ordre d'idées ?

M. LE BESNERAIS. - Nous avons reçu une demande du Ministre tendant à augmenter le nombre de ces trains.

M. BERTHELOT. - C'est exact : M. BONNET a insisté plusieurs fois auprès du Ministre qui a prié la S.N.C.F. d'examiner <sup>la possibilité</sup> de faire, cette année, encore un effort dans le sens demandé par M. BONNET. La S.N.C.F. a refusé et l'affaire a été classée.

M. GRIMPRET. - Les trains organisés par ces agences ont-ils été plus nombreux cette année que l'année dernière ?

M. LE BESNERAIS. - Certainement non.

M. GRIMPRET. - Mais, en est-il parti autant ? Ces trains nous occasionnent une perte de recettes très sensible.

M. BERTHELOT. - Cela n'est pas certain? Je crois, en tout cas, pour ma part, ~~xxxxxxxxxxxx~~ l'utilité, voire même à la nécessité des trains de vacances.

M. GRIMPRET. - Je ne conteste nullement l'utilité des trains de vacances. Mais je me demande si la S.N.C.F. n'aurait pas intérêt à les organiser elle-même.

M. BERTHELOT. - Les anciens Réseaux en avaient organisés vers la Savoie et vers la région de Dax. Mais le rôle <sup>tout à fait</sup> ~~de~~ des agences est ~~particulièrement~~ particulier ; elles nous servent ~~d'agences~~ démarcheurs. L'agence BONNET, notamment, touche <sup>effectivement</sup> ~~consentie~~ une clientèle considérable et la réduction ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ est de l'ordre de celle dont bénéficient les porteurs de billets de congés payés.

M. LE BERRHAIS. - Je passe très souvent devant les bureaux de l'agence BONNET. J'y vois toujours des gens qui font la queue sur le trottoir, sans abri, avec une patience qu'ils n'auraient pas s'il s'agissait d'un bureau de chemin de fer.

M. BERTHELOT. - Par curiosité, assistez au départ d'un train Bonnet sur Saint-Flour à la gare d'Austerlitz et vous verrez quel succès ont ces trains.

28 mars 1939

5117



-----  
QU. XIII e)

Régime des trains de vacances  
en 1939

Pas de P.V. COURT

STENO 76

M. LE BESNERAIS. - Dans sa séance du 6 avril 1938, le Conseil d'Administration avait demandé que la Société Nationale étudie s'il ne serait pas opportun de réduire les avantages accordés aux agences du type Bonnet, Quantin et Cocula, voire de supprimer complètement les trains spéciaux de vacances qu'elles organisent.

Nous avons établi, cette année, un régime plus sévère. Les trains spéciaux d'excursion ou de vacances, mis en circulation par les agences en question, ne <sup>bénéficieront</sup> ~~bénéficieront plus~~ que d'une réduction maximum de 40% au lieu de 45% - les interdictions de circulation prévues certains jours seront imposées à l'aller et au retour; la commission allouée, qui était de 2% de la recette nette des billets délivrés, sera réduite à 1,75% et les permis délivrés - au nombre de 2 par train mis en marche - seront supprimés.

Nous verrons quel en sera le résultat au point de vue du trafic, et nous éviterons ainsi de supprimer trop brutalement certaines méthodes commerciales qui avaient fait leurs preuves.

M. GRIMPRET. - Vous ne réduisez pas le nombre de trains mis en circulation ?

M. LE BESNERAIS. - Non, je maintiens ce nombre à 77 comme l'année dernière, car ils créent un mouvement de voyageurs à des périodes qui nous sont favorables.

M. René MAIER. - Cela nous aide à couper les pointes.

M. LE BESNERAIS. - Ajoutons que la propagande de ces agences n'est pas négligeable.

M. LE PRESIDENT. - D'accord.



6 avril 1938

5117

Service Commercial -

QUESTION IV - Service Commercial

4°) Régime des trains spéciaux d'excursion  
ou de vacances mis en marche par la So-  
ciété Nationale, soit de sa propre ini-  
tiative, soit à la demande d'agences de  
voyages ou de particuliers.-

M. GETTEN, Rapporteur, examine successivement le régime des trains spéciaux à prix réduits autres que les trains de vacances, et le régime des trains de vacances.

En ce qui concerne les premiers, il expose que ces trains sont mis en marche, soit sur l'initiative du chemin de fer (trains de plaisir, trains de neige), soit à la demande d'agences de voyages ou de particuliers.

Les prix établis pour ces trains comportent des réductions susceptibles d'atteindre 60 % des prix du tarif général. Pour les trains mis en marche à la demande d'agences ou de particuliers, les organisateurs doivent garantir au chemin de fer une certaine recette minimum par kilomètre.

Les errements étant différents suivant les Réseaux, il convient d'établir un régime uniforme, sur les bases indiquées dans la notice qui a été distribuée.

En ce qui concerne les trains de vacances proprement dits, la question est plus délicate.

Le Rapporteur explique que, pour ces trains, un régime particulier avait été prévu sur les Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est; ces trains sont concédés depuis de nombreuses années aux agences BONNET, QUANTIN et COCULA, certains trains étant organisés par la Région Sud-Est elle-même, mais avec places réservées par priorité à certains journaux de province et à certains groupements.

Pour 1937, la recette correspondant à ces trains a atteint près de 26 M. dont 22 M. pour les trains concédés aux agences. Sans doute, le trafic de 1937 est-il exceptionnel, en raison des réductions consenties dont la moyenne était assez élevée et du fait que la majoration des tarifs de juillet 1937 n'a pas été appliquée aux billets des trains de vacances ayant circulé pendant tout l'été.

Par dépêche du 26 janvier 1938, le Ministre des Travaux publics a demandé que la réduction consentie pour ces trains soit aussi rapprochée que possible de celle prévue pour les billets populaires de congé annuel et a en outre invité la Société Nationale à examiner la question de la commission allouée aux agences.

.....



Le régime proposé lui donne satisfaction (notamment, la réduction consentie est de l'ordre de 40 % et ces trains ne peuvent circuler les jours d'interdiction prévus pour les porteurs de billets populaires, et les jours de forts mouvements tels que le 14 août).

Ces conditions ne sont d'ailleurs consenties qu'aux agences et groupements ayant organisé des trains de vacances en 1937 et ne peuvent faire l'objet d'aucune extension.

Quant à la commission à allouer, M. GETTEN fait remarquer qu'elle est fixée à 2 % de la recette nette des billets délivrés, alors qu'elle était de 3 % en 1937 sur le Réseau de l'Etat, et est actuellement de 3,5 % de la recette brute des billets vendus. Le Rapporteur ajoute que, les frais de confection des billets et la taxe de location des places étant maintenus sans changement, la rémunération des agences se trouve réduite de ce fait. C'est ainsi que les bénéfices de l'agence BONNET qui, en 1937, ont atteint 147.000 fr, se trouveront ramenés à 90.000 fr en supposant toutefois les mêmes éléments de trafic.

Le Rapporteur termine son exposé en proposant au Conseil d'approuver le régime des trains spéciaux d'excursion ou de vacances qui lui est soumis, étant entendu qu'en ce qui concerne la mise en circulation des trains de vacances organisés par les agences BONNET, QUANTIN et COCULA, la Société Nationale étudiera s'il ne serait pas opportun de réduire les avantages ainsi accordés, voire même de supprimer ces trains complètement.

.....

5214

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-----

Conseil d'administration

-----

Séance du 6 avril 1938

-----

IV - Service Commercial

44 Régime des trains spéciaux d'excursion ou de vacances mis en marche par la Société Nationale, soit de sa propre initiative, soit à la demande d'Agences de voyages ou de particuliers. (Rapporteur M. GETTEN)

Getten

80

et cela pour les trains de voyageurs  
ou pour les trains de marchandises.

Jour - toutes les semaines  
- plus, c'est à dire tous les jours

Le - tous les jours de la semaine.

Jour - tous les jours ?

Le - tous les jours.

pour les trains de voyageurs, tous les jours de la semaine  
pour les trains de marchandises, tous les jours de la semaine

Thy - toutes les semaines

Le - tous les jours de la semaine

pour les trains de voyageurs, tous les jours de la semaine  
pour les trains de marchandises, tous les jours de la semaine

note

Thy - tous les jours de la semaine

Jour - tous les jours de la semaine

adoption de la proposition

✓ B w an 23 tagen

das



5 avril 1938

5117

QUESTION V - Service Commercial

c) Le Comité décide de soumettre au Conseil d'Administration les questions suivantes :

4°) Régime des trains spéciaux d'excursion ou de vacances mis en marche par la Société Nationale, soit de sa propre initiative, soit à la demande d'Agences de voyages ou de particuliers.

Rapporteur : M. GETTEN.

Steno revue et corrigée

M. LE PRÉSIDENT. - M. GETTEN rapportera cette question demain au Conseil d'Administration.

M. GRIMMET. - Pour les trains Bonnet, la validité accordée est de 90 jours; cela ne paraît un peu long.

M. LE GÉNÉRAL. - Ces trains sont utilisés par des gens qui partent pour toute la durée de leurs vacances. A l'heure actuelle, les classes finissent dans la première quinzaine de juillet et la rentrée n'a pas lieu avant les débuts d'octobre, cela fait environ 75 à 80 jours de congé.

M. LE PRÉSIDENT. - La question des trains de vacances fera sans doute l'objet, de la part de nos Collègues représentants du personnel, d'une demande d'extension, parce que cette formule est avantageuse pour la classe sociale qu'ils représentent.

M. René WAYER. - Il serait intéressant de faire des trains populaires à partir de 500 voyageurs à la fois.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - La S.N.C.F. ne pourrait-elle pas s'affranchir de l'intermédiaire de toutes ces agences ?

M. LE GÉNÉRAL. - Nous pouvons nous en affranchir; mais ces agences ont fait les frais d'une propagande. L'agence Bonnet a une clientèle, des journaux; elle a attiré toute une clientèle

*me vingtaine de*  
puisque'elle fait  $\approx$  millions de recettes par an.

M. MARLIS. - Je serais plutôt de l'avis opposé à celui de M. CLAUDON. J'allais critiquer la réduction à 2 % du taux de la commission allouée à ces Agences. Ces trains ont réussi admirablement parce qu'il y a eu des gens qui se sont donné du mal pour recruter des voyageurs. Il est juste qu'ils en soient rémunérés.

M. ARON. - Comment ces agences sont-elles contrôlées ? Si je comprends bien, quand elles ont placé un certain nombre de billets, la Société Nationale consent une réduction de 40 ou 50 % au prorata de ces billets. Ne pourrait-on ramener le taux de réduction à 30 % ? Est-ce que, d'autre part, ces agences fonctionnent comme les agences de voyages qui établissent des prix forfaitaires de séjour comprenant tous les frais ?

M. LE BESNERAIS. - Ces agences se bornent à vendre des billets au public au prix que nous leur indiquons.

M. ARON. - Vous êtes sûr qu'elles les vendent à ce prix et non à un prix supérieur ?

M. LE BESNERAIS. - Oui. Du reste, les prix sont connus.

Quant à la réduction de 3 à 2 % du taux de la commission allouée, elle paraît justifiée parce que, l'année dernière, l'élévation du taux à 3 % avait été consentie seulement sur le réseau de l'Etat qui avait voulu ainsi développer considérablement les trains Bonnet; il y a d'ailleurs réussi. Mais les autres réseaux, qui n'avaient alloué qu'une commission de 2 %, étaient arrivés progressivement au même résultat. Nous allouons 2 1/2 au % aux agences, mais l'agence Bonnet n'organise que des trains très fréquentés; il est donc normal de ne pas lui donner la même réduction qu'à des agences qui ont à rechercher les voyageurs.

M. GRIMPET. - On lui concède des trains complets.

M. LE BESNERAIS. - Nous lui donnons des billets à 40 % de réduction. Assez souvent, pour les trains de plaisir que nous organisons nous-mêmes, nous faisons 50 ou 60 % de réduction.

.....



M. GRIMPRET. - L'Agence Bonnet a des listes, des adresses. Elle suit sa clientèle et l'incite à voyager. Seulement c'est un intermédiaire coûteux.

M. LE BESNERAIS. - Elle a réalisé un bénéfice de 80.000 frs en 1935, de 120.000 frs en 1936 et de 160.000 frs en 1937. Mais ce dernier doit être considéré comme exceptionnel.

En effet, d'une part, le Conseil supérieur des chemins de fer avait décidé, en août 1937, que l'augmentation des tarifs ne serait pas applicable <sup>attire</sup> à ces catégories de billets et, de ce fait, les trains Bonnet ont beaucoup plus de voyageurs. Il y a eu aussi l'Exposition qui a donné lieu à un trafic supplémentaire qui ne se reproduira pas cette année. En sens inverse, ses frais auront certainement augmenté cette année et comme nous ne majorons pas la taxe de la location des places maintenue à 3 frs <sup>et</sup> perçue par l'Agence à son profit, ses bénéfices <sup>et</sup> diminueront certainement cette année.

M. ARON. - Cette Agence établit-elle des prix forfaitaires de séjour ou ne s'occupe-t-elle que du transport des voyageurs ?

M. LE BESNERAIS. - Elle ne s'occupe pas du séjour, parce que sa clientèle se compose principalement de gens qui vont pour leurs vacances dans leur famille.

M. DEVINAT. - Le régime est-il le même pour les trains de pèlerinage ?

M. LE BESNERAIS. - Il y a une tarification spéciale pour les trains de pèlerinage et qui est beaucoup plus compliquée. Il existe en particulier des facilités pour les infirmiers qui accompagnent les malades.

M. LE PRESIDENT. - Je demanderai à M. FILIPPI de faire une large publicité autour de ces trains spéciaux.

M. LE BESNERAIS. - Il y a déjà des affiches et toute une publicité en voie d'élaboration.

M. LE PRESIDENT. - Nous soumettrons demain la question de ces trains spéciaux à l'approbation du Conseil d'Administration.

.....

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 5 avril 1938

V - Service commercial :

- 42) Régime des trains spéciaux d'excursion ou de vacances mis en marche par la Société Nationale, soit de sa propre initiative, soit à la demande d'Agences de voyages ou de particuliers.

*cf. soc. pour les chemins de fer  
et les ferries — prospect  
Moulin les défrayements de machine  
aux entreprises ?*

jd

COMITÉ DE DIRECTION

- 5 AVR 1938

1e. "Service Commercial"  
(Question N° 4)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Régime des trains spéciaux d'excursion ou de vacances mis en marche par la Société Nationale, soit de sa propre initiative, soit à la demande d'agences de voyages ou de particuliers.

EXPOSÉ. -

1) - TRAINS SPECIAUX AUTRES QUE LES TRAINS DE VACANCES. -

Des trains spéciaux à prix réduits (autres que des trains de vacances) sont mis en marche par le Chemin de fer, soit de sa propre initiative (trains de plaisir, trains de neige...) soit à la demande d'agences de voyages ou de particuliers.

Les prix sont établis dans le cadre du Titre IV des dispositions diverses de la tarification voyageurs, qui permet d'accorder des réductions pouvant aller jusqu'à 60 % sur les prix du tarif général.

Pour les trains mis en marche à la demande d'agences de voyages ou de particuliers, il est demandé aux organisateurs de garantir au Chemin de fer une recette minimum correspondant au produit d'un nombre de billets déterminé de façon à garantir une certaine recette par km.

Les régimes étant légèrement différents d'un réseau à l'autre - nous proposons d'appliquer dorénavant le régime uniforme suivant :

A. - Trains spéciaux organisés par le Chemin de fer, autres que les trains de vacances. -

a) aller et retour par train spécial, le retour ayant lieu le jour même du départ ou le lendemain (exemple: trains de plaisir au bord de la mer) :

.....



- Réduction pouvant aller jusqu'à 60 %;
- Pas de billets complémentaires d'A.R. à validité prolongée pour rejoindre le train spécial.

b) trains à moyenne et grande distance (exemples: trains de neige, trains Côte d'Azur), aller par train spécial, retour individuel:

- Réduction de 50 %, portée à 60 % pour les trains de neige comportant un parcours simple d'au moins 750 km;
- Minimum de séjour à destination: 7 jours, sauf pour les trains de neige;
- Validité des billets: 40 jours pour les trains autres que les trains de neige; 20 jours pour les trains de neige;
- Billets complémentaires d'A.R. à validité prolongée pour les voyageurs venant rejoindre ces trains.

B. - Trains spéciaux (autres que les trains de vacances) organisés par des agences ou des particuliers. -

- Réduction :

Trajet simple en train spécial retour individuel	}	Réduction: 50 %
Trajet aller et retour en train spécial		Réduction: 60 % pour les parcours excédant 200 km de trajet simple; 50 % au-dessous.

- Garantie exigée :

Produit de 400 billets de 3ème classe réduits de 60 % ou de 50 % pour le parcours total d'un train A.R.;

Produit de 400 billets de 3ème classe réduits de 50 % pour le parcours total d'un train ne faisant qu'un trajet simple.

.....

- validité maximum de 20 jours dans le cas de train spécial à l'aller avec retour individuel.
- Billets complémentaires aller et retour à validité prolongée pour les voyageurs venant rejoindre ces trains.

2)- TRAINS DE VACANCES.-

Un régime particulier a été, jusqu'à présent, appliqué aux trains de vacances mis en marche au départ de Paris, sur les Régions OUEST, SUD-OUEST et SUD-EST, trains qui sont concédés depuis de nombreuses années aux Agences BONNET, QUANTIN et COCULA, et à certains trains organisés par la région SUD-EST elle-même, mais dans lesquels des places ont été réservées par priorité à certains journaux de province et à certains groupements.

Le trafic procuré au Chemin de fer par les trains de vacances est très important: il a atteint en 1937 une recette de 25.864.000<sup>f</sup> pour 218.900 voyageurs ( dont 22 millions et 198.800 voyageurs pour les trains d'Agences ).

Par une dépêche en date du 26 janvier dernier, le Ministre indique que la réduction consentie pour ces trains doit être aussi rapprochée que possible de celle prévue pour les billets populaires de congé annuel et en outre invite la S.N.C.F. à examiner la question du mode de rémunération des Agences.

Compte tenu de ces observations, le régime suivant pourrait être appliqué en 1938 à ces trains :

.....

a)- trains au départ de Paris :

- réduction moyenne de l'ordre de 40% ;
- aller par train spécial, retour individuel sans minimum de séjour à destination ;
- validité des billets : 90 jours sans pouvoir dépasser le 1<sup>er</sup> Décembre ;
- jours de circulation :
- interdiction absolue de mise en circulation des trains de vacances les jours d'interdiction prévus pour les porteurs de billets populaires de congé annuel, en raison des très forts mouvements de voyageurs ;
- interdiction de principe, dictée par des considérations " Mouvement " les autres jours de très forts mouvements ( 4 au 6 juin, 14 au 17 juillet, 14 Août).
- garantie exigée: pour chaque parcours desservi (Bretagne, Auvergne, etc...), produit moyen par train de 500 billets de 3<sup>e</sup> classe à 40% de réduction sur le parcours total des trains.

Ces conditions seraient consenties aux Agences et Groupements ayant organisé des trains de vacances en 1937, mais ne feraient l'objet d'aucune extension.

b)- trains de province sur Paris :

Régime ordinaire des trains spéciaux organisés par les Agences ( voir ci-dessus ) en utilisant le matériel en retour des trains de vacances.

En outre, la commission allouée aux Agences serait fixée uniformément à 2% de la recette nette des billets délivrés alors qu'elle avait été de 3% sur le Réseau de l'Etat en 1937, et est actuellement de 3,5% sur la recette brute des billets vendus

.....



en France par les agences ordinaires. Les frais de confection de billets ( 1 fr. dont 0 fr.50 pour l'agence en 1937) ainsi que la taxe de location des places (3 fr. perçus par l'agence à son profit) seraient maintenus sans changement, ce qui, en fait, correspond à une diminution.

-----