

5052H 2h7/6

5543

(1938-39)

A

Régime tarifaire des services routiers de

Régime tarifaire des services routiers de remplacement.

Lettre S.N.C.F. au Ministre des T.P.	3. 3.38		
	C.D. 5. 4.38	47	VI
	C.D. 13. 4.38	43	VII c (4°)
	C.A. 27. 4.38	3	VI 1°
Lettre S.N.C.F. au Ministre des T.P.	2. 5.38		
Dépêche du Ministre des T.P.	5. 7.38		
Lettre S.N.C.F. au Ministre des T.P.	15. 9.38		
Rectificatif n° 1 à l'Instruction Générale			
Série Commerciale Voyageurs n° 3	25. 3.39		

5543

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

RECTIFICATIF N° 1
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE COMMERCIALE — SOUS-SÉRIE VOYAGEURS N° 3

Cv

Paris, le 25 mars 1939.

COL.

Nm
52

**“ DISPOSITIONS A APPLIQUER POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET BAGAGES
A DESTINATION DE CERTAINES LOCALITÉS DÉSIGNÉES DESSERVIES
PAR LES SERVICES AUTOMOBILES DE REMPLACEMENT DE TRAINS ”**

I

Le décret du 12 janvier 1939 a porté à 75 % le taux des réductions de tarif qui doivent être appliquées sur les services de remplacement de trains aux mutilés et réformés de guerre ayant une invalidité supérieure ou égale à 50 %, (Titulaires de la carte à barre rouge ou à double barre bleue croisée en X) ainsi qu'au guide accompagnant l'invalidé de 100 % bénéficiant des dispositions de l'article 10 de la Loi du 31 mars 1919.

II

Rs. — 3-39. — C^{us} 7475.

Rectificatif N° 1
à l'Instruction Générale,
Série Commerciale,
Sous-Série Voyageurs N° 3.
Béquet à coller
au bas de la page N° 2.
25 mars 1939.

(1) Il est rappelé que les catégories ci-après de voyageurs, bénéficiant d'une réduction sur les Tarifs de Chemins de fer, ont droit, sur les entreprises routières de remplacement des trains, à une réduction de :

- 50 % — Abonnés ouvriers et scolaires, mutilés ayant de 25 à 45 % d'invalidité (carte à barre bleue), familles nombreuses, voyageurs de commerce, militaires et marins auxquels il est fait application d'une réduction en exécution du Cahier des charges de la S. N. C. F.
- 75 % — Mutilés et réformés de guerre ayant 50 % et plus d'invalidité (carte à barre rouge ou à double barre bleue), guide accompagnant l'invalidé bénéficiaire de l'article 10 de la loi du 31 Mars 1919.

48060 — Cde 7592

— une nouvelle page à substituer à la page 4.

Le Directeur Général,
P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,
BOYAUX

5543

ob

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 54113/1

15 septembre 1938

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F.5 n°8356 du 5 juillet faisant suite à ma lettre du 3 mars 1938 par laquelle je vous ai soumis un projet tendant à unifier la tarification applicable sur les Services d'autobus de remplacement de trains exécutés aux frais et pour le compte de la Société Nationale des Chemins de fer (Décret du 19 janvier 1934), vous avez bien voulu me demander de procéder à un nouvel examen de la question des réductions à accorder en faveur de certaines catégories de voyageurs, compte tenu des dispositions adoptées à ce sujet sur les services de remplacement de trains organisés suivant les prescriptions du décret du 25 février 1938 et de la circulaire du 12 août 1936 relatifs à la coordination des transports.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que je prends note de votre désir de voir disparaître les différences de régime existant, au point de vue de la tarification, entre les services de remplacement de trains exécutés en application des dispositions de coordination et les services de remplacement assurés, avant coordination, aux frais et pour le compte de la S.N.C.F., services sur lesquels les billets de chemin de fer sont valables et qui doivent être ultérieurement réorganisés, dans le cadre de la coordination avec suppression de la facilité énoncée plus haut et adoption d'une tarification purement autobus, conforme à celle actuellement en vigueur sur les services de remplacement des lignes coordonnées.

Je mets à l'étude la question que pose votre dépêche du 5 juillet.

Toutefois, je serais très désireux de pouvoir mettre en application, à une date aussi rapprochée que possible, les dispositions d'unification qui ont fait l'objet de ma lettre du 3 mars précitée, et je me permets, Monsieur le Ministre, de solliciter l'autorisation nécessaire.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renouveler l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé: GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS

5543

MINISTERE
des
TRAVAUX PUBLICS

Paris, le 5 juillet 1938

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

5ème Bureau

LE MINISTRE

C.F. 5 n°8356

à Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL D'ADMINISTRATION
de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER
FRANCAIS.

Par lettre du 3 mars 1938, n° E¹ 18 J, vous m'avez soumis un projet tendant à unifier la tarification applicable sur les services d'autobus de remplacement de trains assurés aux frais et pour le compte de votre Société (décret du 19 janvier 1934).

Au cours de l'examen de cette affaire, le Service du Contrôle de l'Exploitation Commerciale a fait remarquer que votre proposition ne vise l'octroi d'une réduction de 50% qu'aux seuls enfants de 4 à 10 ans, alors qu'aux termes du décret du 25 février 1938, sur la coordination des transports ferroviaires et routiers, les tarifs voyageurs des entreprises routières de remplacement de trains doivent comporter, obligatoirement, cette réduction en faveur d'autres catégories de voyageurs : abonnés ouvriers et scolaires, mutilés, familles nombreuses, etc...

La dite réduction s'applique d'ailleurs aux mêmes usagers sur les services automobiles organisés en remplacement de trains suivant les prescriptions de la Circulaire du 12 août 1936. Il s'ensuit que les quelques services organisés antérieurement à cette dernière date seraient, à ce point de vue, sous un régime différent de celui qui vient d'être indiqué, état de choses difficile à justifier, et qui ne manquerait pas de soulever des réclamations.

Avant de statuer sur votre projet, je vous prie de bien vouloir procéder à un nouvel examen de la question de la tarification à appliquer à ces catégories de bénéficiaires de tarifs réduits sur les services automobiles visés dans votre lettre du 3 mars précitée et de m'adresser, le cas échéant, toutes propositions complémentaires utiles, en vue d'éviter des difficultés.

.....

J'ajoute qu'il y aura lieu de tenir compte, au cours de cette étude, des modifications qui vont être apportées au décret susvisé du 25 février 1938, relativement aux réductions dont doivent bénéficier sur les services automobiles de remplacement de trains les mutilés et les membres des familles nombreuses, modifications qui ont fait l'objet de ma lettre C.F. 3 du 2 juin courant.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Signé: L. FROSSARD.

Société Nationale
des
Chemins de fer français

Service Commercial

2 Mai 1938

D 54113/10

Monsieur le Ministre,

L'article 24 du décret du 25 février 1938 prévoit que certaines catégories de voyageurs bénéficieront d'une réduction de tarif de 50 % sur les services routiers de remplacement de trains.

Ces catégories sont : les abonnés ouvriers et scolaires, les mutilés, les familles nombreuses, les voyageurs de commerce, les militaires et marins .

Alors que les conditions dans lesquelles ces catégories peuvent bénéficier des réductions de tarif sur le chemin de fer sont parfaitement définies, il n'en est pas de même sur les services routiers ; aucun texte n'a encore précisé les conditions à exiger des intéressés pour bénéficier de la réduction de 50 %.

Des difficultés en résultent et nous sont signalées dans les deux départements coordonnés de la Mayenne et du Calvados ; il est donc urgent de régler cette question. Elle ne présente pas seulement un intérêt évident pour le bon ordre et le fonctionnement satisfaisant des services de remplacement ; elle présente aussi, pour la Société Nationale, un intérêt financier direct, dans la mesure où l'attribution de ces tarifs réduits est de nature à faire jouer la garantie financière qu'elle est tenue de donner aux services de remplacement en vertu de l'article 7 du décret du 31 août 1937.

Les deux questions suivantes doivent donc être résolues sans tarder :

1°- Indication des pièces à présenter pour obtenir la réduction de 50 % prévue par le décret du 25 février 1938;

2°- Indication des relations auxquelles certaines réductions sont limitées.

.....

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

En ce qui concerne le premier point, le problème sera facile à résoudre pour les catégories de voyageurs déjà munis de cartes leur permettant d'obtenir sur le chemin de fer les réductions auxquelles ils ont droit. Il en est ainsi des familles nombreuses, des mutilés et réformés et des voyageurs de commerce. Une instruction, valable pour tous les services routiers, devrait préciser que les voyageurs appartenant à l'une de ces catégories devront présenter leurs cartes aux agents du service routier pour obtenir le bénéfice de la réduction de 50%.

En ce qui concerne les militaires et marins, il conviendrait également de donner, dans la même instruction, la nomenclature des titres sur présentation desquels le tarif militaire leur est accordé par le chemin de fer : permission, congé, ordre de route, ordre de service, ordre d'appel, carte d'identité d'officier de l'armée active, etc...

Pour les abonnés ouvriers, la question est un peu complexe. Les cartes hebdomadaires d'abonnement ouvrier ne sont délivrées par le chemin de fer que sur des relations déterminées après autorisation ministérielle. Ce principe devra être maintenu et les services routiers de remplacement ne délivreront des billets à 50 % de réduction que sur les relations déjà autorisées ou qui seront désignées dans l'avenir à la suite d'enquêtes effectuées dans les mêmes conditions qu'actuellement : il n'y a, en effet, aucune raison d'autoriser une extension générale de la formule à tous les ouvriers sur n'importe quelle relation.

Reste à définir la pièce d'identité qui permettra à un abonné ouvrier d'obtenir la réduction de 50 % ou celle qui s'y substituera, le cas échéant.

Il sera probablement possible de faire délivrer par l'Administration préfectorale, sur le vu des pièces exigées par le chemin de fer, une carte valable pendant une période de 6 mois par exemple, comme pour les titres analogues du chemin de fer, sur présentation de laquelle l'intéressé obtiendra la réduction de 50 %. Il en irait de même pour les abonnés scolaires.

Si les considérations développées ci-dessus ne soulèvent pas d'objection de votre part, nous vous serions très obligés, Monsieur le Ministre, de donner les instructions utiles pour leur mise en vigueur.

D'autre part, nous estimons qu'aucune autre réduction permanente ne doit être accordée à des catégories de bénéficiaires.

qui n'ont pas été visés par le décret du 25 février 1938.

Il serait donc opportun de faire connaître à MM. les préfets qu'il est inutile de transmettre à la Société nationale les demandes de réduction dont certaines Administrations pourraient les saisir .

Le décret du 25 février 1938 a entendu limiter nettement le bénéfice de la réduction de 50 % à des catégories limitées ; il ne peut être aujourd'hui question d'en ajouter de nouvelles . La Société Nationale, qui est garante de l'équilibre financier des services de remplacement, ne peut envisager d'accroître ses charges en autorisant les entrepreneurs de ces services à accorder les réductions qui leur seraient demandées .

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

Le Président du Conseil d'Administration .

SIGNE : GUINAND

27 Avril 1938

Question VI. Suisse commerciale

1°) Régime tarifaire des services routiers de remplacement des trains.-

M. LIAUD demande la disjonction des dispositions concernant les facilités de circulation à accorder aux agents dans les autocars du service routier de remplacement des trains, car des pourparlers sont engagés sur ce point. Bien entendu, les conclusions auxquelles ils conduiront seront soumises, le moment venu, au Conseil.

M. DEVINAT, Rapporteur, se déclare d'accord sur cette procédure.

M. René MAYER se demande comment la Direction Générale pourra utilement entamer les négociations avec les entrepreneurs routiers, si la question du transport à 1/2 tarif des agents de chemins de fer n'est pas résolue au préalable.

M. LE BESNERAIS répond que, si les pourparlers devaient traîner en longueur, il lui serait, en effet, impossible de mener à bien les négociations avec les transporteurs routiers. Mais les décisions de principe que le Conseil peut prendre, dès aujourd'hui, notamment en matière de tarifs, lui permettraient d'entamer les négociations sans plus attendre et de régler immédiatement certaines questions de détail, telles que la forme des billets. Bien entendu, les négociations ne peuvent aboutir qu'une fois réglées les questions de facilités de circulation tenues pour l'instant en suspens.

M. LE PRESIDENT déclare que, dans ces conditions, il n'y a pas d'objection à accepter la demande de disjonction partielle formulée par M. LIAUD, étant entendu que la question

disjointe viendrait à un prochain Conseil.

M. DEVINAT, Rapporteur, expose alors que le Conseil est appelé à déterminer la tarification-voyageurs qui sera appliquée aux services routiers qui doivent remplacer des trains sur des lignes fermées à l'exploitation, soit partiellement, soit en totalité.

Il rappelle que les transports par route fonctionnent présentement avec des régimes tarifaires différents. Il importe que la Société Nationale, avant même de décider la fermeture de certaines lignes au service-voyageurs, fixe la politique générale qu'elle entend suivre, et détermine les dispositions qui serviront de base lors des discussions avec les différentes entreprises routières.

Deux cas peuvent se présenter :

1^o) celui des lignes où le service ferroviaire des voyageurs sera complètement supprimé;

2^o) celui des lignes où le service ferroviaire des voyageurs sera partiellement maintenu, en combinaison avec des services routiers de transport public.

Le Rapporteur se propose d'examiner successivement ces deux cas.

I - Cas où le service-voyageurs est complètement supprimé sur une ligne -

a) Voyageurs - L'établissement des propositions soumises au Conseil a été dominé par le souci d'assurer autant que possible l'équilibre financier de l'entreprise routière appelée à assurer le service aux lieu et place de la Société Nationale. En principe, tout service de remplacement doit pouvoir vivre sans l'aide de cette dernière.

Le prix des billets simples est, en conséquence, fixé au niveau le plus favorable à cet équilibre. En pratique, il sera au

moins égal à celui antérieurement pratiqué par le chemin de fer. Si le service s'avère déficitaire et conformément aux dispositions du décret du 25 février 1938, la Société Nationale pourra faire procéder à une revision et à une augmentation des tarifs.

La délivrance de billets d'aller et retour comportant une réduction sera limitée aux services routiers équilibrant leur budget sans aide ou subvention de la Société Nationale.

Toutefois, toutes les entreprises routières seront tenues, par application du décret du 25 février 1938, d'accorder une réduction de 50 % sur le prix des billets simples aux mutilés, aux familles nombreuses, aux voyageurs de commerce, aux militaires et marins bénéficiant d'une réduction en exécution du cahier des charges de la S.N.C.F., ainsi qu'aux abonnés ouvriers et scolaires. En ce qui concerne les abonnés ouvriers, la réduction prévue pourra même être supérieure à 50 %, dans certains cas d'espèce qui seront résolus d'accord avec chaque entreprise.

b) Bagages - Les voyageurs ne doivent, en aucun cas, avoir à s'occuper de la manutention de leurs bagages. Un autre principe, qu'il n'a été malheureusement possible d'appliquer que d'une façon très imparfaite, c'est qu'il ne devrait y avoir qu'un enregistrement avec paiement de la taxe totale (fer et route) au départ. Pour le moment cette règle n'est en usage que sur certaines lignes très fréquentées; le désir général est évidemment de l'étendre progressivement.

Comme il n'est pas toujours possible de permettre actuellement à l'usager de régler en une seule fois le prix du parcours total, les règles admises sont les suivantes :

Dans le sens fer-route, chaque fois que l'enregistrement ne pourra être effectué jusqu'à destination, les bagages seront

.....

enregistrés jusqu'à la station desservie par l'autocar; le voyageur paiera au départ le prix correspondant au trajet ferréviaire. A la gare de contact, les bagages seront remis d'office au service routier et le voyageur acquittera, à l'arrivée, la taxe correspondant au parcours routier.

Dans le sens route-fer, l'usager payera successivement au départ le prix correspondant au trajet par la route et, à la gare de jonction, le tarif prévu pour le chemin de fer.

Les inconvénients de ce régime amenèrent M. DEVINAT à insister auprès de la Direction Générale pour réaliser aussi vite que possible le paiement unique.

c) Journaux et colis express - Le régime actuel est maintenu.

Le transporteur routier, qui acheminera des journaux, sera rémunéré par prélèvement sur le prix perçu pour le transport de bout en bout.

En ce qui concerne les colis express, conformément au régime tarifaire en vigueur sur les services de réexpédition existants l'expéditeur payera une taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction, taxe qui s'ajoutera au prix de transport par chemin de fer au départ de la gare de jonction.

d) Colis agricoles et petits colis - Puisqu'en principe le chemin de fer maintient le service marchandises sur les lignes fermées au trafic-voyageurs, ces colis seront reçus dans les gares et acheminés par les trains de marchandises P.V. dont les horaires seront fixés en fonction de ce trafic. Au besoin, la Société Nationale fera effectuer le transport par les soins de l'entreprise routière. Mais les usagers pourront toujours, de leur propre initiative, utiliser eux-mêmes les services automobiles en payant la taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction.

e) Colis postaux - En attendant l'intervention d'une nouvelle convention postale, le régime actuel subsistera; les gares resteront ouvertes à l'expédition et à la réception de ces colis qui bénéficieront, par ailleurs, des dispositions prévues pour les colis agricoles et les petits colis.

f) Autres transports G.V. - Les expéditions effectuées sous cette dénomination seront acheminées comme le trafic de détail P.V. Toutefois, les colis de denrées périssables taxés au tarif G.V. n° 3 et pesant au maximum 50 kg pourront être acheminés par l'autobus, si l'horaire de desserte des trains P.V. ne convient pas, sans qu'il en résulte une modification du prix perçu qui restera celui qui serait demandé si les expéditions étaient assurées de bout en bout par le chemin de fer.

II - Cas où le service-voyageurs est partiellement maintenu sur une ligne -

a) Voyageurs - Deux cas sont à envisager :

1 - Dans le premier cas la suppression de trains se fera sans création de navettes routières de remplacement.

Les tarifications du fer et de la route seront alors entièrement indépendantes.

Sans rechercher systématiquement l'égalité absolue, les prix devront être équivalents.

.....

Les entrepreneurs routiers auront le choix entre deux régimes tarifaires : l'un ne comportant que la délivrance de billets simples; l'autre comprenant en outre la délivrance d'aller et retour, et de billets réduits de 50 % en faveur des catégories visées précédemment.

2- Dans le second cas, celui où certains trains supprimés sont remplacés par des navettes routières, la complète indépendance du service routier ne peut plus être admise et le régime tarifaire se rapprochera de celui appliqué au cas de suppression complète du service ferroviaire des voyageurs.

Mais toutes mesures seront prises pour donner à ces navettes spécialisées une individualité permettant de restreindre les risques d'extension aux autres navettes du régime tarifaire qui leur sera appliqué.

L'utilisation des billets de chemin de fer dans ces navettes sera subordonnée à la délivrance préalable d'une contre-marque.

b) Bagages - Dans le sens fer-route, les bagages seront enregistrés et acheminés par chemin de fer jusqu'à destination. Dans le sens inverse, tout se passera comme en cas de suppression totale du service voyageurs.

c) Journaux et colis express - Ils seront acheminés par le premier service utilisable.

d) Colis agricoles, petits colis, colis postaux et autres transports G.V. : l'acheminement restera assuré par voie ferrée.

En définitive, le Rapporteur propose l'adoption du régime tarifaire des services routiers de remplacement des trains, tel qu'il est soumis au Conseil d'Administration, sous réserve des dispositions disjointes.

M. LE PRESIDENT demande si les propositions de M. DEVINAT appellent des observations.

.....

M. JARRIGION déclare qu'il ne peut donner son accord aux mesures tarifaires qui sont proposées en raison des diversités qu'elles présentent et des inconvénients qui vont en résulter pour les voyageurs. Tantôt, en effet, les services routiers délivreront des billets d'aller et retour, tantôt ils n'en délivreront pas; tantôt les bagages seront enregistrés directement pour le lieu de destination moyennant un paiement unique, tantôt au contraire le voyageur sera obligé d'effectuer ce paiement en deux fois. Si ces dispositions s'expliquent par les différences de situation des diverses entreprises routières intéressées, elles sont néanmoins de nature à mécontenter le public et à l'inciter à utiliser un autre moyen de transport que le chemin de fer.

M. JARRIGION relève, par ailleurs, l'imprécision des mesures envisagées en ce qui concerne le transport des journaux. Il suppose bien que l'expression " de bout en bout " doit s'appliquer au parcours total depuis la gare d'expédition jusqu'au point de destination définitif. Mais il importe, à son sens, de la préciser et de déterminer la part à revenir à l'entreprise routière dans le transport des journaux.

Avant tout, M. JARRIGION répète qu'il souhaiterait voir plus d'homogénéité dans les mesures de coordination envisagées, et plus d'uniformité dans les règles à appliquer.

M. DEVINAT répond que les observations que vient de présenter M. JARRIGION ne lui ont pas échappé, mais, en l'occurrence, la Société Nationale s'engage dans une voie nouvelle au point de vue exploitation et elle ne saurait agir avec trop de prudence.

.....

D'une part, en effet, la Société Nationale est tenue de prendre toutes mesures utiles pour réduire son déficit, et, d'autre part, il faut que les services de remplacement assurent leur équilibre financier. Sinon, le chemin de fer sera appelé à combler par des subventions les déficits constatés. C'est pourquoi la Société Nationale s'est refusée à accorder des facilités ou à prévoir des commodités dont l'application eût entraîné pour elle des dépenses considérables.

Il reste persuadé que la Direction Générale tiendra compte, chaque fois qu'elle le pourra, des observations présentées par M. JARRIGION.

M. LE BESNERAIS ne croit pas que le régime institué pour les bagages soit de nature à soulever de grandes difficultés.

L'essentiel, pour le voyageur, est de n'avoir pas à se préoccuper de la manutention des bagages, lors du transbordement du chemin de fer à l'autocar ou inversement et, sur ce point, il aura toute satisfaction. Quant à l'enregistrement des bagages pour le lieu de destination définitif, il sera effectué toutes les fois qu'il sera possible de le faire, mais il ne faut pas oublier qu'en la matière les errements de la Société Nationale et ceux des services routiers sont différents: le chemin de fer effectue l'enregistrement et perçoit la taxe correspondante, au départ; l'autobus, au contraire, perçoit la taxe au cours du trajet.

Quant à la rémunération à accorder au service routier
... pour le transport des journaux, elle sera bien calculée

d'après le prix perçu pour l'acheminement depuis le lieu d'expédition jusqu'au point de destination définitif, mais sa détermination sera discutée avec les entreprises routières intéressées.

M. LE BESNERAIS indique par ailleurs qu'il convient de modifier légèrement la rédaction du dernier alinéa de la page 8 de la note : au lieu de "Lorsqu'un voyageur en possession du coupon de retour d'un billet d'aller et retour voudra emprunter l'autocar, sans avoir pris une contre-marque en temps utile, il paiera sa place dans l'autobus...", il faut lire : "sans avoir eu la possibilité de prendre..."

Il convient, en effet, d'envisager le cas où le voyageur n'aura pas le temps matériel de prendre cette contre-marque en raison du délai trop court entre l'arrivée du train et le départ de l'autobus.

M. LE PRESIDENT, rappelant les difficultés que soulève l'application des mesures de coordination, demande au Conseil d'Administration d'approuver le régime tarifaire qui lui est soumis, car ce régime permettra à la Société Nationale d'entrer d'une façon effective dans la voie des économies. Il s'agit de démarrer, et de démarrer sans plus attendre. Mais il est bien entendu que le désir d'homogénéité exprimé notamment par M. JARRIGON sera réalisé progressivement, dans toute la mesure du possible.

.....

M. JARRIGION insiste sur les complications et les formalités complémentaires qui vont être la conséquence des mesures préconisées et qui auront pour résultat de détourner les usagers du chemin de fer vers les transports routiers .

M. René MAYER reconnaît que le régime proposé entraînera quelques formalités supplémentaires pour la voyageur, mais il ne croit pas, en raison même des règles prévues en matière de coordination, que les difficultés qui en résulteront, le cas échéant, soient de nature à favoriser la concurrence de la route.

M. JARRIGION voudrait que le transport de bout en bout pût toujours être assuré.

M. LE PRESIDENT déclare que c'est là le but à atteindre mais qu'il ne peut l'être que progressivement.

Sous réserve de ces observations, il met aux voix les propositions de M. le Rapporteur, qui sont adoptées à la majorité.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 avril 1938

VI - Service Commercial

1°) Régime tarifaire des services routiers de (RAPPORTEUR
remplacement des trains (M. DEVINAT

Grand - Des 1 pour celle à force en ce lieu
ou dans les autres.

Grand dans

1° En cas de remplacement des trains

Rég

EB Si des services de bus, etc. sont effectués par les
voies routières pendant

Rég dans

Devis

2 cas à prévoir

1° cas Tarif sup : dans lequel les services routiers sont effectués
dans les limites de la zone de substitution et de la zone de
substitution. Tarif A R des services de bus
Tarif des obs. de bus à 50%
Bénéfice de substitution, avec un dégrèvement de 50%. En outre.

Devis Dans des cas où il y a eu un dégrèvement de la zone de substitution
par la zone

Régime des services de substitution, avec un
dégrèvement de 50%
tarif de substitution

2° cas
et Tarif de substitution des services routiers dans les
cas de substitution

15 avril 1938

T A R I F I C A T I O N

applicable aux - Voyageurs et Bagages;

- Agents;

- Journaux et colis express, petits colis, colis agricoles, colis postaux, Denrées périssables;

- dans les Services routiers remplaçant les trains sur les lignes totalement ou partiellement fermées au Service des Voyageurs.

---:---:---:---:---:---:---:---

Les services routiers de remplacement de trains créés jusqu'à ce jour fonctionnent avec des régimes tarifaires qui diffèrent notablement les uns des autres et qui reflètent les politiques successivement adoptées en cette matière.

Au moment où la Société Nationale s'apprête à fermer de nombreuses lignes au service des voyageurs, il est nécessaire de fixer la doctrine tarifaire relative aux services routiers de remplacement des trains.

Il convient de traiter séparément le cas des lignes où tous les trains de voyageurs sont supprimés, et celui des lignes où un certain nombre de trains omnibus subsistent.

A) Petites lignes où le Service Ferroviaire des Voyageurs est totalement supprimé.

I/ VOYAGEURS - a) Tarifs

Les prix des billets simples seront en principe fixés au niveau le plus favorable à l'équilibre financier de l'entreprise. En pratique ils seront au moins égaux à ceux

.....

antérieurement pratiqués par le Chemin de fer.

Lorsque le service routier sera mis en marche avec des prix égaux à ceux du chemin de fer, la Société Nationale usera, si le service est déficitaire, de la procédure fixée par le décret du 25 février 1938 pour faire réviser et augmenter les prix.

En principe la délivrance de billets d'aller et retour comportant une réduction sera limitée aux Services routiers qui pourront équilibrer leur budget sans subventions.

Des billets comportant une réduction de 50 % sur le prix des billets simples seront délivrés aux catégories suivantes de voyageurs (fixées par le décret du 25 février 1938) :

- abonnés ouvriers et scolaires
- mutilés,
- familles nombreuses,
- voyageurs de commerce,
- militaires et marins bénéficiant d'une réduction en exécution du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Sur certaines lignes, la réduction accordée aux abonnés ouvriers pourra dépasser 50 % (cas d'espèces).

b) Bagages -

Dans le sens fer route les bagages seront enregistrés jusqu'au point de destination desservi par l'autocar, le voyageur payant à la gare de départ le prix correspondant au trajet ferroviaire de son bagage. A la gare de contact, le bagage sera remis d'office au service routier, le voyageur payant à l'arrivée la taxe correspondant au parcours routier du bagage.

.....

Toutefois, sur certaines lignes très fréquentées, on réalisera lorsque cela sera possible, l'enregistrement avec paiement de la taxe totale au départ (fer et route).

Dans le sens route fer, le service routier établira dans les localités où le trafic le justifie des "bureaux de correspondants" où les bagages seront reçus, pesés et étiquetés. Le voyageur recevra, contre paiement de la taxe correspondant au parcours routier, une fiche qu'il échangera à la gare de jonction contre un bulletin de bagages en même temps qu'il prendra son billet.

Dans les deux cas, il ne s'occupera pas de la manutention de ses bagages.

Là où des commodités plus étendues existent (délivrance du billet de chemin de fer ou du bulletin de bagages par le bureau de correspondant), elles seront maintenues, et le cas échéant, elles pourront être développées.

II - a) Journaux -

Les gares de la ligne maintenues ouvertes au trafic des marchandises resteront ouvertes en principe au trafic des journaux (afin de ne pas modifier le régime tarifaire actuel). Le transporteur routier acheminera ces journaux et sera rémunéré par prélèvement sur le prix perçu pour le transport de bout en bout. Le bureau du correspondant remplacera la gare pour la livraison et l'expédition de ces journaux.

b) Colis Express -

Les gares de la ligne seront fermées au trafic des

.....

colis express. Ces colis seront livrés dans les bureaux sans supplément de prix, comme dans le tarif actuel. Si la localité est desservie par un service de factage, la livraison à domicile continuera comme auparavant.

A l'expédition, les colis express seront remis au bureau du correspondant. Conformément au régime tarifaire en vigueur sur les services de réexpédition existant déjà, l'expéditeur paiera une taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction, taxe qui s'ajoutera au prix de transport par chemin de fer au départ de la gare de jonction.

III - Petits Colis et Colis Agricoles -

Les gares de la ligne resteront ouvertes en principe au trafic des petits colis et des colis agricoles qui seront acheminés par le train de marchandises P.V. dont l'horaire sera fixé en tenant compte des besoins de ce trafic.

Si l'heure d'arrivée par le train de marchandises P.V. ne répond pas aux besoins du trafic, la Société Nationale fera acheminer ces colis par le Service routier, les colis étant livrés, sauf cas particulier, en gare.

Si l'heure de départ des colis par le train P.V. ne convient pas aux besoins de certains expéditeurs, ces expéditeurs pourront confier ces colis au service routier, en payant la taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction.

IV - Colis postaux -

En ce qui concerne les colis postaux, il fallait

.....

adopter un régime n'engageant pas l'avenir, en attendant que les dispositions de la nouvelle convention postale soient précisées : c'est pourquoi les gares resteront ouvertes à ce service.

Les dispositions prévues pour l'acheminement des colis agricoles et des petits colis pourront s'appliquer au cas des colis postaux lorsque l'acheminement par train P.V. ne convient pas.

V - Autres transports G.V. -

Ce trafic sera acheminé par les trains, comme celui du détail P.V.

Toutefois, les colis de denrées périssables taxés au G.V. 3 et pesant au maximum 50 kgs pourront être acheminés par l'autobus si l'horaire de desserte du train P.V. ne convient pas. Mais dans ce cas, le prix perçu restera le même que si le transport était effectué par chemin de fer de bout en bout.

VI - Régime applicable aux Agents -

Les dispositions de ce régime répondent aux quatre cas énumérés ci-dessous.

Cas des agents ne résidant pas dans une localité desservie par une ligne fermée au Service des Voyageurs.

a) Les Agents qui ne résident pas dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars du service routier de remplacement de trains.

.....

Cas des agents résidant dans une localité desservie par une ligne fermée au service des voyageurs, sans être attachés au Service de cette ligne.

b) Les agents résidant dans une localité desservie par une ligne fermée au Service des voyageurs, sans être attachés au Service de cette ligne béné-

ficieront d'une indemnité spéciale temporaire destinée à compenser les frais supplémentaires entraînés par l'emprunt du service routier sans réduction de tarif, et calculée en fonction des charges de famille de l'agent. Cette indemnité sera personnelle; elle sera payée jusqu'à ce que l'agent ait déménagé s'il le désire. Si l'agent ne change pas de résidence, l'indemnité sera supprimée au bout d'un an.

Cas des agents résidant dans une localité desservie par une ligne fermée au Service des voyageurs et attachés au Service de cette ligne.

c) Les agents résidant actuellement dans une localité desservie par une ligne fermée au trafic voyageurs et attachés au Service de cette ligne béné-

ficieront pour eux et leur famille d'une réduction de 50 % dans le service routier de remplacement de trains, sur présentation d'une carte d'identité spéciale attribuée à l'agent, à sa femme, et aux enfants se rendant à une école éloignée de plus de 6 kms de leur résidence et desservie par la ligne.

L'entrepreneur routier sera rémunéré en conséquence par la Société Nationale pour les parcours réellement effectués.

Cas des agents nouvellement promus dans des postes d'une ligne fermée au Service des voyageurs.

d) Les agents nouvellement promus dans des postes de la ligne fermée au service voyageur, ne bénéficieront pas

du régime transitoire prévu au paragraphe c) ci-dessus.

B) Lignes où le service ferroviaire des voyageurs est partiellement maintenu en combinaison avec des services routiers de transport public.

I - VOYAGEURS -

a) Tarifs.

1°- Lorsqu'un plan de coordination des transports de voyageurs maintiendra des services routiers parallèles à une ligne de la Société Nationale, et lorsque celle-ci estimera devoir supprimer certains de ses trains omnibus, cette suppression se fera en principe sans création de navettes routières affectées au remplacement des trains, même s'il est nécessaire d'augmenter le nombre de navettes routières existantes.

Les billets de chemins de fer ne seront pas admis dans les services routiers, même contre paiement d'un supplément. Les tarifications du fer et de la route seront entièrement indépendantes.

Par application des dispositions du décret de coordination sur les transports routiers de voyageurs en parallèle avec le chemin de fer, les services routiers devront faire payer leur billet simple à un prix au moins égal à celui du billet simple de 3ème classe sur la même relation.

On ne recherchera pas systématiquement l'égalité absolue qui pourrait empêcher d'établir ou de maintenir une tarification routière simple par sections ou par prix arrondis, mais les prix devront être équivalents.

Les entrepreneurs routiers de ces services parallèles auront le choix entre deux régimes tarifaires, l'un

ne comportant que la délivrance de billets simples, l'autre comprenant en outre la délivrance de billets d'aller et retour et de billets comportant une réduction de 50 % en faveur des catégories visées à propos des services de remplacement.

2^o- Dans le cas où il sera absolument nécessaire de spécialiser des navettes routières nouvelles au remplacement de trains, toutes mesures seront prises pour donner à ces navettes spécialisées une individualité permettant de restreindre les risques d'extension aux autres navettes du régime tarifaire qui leur sera appliqué.

Dans ce régime, les voyageurs porteurs d'un billet de chemin de fer à plein tarif, ou d'un billet à prix réduit délivré en vertu d'un tarif, à l'exclusion des billets à prix réduits délivrés aux agents et aux bénéficiaires de faveurs, pourront emprunter les navettes du service routier de remplacement sans payer de supplément :

- lorsque leur billet sera valable pour un parcours dont le début est fait en train et dont la fin correspond à un trajet dans le service de remplacement;

- lorsqu'il s'agira du coupon de retour d'un billet d'A.R. du chemin de fer délivré pour un parcours dont tout ou partie correspond à un trajet dans le service de remplacement.

L'utilisation de ces billets sera subordonnée à la délivrance préalable d'une contre-marque par la gare où s'établira la correspondance entre le chemin de fer et les navettes routières de remplacement.

Lorsqu'un voyageur en possession du coupon de retour d'un billet d'A.R. voudra emprunter l'autocar sans avoir

pris une contre-marque en temps utile, il paiera sa place dans l'autobus, mais il pourra en obtenir le remboursement à la gare où s'établira la correspondance entre le chemin de fer et les navettes routières de remplacement.

Inversement, les porteurs du coupon de retour d'un billet d'aller et retour délivré par le service routier de remplacement, pourront effectuer leur retour par le train, sans payer aucun supplément.

La tarification routière de ces services de remplacement se rapprochera beaucoup de celle proposée pour les lignes entièrement fermées au service des voyageurs, elle comprendra la délivrance de billets simples et d'aller et retour à des prix au moins égaux à ceux du chemin de fer sur les mêmes relations et fixés au niveau le plus favorable à l'équilibre financier de l'entreprise.

Des billets simples comportant une réduction unique de 50 % seront délivrés comme sur les services de remplacement total des trains, en faveur :

a) des catégories visées par la circulaire ministérielle du 12 août 1936 (en particulier des abonnés cuvriers);

b) des voyageurs de commerce porteurs de la carte spéciale à 1/2 tarif.

Des billets directs établis au moyen de coupons de correspondance délivrés en même temps que le billet de chemin de fer, seront mis à la disposition des voyageurs sur les

relations mixtes fer-route empruntées par un trafic notable.

Lorsque l'autocar remplacera des trains empruntés auparavant par de nombreux abonnés ouvriers, des réductions supérieures à 50 % pourront être fixées par cas d'espèces en faveur de cette seule catégorie de voyageurs.

b) Bagages -

Dans le sens fer route, les bagages seront en principe enregistrés et acheminés par chemin de fer jusqu'à destination. Si le voyageur en fait la demande au moment où il enregistre ses bagages, ceux-ci pourront être acheminés par l'autobus du service de remplacement, les règles appliquées étant alors celles prévues au chapitre A, § I, alinéa b) sens fer route.

Dans le sens inverse (route fer) si le voyageur prend une navette de remplacement (cas n° 2 ci-dessus) tout se passera comme dans le cas traité au chapitre A, § I, b).

Le voyageur gardera toutefois la latitude de faire expédier son bagage par chemin de fer, de bout en bout, l'acheminement ayant lieu par le premier des trains circulant sur la ligne après la remise du bagage.

II - Journaux et Colis express -

Les gares resteront couvertes aussi bien au service des colis express qu'à celui des journaux.

Ils seront acheminés par le premier service utilisable. En cas de transport par la route, on appliquera les règles du chapitre A.

III - Petite colis - Colis Agricoles -

IV - Colis postaux - V - Autres transports G.V.
Expéditions d'un poids supérieur à 50 kgs

L'acheminement restera assuré par voie ferrée.

VI - Régime applicable aux agents -

a) Les agents qui ne résident pas dans une des localités intermédiaires d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles, qu'il s'agisse ou non d'un service de remplacement de trains.

b) Les agents résidant dans une des localités desservies par un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés, - qu'ils soient attachés ou non au service de ce tronçon de ligne -, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles lorsque la gare de leur localité restera desservie par au moins deux trains de chaque sens.

c) Les agents résidant dans une localité desservie par un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés, bénéficieront, lorsque la gare de leur localité ne sera pas desservie par au moins deux trains de chaque sens, soit du régime prévu au chapitre A, § VI alinéa b) s'ils ne sont pas attachés au Service de ce tronçon de ligne, soit du régime prévu au chapitre A, § VI, alinéa c), s'ils

....

sont attachés au Service de ce tronçon de ligne et quel que soit le régime sous lequel fonctionne le service routier parallèle, (service indépendant ou service de remplacement de trains).

d) Les agents nouvellement promus dans des postes sur le tronçon de ligne partiellement fermé au service des voyageurs, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu au § c) ci-dessus en faveur des agents en service au moment du changement de régime.

C) Conventions passées avec les transporteurs routiers -

Les mesures prévues ci-dessus feront l'objet, avec le transporteur routier, de conventions ayant le caractère de traités de correspondance et fixant la rémunération du transporteur pour les petits colis, colis agricoles, postaux, etc.....

*Regina vanja
Bryant - 1/10/1938*

13 avril 1938

5543

Question

- c -

4°) Régime tarifaire des services routiers de remplacement des trains.

PV cout -

c) Le Comité procède à un premier échange de vues, au rapport de M. DEVINAT, sur la question suivante :

4°) Régime tarifaire des services routiers de remplacement des trains.

Il décide de reprendre cet examen dans sa séance du 23 courant, en vue de soumettre l'affaire au Conseil d'Administration du 27 avril.

Sténos reuue et corrigée -

M. DEVINAT - Je désire obtenir quelques directives du Comité de Direction sur cette affaire importante que j'aurai à rapporter devant le Conseil d'Administration.

La note distribuée traite séparément le cas des lignes où tous les trains de voyageurs sont supprimés, et celui des lignes où un certain nombre de trains omnibus subsistent.

A.- Petites lignes où le service ferroviaire des voyageurs est totalement supprimé. - En principe, les prix seront égaux à ceux antérieurement pratiqués par le chemin de fer. Il est prévu qu'ils pourront être supérieurs : mais il semble que cela sera difficile.

M. LE BESNERAIS - Nous pourrions le faire dans certains cas, notamment dans le but d'assurer l'équilibre financier de l'entreprise.

M. René MAYER - On peut le faire, si le service est meilleur.

M. DEVINAT - Notre intérêt peut être de faire des prix supérieurs. Mais, j'y vois surtout des difficultés d'ordre psychologique et je crains les protestations dans les campagnes qu'il vaudrait mieux pouvoir éviter.

M. LE BESNERAIS - Il y a des cas où cela ne présentera pas de difficultés, par exemple, lorsqu'il existait déjà des services d'autobus à un tarif supérieur. Au bout d'un certain temps, d'ailleurs, l'itinéraire deviendra différent des itinéraires de

chemin de fer. Mais, au début, je suis bien d'accord pour admettre que les tarifs seront égaux, sauf exception.

M. DEVINAT - C'est cette précision que je désirais obtenir.

M. LE BRESNERAIS - Pour accroître le trafic, les services ont trop tendance à accepter des tarifs égaux et c'est pourquoi je tiens à poser le principe que, lorsque cela sera possible, on cherchera à réaliser des recettes supérieures.

M. DEVINAT - La note envisage, ensuite, de limiter la délivrance des billets d'aller et retour aux seuls services routiers qui pourront équilibrer leur budget sans subventions. Il serait préférable, à mon avis, de supprimer complètement la délivrance des billets aller et retour, sauf pour les services de banlieue, car on touche là à la question des billets ouvriers.

M. LE BRESNERAIS - Le maintien des billets aller et retour fera plus facilement accepter les majorations de prix.

En outre, la suppression des aller et retour constituerait, en fait, une augmentation des tarifs de 20 à 25 % et risquerait de nous faire perdre une partie importante du trafic.

M. DEVINAT - Une autre question se pose : celle des réductions à accorder à certains usagers, notamment aux mutilés. La Société Nationale est sans doute liée, en cette matière, par le décret du 25 février 1938. Mais vous serez bientôt saisi, par le ministre, d'une réclamation formulée par les mutilés.

M. LE PRESIDENT - J'ai reçu hier, en effet, les représentants de la Fédération des mutilés qui m'ont exposé leur revendication, à laquelle ils tiennent beaucoup.

M. DEVINAT - La tarification proposée à ce sujet présente l'avantage d'être très simple, puisqu'elle prévoit ^{un taux de} ~~une~~ réduction unique de 50 %. Mais, les mutilés demandent le maintien, autant que possible, des règles actuellement en vigueur, comportant également une réduction de 75 %. Ils font valoir que la réduction la plus importante, celle de 75 %, intéresse ~~pas~~ peu de personnes.

Dans ces conditions, la Société Nationale aurait peut-être avantage, dans l'ensemble, à prévoir trois taux de réduction, 25, 50 et 75 % au lieu du seul taux de réduction de 50 %.

M. LE PRÉSIDENT - La délégation que j'ai reçue m'a dit que les mutilés bénéficiaient tous d'au moins 50 % de réduction. Nous ne pourrions donc regagner d'un côté ce que nous perdriions de l'autre.

M. GRIMPRET - Je suis d'avis d'adopter la tarification la plus simple et de fixer uniformément à 50 % la réduction accordée aux mutilés. Dans les services automobiles concédés par les départements, les mutilés ne bénéficiaient, au début, d'aucune réduction de tarifs. Par la suite, une réduction de 50 % leur a été accordée dont ils se sont déclarés satisfaits.

Si nous renonçons à cette réduction uniforme de 50 %, nous allons être entraînés pour les autres catégories de bénéficiaires de ~~cette~~ réduction (abonnés ouvriers et scolaires, militaires et marins, familles nombreuses, etc).

M. LE BÉNÉRAIS - Il faut considérer, par ailleurs, que cette réduction de 50 %, accordée dans les services de remplacement des trains, sera également consentie par un certain nombre de services automobiles libres qui, jusqu'à présent, faisaient payer le plein tarif à tous leurs usagers sans distinction. Cette concession des services libres n'a été obtenue que très difficilement, et elle n'a été consentie par eux qu'en raison de ce fait qu'il n'y aurait qu'un ^{taux} ~~taux~~ unique de réduction ~~de~~ à 50 %.

M. DEVINAT - En tout cas, la réduction de 50 % ~~ne correspond~~ ^{correspond à} l'application du décret du 25 février 1938. Nous ne pouvons que nous y conformer à ce décret.

M. DEVINAT.- En ce qui concerne les bagages, il est prévu, dans le sens fer-route, qu'ils seront enregistrés jusqu'au point de destination desservi par ~~xxxxx~~ l'autocar, et qu'à la gare de contact, les bagages seront remis d'office au service routier, les voyageurs payant à l'arrivée la taxe correspondant au parcours par route. J'estime qu'il est nécessaire que le voyageur soit averti au préalable de cette pratique, et qu'il connaisse d'avance le supplément de prix qui lui sera demandé par le transporteur routier.

M. LE BESNERAIS.- Je suis d'accord avec vous sur le premier point. Une publicité convenable sera faite.] Mais il paraît difficile de préciser toujours à la gare de départ quelle somme sera perçue par le service automobile.

M. DEVINAT.- Cependant, pour les lignes très fréquentées, vous envisagez de réaliser l'enregistrement total valable pour le rail et pour la route avec paiement de la taxe totale au départ.

M. LE BESNERAIS.- Sans doute, mais nous ne pourrions pas procéder ainsi pour toutes les relations. Je ne crois pas d'ailleurs que la mesure, telle que nous la prévoyons, soit de nature à gêner les usagers.

M. DEVINAT.- Je n'ai pas d'observation à présenter sur les propositions en ce qui concerne le sens route-fer. Dans tous les cas, ainsi qu'il est indiqué au bas de la page 2, le voyageur ne s'occupera pas de la manutention des bagages. ~~xxxxxx~~
~~xxxxxx~~

Les propositions qui nous sont soumises n'apportent aucune modification au régime tarifaire actuel, en ce qui concerne les

journaux et les colis express. Pour les petits colis et les colis agricoles, on prévoit qu'ils seront acheminés par le train de marchandises P.V. dont l'horaire sera fixé en tenant compte des besoins de ce trafic. Mais on ajoute que, si les heures de départ ne conviennent pas aux besoins de certains expéditeurs, ceux-ci pourront confier leurs colis au service routier en payant la taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction. Je suppose que cette taxe sera déterminée à l'avance et ne laissera pas place à l'arbitraire. Il conviendrait en tout cas qu'elle ne soit pas trop élevée.

M. LE BESNERAIS - D'accord. D'ailleurs, je fais étudier en ce moment si, d'une manière générale, il ne serait pas possible de supprimer complètement toute taxe d'apport. Mais cette question importante ne peut être liée à celle que nous discutons actuellement, en raison de ses conséquences. Nous ne pouvons, en effet, envisager la suppression de cette taxe dans certains cas et son maintien dans d'autres. En outre, sa suppression nous ferait perdre plusieurs dizaines de millions. Elle ne peut donc être étudiée que dans le cadre d'un réaménagement général, qui nous permettrait d'intégrer la taxe d'apport dans les prix pour toute la France.

M. DEVINAT - Le service des colis postaux ne me paraît devoir soulever aucune difficulté puisque'il s'agit d'un régime d'attente.

M. LE BESNERAIS - Nous avons prévu, en effet, que les dispositions établies pour l'acheminement des colis agricoles et des petits colis pourront s'appliquer aux colis postaux. Mais nous sommes en discussion avec l'Administration des P.T.T. au sujet des taxes d'apport. Le projet de convention postale de 1929, qui n'a jamais été approuvé, prévoyait la suppression de ces taxes. ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Nous allons reprendre les pourparlers à ce sujet

avec l'Administration des Postes, dans le cadre de la nouvelle convention postale à intervenir.

M. DEVINAT - Reste la question des autres transports G.V. et des expéditions d'un poids supérieur à 50 kg. Le paragraphe de la note y relatif traite à la fois des expéditions d'un poids supérieur à 50 kg et des colis de denrées périssables pesant au maximum 50 kg. Il me semble qu'il y a erreur ou contradiction dans les termes.

M. LE BESNERAIS - La rédaction de ce paragraphe est, en effet, défectueuse.

Le premier alinéa ne s'applique qu'aux expéditions en grande vitesse d'un poids supérieur à 50 kg et précise que ces expéditions ~~seront~~ ^{seront} acheminées par les trains comme le trafic de détail P.V.] Mais il existe des colis de denrées périssables pesant moins de 50 kg qui ne sont compris ni dans les colis express, ni dans les petits colis, ni dans les colis agricoles. Il ont été classés dans les transports G.V. et sont taxés suivant le tarif G.V. n° 3. C'est à ces colis que s'applique l'alinéa 2 qui prévoit qu'ils pourront être acheminés par l'autobus si l'horaire de desserte du train P.V. ne convient pas, étant entendu que, dans ce cas, le prix restera le même que si le transport était effectué par chemin de fer de bout en bout.

M. DEVINAT - En définitive, c'est un avantage que vous avez voulu accorder à ces ~~colis de denrées périssables.~~ ^{colis de denrées périssables.}

M. LE BESNERAIS - Sans doute, ^{il y a lieu de remarquer} ~~Mais~~ ^{que nous n'avons pas à craindre d'être} obligés d'étendre cet avantage à d'autres colis. Les colis agricoles, en effet, ne dépassent pas 30 kg; l'application du tarif G.V. n° 3 aux colis de denrées périssables ne joue que

dans des cas d'espèces.

M. DEVINAT - En ce qui concerne le régime applicable aux agents, vous avez posé en principe que les agents qui ne résident pas dans une localité desservie par la ligne fermée au service des voyageurs ne bénéficieraient d'aucun avantage dans les autocars du service routier de remplacement de trains.

Vous envisagez, ensuite, pour les agents qui résident dans une des localités desservies par la ligne qui sera fermée au trafic voyageurs, soit de leur allouer, pendant une durée n'excédant pas 12 mois, une indemnité spéciale destinée à compenser les frais supplémentaires résultant pour eux de l'utilisation du service routier, soit de leur accorder une réduction de 50 % sur le service de remplacement. Cette réduction serait faite sur présentation d'une carte spéciale attribuée à l'agent, à sa femme ainsi qu'aux enfants se rendant dans une école éloignée de plus de 6 km de leur résidence et la Société Nationale rémunérerait, en conséquence, l'entrepreneur routier.

L'une et l'autre de ces variantes se traduiraient par une dépense à la charge de la Société Nationale. Pour ma part, je préférerais la seconde formule qui me paraît plus intéressante pour le personnel.

M. GRIMBERT - Une réduction de 50 % est-elle suffisante pour les agents ?

.....

M. DEVIRAT.- Si vous envisagez l'indemnité à allouer comme une indemnité de déménagement, je suis d'accord avec vous pour adopter cette solution.

M. René MAYER.- N'est-ce point ce que la Société Nationale a fait pour les agents des Services centraux qui habitent la banlieue ? Ces agents ont été invités à se rapprocher du lieu de leur travail pour éviter les frais de transport dans Paris. Pourquoi agir différemment pour les agents qui résident sur les lignes supprimées puisque nous désirons, au fond, les inciter à se rapprocher du lieu de leur travail.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Mais que feriez-vous alors pour les agents qui sont obligés de rester sur la ligne pour assurer le service marchandises ?

M. René MAYER.- Je suis d'avis de leur donner une compensation.

M. LE BESNERAIS.- Mais cette compensation coûtera très cher.

M. GRIMPRET.- On pourrait adopter le principe de la gratuité aux agents pour les voyages qu'ils doivent effectuer en vue d'assurer leur service, car il me semble difficile de prévoir une indemnité, qui est au fond une indemnité de déplacement, pour des agents qui sont obligés de rester sur place pour le service marchandises.

Quant à la femme et aux enfants de ces agents, la gratuité leur serait accordée dans la mesure où ils bénéficient de facilités de circulation sur le chemin de fer.

M. LE BESNERAIS.- Cela nous mènerait très loin.

Nous pourrions envisager le régime suivant :

- pour les agents qui ne résident pas sur la ligne supprimée, aucune compensation ;
- pour les agents qui résident sur la ligne mais qui ne sont plus attachés à son service, attribution d'une indemnité valable pour 12 mois ;
- pour les agents qui résident sur la ligne et restent affectés

au service marchandises, allocation d'une indemnité sans limitation de durée.

Enfin, pour les agents nouvellement promus dans des postes de la ligne fermée au service-voyeurs, aucune indemnité.

M. LE PRÉSIDENT.- Les indemnités qui seront allouées devront tenir compte des situations familiales.

M. LE BESNERAIS.- Tout à fait d'accord.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- En somme vous préférez l'attribution d'une indemnité à l'octroi de facilités de circulation ?

M. LE BESNERAIS.- Nous pourrions prévoir la délivrance d'une carte à 1/2 tarif valable pour 12 mois pour les agents qui ne sont plus en service sur la ligne, et d'une carte à 1/2 tarif sans limitation de durée pour les agents qui continuent à assurer le service restreint.

M. LE PRÉSIDENT.- S'il est possible de le faire administrativement et financièrement, ^{j'inclinerais à} ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ ^{gratuites} accorder aux agents des facilités de circulation, dans des limites déterminées, étant entendu que la Société Nationale rembourserait aux services routiers les parcours effectivement accomplis.

M. René MAYER.- Mais ^{cela} ~~xxxxxxxxxxxx~~ nous ^{coûterait} ~~xxxxxxxx~~ très cher.

M. LE BESNERAIS.- ^{Cette mesure risquerait,} ~~xxxxxxxxxxxx~~ par ailleurs, de nous créer nombre de difficultés avec les entrepreneurs routiers, car ils n'admettront pas dans leurs voitures des usagers circulant gratuitement, en raison du précédent.

M. René MAYER.- Il ~~me~~ paraît préférable de prévoir simplement l'octroi d'une carte à 50 % de réduction.

M. LE PRÉSIDENT.- Les voituriers accepteraient-ils la carte de 50 % ?

M. LE BERRIGNAIS - Je crois qu'ils l'accepteront plus facilement étant donné qu'une réduction de 50 % est déjà prévue pour certains usagers et qu'il est possible de considérer que ce régime spécial est étendu aux agents de chemins de fer.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Je crains que le régime que vous vous proposez d'établir soit mal accueilli du personnel, et que la coordination n'ait à en souffrir.

M. GRIMPRET - Les conseils généraux ne sont pas partisans de la gratuité.

M. LE PRESIDENT - En conclusion, nous acceptons donc la proposition formulée par M. LE BERRIGNAIS :

Les agents obligés de résider dans une localité desservie par la ligne supprimée, et qui restent en service sur cette ligne, auront droit à une carte à 1/2 tarif jusqu'à ce qu'ils soient mutés dans un autre service.

M. René MAYER - Et ceux qui seront appelés à les remplacer ne bénéficieront d'aucune réduction de tarifs.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Ne peut-on prévoir quelques avantages tarifaires pour les retraités ?

M. GRIMPRET - ~~xxxxxxx~~ Cela n'est vraiment pas possible.

M. LE PRESIDENT - La seule question qui ^{peut} se poser est relative au cas où nous n'accordons aucune indemnité.

M. GRIMPRET - Est-il normal de ne rien prévoir dans ce cas pour les déplacements occasionnés par le service ? Si l'agent habite loin du lieu de son travail, il sera ou bien obligé de prendre l'autobus, ou bien d'acheter une bicyclette.

M. LE RESNERAIS. - Si nous imposons un déplacement à un agent, nous lui rembourserons ses frais.

M. René MAYER. - Et s'il se rend à son travail à bicyclette, il a droit à une indemnité de bicyclette.

B.- Lignes où le service ferroviaire des voyageurs est partiellement maintenu en combinaison avec des services routiers de transport public. -

M. DEVINAT. - L'idée générale est que la Société Nationale a intérêt à ne pas établir de ~~maximales~~ connexion entre ses propres services et les services routiers parallèles existants, afin de n'avoir pas à les subventionner.

En conséquence, chaque fois que les services routiers seront suffisants pour assurer le trafic, la Société Nationale supprimera les trains devenus inutiles, ~~xxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxxxx~~ de ~~navettes routières~~ et les transports routiers seront simplement tenus de réaliser la parité tarifaire imposée par le décret du 25 février 1938.

Mais, lorsqu'il sera indispensable de créer des navettes routières remplaçant effectivement les trains supprimés, le régime tarifaire prévu ^{sera} ~~est~~ à peu de choses près celui qui est établi pour les services de remplacement des trains en cas de lignes complètement fermées au trafic-voyageurs.

Toutefois, le choix ^{sera} ~~est~~ laissé aux entrepreneurs routiers entre deux régimes tarifaires, l'un ne comportant que la délivrance de billets simples, l'autre comprenant en outre la délivrance de billets d'aller et retour et de billets avec une réduction de 50 %. Le choix sera-t-il libre pour les routiers ?

M. LE BESNERAIS. - J'ai fortement insisté pour que les services automobiles soient obligés de délivrer des aller et retour et des billets à prix réduits, mais, au Comité de Coordination, les routiers se sont refusés à admettre ce régime et ont lutté pour conserver le choix.

M. DEVINAT. - Il est important de noter que c'est le décret de coordination qui nous oblige à cette solution.

M. GRIMPRET. - Lorsque vous maintiendrez des trains, combien comptez-vous en maintenir ?

M. LE BESNERAIS. - Le nombre des trains maintenus sera nécessairement variable suivant les cas. Sur certaines lignes, nous supprimerons les trains omnibus et maintiendrons les trains express. Sur d'autres lignes, nous supprimerons les trains omnibus, mais nous laisserons un train ouvrier le matin et un le soir, ou bien nous laisserons subsister deux trains le matin et deux trains le soir.

M. GRIMPRET. - Je crois que là où vous maintiendrez des trains-voyeurs, vous serez obligés de respecter la règle des trois trains qui est logique pour les petites distances, et vous serez amenés à vous désintéresser complètement du service routier.

M. DEVINAT. - La note précise dans son § II les conditions dans lesquelles il sera possible aux voyageurs porteurs de billets de chemin de fer à plein tarif ou à prix réduit d'emprunter, sans payer de supplément, le service routier de remplacement.

Pour ma part, j'accepte les propositions faites par la Direction Générale que je trouve très sages.

M. LE PRESIDENT. - Je voudrais savoir pour quelles raisons, après avoir envisagé une connexion étroite des services ferroviaires et routiers, nous en arrivons aujourd'hui à la solution

diamétralement opposée à une séparation de ces deux services.

M. LE BESNERAIS. - C'est en raison des dépenses que la première solution risquerait d'entraîner.

Si les billets de chemin de fer étaient valables sur les services routiers, nous serions obligés de leur verser une certaine somme; nous l'avons fait dans certains cas, mais cela s'est révélé très onéreux et donne lieu à de nombreuses fraudes.

M. DEVINAT. - Les autres propositions ne paraissent pas soulever de difficultés et je les examinerai avec la Direction Générale.

Quant au régime applicable aux agents, le seul point qui pourrait être délicat est celui visé au b) de la page 9. ^{de la note.} Il est prévu que les agents attachés au service d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés et qui résident dans une des localités intermédiaires de ce tronçon de ligne ne bénéficieraient d'aucun avantage dans les autocars des services routiers si la gare de leur localité reste desservie par au moins deux trains de chaque sens.

M. GRIMPRET. - Est-ce deux ou trois trains ?

M. René MAYER. - Pour les agents, deux trains semblent suffisants. Si, dans l'avenir, ce minimum se révèle insuffisant, on pourra le relever à trois.

M. GRIMPRET. - J'estime qu'il faudrait un minimum de trois trains; au-dessous de ce minimum, c'est comme s'il n'y avait pas de train.

M. LE BESNERAIS.- S'il y a souvent deux trains seulement, cela s'explique du fait que la ligne réunit deux centres et qu'il suffit d'une desserte dans chaque sens le matin et le soir.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- J'insiste sur l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'un texte précis, sans variante, soit établi puis communiqué pour avis au personnel.

M. LE PRESIDENT.- Il faudrait que ce soit fait avant le Conseil d'Administration du 27 avril.

M. GRIMPRET.- Les représentants du personnel pourront donner leur avis lors de l'examen de la question par le Conseil.

M. LE PRESIDENT.- Il serait préférable de demander son avis au personnel ayant l'examen par le Conseil.

M. SURLEAU.- Nous ferons le nécessaire pour être prêts en vue de la séance du Conseil d'Administration du 27 avril.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 13 avril 1938

VII - Service Commercial

4°) Régime tarifaire des services routiers de rempla- (Rapporteur
cement des trains) M. DEVINAT

Deux que se fait? le dimanche 21/4

Jeun 50
Collec ca. 1000 les 2 Trains
RM des services routiers
LD a été en service
de plus en plus

Collec 2 1/2 à 4.
M. Devinat son avis sur le régime tarifaire
Le régime des services routiers de remplacement des trains
est en cours d'étude. On envisage un régime plus simple
et plus uniforme.

Collec Régime différent
égale en ce qui concerne les tarifs

Régime des services
dans les services
2 services par semaine à certaines dates
de la semaine. C'est ce qui est proposé.

Jeun 50
et suppression de la part de la semaine de la semaine de la semaine.

RM y c'est un \neq de niveau de la 2^e version
kg. \neq a un autre

LB car la 1^{re} est

RM on peut voir les hauteurs & les densités, on a l'acier & le légier
Pour ce qui fait le fer

CL kg a l'air de dire de venir plus en hauteur

RM Trouver la suite aux logs

LB Agir actuellement de la :

a) notamment sur les 12 mois

b) elle — sur la situation de son

c) l'impact de l'indicateur relatif à l'acier =

PL facile

LS on

CL la partie, une : fin de semaine

LB

PL on se base sur les données actuelles — A. la, ce qui
devient les succès

CL gratuit

LS diff car la suite la même

RM car = 50 %

PL accomplis ?

LS on

RM

a)

b)

c)

CL qu'on veut sur ?

PL sur.

PL Est-il possible de trouver plus de données ?

CL = 10-12 : il faut se baser sur les données actuelles et les données

à base de la p. 8 sur la situation ?

LS les données

PL pour notamment la situation, ce qui fait ?

PL logique ou de connaître à l'heure

LS aller deux

Dans

une page 61 p 9

RM

Prologue, 2ème partie sur le lieu, et les lieux avec L

tu

d.

Pour le son venant

vous en avez ouvert.

dans le chapitre

—

19 MAR 1938

COMITÉ DE DIRECTION
du 13 AVR. 1938 193
(Question N° 114)

N O T E
S O M M A I R E
-:-:-

Les services routiers de remplacement de trains créés jusqu'à ce jour fonctionnent avec des régimes tarifaires qui diffèrent notablement les uns des autres et qui reflètent les politiques successivement adoptées en cette matière.

Au moment où la Société Nationale s'apprête à fermer de nombreuses lignes au service des voyageurs, il est nécessaire de fixer la doctrine tarifaire relative aux services routiers de remplacement de trains.

Le long des lignes totalement fermées au service des voyageurs, la Société Nationale ne peut se désintéresser de la tarification du service de remplacement car elle est tenue par l'article 7 du décret-loi du 31 Août 1937 : lorsque le service routier ne pourra pas couvrir ses frais, la Société Nationale pourra être appelée à le subventionner. La Société est donc intéressée à son équilibre financier.

Dans ce but, les tarifs seront fixés au niveau le plus favorable à cet équilibre. On évitera de donner la réduction des aller et retour ; seules seront appliquées d'office les réductions rendues obligatoires par le décret du 25 Février 1938.

En ce qui concerne les bagages, il sera possible dans le sens fer-route de les faire suivre à la gare de correspondance sans intervention du voyageur. Dans le sens route-fer, le

voyageur devra échanger la fiche délivrée par l'autobus contre un bulletin de bagages à la gare de correspondance ; mais il ne s'occupera pas de la manutention de ses bagages.

Le régime prévu pour les journaux n'entraînera aucune modification des tarifs appliqués actuellement.

Le régime tarifaire des colis express sera le même que sur les Services de réexpédition qui fonctionnent déjà.

Pour les petits colis, les colis agricoles et les autres transports G.V., les expéditions et réceptions continueront à se faire dans les gares. Les autocars seront quelquefois utilisés aux transports de ces colis de gare à gare, quand l'horaire du train P.V. maintenu ne conviendra pas.

En ce qui concerne les colis postaux, il fallait adopter un régime n'engageant pas l'avenir, en attendant que les dispositions de la nouvelle convention postale soient précisées : c'est pourquoi les gares resteront ouvertes à ce service et le public pourra y expédier et recevoir ses colis dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

Le long des lignes partiellement fermées au Service des voyageurs, la Société Nationale a grand intérêt à n'établir aucun lien entre elle et les services routiers parallèles existants, pour éviter d'être appelée à les subventionner.

En conséquence, chaque fois que les services routiers parallèles seront en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic, les trains seront supprimés sans affectation de

.....

navettes routières (existantes ou à créer) au remplacement de ces trains.

Le Chemin de fer n'établira aucun lien entre sa tarification et celle du Service routier : celui-ci sera seulement ^{de} réaliser la parité de prix que lui impose le décret du 25 Février 1936.

Lorsqu'il sera indispensable de créer des navettes routières remplaçant effectivement tels trains supprimés, le régime tarifaire de ces services comportera la délivrance de billets à demi-tarif comme sur les services de remplacement total. En outre, il n'a pas paru possible d'éviter la délivrance de billets d'aller et retour. Il a fallu admettre aussi qu'un voyageur parti par le train et muni d'un billet d'aller et retour pourrait revenir par la route et vice versa. Ce régime tarifaire entraînera des charges qui rendront le plus souvent déficitaire le service routier de remplacement ; c'est ce qui conduit à limiter strictement ce régime.

En ce qui concerne les bagages, journaux et colis, le régime en vigueur ne sera que très peu changé, puisque les gares resteront desservies par un train au moins dans chaque sens.

.....

.....

.....

La suppression totale ou partielle des trains de voyageurs pose la question des facilités de circulation accordées aux agents .

Les dispositions envisagées ne concernant que les agents attachés à un établissement d'une ligne totalement ou partiellement formée au service des voyageurs et résidant dans une localité desservie par cette ligne.

Les dispositions prises seront personnelles et transitoires. Deux variantes sont proposées : celle de l'indemnité comporte moins de risques d'extension que celle attribuant le bénéfice d'une réduction sur le service routier.

Les principes de cette tarification applicable aux services routiers de remplacement sont soumis à l'approbation du Comité de Direction.

Des billets comportant une réduction de 50 % sur le prix des billets simples seront délivrés aux catégories suivantes de voyageurs (fixées par le décret du 25 février 1938) :

- abonnés ouvriers et scolaires,
- mutilés,
- familles nombreuses,
- voyageurs de commerce,
- militaires et marins bénéficiant d'une réduction en exécution du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Sur certaines lignes, la réduction accordée aux abonnés ouvriers pourra dépasser 50 % (cas d'espèces).

b) Bagages -

Dans le sens fer route les bagages seront enregistrés jusqu'au point de destination desservi par l'autocar, le voyageur payant à la gare de départ le prix correspondant au trajet ferroviaire de son bagage. A la gare de contact, le bagage sera remis d'office au service routier, le voyageur payant à l'arrivée la taxe correspondant au parcours routier du bagage.

Toutefois, sur certaines lignes très fréquentées, on réalisera lorsque cela sera possible, l'enregistrement avec paiement de la taxe totale au départ (fer et route).

Dans le sens route fer, le service routier établira dans les localités où le trafic le justifie des "bureaux de correspondants" où les bagages seront reçus, pesés et étiquetés. Le voyageur recevra, contre paiement de la taxe correspondant au parcours routier, une fiche qu'il échangera à la gare de jonction contre un bulletin de bagages en même temps qu'il prendra son billet.

Dans les deux cas, il ne s'occupera pas de la manutention de ses bagages.

Là où des commodités plus étendues existent (délivrance du billet de chemin de fer ou du bulletin de bagages par le bureau de correspondant), elles seront maintenues, et le cas échéant, elles pourront être développées.

II - a) Journaux -

Les gares de la ligne maintenues ouvertes au trafic des marchandises resteront ouvertes en principe au trafic des journaux (afin de ne pas modifier le régime tarifaire actuel). Le transporteur routier acheminera ces journaux et sera rémunéré par prélèvement sur le prix perçu pour le transport de bout en bout. Le bureau de correspondant remplacera la gare pour la livraison et l'expédition de ces journaux.

b) Colis Express -

Les gares de la ligne seront fermées au trafic des colis express. Ces colis seront livrés dans les bureaux sans supplément de prix, comme dans le tarif actuel. Si la localité est desservie par un service de factage, la livraison à domicile continuera comme auparavant.

A l'expédition, les colis express seront remis au bureau de correspondant. Conformément au régime tarifaire en vigueur sur les services de réexpédition existant déjà, l'expéditeur paiera une taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction, taxe qui s'ajoutera au prix de transport par chemin de fer au départ de la gare de jonction.

III - Petits Colis et Colis Agricoles -

Les gares de la ligne resteront ouvertes en principe au trafic des petits colis et des colis agricoles qui seront acheminés par le train de marchandises P.V. dont l'horaire sera fixé en tenant compte des besoins de ce trafic.

Si l'heure d'arrivée par le train de marchandises P.V. ne répond pas aux besoins du trafic, la Société Nationale fera acheminer ces colis par le Service routier, les colis étant livrés, sauf cas particulier, en gare.

Si l'heure de départ des colis par le train P.V. ne convient pas aux besoins de certains expéditeurs, ces expéditeurs pourront confier ces colis au service routier, en payant la taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction.

IV - Colis postaux -

En ce qui concerne les colis postaux, il fallait adopter un régime n'engageant pas l'avenir, en attendant que les dispositions de la nouvelle convention postale soient précisées : c'est pourquoi les gares resteront ouvertes à ce service.

Les dispositions prévues pour l'acheminement des colis agricoles et des petits colis pourront s'appliquer au cas des colis postaux lorsque l'acheminement par train P.V. ne convient pas.

V - Autres transports G.V. - Expéditions d'un poids supérieur à 50 Kgs.

Ce trafic sera acheminé par les trains, comme celui du détail P.V.

Toutefois, les colis de denrées périssables taxées au G.V.3 et pesant au maximum 50 Kgs. pourront être acheminés par l'autobus si l'horaire de desserte du train P.V. ne convient pas. Mais dans ce cas, le prix perçu restera le même que si le transport était effectué par chemin de fer de bout en bout.

VI - Régime applicable aux Agents -

a) Les Agents qui ne résident pas dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars du service routier de remplacement de trains.

b) Variante 1 - Les agents attachés au service d'une ligne fermée au Service des Voyageurs et qui résident dans une localité de cette ligne, bénéficieront pendant une durée qui n'excèdera pas 12 mois et à titre personnel, d'une indemnité destinée à compenser les frais supplémentaires entraînés par l'emprunt du service routier sans réduction de tarif. Cette indemnité sera fonction des charges de famille de l'agent.

Si l'agent a formulé une demande de changement de résidence, le bénéfice de l'indemnité ci-dessus lui sera maintenu jusqu'à ce que satisfaction ait pu lui être donnée et sans que le délai total puisse excéder 18 mois.

Variante 2 - Les agents en résidence dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs bénéficieront d'une réduction de 50 % dans le service routier de remplacement de trains sur présentation d'une carte d'identité spéciale attribuée à l'agent, à sa femme et aux enfants se rendant à une école éloignée de plus de 6 Kms. de leur résidence. L'entrepreneur routier sera rémunéré en conséquence par la S.N.C.F.

c) Les agents nouvellement promus dans des postes de la ligne fermée au service voyageur, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu à la variante 1 ci-dessus.

B) Lignes où le service ferroviaire des voyageurs est partiellement maintenu en combinaison avec des services routiers de transport public.

I - VOYAGEURS -

a) Tarifs.

1^{er}- Lorsqu'un plan de coordination des transports de voyageurs maintiendra des services routiers parallèles à une ligne de la Société Nationale, et lorsque celle-ci estimera devoir supprimer certains de ses trains omnibus, cette suppression se fera en principe sans création de navettes routières affectées au remplacement des trains, même s'il est nécessaire d'augmenter le nombre de navettes routières existantes.

Les billets de chemins de fer ne seront pas admis dans les services routiers, même contre paiement d'un supplément. Les tarifications du fer et de la route seront entièrement indépendantes.

Par application des dispositions du décret de coordination sur les transports routiers de voyageurs en parallèle avec le chemin de fer, les services routiers devront faire payer leur billet simple à un prix au moins égal à celui du billet simple de 3^{ème} classe sur la même relation.

On ne recherchera pas systématiquement l'égalité absolue qui pourrait empêcher d'établir ou de maintenir une tarification routière simple par sections ou par prix arrondis, mais les prix devront être équivalents.

Les entrepreneurs routiers de ces services parallèles auront le choix entre deux régimes tarifaires, l'un ne comportant que la délivrance de billets simples, l'autre comprenant en outre la délivrance de billets d'aller et retour et de billets comportant une réduction de 50 %

.....

en faveur des catégories visées à propos des services de remplacement.

2^e- Dans le cas où il sera absolument nécessaire de spécialiser des navettes routières nouvelles au remplacement de trains, toutes mesures seront prises pour donner à ces navettes spécialisées une individualité permettant de restreindre les risques d'extension aux autres navettes du régime tarifaire qui leur sera appliqué.

Dans ce régime, les voyageurs porteurs d'un billet de chemin de fer à plein tarif, ou d'un billet à prix réduit délivré en vertu d'un tarif, à l'exclusion des billets à prix réduits délivrés aux agents et aux bénéficiaires de faveurs, pourront emprunter les navettes du service routier de remplacement sans payer de supplément :

- lorsque leur billet sera valable pour un parcours dont le début est fait en train et dont la fin correspond à un trajet dans le service de remplacement ;

- lorsqu'il s'agira du coupon de retour d'un billet d'A.R. du chemin de fer délivré pour un parcours dont tout ou partie correspond à un trajet dans le service de remplacement.

L'utilisation de ces billets sera subordonnée à la délivrance préalable d'une contre-marque par la gare où s'établir la correspondance entre le chemin de fer et les navettes routières de remplacement.

Inversement, les porteurs du coupon de retour d'un billet d'aller et retour délivré par le service routier de remplacement, pourront effectuer leur retour par le train, sans payer aucun supplément.

La tarification routière de ces services de remplacement se rapprochera beaucoup de celle proposée pour les lignes entièrement fermées au service des voyageurs, elle comprendra la délivrance de billets simples et d'aller et

retour à des prix au moins égaux à ceux du chemin de fer sur les mêmes relations et fixés au niveau le plus favorable à l'équilibre financier de l'entreprise.

Des billets simples comportant une réduction unique de 50 % seront délivrés comme sur les services de remplacement total des trains, en faveur :

a) des catégories visées par la circulaire ministérielle du 12 août 1936 (en particulier des abonnés ouvriers) ;

b) des voyageurs de commerce porteurs de la carte spéciale à 1/2 tarif.

Lorsque l'autocar remplacera des trains empruntés auparavant par de nombreux abonnés ouvriers, des réductions supérieures à 50 % pourront être fixées par cas d'espèces en faveur de cette seule catégorie de voyageurs.

b) Bagages -

Dans le sens fer route, les bagages seront en principe enregistrés et acheminés par chemin de fer jusqu'à destination. Si le voyageur en fait la demande au moment où il enregistre ses bagages, ceux-ci pourront être acheminés par l'autobus du service de remplacement, les règles appliquées étant alors celles prévues au chapitre A, § I, alinéa b) sens fer route.

Dans le sens inverse (route fer) si le voyageur prend une navette de remplacement (cas N°2 ci-dessus) tout se passera comme dans le cas traité au chapitre A, § I, b).

.....

Le voyageur gardera toutefois la latitude de faire expédier son bagage par chemin de fer, de bout en bout, l'acheminement ayant lieu par le premier des trains circulant sur la ligne après la remise du bagage.

II - Journaux et Colis express -

Les gares resteront ouvertes aussi bien au service des colis express qu'à celui des journaux.

Ils seront acheminés par le premier service utilisable. En cas de transport par la route, on appliquera les règles du chapitre A.

III - Petits colis - Colis Agricoles -

IV - Colis postaux - V - Autres transports G.V.

Expéditions d'un poids supérieur à 50 Kgs

L'acheminement restera assuré par voie ferrée.

VI - Régime applicable aux agents -

a) Les agents qui ne résident pas dans une des localités intermédiaires d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles, qu'il s'agisse ou non d'un service de remplacement de trains.

b) Les agents attachés au service d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés et qui résident dans une des localités intermédiaires de ce tronçon de ligne, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles si la gare de leur localité reste desservie par au moins deux trains de chaque sens.

.....

c) Lorsque la gare n'est pas desservie par au moins deux trains de chaque sens, les agents désignés au § b) ci-dessus bénéficieront du régime prévu au chapitre A, § VI, alinéa b), variante 1 ou 2, que le service routier parallèle soit indépendant, ou qu'il s'agisse d'un service de remplacement de trains.

d) Les agents nouvellement promus dans des postes sur le tronçon de ligne partiellement fermé au service des voyageurs, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu au § c) ci-dessus en faveur des agents en service au moment du changement de régime.

C - Conventions passées avec les transporteurs routiers -

Les mesures prévues ci-dessus feront l'objet, avec le transporteur routier, de conventions ayant le caractère de traités de correspondance et fixant la rémunération du transporteur pour les petits colis, colis agricoles, postaux, etc.....

5 avril 1938

5543

QUESTION VI - Régime tarifaire des services routiers
de remplacement de trains.

PV court -

Le Comité prend acte de la désignation de M. DEVINAT comme Rapporteur de cette question, qui sera soumise au Conseil d'Administration, dans sa séance du 27. avril.

Plus versé et corrigé -

M. LE PRÉSIDENT. - J'ai demandé à M. DEVINAT de bien vouloir se charger de rapporter cette question, quand il aura eu le temps de l'examiner, car elle est difficile et pose de nombreux problèmes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Je ne permets de signaler qu'il faudra prendre contact avec les agents, car il y a beaucoup de plans de coordination qui ont échoué, parce que les agents agissent dans la crainte de ne plus être reliés avec des centres importants. Il faudrait arriver à un accord.

M. LE PRÉSIDENT. - Je demanderai à M. le Commissaire du Gouvernement de me recevoir avec M. BOYLAUX car la question est, en effet, très délicate.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 5 avril 1938

VI - Régime tarifaire des Services routiers de
remplacement de trains.

*Le Journal
Approuvé en CA
le 27*

19 MAR 1938

COMITÉ DE DIRECTION
- 5 AVR. 1938
du
(Question N° V 193)

N O T E
S O M M A I R E
- : - : -

Les services routiers de remplacement de trains créés jusqu'à ce jour fonctionnent avec des régimes tarifaires qui diffèrent notablement les uns des autres et qui reflètent les politiques successivement adoptées en cette matière.

Au moment où la Société Nationale s'apprête à fermer de nombreuses lignes au service des voyageurs, il est nécessaire de fixer la doctrine tarifaire relative aux services routiers de remplacement de trains.

Le long des lignes totalement fermées au service des voyageurs, la Société Nationale ne peut se désintéresser de la tarification du service de remplacement car elle est tenue par l'article 7 du décret-loi du 31 Août 1937 : lorsque le service routier ne pourra pas couvrir ses frais, la Société Nationale pourra être appelée à le subventionner. La Société est donc intéressée à son équilibre financier.

Dans ce but, les tarifs seront fixés au niveau le plus favorable à cet équilibre. On évitera de donner la réduction des aller et retour ; seules seront appliquées d'office les réductions rendues obligatoires par le décret du 25 Février 1938.

En ce qui concerne les bagages, il sera possible dans le sens fer-route de les faire suivre à la gare de correspondance sans intervention du voyageur. Dans le sens route-fer, le

voyageur devra échanger la fiche délivrée par l'autobus contre un bulletin de bagages à la gare de correspondance ; mais il ne s'occupera pas de la manutention de ses bagages.

Le régime prévu pour les journaux n'entraînera aucune modification des tarifs appliqués actuellement.

Le régime tarifaire des colis express sera le même que sur les Services de réexpédition qui fonctionnent déjà.

Pour les petits colis, les colis agricoles et les autres transports G.V., les expéditions et réceptions continueront à se faire dans les gares. Les autocars seront quelquefois utilisés aux transports de ces colis de gare à gare, quand l'horaire du train P.V. maintenu ne conviendra pas.

En ce qui concerne les colis postaux, il fallait adopter un régime n'engageant pas l'avenir, en attendant que les dispositions de la nouvelle convention postale soient précisées : c'est pourquoi les gares resteront ouvertes à ce service et le public pourra y expédier et recevoir ses colis dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

Le long des lignes partiellement fermées au Service des voyageurs, la Société Nationale a grand intérêt à n'établir aucun lien entre elle et les services routiers parallèles existants, pour éviter d'être appelée à les subventionner.

En conséquence, chaque fois que les services routiers parallèles seront en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic, les trains seront supprimés sans affectation de

.....

navettes routières (existantes ou à créer) au remplacement de ces trains.

Le Chemin de fer n'établira aucun lien entre sa tarification et celle du Service routier : celui-ci sera seulement ^{leur} de réaliser la parité de prix que lui impose le décret du 25 Février 1938.

Lorsqu'il sera indispensable de créer des navettes routières remplaçant effectivement tels trains supprimés, le régime tarifaire de ces services comportera la délivrance de billets à demi-tarif comme sur les services de remplacement total. En outre, il n'a pas paru possible d'éviter la délivrance de billets d'aller et retour. Il a fallu admettre aussi qu'un voyageur parti par le train et muni d'un billet d'aller et retour pourrait revenir par la route et vice versa. Ce régime tarifaire entraînera des charges qui rendront le plus souvent déficitaire le service routier de remplacement ; c'est ce qui conduit à limiter strictement ce régime.

En ce qui concerne les bagages, journaux et colis, le régime en vigueur ne sera que très peu changé, puisque les gares resteront desservies par un train au moins dans chaque sens.

.....

La suppression totale ou partielle des trains de voyageurs pose la question des facilités de circulation accordées aux agents .

Les dispositions envisagées ne concernent que les agents attachés à un établissement d'une ligne totalement ou partiellement formée au service des voyageurs et résidant dans une localité desservie par cette ligne.

Les dispositions prises seront personnelles et transitoires. Deux variantes sont proposées : celle de l'indemnité comporte moins de risques d'extension que celle attribuant le bénéfice d'une réduction sur le service routier.

Les principes de cette tarification applicable aux services routiers de remplacement sont soumis à l'approbation du Comité de Direction.

Des billets comportant une réduction de 50 % sur le prix des billets simples seront délivrés aux catégories suivantes de voyageurs (fixées par le décret du 25 février 1938) :

- abonnés ouvriers et scolaires,
- mutilés,
- familles nombreuses,
- voyageurs de commerce,
- militaires et marins bénéficiant d'une réduction en exécution du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Sur certaines lignes, la réduction accordée aux abonnés ouvriers pourra dépasser 50 % (cas d'espèces).

b) Bagages -

Dans le sens fer route les bagages seront enregistrés jusqu'au point de destination desservi par l'autocar, le voyageur payant à la gare de départ le prix correspondant au trajet ferroviaire de son bagage. A la gare de contact, le bagage sera remis d'office au service routier, le voyageur payant à l'arrivée la taxe correspondant au parcours routier du bagage.

Toutefois, sur certaines lignes très fréquentées, on réalisera lorsque cela sera possible, l'enregistrement avec paiement de la taxe totale au départ (fer et route).

Dans le sens route fer, le service routier établira dans les localités où le trafic le justifie des "bureaux de correspondants" où les bagages seront reçus, pesés et étiquetés. Le voyageur recevra, contre paiement de la taxe correspondant au parcours routier, une fiche qu'il échangera à la gare de jonction contre un bulletin de bagages en même temps qu'il prendra son billet.

Dans les deux cas, il ne s'occupera pas de la manutention de ses bagages.

Là où des commodités plus étendues existent (délivrance du billet de chemin de fer ou du bulletin de bagages par le bureau de correspondant), elles seront maintenues, et le cas échéant, elles pourront être développées.

II - a) Journaux -

Les gares de la ligne maintenues ouvertes au trafic des marchandises resteront ouvertes en principe au trafic des journaux (afin de ne pas modifier le régime tarifaire actuel). Le transporteur routier acheminera ces journaux et sera rémunéré par prélèvement sur le prix perçu pour le transport de bout en bout. Le bureau du correspondant remplacera la gare pour la livraison et l'expédition de ces journaux.

b) Colis Express -

Les gares de la ligne seront fermées au trafic des colis express. Ces colis seront livrés dans les bureaux sans supplément de prix, comme dans le tarif actuel. Si la localité est desservie par un service de factage, la livraison à domicile continuera comme auparavant.

A l'expédition, les colis express seront remis au bureau du correspondant. Conformément au régime tarifaire en vigueur sur les services de réexpédition existant déjà, l'expéditeur paiera une taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction, taxe qui s'ajoutera au prix de transport par chemin de fer au départ de la gare de jonction.

III - Petits Colis et Colis Agricoles -

Les gares de la ligne resteront ouvertes en principe au trafic des petits colis et des colis agricoles qui seront acheminés par le train de marchandises P.V. dont l'horaire sera fixé en tenant compte des besoins de ce trafic.

Si l'heure d'arrivée par le train de marchandises P.V. ne répond pas aux besoins du trafic, la Société Nationale fera acheminer ces colis par le Service routier, les colis étant livrés, sauf cas particulier, en gare.

Si l'heure de départ des colis par le train P.V. ne convient pas aux besoins de certains expéditeurs, ces expéditeurs pourront confier ces colis au service routier, en payant la taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction.

IV - Colis postaux -

En ce qui concerne les colis postaux, il fallait adopter un régime n'engageant pas l'avenir, en attendant que les dispositions de la nouvelle convention postale soient précisées : c'est pourquoi les gares resteront ouvertes à ce service.

Les dispositions prévues pour l'acheminement des colis agricoles et des petits colis pourront s'appliquer au cas des colis postaux lorsque l'acheminement par train P.V. ne convient pas.

V - Autres transports G.V. - Expéditions d'un poids supérieur à 50 Kgs.

Ce trafic sera acheminé par les trains, comme celui du détail P.V.

Toutefois, les colis de denrées périssables taxées au G.V.3 et pesant au maximum 50 Kgs. pourront être acheminés par l'autobus si l'horaire de desserte du train P.V. ne convient pas. Mais dans ce cas, le prix perçu restera le même que si le transport était effectué par chemin de fer de bout en bout.

VI - Régime applicable aux Agents -

a) Les Agents qui ne résident pas dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars du service routier de remplacement de trains.

b) Variante 1 - Les agents attachés au service d'une ligne fermée au Service des Voyageurs et qui résident dans une localité de cette ligne, bénéficieront pendant une durée qui n'excèdera pas 12 mois et à titre personnel, d'une indemnité destinée à compenser les frais supplémentaires entraînés par l'emprunt du service routier sans réduction de tarif. Cette indemnité sera fonction des charges de famille de l'agent.

Si l'agent a formulé une demande de changement de résidence, le bénéfice de l'indemnité ci-dessus lui sera maintenu jusqu'à ce que satisfaction ait pu lui être donnée et sans que le délai total puisse excéder 18 mois.

Variante 2 - Les agents en résidence dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs bénéficieront d'une réduction de 50 % dans le service routier de remplacement de trains sur présentation d'une carte d'identité spéciale attribuée à l'agent, à sa femme et aux enfants se rendant à une école éloignée de plus de 6 Kms. de leur résidence. L'entrepreneur routier sera rémunéré en conséquence par la S.N.C.F.

c) Les agents nouvellement promus dans des postes de la ligne fermée au service voyageur, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu à la variante 1 ci-dessus.

.....

B) Lignes où le service ferroviaire des voyageurs est partiellement maintenu en combinaison avec des services routiers de transport public.

I - VOYAGEURS -

a) Tarifs.

1^o- Lorsqu'un plan de coordination des transports de voyageurs maintiendra des services routiers parallèles à une ligne de la Société Nationale, et lorsque celle-ci estimera devoir supprimer certains de ses trains omnibus, cette suppression se fera en principe sans création de navettes routières affectées au remplacement des trains, même s'il est nécessaire d'augmenter le nombre de navettes routières existantes.

Les billets de chemins de fer ne seront pas admis dans les services routiers, même contre paiement d'un supplément. Les tarifications du fer et de la route seront entièrement indépendantes.

Par application des dispositions du décret de coordination sur les transports routiers de voyageurs en parallèle avec le chemin de fer, les services routiers devront faire payer leur billet simple à un prix au moins égal à celui du billet simple de 3^{ème} classe sur la même relation.

On ne recherchera pas systématiquement l'égalité absolue qui pourrait empêcher d'établir ou de maintenir une tarification routière simple par sections ou par prix arrondis, mais les prix devront être équivalents.

Les entrepreneurs routiers de ces services parallèles auront le choix entre deux régimes tarifaires, l'un ne comportant que la délivrance de billets simples, l'autre comprenant en outre la délivrance de billets d'aller et retour et de billets comportant une réduction de 50 %

en faveur des catégories visées à propos des services de remplacement.

2^e- Dans le cas où il sera absolument nécessaire de spécialiser des navettes routières nouvelles au remplacement de trains, toutes mesures seront prises pour donner à ces navettes spécialisées une individualité permettant de restreindre les risques d'extension aux autres navettes du régime tarifaire qui leur sera appliqué.

Dans ce régime, les voyageurs porteurs d'un billet de chemin de fer à plein tarif, ou d'un billet à prix réduit délivré en vertu d'un tarif, à l'exclusion des billets à prix réduits délivrés aux agents et aux bénéficiaires de faveurs, pourront emprunter les navettes du service routier de remplacement sans payer de supplément :

- lorsque leur billet sera valable pour un parcours dont le début est fait en train et dont la fin correspond à un trajet dans le service de remplacement ;

- lorsqu'il s'agira du coupon de retour d'un billet d'A.R. du chemin de fer délivré pour un parcours dont tout ou partie correspond à un trajet dans le service de remplacement.

L'utilisation de ces billets sera subordonnée à la délivrance préalable d'une contre-marque par la gare où s'établir la correspondance entre le chemin de fer et les navettes routières de remplacement.

Inversement, les porteurs du coupon de retour d'un billet d'aller et retour délivré par le service routier de remplacement, pourront effectuer leur retour par le train, sans payer aucun supplément.

La tarification routière de ces services de remplacement se rapprochera beaucoup de celle proposée pour les lignes entièrement fermées au service des voyageurs, elle comprendra la délivrance de billets simples et d'aller et

.....

retour à des prix au moins égaux à ceux du chemin de fer sur les mêmes relations et fixés au niveau le plus favorable à l'équilibre financier de l'entreprise.

Des billets simples comportant une réduction unique de 50 % seront délivrés comme sur les services de remplacement total des trains, en faveur :

a) des catégories visées par la circulaire ministérielle du 12 août 1936 (en particulier des abonnés ouvriers) ;

b) des voyageurs de commerce porteurs de la carte spéciale à 1/2 tarif.

Lorsque l'autocar remplacera des trains empruntés auparavant par de nombreux abonnés ouvriers, des réductions supérieures à 50 % pourront être fixées par cas d'espèces en faveur de cette seule catégorie de voyageurs.

b) Bagages -

Dans le sens fer route, les bagages seront en principe enregistrés et acheminés par chemin de fer jusqu'à destination. Si le voyageur en fait la demande au moment où il enregistre ses bagages, ceux-ci pourront être acheminés par l'autobus du service de remplacement, les règles appliquées étant alors celles prévues au chapitre A, § I, alinéa b) sens fer route.

Dans le sens inverse (route fer) si le voyageur prend une navette de remplacement (cas N°2 ci-dessus) tout se passera comme dans le cas traité au chapitre A, § I, b).

.....

Le voyageur gardera toutefois la latitude de faire expédier son bagage par chemin de fer, de bout en bout, l'acheminement ayant lieu par le premier des trains circulant sur la ligne après la remise du bagage.

II - Journaux et Colis express -

Les gares resteront couvertes aussi bien au service des colis express qu'à celui des journaux.

Ils seront acheminés par le premier service utilisable. En cas de transport par la route, on appliquera les règles du chapitre A.

III - Petits colis - Colis Agricoles -

IV - Colis postaux - V - Autres transports G.V.

Expéditions d'un poids supérieur à 50 Kgs

L'acheminement restera assuré par voie ferrée.

VI - Régime applicable aux agents -

a) Les agents qui ne résident pas dans une des localités intermédiaires d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles, qu'il s'agisse ou non d'un service de remplacement de trains.

b) Les agents attachés au service d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés et qui résident dans une des localités intermédiaires de ce tronçon de ligne, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles si la gare de leur localité reste desservie par au moins deux trains de chaque sens.

.....

c) Lorsque la gare n'est pas desservie par au moins deux trains de chaque sens, les agents désignés au § b) ci-dessus bénéficieront du régime prévu au chapitre A, § VI, alinéa b), variante 1 ou 2, que le service routier parallèle soit indépendant, ou qu'il s'agisse d'un service de remplacement de trains.

d) Les agents nouvellement promus dans des postes sur le tronçon de ligne partiellement fermé au service des voyageurs, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu au § c) ci-dessus en faveur des agents en service au moment du changement de régime.

C - Conventions passées avec les transporteurs routiers -

Les mesures prévues ci-dessus feront l'objet, avec le transporteur routier, de conventions ayant le caractère de traités de correspondance et fixant la rémunération du transporteur pour les petits colis, colis agricoles, postaux, etc.....

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 3 mars 1938

E¹ 18 5

sh
Monsieur le Ministre,

Certains Réseaux vous ont adressé, à la fin de l'année écoulée, des propositions tendant au relèvement de la tarification des services d'autobus de remplacement des trains de voyageurs corrélativement au relèvement de la tarification ferroviaire.

Par suite de la nouvelle organisation des Chemins de fer, il a paru nécessaire, sans préjuger des solutions auxquelles conduira la réalisation des accords de coordination, d'unifier cette tarification, étant bien entendu qu'il s'agit des services de remplacement assurés aux frais et pour le compte de la S.N.C.F. (Décret du 19 janvier 1934).

Après étude détaillée, la S.N.C.F. sollicite l'autorisation d'appliquer à tous les Services de l'espèce, à la date du 15 mai prochain, les nouvelles dispositions suivantes:

- Base kilométrique de la tarification : 0,35. Ce prix est légèrement supérieur à celui de la 3ème classe du chemin de fer et se trouve justifié par la considération :
- d'une part, des commodités accordées au Public par la desserte même des localités traversées par l'autobus;
- d'autre part, du confort légèrement supérieur dans la plupart des cas à celui des trains des lignes secondaires, que procure aux voyageurs l'emploi des autobus.
- Délivrance de billets A.R. comportant une réduction de 20% sur la somme de 2 billets simples.
- Délivrance aux enfants de 4 à 10 ans de billets comportant une réduction de 50%.
- Admission sans supplément, dans les autobus, des voyageurs porteurs de billets de chemin de fer toutes catégories.

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS -

.....

- Admission dans les trains de la ligne parallèle
(en cas de remplacement partiel) des voyageurs porteurs de
coupons retour de billets A.R. d'autobus.

J'adresse copie de la présente lettre à M. le Directeur
du Contrôle de l'Exploitation Commerciale des Chemins de fer.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renou-
veler l'assurance

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND.

Des billets comportant une réduction de 50 % sur le prix des billets simples seront délivrés aux catégories suivantes de voyageurs (fixées par le décret du 25 février 1938) :

- abonnés ouvriers et scolaires,
- mutilés,
- familles nombreuses,
- voyageurs de commerce,
- militaires et marins bénéficiant d'une réduction en exécution du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Sur certaines lignes, la réduction accordée aux abonnés ouvriers pourra dépasser 50 % (cas d'espèces).

b) Bagages -

Dans le sens fer route les bagages seront enregistrés jusqu'au point de destination desservi par l'autocar, le voyageur payant à la gare de départ le prix correspondant au trajet ferroviaire de son bagage. A la gare de contact, le bagage sera remis d'office au service routier, le voyageur payant à l'arrivée la taxe correspondant au parcours routier du bagage.

Toutefois, sur certaines lignes très fréquentées, on réalisera lorsque cela sera possible, l'enregistrement avec paiement de la taxe totale au départ (fer et route).

Dans le sens route fer, le service routier établira dans les localités où le trafic le justifie des "bureaux de correspondants" où les bagages seront reçus, pesés et étiquetés. Le voyageur recevra, contre paiement de la taxe correspondant au parcours routier, une fiche qu'il échangera à la gare de jonction contre un bulletin de bagages en même temps qu'il prendra son billet.

Dans les deux cas, il ne s'occupera pas de la maintenance de ses bagages.

Là où des commodités plus étendues existent (délivrance du billet de chemin de fer ou du bulletin de bagages par le bureau de correspondant), elles seront maintenues, et le cas échéant, elles pourront être développées.

II - a) Journaux -

Les gares de la ligne maintenues ouvertes au trafic des marchandises resteront ouvertes en principe au trafic des journaux (afin de ne pas modifier le régime tarifaire actuel). Le transporteur routier acheminera ces journaux et sera rémunéré par prélèvement sur le prix perçu pour le transport de bout en bout. Le bureau du correspondant remplacera la gare pour la livraison et l'expédition de ces journaux.

b) Colis Express -

Les gares de la ligne seront fermées au trafic des colis express. Ces colis seront livrés dans les bureaux sans supplément de prix, comme dans le tarif actuel. Si la localité est desservie par un service de factage, la livraison à domicile continuera comme auparavant.

A l'expédition, les colis express seront remis au bureau du correspondant. Conformément au régime tarifaire en vigueur sur les services de réexpédition existant déjà, l'expéditeur paiera une taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction, taxe qui s'ajoutera au prix de transport par chemin de fer au départ de la gare de jonction.

III - Petits Colis et Colis Agricoles -

Les gares de la ligne resteront ouvertes en principe au trafic des petits colis et des colis agricoles qui seront acheminés par le train de marchandises P.V. dont l'horaire sera fixé en tenant compte des besoins de ce trafic.

Si l'heure d'arrivée par le train de marchandises P.V. ne répond pas aux besoins du trafic, la Société Nationale fera acheminer ces colis par le Service routier, les colis étant livrés, sauf cas particulier, en gare.

Si l'heure de départ des colis par le train P.V. ne convient pas aux besoins de certains expéditeurs, ces expéditeurs pourront confier ces colis au service routier, en payant la taxe d'apport jusqu'à la gare de jonction.

IV - Colis postaux -

En ce qui concerne les colis postaux, il fallait adopter un régime n'engageant pas l'avenir, en attendant que les dispositions de la nouvelle convention postale soient précisées : c'est pourquoi les gares resteront ouvertes à ce service.

Les dispositions prévues pour l'acheminement des colis agricoles et des petits colis pourront s'appliquer au cas des colis postaux lorsque l'acheminement par train P.V. ne convient pas.

V - Autres transports G.V. - Expéditions d'un poids supérieur à 50 Kgs.

Ce trafic sera acheminé par les trains, comme celui du détail P.V.

Toutefois, les colis de denrées périssables taxées au G.V.3 et pesant au maximum 50 Kgs. pourront être acheminés par l'autobus si l'horaire de desserte du train P.V. ne convient pas. Mais dans ce cas, le prix perçu restera le même que si le transport était effectué par chemin de fer de bout en bout.

VI - Régime applicable aux Agents -

a) Les Agents qui ne résident pas dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars du service routier de remplacement de trains.

b) Variante 1 - Les agents attachés au service d'une ligne fermée au Service des Voyageurs et qui résident dans une localité de cette ligne, bénéficieront pendant une durée qui n'excèdera pas 12 mois et à titre personnel, d'une indemnité destinée à compenser les frais supplémentaires entraînés par l'emprunt du service routier sans réduction de tarif. Cette indemnité sera fonction des charges de famille de l'agent.

Si l'agent a formulé une demande de changement de résidence, le bénéfice de l'indemnité ci-dessus lui sera maintenu jusqu'à ce que satisfaction ait pu lui être donnée et sans que le délai total puisse excéder 18 mois.

Variante 2 - Les agents en résidence dans une localité desservie par la ligne fermée au Service des Voyageurs bénéficieront d'une réduction de 50 % dans le service routier de remplacement de trains sur présentation d'une carte d'identité spéciale attribuée à l'agent, à sa femme et aux enfants se rendant à une école éloignée de plus de 6 Kms. de leur résidence. L'entrepreneur routier sera rémunéré en conséquence par la S.N.C.F.

c) Les agents nouvellement promus dans des postes de la ligne fermée au service voyageur, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu à la variante 1 ci-dessus.

.....

B) Lignes où le service ferroviaire des voyageurs est partiellement maintenu en combinaison avec des services routiers de transport public.

I - VOYAGEURS -

a) Tarifs.

1^o- Lorsqu'un plan de coordination des transports de voyageurs maintiendra des services routiers parallèles à une ligne de la Société Nationale, et lorsque celle-ci estimera devoir supprimer certains de ses trains omnibus, cette suppression se fera en principe sans création de navettes routières affectées au remplacement des trains, même s'il est nécessaire d'augmenter le nombre de navettes routières existantes.

Les billets de chemins de fer ne seront pas admis dans les services routiers, même contre paiement d'un supplément. Les tarifications du fer et de la route seront entièrement indépendantes.

Par application des dispositions du décret de coordination sur les transports routiers de voyageurs en parallèle avec le chemin de fer, les services routiers devront faire payer leur billet simple à un prix au moins égal à celui du billet simple de 3^{ème} classe sur la même relation.

On ne recherchera pas systématiquement l'égalité absolue qui pourrait empêcher d'établir ou de maintenir une tarification routière simple par sections ou par prix arrondis, mais les prix devront être équivalents.

Les entrepreneurs routiers de ces services parallèles auront le choix entre deux régimes tarifaires, l'un ne comportant que la délivrance de billets simples, l'autre comprenant en outre la délivrance de billets d'aller et retour et de billets comportant une réduction de 50 %

en faveur des catégories visées à propos des services de remplacement.

2^e- Dans le cas où il sera absolument nécessaire de spécialiser des navettes routières nouvelles au remplacement de trains, toutes mesures seront prises pour donner à ces navettes spécialisées une individualité permettant de restreindre les risques d'extension aux autres navettes du régime tarifaire qui leur sera appliqué.

Dans ce régime, les voyageurs porteurs d'un billet de chemin de fer à plein tarif, ou d'un billet à prix réduit délivré en vertu d'un tarif, à l'exclusion des billets à prix réduits délivrés aux agents et aux bénéficiaires de faveurs, pourront emprunter les navettes du service routier de remplacement sans payer de supplément :

- lorsque leur billet sera valable pour un parcours dont le début est fait en train et dont la fin correspond à un trajet dans le service de remplacement ;

- lorsqu'il s'agira du coupon de retour d'un billet d'A.R. du chemin de fer délivré pour un parcours dont tout ou partie correspond à un trajet dans le service de remplacement.

L'utilisation de ces billets sera subordonnée à la délivrance préalable d'une contre-marque par la gare où s'établir la correspondance entre le chemin de fer et les navettes routières de remplacement.

Inversement, les porteurs du coupon de retour d'un billet d'aller et retour délivré par le service routier de remplacement, pourront effectuer leur retour par le train, sans payer aucun supplément.

La tarification routière de ces services de remplacement se rapprochera beaucoup de celle proposée pour les lignes entièrement fermées au service des voyageurs, elle comprendra la délivrance de billets simples et d'aller et

.....

retour à des prix au moins égaux à ceux du chemin de fer sur les mêmes relations et fixés au niveau le plus favorable à l'équilibre financier de l'entreprise.

Des billets simples comportant une réduction unique de 50 % seront délivrés comme sur les services de remplacement total des trains, en faveur :

a) des catégories visées par la circulaire ministérielle du 12 août 1936 (en particulier des abonnés ouvriers) ;

b) des voyageurs de commerce porteurs de la carte spéciale à 1/2 tarif.

Lorsque l'autocar remplacera des trains empruntés auparavant par de nombreux abonnés ouvriers, des réductions supérieures à 50 % pourront être fixées par cas d'espèces en faveur de cette seule catégorie de voyageurs.

b) Bagages -

Dans le sens fer route, les bagages seront en principe enregistrés et acheminés par chemin de fer jusqu'à destination. Si le voyageur en fait la demande au moment où il enregistre ses bagages, ceux-ci pourront être acheminés par l'autobus du service de remplacement, les règles appliquées étant alors celles prévues au chapitre A, § I, alinéa b) sens fer route.

Dans le sens inverse (route fer) si le voyageur prend une navette de remplacement (cas N°2 ci-dessus) tout se passera comme dans le cas traité au chapitre A, § I, b).

Le voyageur gardera toutefois la latitude de faire expédier son bagage par chemin de fer, de bout en bout, l'acheminement ayant lieu par le premier des trains circulant sur la ligne après la remise du bagage.

II - Journaux et Colis express -

Les gares resteront couvertes aussi bien au service des colis express qu'à celui des journaux.

Ils seront acheminés par le premier service utilisable. En cas de transport par la route, on appliquera les règles du chapitre A.

III - Petits colis - Colis Agricoles -

IV - Colis postaux - V - Autres transports G.V.

Expéditions d'un poids supérieur à 50 Kgs

L'acheminement restera assuré par voie ferrée.

VI - Régime applicable aux agents -

a) Les agents qui ne résident pas dans une des localités intermédiaires d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles, qu'il s'agisse ou non d'un service de remplacement de trains.

b) Les agents attachés au service d'un tronçon de ligne sur lequel des trains omnibus ont été supprimés et qui résident dans une des localités intermédiaires de ce tronçon de ligne, ne bénéficieront d'aucun avantage dans les autocars des services routiers parallèles si la gare de leur localité reste desservie par au moins deux trains de chaque sens.

.....

c) Lorsque la gare n'est pas desservie par au moins deux trains de chaque sens, les agents désignés au § b) ci-dessus bénéficieront du régime prévu au chapitre A, § VI, alinéa b), variante 1 ou 2, que le service routier parallèle soit indépendant, ou qu'il s'agisse d'un service de remplacement de trains.

d) Les agents nouvellement promus dans des postes sur le tronçon de ligne partiellement fermé au service des voyageurs, ne bénéficieront pas du régime transitoire prévu au § c) ci-dessus en faveur des agents en service au moment du changement de régime.

C - Conventions passées avec les transporteurs routiers -

Les mesures prévues ci-dessus feront l'objet, avec le transporteur routier, de conventions ayant le caractère de traités de correspondance et fixant la rémunération du transporteur pour les petits colis, colis agricoles, postaux, etc.....