

505LH 246/13

554

(1938-39)

A

Considérations générales sur les mesures de coordination et leurs résultats

	(s) CD 15. 2.38		II
	(s) CD 1.3.38	1	
Note sur le décret du	(s) CA 2. 3.38	4	II 1°
	25. 2.38		
Note	CD 18. 5.38	8	IIbis
	21. 5.38		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	(s) CD 29. 6.38	24	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	2. 9.38		
	14. 9.38		
	(s) CD 22.11.38	19	IV 7°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	CA 1. 3.39	38	IV
	26. 9.39		

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

26 septembre 1939

D 632/9

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une étude qui a été faite par les Services de la S.N.C.F. en vue de déterminer, au moins d'une façon approximative, les économies à attendre de la coordination Voyageurs, dans les circonstances normales du temps de paix.

Il résulte de cette étude que l'économie brute réalisée par les Services de l'Exploitation, de la Traction, de la Voie et des Bâtiments, est de l'ordre de 538^M dont il y a lieu de défalquer, pour perte de recettes et subventions, une somme évaluée très approximativement à 174^M.

Dans ces conditions l'économie nette, pour année normale, à résulter de la coordination Voyageurs s'élèverait à 364 M.

Il s'agit en l'espèce d'évaluations fondées sur des moyennes ; les économies pourront dépasser cette moyenne dans les cas où une étude approfondie sur le terrain conduira à revoir de plus près l'organisation d'une ligne donnée, à la lumière de l'expérience.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

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

Monsieur A. de MONZIE
Ministre des Travaux Publics
244, Boulevard Saint-Germain
PARIS (7°)

S

S.N.C.F.

DIRECTION GENERALE

E T U D E

DES ECONOMIES A ATTENDRE DE LA COORDINATION VOYAGEURS

E T U D E

des économies à attendre de la coordination voyageurs

L'objet de la présente note est de calculer les économies à réaliser par la S.N.C.F. lorsque le plan d'ensemble de la coordination voyageurs sera en pleine application à longue année.

En l'état actuel, on peut chiffrer, ainsi qu'il suit, le nombre de kilomètres qui seront fermés totalement ou partiellement au service des voyageurs.

<u>A - Fermetures</u> <u>totales</u>	R E G I O N S					Total
	Est	Nord	Ouest	Sud-Est	Sud-Ouest	Km
déjà réalisées	787	974	2.743	2.352	2.580	9.436
à réaliser	305	119	304	97	354	1.179
Total	1.092	1.093	3.047	2.449	2.934	10.615

<u>B - Fermetures</u> <u>partielles</u>	R E G I O N S					Total Km.
	Est	Nord	Ouest	Sud-Est	Sud-Ouest	
déjà réalisées	1.579	163	580	2.207	306	4.935
à réaliser	479	0	746	34	57	1.316
Total	2.158	163	1.326	2.241	363	6.251

Les kilométrages indiqués sous les rubriques "à réaliser" sont ceux que l'on peut espérer raisonnablement coordonner, compte tenu des études en cours au 12 Juillet 1939.

En résumé, la coordination voyageurs intéresserait :
 $10.615 + 6.251 = 16.866$ km de lignes de la S.N.C.F.

D'ores et déjà, la coordination est réalisée sur :
 $9.436 + 4.935 = 14.371$ km, ce qui représente 85 % environ du programme total.

Nous examinerons successivement les économies à réaliser :

- A - par les Services de l'Exploitation,
- B - par les Services du Matériel et de la Traction,
- C - par les Services de la Voie et des Bâtiments.

Nous étudierons ensuite :

- D - les pertes de recettes provenant de la fermeture totale

ou partielle de lignes,

- E - les subventions versées aux services de remplacement,
- F - les récupérations de recettes provenant d'accords de coordination avec les routiers.

A - Economies à réaliser par les Services de l'Exploitation-

Ces économies proviennent de :

- réduction de personnel sédentaire dans les gares (en particulier sur les lignes fermées totalement au service voyageurs et du personnel d'accompagnement des trains ;
- réduction des frais généraux d'exploitation des gares (sur lignes fermées totalement au service voyageurs) (frais administratifs, matériel, signalisation, ...).

D'après une étude faite par le Service Central du Mouvement en Février 1939, portant sur 14.500 km de lignes coordonnées dont 9.500 km de fermeture totale, le nombre d'agents de l'Exploitation à libérer du fait de la coordination, pouvait être estimé à 2.700, ce chiffre devant être ramené à 2.500 pour tenir compte de l'application de la semaine de 45 heures.

Par simple proportion, le nombre d'agents à libérer une fois le plan total réalisé serait de :

$$\frac{2.500 \times 16.866}{14.500} \text{ soit } 2.900$$

Au salaire annuel moyen de 21.850^f qui est celui des agents de l'échelle 3 (toutes charges patronales et frais généraux d'administration du personnel compris), qui occupent normalement les postes supprimés, l'économie annuelle

d'exploitation est donc de 63^{M5}.

Les frais divers des gares peuvent être estimés en première approximation à 10 % environ des dépenses de personnel, soit environ 6^{M5}. Au total : 70^M.

B - Economies à réaliser par le Service du Matériel et de la Traction -

L'étude des économies à réaliser par les Services du Matériel et de la Traction est basée sur les suppressions de kilomètres-train vapeur et autorails effectivement réalisées au 6 Février 1939 et sur les économies qui y correspondent.

Au 6 Février 1939, en effet, on avait supprimé effectivement, du fait de la coordination :

- 13.763.800 kilomètres-train vapeur/an,
- 2.319.200 kilomètres-train autorail/an,

Ces suppressions intéressaient $5.824 + 2.931 = 8.755$ km de lignes c'est-à-dire un peu plus de la moitié du plan total envisagé qui est de $10.615 + 6.251 = 16.866$ km.

Or, un kilomètre de train vapeur, comprenant quatre voitures à deux essieux et un fourgon, revient à 12^f compte tenu de la totalité des frais de conduite de la locomotive, du combustible, des matières de graissage et divers, de l'entretien de la locomotive et du tender et de l'entretien du matériel remorqué, en supposant, pour ces deux derniers postes, qu'il y a bien suppression totale du service ferré, sans maintien d'une réserve de sécurité pour parer aux défaillances

des services routiers.

Ce prix de revient comprend pour partie seulement, les frais de direction et de service intérieur des dépôts sur lesquels une économie n'est pas automatiquement réalisable.

Ont été exclus de ce prix les frais d'amortissement du matériel moteur et roulant, aucune économie immédiate n'étant à attendre sur ces postes, du fait de la nature du matériel utilisé et des conditions éventuelles de son remplacement (sans achat).

Le prix de revient du km-autorail de 250 et 300 CV, comprenant en totalité les frais de conduite, le carburant (gas-oil détaxé), le graissage, l'entretien, l'amortissement, est estimé à 8^f.

Dans aucun de ces deux taux ne sont compris les frais d'accompagnement du train ou de l'autorail par un des agents de l'exploitation.

Dans ces conditions, l'économie à escompter pour les Services du Matériel et de la Traction, du fait de l'exécution complète du plan de coordination, est la suivante :

$$\left[(13.763.800 \times 12) + (2.319.200 \times 8) \right] \times \frac{16.866}{8.755} \approx 353^M \text{ environ}$$

C - Economies à réaliser par le Service de la Voie et des Bâtiments -

La coordination permet la réduction de différents travaux d'entretien de la voie, mais non leur suppression étant donné que les lignes restent ouvertes au service marchandises.

L'économie porte sur l'entretien courant (main-d'oeuvre,

matières, entretien des installations diverses) et sur les travaux de grosses réparations.

On compte, pour l'entretien courant, réduire de moitié la dépense de main-d'oeuvre et d'un tiers les dépenses de matières. On compte réduire de moitié les dépenses d'entretien des installations diverses (signaux, ouvrages d'art, bâtiments) ainsi que les dépenses de grosses réparations.

Sur ces bases, le Service des Installations Fixes estime que la coordination doit permettre de réaliser 7000^f d'économies par kilomètre de voie (simple) et par an, auxquels il y a lieu d'ajouter 300^f environ pour économies sur le gardiennage des passages à niveau. Au total 7.300^f d'économies par kilomètre de voie simple(1).

L'économie ci-dessus ne s'applique qu'aux lignes coordonnées et qu'aux lignes complètement fermées au service voyageurs.

Pour les autres lignes, l'économie à escompter pour les Services de la Voie et des Bâtiments est négligeable, d'autant plus que, assez souvent, ce sont les trains directs, circulant relativement vite, qui sont seuls maintenus sur les lignes à coordination partielle.

L'économie totale à escompter pour les Services de la Voie

(1) On peut admettre, en première approximation, que, compte tenu des longueurs de lignes principales comprises en tronc commun avec les lignes coordonnées (qui peuvent être évaluées à 5 % environ), le nombre de kilomètres de voie simple est sensiblement égal au nombre de kilomètres de lignes.

et des Bâtiments est donc finalement de :

$$7.300 \times 10.615 = 77.489.500^f.$$

D - Pertes de recettes -

Les Régions ont procédé, pour un certain nombre de lignes, à un dépouillement complet des billets intéressant l'emprunt partiel, total ou en transit, de chaque ligne dont la fermeture totale est envisagée. Ce dépouillement a porté sur le mois de Mai d'une année de référence, variable d'ailleurs suivant les Régions (le trafic du mois de Mai représentant, en effet, à peu de chose près, le 1/12ème du trafic d'une année). On a ainsi obtenu, pour chaque ligne, un nombre de voyageurs-kilomètre annuel, auquel nous avons appliqué un coefficient de correction pour avoir le trafic de 1938, année que nous avons choisie comme base. Ce coefficient, en l'absence d'autres éléments, a été pris égal au rapport entre le nombre de voyageurs-kilomètre de 1938 sur l'ensemble de la S.N.C.F. et le nombre de voyageurs-kilomètre de l'année de référence sur l'ensemble de la S.N.C.F.

Ce mode de calcul nous a donné les chiffres suivants pour un certain nombre de lignes fermées totalement :

Est pour 956 km de lignes - 26.000.000 v.km

Nord pour 646 km de lignes - 40.000.000 v.km

Ouest pour 958 km de lignes- 23.000.000 v.km

Sud-Est pour 2.217 km de lignes- 87.500.000 v.km

Sud-Ouest pour 1.194 km de lignes- 39.000.000 v.km

Par contre, les Régions n'ont pas pu, en général, procéder

à un travail analogue pour les lignes fermées partiellement. Or, la Région Est, qui est la seule à avoir fourni des éléments, fait état, pour ces lignes, d'une perte de voyageurs-kilomètre par kilomètre de ligne, analogue à celle des lignes fermées totalement, ce qui n'est pas anormal, puisque, en moyenne le nombre d'aller et retour de trains supprimés sur les lignes de l'espèce est du même ordre que le nombre de ceux supprimés sur les lignes fermées totalement.

D'autre part, sur une même Région, les lignes fermées présentent en moyenne des trafics analogues.

Dans ces conditions, et en première approximation, il paraît possible de chiffrer les pertes de voyageurs-kilomètre sur chaque Région par une simple règle de trois. On obtient alors les chiffres suivants :

<u>Est</u>	$\frac{26.000.000 \text{ v.k}}{956}$	$\times (1092 + 2158) =$	88.500.000 v.k
<u>Nord</u>	$\frac{40.000.000 \text{ v.k}}{646}$	$\times (1093 + 163) =$	77.000.000 v.k
<u>Ouest</u>	$\frac{23.000.000 \text{ v.k}}{958}$	$\times (3047 + 1326) =$	105.000.000 v.k
<u>Sud-Est</u>	$\frac{87.500.000 \text{ v.k}}{2217}$	$\times (2449 + 2241) =$	184.000.000 v.k
<u>Sud-Ouest</u>	$\frac{39.000.000 \text{ v.k}}{1194}$	$\times (2934 + 363) =$	107.500.000 v.k
Total			562.000.000 v.k

En prenant pour base la recette moyenne du kilomètre-voyageur de 3^{ème} classe en 1938 on obtient la perte globale de recettes suivante :

$$562.000.000 \text{ v.k} \times 0,1631^f = 91^M \text{ de francs.}$$

E - Subventions -

Les Régions nous ont indiqué les subventions annuelles réelles ou estimées à partir des résultats d'un certain nombre de mois d'exploitation pour un nombre important de services.

Les renseignements fournis donnent les chiffres suivants :

<u>Est</u>	{ fermeture totale	2.825.000 ^f pour 341 km, soit
		8.300 ^f par km
<u>Nord</u>	{ fermeture partielle	7.185.000 ^f pour 930 km, soit
		7.700 ^f par km
<u>Ouest</u>	{ fermeture totale	2.510.000 ^f pour 308 km, soit
		8.150 ^f par km
<u>Sud-Est</u>	{ fermeture partielle	225.000 ^f pour 28 km, soit
		8.100 ^f par km
<u>Sud-Ouest</u>	{ fermeture totale	5.030.000 ^f pour 1729 km, soit
		2.900 ^f par km
<u>Sud-Est</u>	{ fermeture partielle	265.000 ^f pour 103 km, soit
		2.550 ^f par km
<u>Sud-Ouest</u>	{ fermeture totale	8.235.000 ^f pour 1535 km, soit
		5.350 ^f par km
<u>Sud-Ouest</u>	{ fermeture partielle	4.640.000 ^f pour 1471 km, soit
		3.150 ^f par km
<u>Sud-Ouest</u>	{ fermeture totale	2.635.000 ^f pour 589 km, soit
		4.450 ^f par km
<u>Sud-Ouest</u>	{ fermeture partielle	390.000 ^f pour 83 km, soit
		4.700 ^f par km.

Nous avons admis que la moyenne de la subvention annuelle ramenée au kilomètre de ligne resterait la même dans une Région pour les lignes dont les résultats ne sont pas encore connus.

Cette hypothèse paraît admissible car la subvention dépend du trafic et de l'organisation des Services et ces éléments varient peu pour les lignes d'une même Région.

Dans ces conditions, les subventions qui seront versées pour l'ensemble des lignes fermées ou à fermer peuvent être approximativement chiffrées à :

<u>Est</u>	{ fermeture totale	8.300 x 1.092 =	9.100.000
	{ fermeture partielle..	7.700 x 2.158 =	16.650.000
<u>Nord</u>	{ fermeture totale	8.150 x 1.093 =	8.900.000
	{ fermeture partielle..	8.100 x 163 =	1.300.000
<u>Ouest</u>	{ fermeture totale	2.900 x 3.047 =	8.850.000
	{ fermeture partielle..	2.500 x 1.326 =	3.300.000
<u>Sud-Est</u>	{ fermeture totale	5.350 x 2.449 =	13.100.000
	{ fermeture partielle..	3.150 x 2.241 =	7.050.000
<u>Sud-Ouest</u>	{ fermeture totale	4.450 x 2.934 =	13.050.000
	{ fermeture partielle..	4.700 x 363 =	1.700.000
Total			83.000.000

Le total des subventions à verser ressort
donc à 83.000.000

Ce chiffre d'ailleurs pourra être vraisemblablement réduit en raison des aménagements qui pourront être apportés à des services de remplacement compte tenu des résultats obtenus.

F - Récupération des recettes -

Les chiffres fournis par les Régions pour le nombre de kilomètres-cars des services concurrents supprimés, à la date du 6 Mars 1939, sont les suivants :

	Nombre de kilomètres-cars supprimés	Nombre de kilomètres de ferme- tures totales ou partielles des lignes de la S.N.C.F. cor- respondant
Est	1.440.000	1.747
Nord	2.920.000	565
Ouest	2.800.000	2.874
Sud-Est ..	3.680.000	3.537
Sud-Ouest	400.000	1.132

En première approximation on peut, par une méthode de calcul analogue à celles déjà adoptées ci-dessus, avoir l'ordre de grandeur des kilomètres-cars qui seront supprimés au total :

$$\text{Est} \dots \dots \dots \frac{1.440.000}{1.747} \times (1.092 + 2.158) = 2.680.000$$

$$\text{Nord} \dots \dots \dots \frac{2.920.000}{565} \times (1.093 + 163) = 6.490.000$$

$$\text{Ouest} \dots \dots \dots \frac{2.800.000}{2.874} \times (3.047 + 1.326) = 4.260.000$$

$$\text{Sud-Est} \dots \dots \dots \frac{3.680.000}{2.537} \times (2.449 + 2.241) = 6.800.000$$

$$\text{Sud-Ouest} \dots \dots \frac{400.000}{1.132} \times (2.934 + 363) = 1.160.000$$

$$\text{Total} \dots \dots \dots \underline{\underline{21.390.000}}$$

Une ligne libre a, en moyenne, une recette kilométrique d'environ 2^f50. L'expérience démontre que la totalité de cette recette n'est pas récupérée. Nous admettons une récupération de l'ordre de 50 % : il s'agit là d'une estimation arbitraire, mais nous ne possédons, à l'heure actuelle, aucun élément pour déterminer un coefficient plus exact.

Avec cette hypothèse la recette récupérée peut être estimée à :

$$21.390.000 \times 1\frac{1}{2} = 27.000.000^f \text{ environ.}$$

Le calcul ci-dessus ne fait pas état des recettes récupérées à la suite de la mise en application de la parité tarifaire sur les lignes routières desservant des relations communes avec le fer. Nous n'avons pas d'élément pour chiffrer ces recettes avec précision, mais il est vraisemblable qu'elles seront de l'ordre de 10^M.

- RECAPITULATION -

Compte tenu de ces différents éléments, le bilan approximatif de la coordination voyageurs est le suivant :

Economies brutes :

A - Services de l'Exploitation	70 ^M
B - Services du Matériel et de la Traction	353 ^M
C - Services de la Voie et des Bâtiments..	78 ^M
Récupération de recettes	37 ^M
Total	538 ^M

D - Pertes de recettes	91 ^M
et Subventions	83 ^M
Total	174 ^M

Economies nettes 364 Millions.

2 mars 1938

QU. II 1°

Mise en oeuvre de la coordination

(s) p. 4

M. LE BESNERAIS

En ce qui concerne la coordination, M. LE BESNERAIS rappelle qu'un décret, en date du 25 février 1938, publié au Journal Officiel du 1^{er} mars, a réglé la coordination-voyageurs et une première application de ce décret a été aussitôt réalisée à la date même du 1^{er} mars, dans les départements du Calvados et de la Mayenne.

La Société Nationale a, en effet, reçu du Ministre des Travaux Publics, l'autorisation de supprimer, dans ces deux départements, l'exploitation d'un certain nombre de lignes et de passer les accords nécessaires avec les entrepreneurs de services automobiles désignés par les plans de coordination pour assurer les services de remplacement.

Dans le Calvados, l'accord porte sur les lignes de Falaise à Flers, Caen à Vire, Dives à Mézidon, Caen à Villiedieu, Saint-Martin-des-Besaces à Beny-Bocage, Caen à Dozulé.

Dans la Mayenne, il porte sur les lignes de Craon à Sablé, Mayenne à Fougères, Alençon à Mayenne, Laval à Sablé, Laval à Châteaubriant.

Les plans de coordination ainsi établis ont été mis en application le 1^{er} mars et M. LE BESNERAIS tiendra le Conseil au courant des résultats de cette application.

M. LE PRESIDENT tient à remercier M. LE BESNERAIS et les services compétents de la Société Nationale de leur diligence et des efforts qu'ils ont dû faire pour que ces plans de coordination soient appliqués dès le 1^{er} mars. Il était extrêmement important de faire un bon départ et d'aboutir

sans aucun retard, car il s'agit de l'amorce de la coordination-voyageurs, telle qu'elle devra s'étendre à l'ensemble des départements.

NOTE sur le Decret du 25 fevrier 1938

concernant la Coordination

Le nouveau decret pris en application du decret du 31 août 1937, annule et remplace celui du 25 fevrier 1935. Il reprend une partie des dispositions de ce dernier decret, les complete et les modifie, en particulier pour tenir compte des differentes dispositions reglementaires intervenues depuis.

Comme le decret de 1935, il renferme d'abord certaines dispositions generales et traite ensuite de la coordination des transports voyageurs.

DISPOSITIONS GENERALES

Le decret fixe la composition du Comité Technique Départemental des transports, la désignation des membres de ce Comité, la procedure de designation et la duree de mandat des delegues.

La difference importante par rapport aux dispositions de l'ancien decret est que le Comité comprend, en plus des delegues des transporteurs (cinq catégories: Chemins de fer d'interêt general ; Chemins de fer d'interêt local ; Services automobiles subventionnés ; Services automobiles libres de voyageurs ; Services automobiles libres de marchandises), des representants des collectivites interessees, à savoir : des representants du Conseil General et des representants des Chambres de Commerce et des Chambres d'Agriculture.

C'est dorénavant le Prefet qui préside les réunions du C.T.D.

L'Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées du departement fait également partie du C.T.D.

En outre, le Directeur des P.T.T. du departement et le Général commandant la Région, ou son delegue, assistent, avec voix consultative, aux séances du Comité.

La composition nouvelle du Comité n'est autre que celle fixée par un decret en date du 14 novembre 1936, annulé d'ailleurs par le present decret.

Les Representants de la S.N.C.F. sont désignes par elle ; ceux des autres categories sont élus par les entrepreneurs ou sociétés ressortissant à ces catégories.

Les délégués sont désignes pour trois ans.

Le decret fixe également les conditions de fonctionnement du Comité et ses attributions générales.

Une modification très importante a trait aux délibérations du Comité Technique Départemental qui sont prises à la majorité des deux tiers des membres présents, alors qu'auparavant l'unanimité était requise dans tous les cas.

Lorsque cette majorité n'est pas atteinte ou lorsqu'un transporteur conteste la décision prise à son égard par le C.T.D., l'affaire est renvoyée devant le Ministre des Travaux Publics qui statue après avis du Conseil Supérieur des transports.

Les dispositions concernant les dépenses du Comité et les frais de déplacement des délégués ont été écartées du nouveau decret. Elles doivent faire l'objet d'un texte separé.

Le décret précise aussi les attributions générales du Comité Technique Départemental qui est, pour le Conseil Général et pour le Conseil Supérieur des Transports, un organisme d'informations, d'études et de surveillance.

Il concourt en particulier à l'élaboration du plan d'organisation rationnelle des transports, prévu à l'article 2 du décret-loi du 31 août 1937. Il contrôle également l'exécution du plan et applique ou propose certaines sanctions.

Son action s'étend au département ; toutefois des réunions communes pourront être tenues avec les Comités Techniques des départements voisins pour l'élaboration de plans de transports régionaux.

DISPOSITIONS CONCERNANT LA COORDINATION DES TRANSPORTS VOYAGEURS

Recensement

Le Comité Technique Départemental dresse la liste des services et des véhicules dont il y a lieu de tenir compte pour l'établissement des plans de transports. Il s'agit des services qui existaient au 21 avril 1934.

Le nouveau décret définit, en particulier, ce qu'il faut entendre par "Services nouveaux". Il s'agit des services créés depuis cette date et qui, aux termes des instructions en vigueur, n'ont pas le droit d'intervenir dans l'établissement des plans de transports.

Cette définition est particulièrement intéressante parce qu'elle n'avait encore jamais été donnée d'une façon aussi complète et aussi précise. Sont assimilés en particulier à des services nouveaux : la reprise d'un service après 30 jours d'interruption (après un an pour les services saisonniers et occasionnels), l'augmentation notable de la capacité de transports pour un service occasionnel, l'accroissement de fréquence après le 1^{er} décembre 1937 d'un service réduit entre le 21 avril 1934 et le 31 décembre 1937.

D'une façon générale d'ailleurs, l'augmentation de la fréquence, hormis les doublages, est considérée comme un service nouveau et le décret est amené à définir ce qu'il faut entendre par voiture de doublage.

Enfin, les transporteurs doivent déclarer au Comité Technique Départemental toute acquisition de véhicules nouveaux ou tout remplacement de véhicules anciens.

Elaboration du plan de transports

Le plan de transports doit comprendre, réparties en différentes catégories, toutes les lignes des services automobiles de transports voyageurs, qu'elles soient modifiées dans leur texture actuelle par les dispositions du plan, ou qu'elles soient maintenues telles quelles.

Les règles qui dominent l'élaboration des plans de transports sont les suivantes :

1°- rechercher la suppression des doubles emplois onéreux pour les finances publiques et l'économie générale du Pays ;

2°- conserver aux usagers des relations pratiques et commodes.

.....

Pour supprimer les doubles emplois, les transporteurs eux-mêmes, Chemins de fer et Services routiers, indiquent d'abord la liste de leurs lignes qu'ils estiment pouvoir supprimer.

Ensuite le Comité Technique modifie ou complète ces propositions pour observer au mieux les règles ci-dessus indiquées. Ceci fait, il se préoccupe de tenir compte des intérêts de chacun des transporteurs en attribuant à ceux dont les services sont modifiés ou supprimés, des services d'échange en rapport avec les sacrifices qui leur sont demandés.

En règle générale le trafic doit être réservé aux Chemins de fer et aux Services automobiles subventionnés sur les lignes maintenues ouvertes au trafic, mais des dérogations sont prévues lorsque des services automobiles libres, antérieurs à des services contractuels, assurent pleinement les besoins du trafic sur le même parcours et lorsque la desserte ferroviaire est insuffisante pour faire face aux nécessités du trafic, soit que le nombre de trains soit insuffisant, soit que certaines localités soient éloignées des points d'arrêt du Chemin de fer, soit encore que le service routier relie plus rapidement certains centres desservis par le Chemin de fer.

Pour faciliter l'établissement des plans de transports et assurer à chacun des transporteurs une situation équitable, le décret prévoit également que le Chemin de fer d'intérêt général pourra confier l'exploitation de certaines de ses lignes, aux Chemins de fer d'intérêt local, supprimer des trains autres que ceux d'abord prévus, subventionner, dans les conditions prévues au décret-loi du 31 août 1937, certains services routiers substitués à des services ferroviaires et qui seraient déficitaires, et enfin admettre certains doubles emplois.

Les départements pourront aussi faciliter l'établissement des plans de transports en faisant rentrer, dans le réseau subventionné, certains services libres.

Toutes les dispositions incluses au plan de transports doivent recueillir l'adhésion des transporteurs intéressés. Néanmoins le Comité peut passer outre, et en particulier, prévoir la reprise d'une entreprise lorsqu'il n'a pas été possible de lui accorder de service d'échange.

Procédure d'examen des dossiers

Les propositions du Comité Technique Départemental sont transmises au Conseil Général qui met définitivement au point le plan de transports.

Le plan est ensuite transmis au Ministre des Travaux Publics qui consulte à son sujet le Conseil Supérieur avant de prendre les arrêtés d'exécution.

Cette procédure, qui découle des dispositions du décret du 31 août 1937, est très différente de celle de l'ancien décret. Ce dernier prévoyait, en effet, que le plan de transports était uniquement l'œuvre des transporteurs réunis au C.T.D., les représentants des collectivités ne devant émettre qu'un avis sur le plan.

Dispositions Diverses

Seuls les Services routiers, exploités par des transporteurs de nationalité française, peuvent être retenus au plan de transports. Toutefois, le Ministre des

.....

Travaux Publics peut apporter des dérogations à cette règle.

Les transports privés et les transports exceptionnels restent en dehors de la coordination.

Restent également en dehors de la coordination, les transports effectués par des voitures de louage.

Les Services périodiques d'excursions ainsi que les services de fêtes, foires et marchés, sont soumis à la coordination, mais en raison de leur nature peuvent être conservés en double emploi.

Les mesures de coordination à intervenir devront réserver le trafic des agglomérations urbaines au réseau d'omnibus automobiles et de tramways urbains.

La S.N.C.F. devra prendre les mesures utiles pour supprimer toutes les participations directes ou indirectes à des entreprises de transports routiers de voyageurs. Toutefois des exceptions sont prévues :

1°- pour l'exécution des services routiers utiles à l'exploitation des Chemins de fer ;

2°- pour organiser le long de ses lignes maintenues ouvertes au service des voyageurs, des services routiers à condition que ce mode de reorganisation ait été adopté pour faciliter l'élaboration du plan de transports ; dans ce cas l'entrepreneur routier exploitant peut être pris comme tractionnaire, sous-traitant, etc...

3°- Pour participer dans les conditions prévues à l'article 7 du décret du 31 août 1937 aux dépenses des services routiers substitués par raison d'économie à des services ferroviaires et qui seraient déficitaires. A ce sujet, M. le Ministre des Travaux Publics, pour tenir compte de la demande formulée par le Comité de Direction de la S.N.C.F. dans sa séance du 15 février, a inséré dans l'article 18 du décret, une disposition qui stipule que les conventions à intervenir entre la S.N.C.F. et les transporteurs routiers pour les services de remplacement, devront prévoir qu'en cas de contestation sur le montant du déficit mis à la charge de la S.N.C.F., le litige sera soumis à l'arbitrage du Ministre des Travaux Publics après avis du Conseil Supérieur des Transports.

Services maintenus en parallèle

Dans le cas où un service routier est maintenu en parallèle avec le Chemin de fer pour les raisons indiquées plus haut, des mesures sont prises de façon telle que ce maintien n'exerce pas sur le Chemin de fer des effets autres que ceux en vue desquels la dérogation a été admise.

Les Services routiers devront conclure avec le fer des accords qui fixeront les fréquences, les horaires, de manière à éviter les doubles emplois, compte tenu des besoins des usagers.

Ces accords mentionneront également le volume du trafic et son produit pour chacun d'eux dans la période antérieure à la mise en application du plan.

Les tarifs devront être au moins égaux à ceux du Chemin de fer. Si le transporteur routier prévoit des aller et retour, il devra en contre-partie accorder une réduction de 50 %, dans les mêmes conditions que les services assurant le remplacement des trains supprimés, en faveur des bénéficiaires ci-après de tarif réduit sur les Chemins de fer : abonnés, ouvriers et scolaires, familles nombreuses, mutilés, voyageurs de commerce, militaires et marins.

A défaut d'accord entre les parties intéressées, c'est le Comité Technique Départemental qui fixe les conditions à observer. En cas d'appel c'est le Ministre des Travaux Publics, après avis du Conseil Supérieur des Transports.

Lorsque, au bout d'un certain temps d'application, le volume du trafic assuré par un transporteur routier sur un service maintenu en parallèle, a subi des modifications importantes, le préjudice éventuel sera chiffré. On essaiera alors de remédier à cette situation, soit en faisant intervenir financièrement la S.N.C.F., lorsqu'il s'agit d'un service nécessité par les besoins des usagers, soit dans les autres cas, en déplaçant le transporteur routier par l'attribution d'un service d'échange et si ce n'est pas possible en rachetant le service.

L'accord visé ci-dessus pourra être révisé si l'une des parties estime que les stipulations n'ont pas été respectées, ou qu'elle n'a pas participé dans des conditions équitables aux accroissements éventuels de trafic. Dans ce dernier cas on pourra lui rendre progressivement son ancienne fréquence, lorsque celle-ci avait déjà été réduite.

Les dispositions ci-dessus sont beaucoup plus libérales que celles du précédent décret qui réservait exclusivement au Chemin de fer le trafic entre les agglomérations principales desservies simultanément par le rail et par la route.

Des mesures doivent être prises, d'autre part pour éviter que les services routiers maintenus en double emploi avec les services automobiles contractuels, ne concurrencent ces derniers, en particulier pour les prix et les horaires.

Les Services occasionnels de tourisme qui restent parallèles à une ligne de Chemin de fer ou à un service routier régulier, devront appliquer des prix supérieurs à ceux qui seront perçus par ces derniers et ne devront pas assurer de trafic local sur les parcours communs.

Révision des plans de transports

Une révision des plans est prévue au cas où les intérêts d'un transporteur seraient lésés à la suite d'erreurs patentées dans l'élaboration du plan de transports.

Dispositions générales relatives aux entreprises de transports publics automobiles de voyageurs

A partir de la date d'application du plan, la situation des services routiers est telle qu'ils deviennent en fait des services publics. Ils sont soumis à une autorisation ministérielle et à un Cahier des Charges.

Les horaires et les tarifs font l'objet d'autorisations du Comité Technique Départemental.

Les Entrepreneurs doivent contracter une assurance et verser un cautionnement qui permet, le cas échéant, de parer aux défaillances de certains transporteurs en leur substituant un service provisoire.

Les Services routiers peuvent être tenus au transport des colis postaux et des sacs de dépêches. Le décret précise les conditions dans lesquelles ces transports sont effectués et le mode de rémunération.

Les autorisations sont valables jusqu'au 1^{er} janvier 1947. Toutefois des aménagements aux plans pourront être apportés avant cette date si la bonne desserte des populations ou l'allègement des charges publiques l'exige.

Le Ministre des Travaux Publics devra être saisi avant le 1^{er} janvier 1947 des propositions du Conseil Supérieur des Transports pour le renouvellement ou la modification des autorisations au 1^{er} janvier 1948.

Sanctions

Des sanctions sont prévues en cas de contraventions. Elles consistent en avertissements, pénalités, et peuvent aller jusqu'au retrait de l'autorisation.

Dispositions spéciales aux Services contractuels

Le décret prévoit que les Conseils Généraux devront étudier conformément à l'article 3 du décret du 31 août 1937, la reorganisation des services de transports automobiles qu'ils entendent placer sous leur contrôle direct, soit qu'il s'agisse de services échappant précédemment à ce contrôle, et qui feraient l'objet de contrats nouveaux, soit qu'il s'agisse de services faisant l'objet de contrats en cours expirant avant le 31 décembre 1947, et maintenus au plan.

Les contrats nouveaux et les contrats anciens aménagés, prendront fin en principe le 31 décembre 1947. Les anciens contrats pourront d'ailleurs faire l'objet d'une résiliation amiable.

Lorsque l'ancien exploitant est évincé de l'exploitation, il a droit à des services d'échange que le Comité Technique ou le Conseil Supérieur des transports doit s'efforcer de lui procurer.

Tout entrepreneur nouveau choisi par le département pour l'exploitation d'un service existant au 21 avril 1934, sera tenu de renoncer au profit de l'ensemble des transports du département à un service équivalent au service qui lui est attribué.

CD 14 mars 1938

Décret du 25 février 1938
sur la coordination.-

Pas de PV joint -

M. LE PRESIDENT - Le premier de mes devoirs est de remercier M. le Commissaire du Gouvernement et de le prier de vouloir bien être notre interprète auprès de M. le Ministre des Travaux Publics pour lui exprimer notre satisfaction en ce qui concerne l'effort considérable qui a été fait en vue de la publication du décret relatif à la coordination-voyageurs au Journal Officiel de ce matin, ce qui permet d'amorcer la coordination à la date du 1^{er} mars, comme il était prévu.

M. CLAUDON. - En ce qui concerne la coordination des transports voyageurs, je dois dire que les choses vont relativement vite.

Le Ministre des Travaux publics est d'ores et déjà en possession des plans de 17 départements. Un certain nombre de Conseils Généraux se réunissent dans le courant de ce mois précisément pour examiner les plans de leurs départements. D'autres tiendront session en avril. Je compte que, le 1er juillet, 40 à 50 plans auront pu être approuvés à l'amiable. Et j'estime que, si nous arrivons à ce chiffre, nous serons en mesure d'aborder dans des conditions favorables la coordination par voie d'autorité. Car la preuve sera faite que nos méthodes peuvent sans dommage être généralisées dans la pratique.

Nous avons, d'autre part, préparé un règlement d'application des dispositions du décret du 31 août 1937. Il va être publié incessamment. Cela a absorbé tout notre temps et celui du Comité de Coordination.