

505 LH 246/19

5542

(1939)

A

Plan de coordination du Département de la Gironde

Lettre S.N.C.F. au M. des T.P. 3. 5.39



Plan de coordination du Département de la Gironde

3 mai 1939

Service Commercial

COPIE

Monsieur le Ministre,

La relation Bordeaux-Arcachon est actuellement desservie à la fois par la S.N.C.F. et par un certain nombre de services routiers.

Les services ferroviaires et routiers sont rigoureusement parallèles, la route suivant la voie ferrée au plus près. La longueur du parcours est de 56 kilomètres par fer et de 60 kilomètres par route.

Le service par fer est extrêmement important ; il comporte : en hiver, 7 aller et 8 retour de train directs

3 aller et retour de trains omnibus auxquels il faut ajouter 4 aller et 1 retour obtenus par correspondance entre les trains de la ligne de Bordeaux à Irun et les trains de l'embranchement Lamothe-Arcachon.

en été, 10 aller et 11 retour de trains directs

3 aller et retour de trains omnibus auxquels il faut ajouter 4 aller et 3 retour obtenus par correspondance entre les trains de la ligne de Bordeaux à Irun et les trains de l'embranchement Lamothe-Arcachon.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.-

Ce service est encore renforcé, le dimanche. C'est ainsi qu'en été deux trains directs supplémentaires circulent dans les deux sens.

Les services d'autobus existants sur la relation sont les suivants :

Nom des Entreprises	Nombre d'aller et retour	
	en hiver	en été
S.I.T.R.A.M. (1)	8	12
L'Oiseau Bleu (1)	6	8
Martin et Govaert.....	2	2
Penassou.....	0	1
Bousquet.....	2 aller et retour par semaine	

(1) Ces deux Sociétés ont un accord d'exploitation.

Le trafic du chemin de fer pour les relations locales Bordeaux-Arcachon est légèrement supérieur au trafic de la route (l'un et l'autre sont de l'ordre de 250.000 voyageurs par an), mais le chemin de fer achemine, en outre, un trafic très important "de" et "pour" les au-delà de Bordeaux.

La vitesse commerciale des trains est, en général, très élevée, d'une part, en raison de l'électrification, d'autre part, en raison de la faible densité de la population dans la Région traversée, ce qui permet de supprimer

pour la plupart des trains les arrêts entre Bordeaux et le Bassin d'Arcachon. Les voyageurs mettent, en général, moins de temps en empruntant le tramway à Bordeaux, puis le train qu'en prenant l'autobus.

Il faut noter à ce sujet que la gare de Bordeaux est remarquablement desservie par les lignes de tramways qui la relient dans des conditions excellentes aux différents points de la ville. D'autre part, les agglomérations qui jalonnent les bords du Bassin d'Arcachon sont parfaitement desserviés par les gares fort bien situées en général. L'intérêt de la desserte routière en est d'autant plus réduit et l'on peut envisager la disparition quasi totale de celle-ci sans inconvénient sérieux pour les usagers ; elle n'a, d'ailleurs, pu se maintenir qu'à la faveur d'une concurrence de prix.

Or, le plan de la Gironde prévoit seulement une réduction des services C.I.T.R.A.M. à 4 aller et retour en hiver et à 8 aller et retour en été ; il maintient les autres services. Cette déflation est tout à fait insuffisante et la S.N.C.F. ne pourra pas tirer des abandons de la C.I.T.R.A.M. tout le bénéfice qu'elle est en droit d'attendre de la coordination dans cette Région : la clientèle se partagera en effet entre les services ferroviaires et les services routiers maintenus qui restent trop nombreux.

.....

Nous avons donc le plus grand intérêt à voir disparaître les services routiers. Aucune raison ne s'y oppose, la S.N.C.F. pouvant assurer, sans dépenses supplémentaires appréciables, le trafic qu'elle reprendra aux transporteurs routiers.

Nous avons pu obtenir l'accord de la Société C.I.T.R.A.M. pour la suppression totale de ses services Bordeaux-Arcachon. Nous disposons en effet de services d'échange suffisants pour cette Société. Toutefois, la Société C.I.T.R.A.M. a subordonné son accord à la disparition de la Société "L'OISEAU BLEU", ce qui concorde d'ailleurs avec le désir et l'intérêt de la S.N.C.F.

Il semble, d'autre part, que l'on peut maintenir, sans inconvénient, les services Martin et Govaert et Penassou ainsi que les deux aller retour hebdomadaires de M. Bousquet: leur consistance est assez faible pour ne pas porter un préjudice appréciable au chemin de fer et ces entrepreneurs pourront rendre service pour la desserte de quelques écarts.

Malheureusement, la S.N.C.F. ne dispose plus, dans la Région Bordelaise, de services d'échange pour assurer la suppression de la Société "L'OISEAU BLEU" par le moyen normal des compensations. Une seule solution reste alors

.....

possible, celle du rachat des services de cette Société.

Il ne semble pas que nous puissions appliquer pour ce rachat les dispositions de l'article 38 du décret-loi du 12 novembre 1938 qui prévoient la suppression par simple rachat du matériel de l'Entreprise pour une somme au plus égale à la part non amortie du prix d'acquisition. Ce mode de rachat qui est en effet prévu dans le cas de double emploi manifeste, et qui n'a d'ailleurs jamais été employé jusqu'à ce jour, rencontrerait certainement une opposition formelle du Conseil Général de la Gironde, puisque celui-ci a estimé qu'il n'y avait pas double emploi et a maintenu la coexistence des services ferroviaires et routiers sur cette relation.

Par contre, un rachat à l'amiable pourra être accepté aussi bien par les Représentants des transporteurs que par ceux des usagers.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous proposer d'adopter la procédure du rachat à l'amiable, ce rachat restant, comme il est indiqué ci-après, très avantageux pour la S.N.C.F.

Nous avons pu obtenir de M. GRIMARD, Directeur de la Société " L'Oiseau Bleu ", une option d'une durée de 50 jours à dater du 25 février 1939 (dont ci-joint copie) aux termes de laquelle M. Grimard accepterait de nous vendre son fonds de commerce pour la somme de 875.000 fr.

M. Grimard n'insiste pas pour nous vendre son matériel qui trouvera son emploi sur les lignes d'autres entrepreneurs.

Le trafic de la Société l' OISEAU BLEU représentant environ 100.000 voyageurs par an, dans l'un ou l'autre sens, les recettes ont varié de 710.000 frs en 1937 à 760.000 frs en 1938 (le prix du billet simple routier est de l'ordre de 7 frs sans aller et retour). Mais pour estimer le profit que ce trafic procurera au chemin de fer, il faut tenir compte des considérations suivantes :

1° - Les 100.000 voyageurs sur les bases du tarif des aller et retour fer ordinaire représentent en effet non pas une recette de 700.000 francs, mais une recette de 1.550.000 francs. Toutefois, la S.N.C.F. appliquant des tarifs spéciaux sur Bordeaux-Arcachon, tarifs qu'elle ne pourra vraisemblablement pas supprimer, il y a lieu de réduire cette estimation (sur la base du prix spécial le plus faible, la recette annuelle serait seulement de 850.000 francs) mais il sera possible de remonter légèrement les prix des billets spéciaux lorsque la concurrence routière aura été réduite.

2° - L'augmentation des prix des voyages qui résultera de la suppression des services routiers entraînera une certaine réduction du nombre total des voyageurs transportés, des voyageurs en outre se répartiront sur les quelques services routiers maintenus entre Bordeaux et Arcachon.

3° - La récupération par la S.N.C.F. du trafic C.I.T.R.A.M. qui représente environ 140.000 voyageurs, dans l'un ou l'autre sens,

exige absolument la suppression de l'Oiseau Bleu.

Pour tous ces motifs on peut estimer que la mise de fonds nécessaire au rachat de l'Oiseau Bleu sera récupérée entièrement dans un délai de l'ordre de 1 an et qu'ensuite l'opération rapportera net environ 1 million par an à la S.N.C.F.

Le rachat envisagé constitue donc, ainsi que je l'ai indiqué plus haut, une opération très avantageuse pour la S.N.C.F. et je vous serais obligé de bien vouloir autoriser celle-ci à l'effectuer dans les conditions ci-dessus fixées par application de l'article 1er de la Convention du 31 août 1937.

Toutefois, ce rachat combiné avec la suppression totale des services C.I.T.R.A.M. , entraîne la suppression quasi totale des services routiers sur la relation Bordeaux-Atcachon, alors que le plan de la Gironde adopté par le Conseil Général, ainsi que je l'ai indiqué plus haut, n'a prévu qu'une réduction des services de la C.I.T.R.A.M.

Ce plan doit donc être modifié.

Sauf objection de votre part, nous allons intervenir dans ce sens auprès du Conseil Supérieur des Transports qui va examiner incessamment le plan de ce département.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: GUINAND.