

505 LH 248 / 14

555

(1960-61)

A



Coordination dans la Région Parisienne

Relations S.N.C.F. - Métro - T.C.R.P.

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.

C.A. 11.12.40 32 IX
24. 1.41

V. D. 5112-9 : Coordination de la tarification S.N.C.F.-Métro-S.T.C.R.P.

- D. 963 : Exploitation de la ligne Vincennes-Boissy-St-Léger par le Métro.

D 582/26

C O P I E

24 janvier 1941.

Monsieur le Ministre,

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

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

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

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

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

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

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

LE PRESIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé: FOURNIER.

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

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 11 décembre 1940

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

P.V.

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

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

Heins p. 22

M. LE PRESIDENT - Il vous a été distribué une note sommaire et je vais demander à M. LE BESNERAIS de vous donner quelques détails complémentaires, puisqu'il représente la S.N.C.F. au Conseil des Transports parisiens.

M. LE BESNERAIS - Le Conseil des Transports parisiens s'est substitué à un organisme qui avait été créé par décret-loi du 12 novembre 1936, pour unifier les transports de la région parisienne.

Cette ^{modification} ~~substitution~~ n'est pas une simple substitution de forme. Il existe, en effet, une différence importante au fond.

Le décret-loi du 12 novembre 1938 tendait à instituer une organisation unique de transports en commun de voyageurs dans la région parisienne; encore que la forme de cette organisation n'ait pas été définie, ~~xxxx~~ elle devait grouper la S.T.C.R.P., le Métro, les transporteurs routiers libres et la S.N.C.F., pour ce qui concerne ses transports de banlieue.

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

Sans doute, le Comité restreint qui avait été organisé dès le début de la guerre, et qui ne comprenait à peu près que des représentants des concessionnaires et des fonctionnaires, avait abouti à établir une certaine coordination entre les

.....

1° - Ligne de Vincennes - Sur ce dernier point, exploitation de lignes isolées, nous avons déjà l'expérience de deux solutions antérieures adoptées, l'une pour la Petite Ceinture, l'autre pour la ligne de Sceaux.

Le trafic voyageurs de la Petite Ceinture avait considérablement diminué depuis la création des services d'autobus et notamment depuis l'essor de certains services d'autobus qui empruntaient les boulevards extérieurs de Paris, tandis que le trafic-marchandises continuait à croître dans de telles proportions que nous avions de grandes difficultés à l'assurer. A la suite d'un accord passé en 1934 avec la S.T.C.R.P., sous l'égide de la Ville de Paris, notre service voyageurs sur la Petite Ceinture a été supprimé et remplacé par un service d'autobus. En contrepartie, nous avons pris l'engagement de prendre à notre charge le déficit pendant 6 ans ~~xxx~~ et ~~xxxxxx~~ la moitié du déficit et pendant 6 nouvelles années, dont la première commence en 1941. ~~xxx~~ ~~xxxxxx~~ Nous serons libérés de tout versement à l'expiration de cette seconde période.

Une autre solution a été adoptée pour la ligne de Sceaux. C'est une de ces lignes dont l'exploitation voyageurs est à peu près complètement indépendante du reste de notre exploitation. L'électrification en a été faite par la Ville de Paris et par le département de la Seine au titre de la concession générale accordée au Métro. Les dépenses ont été de l'ordre de 350 M.

Nous avons entièrement cédé l'exploitation de la ligne au Métro et nous n'intervenons plus, ni dans les recettes, ni dans les dépenses. Nous avons, de ce fait, essoré un déficit qui pouvait être de l'ordre d'environ 3 M 1/2, auquel s'ajoutaient des charges financières de 3 M. que nous avons

d'ailleurs, naturellement, conservées à notre charge.

Le rappel de ces deux précédents était nécessaire, car le Conseil des Transports parisiens étudie un projet d'exploitation pour une ligne qui est également très indépendante du reste de notre exploitation ferroviaire : il s'agit de la ligne de Vincennes à Boissy-St-Léger. Nous exploitons cette ligne depuis très longtemps, car c'est une des premières lignes qui aient été établies entre Paris et Vincennes. Elle comptait autrefois parmi les lignes excédentaires, car la région est extrêmement peuplée et le trafic y était ~~très~~ intense, surtout avant la guerre de 1914. Pour répondre ~~aux~~ aux nécessités du trafic, la Compagnie de l'Est avait institué un régime de trains très fréquents, qui se suivaient régulièrement à 1/4 d'heure d'intervalle. L'exploitation, en somme, était analogue, sauf qu'il s'agissait de traction à vapeur, à celle du Métro; et elle était assurée avec un matériel à très forte capacité qui, malheureusement, est maintenant au delà de sa limite d'usage et qu'il faudrait renouveler. Et c'est là un des motifs qui ~~incitent~~ incitent à une réforme du régime actuel d'exploitation.

Le développement d'autobus très rapides et surtout, à partir de 1938, le prolongement du Métro jusqu'au Château de Vincennes, avec élatement, au départ de ce Château, d'une série de lignes d'autobus qui, traversant le bois de Vincennes à peu près sans arrêt, menaient très rapidement aux localités qui sont à la périphérie du bois, ont précipité considérablement la chute du trafic. En 1938, le déficit de la ligne était de l'ordre de 22 M., dont près de la moitié, au moins 40 %, provenant de la baisse du trafic résultant de la concurrence. Toutefois, une partie importante du public restait fidèle à la ligne de Vincennes, en raison notamment d'avantages tarifaires dont je vous parlerai. Et il est apparu que la meilleure solution, au moment où le problème se poserait du renouvellement du matériel, serait de transformer la ligne et de

.....

l'électrifier, afin de donner plus de satisfaction au public.

Le Comité des Transports parisiens créé en 1938 avait commencé l'étude de cette question et s'était orienté vers l'emploi d'autobus et de trolleybus. En effet, l'électrification même de la ligne de Vincennes, si elle est la meilleure formule, coûte ^{nécessairement} très cher en capital, et nous traversons une période où il fallait comprimer les dépenses de cet ordre. Par contre, l'utilisation des autobus était très recherchée, d'une part, parce qu'on n'envisageait pas de difficultés d'approvisionnement en carburants et, d'autre part, parce que l'ensemble des mesures de coordination dans la région parisienne devait conduire à supprimer des autobus sur nombre de lignes et qu'il était alors possible d'employer ces véhicules dans les services de remplacement de la ligne de Vincennes.

C'est ainsi que le Comité des Transports parisiens avait été amené à envisager une solution inspirée de celle qui a été adoptée pour la Petite Ceinture. La S.N.C.F. devait abandonner l'exploitation ferréviaire de la ligne de Vincennes, des autobus ou des trolleybus au départ du métro "Château de Vincennes" et "Place de Charenton" assurant la desserte de la ligne. Mais ce système, s'il améliorerait certainement la desserte, ne permettait pas la réalisation de ^{toutes les} économies escomptées. L'étude entreprise par le Comité des Transports parisiens n'a donc pas abouti.

Le Conseil des Transports parisiens, récemment créé, a donc repris la question et, dans le but de trouver la meilleure solution, tout en rentrant dans le cadre des grands travaux d'intérêt général qu'on envisage d'effectuer pour le moment, a proposé d'adopter, pour la ligne de Vincennes, une solution qui, du point de vue technique, est analogue à celle qui a été appliquée à la ligne de Sceaux. La ligne serait électrifiée jusqu'à Bucy et le service voyageurs serait confié au métro. Toutefois, celui-ci ne l'exploiterait que de la station "Reuilly" à "La Varenne".

La station de Reuilly a été _____

trafic-voyageurs jusqu'à La Varenne, serait prolongée jusqu'à Sucy-Bonneuil, afin de faciliter le trafic-marchandises que la S.N.C.F. tient à conserver. On avait envisagé, au début, la suppression des gares-marchandises, mais on a dû y renoncer. D'une part, en effet, la ligne dessert des localités de population importante : Vincennes, 100.000 habitants, Saint-Maur 90.000 habitants, etc... qu'il est impossible de priver de gares de marchandises. D'autre part, deux gares de marchandises importantes dans Paris desservent toute une agglomération de petites industries qui sont très attachées à l'acheminement actuel des marchandises.

Dans ces conditions, il faut maintenir le service marchandises; mais on le fera, en supprimant toute traction-vapeur sur cette ligne et en la remplaçant par la traction électrique. Il est normal d'amener les marchandises jusqu'à Sucy-Bonneuil, point d'échange situé sur la Grande Ceinture. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que, par la suite, nous serons amenés à réaliser une autre électrification qui nous intéressera directement : celle de la Grande Ceinture entre Sucy-Bonneuil et Juvisy. Vous n'ignorez pas que la ligne Le Mans-Paris-Montparnasse, qui rencontre la Grande Ceinture à Versailles, est électrifiée, que toutes les lignes du Sud-Ouest jusqu'à Paris-Austerlitz qui rencontrent la Grande Ceinture autour de Juvisy le sont également et que nous avons entrepris l'électrification de la ligne Paris-Lyon qui croise la Grande Ceinture à Villeneuve-Saint-Georges. Ainsi donc, en quatre points, les grandes lignes électrifiées rencontreront la ligne de Grande Ceinture, et ce, sans tenir compte de la petite ligne ^{de Sceaux} ~~xx xxxxxx xxxxxxxx~~ qui, elle, a un régime de tension différent. Il serait ~~très~~ ^{très} intéressant d'avoir, entre ces quatre croisements importants, une possibilité d'échanges, ne serait-ce que pour pouvoir faire passer des machines d'une ligne ~~xx~~ à l'autre. Il est donc possible que nous soyons amenés à envisager l'électrification de la Grande Ceinture de Sucy-Bonneuil à Juvisy, électrification qui, paraît, en outre,

justifiée par le profil difficile que présente la Grande Ceinture entre Juvisy et Sacy-Monneuil. Sans doute, cette réalisation n'est pas urgente, elle n'est prévue que pour l'avenir, mais, c'est une raison de plus pour prendre normalement Sacy-Monneuil comme point terminus de l'électrification de la ligne de Vincennes.

La dépense envisagée est de l'ordre de 288 M et devrait permettre une économie d'exploitation évaluée, sur la base du trafic de 1933, à 38 M. par an. En réalité, le gain n'est pas aussi important, car d'autres solutions, qui auraient réalisé une certaine coordination dans la région, auraient permis également de réaliser d'autres économies, mais, par rapport à la situation qu'aurait entraînée l'opération envisagée par le Conseil des Transports parisiens et qui consistait, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, à remplacer les trains par des autobus, l'économie est encore de l'ordre d'une trentaine de millions par an.

C'est le S.N.C.F. qui réalisera ^{en premier chef} cette économie, puisqu'elle n'aura plus à supporter les dépenses d'exploitation qui, aux prix actuels, sont de l'ordre de 38 M. par an (non compris les charges financières que nous continuerions à assumer). Par contre, nous perdrons les recettes du trafic voyageurs qui atteignent, à l'heure actuelle, sur la base des tarifs en vigueur, 13 M. ^{environ} Les économies faites ne seront donc en réalité que de 25 à 25 M. Mais, dans l'ensemble, l'économie sera appréciable et l'opération est très intéressante pour nous : car, outre cette économie, elle évite la grosse dépense de matériel que nous serions obligés de faire.

Etant donné le bénéfice que le S.N.C.F. doit retirer de cette opération, on nous a demandé de participer, dans une certaine mesure, à la transformation envisagée. J'ai commencé par répondre que l'exemple de la ligne de Soissons devait nous conduire à ne rien donner, puisqu'on réalisait une opération analogue, et que la première s'était faite sans que nous participions à la dépense. Nous gardions simplement à notre charge les charges de capital. En réalité, il faut dire que les chiffres d'économies ne sont pas les

mêmes, si les dépenses sont du même ordre de grandeur. Alors que celles-ci sont de 255 M. pour la ligne de Vincennes, et 256 M. pour la ligne de Sceaux, les économies, qui étaient ^{pour} ~~pour~~ cette dernière ligne, de l'ordre de 3 M. à 3 M. 1/2, s'élèveront à 25 M. ^{pour la ligne de Vincennes.} C'est pour cela qu'il est difficile que nous n'acceptons pas de participer, dans une certaine mesure, aux dépenses.

Il est délicat de dire à l'avance ce que l'on peut faire. A mon avis, il y a quelque chose que nous pourrions consentir et qui serait raisonnable : ce serait que notre participation soit fixée au montant de la valeur du matériel, en particulier des locomotives que nous allons retirer de cette ligne pour les utiliser ailleurs. Il s'agit là, pour nous, en effet, non pas simplement d'une diminution de dépenses, mais, à un moment où nous avons besoin de locomotives, d'un avantage appréciable; il y a 34 machines qui sont des machines de banlieue à 4 essieux couplés capables de faire un service convenable et que nous pouvons utiliser ailleurs. Il me semble qu'il serait assez normal que nous donnions une subvention à fonds perdu à concurrence de la valeur de ce matériel; si nous le récupérons, nous n'aurons pas, en effet, à l'acheter.

Notre participation devrait se borner à cela, car il me semble que nous ne devrions pas, - mais c'est une question qu'on peut discuter et je ne sais pas qui pourra trancher la question, - participer au déficit de la ligne.

M. LE PRESIDENT .- Il y a là un premier point. Devons-nous participer aux dépenses de cette opération ? J'avoue que, pour ma part, je ne suis pas extrêmement chaud. Je crois que la proposition de M. LE BERNERAIIS paraît raisonnable. Nous récupérons du matériel, que nous retirons de cette ligne. Qu'en réalité, nous le payions ce matériel, cela n'a rien de choquant à mon sens et ce paraît assez logique. Quant à participer autrement,

.....

j'avoue que j'y serais vraiment très hostile, parce qu'il ne faut pas que, chaque fois qu'on réalisera une amélioration qui permettra de diminuer le déficit de la S.N.C.F., on consolide, au contraire, ce déficit, en demandant à la S.N.C.F. une autre participation basée en réalité, non pas sur les économies réelles qu'elle réaliserait, mais sur la disparition du déficit. Par conséquent, je ne serais pas d'accord pour qu'on fasse état du déficit d'exploitation qui va cesser d'exister pour nous dire : puisque vous allez économiser par an 1 million, vous pouvez supporter des charges qui correspondent à tout ou partie de ce déficit. Au contraire, que nous ne retirions pas un profit spécial en payant le matériel récupéré, puisqu'il faudrait l'acheter ailleurs, cela me paraîtrait logique. Nous pourrions donner mandat à M. LE BESNERAIS de défendre la position qu'il nous indique, c'est-à-dire d'accepter que la S.N.C.F. verse une subvention dans la limite à peu près de la valeur du matériel récupéré, mais, au contraire, de s'opposer à ce que nous participions à toute autre dépense, sous prétexte que nous ferions disparaître une partie du déficit de nos lignes.

M. TIRARD - M. LE BESNERAIS nous avait indiqué tout à l'heure qu'une partie des travaux permettrait de libérer les lignes qui sont construites sur des arcades. Sous quelle forme les travaux sont-ils prévus dans l'ensemble des projets ? En lignes souterraines ou en lignes aériennes ?

M. LE BESNERAIS - A ciel ouvert, sur la voie actuelle.

M. TIRARD - C'est ce qui permet d'envisager un ordre de dépenses qui paraît assez peu considérable par rapport à l'importance des travaux prévus.

M. LE BESNERAIS - C'est une électrification peu coûteuse par rapport au trafic. Je suis certain que, sur cette ligne électrifiée,

.....

avec une exploitation par le Métro, il y aura un trafic considérable.

X M. TIERCE - Comment concevez-vous les opérations d'urbanisme auxquelles vous avez fait allusion tout à l'heure ? Est-ce qu'on pourra faire un programme d'urbanisme pour l'ensemble dont vous parlez ? Financièrement, qui sera bénéficiaire des reventes de terrain que vous envisagez ? Sur le plan financier, cela se relie à la question.

M. LE BUSHERRAIS - Cela n'a pas encore été étudié. Si l'on fait des bénéfices en revendant ces terrains, on demandera à les imputer au crédit de l'électrification.

Si, en effet, nous pouvons prétendre bénéficier des économies d'exploitation, nous serions mal fondés à réclamer les bénéfices que nous pourrions réaliser sur les reventes de terrains.

M. LAURENT-ATHALIN.- Je suis bien de l'avis que les ~~laxx~~ économies qui pourraient nous permettre de réaliser certains remaniements ne nous soient pas retirées sous prétexte qu'elles doivent être considérées comme notre contribution à la masse.

M. LE PRÉSIDENT.- Cela consisterait à consolider notre déficit, alors que tout l'effort financier doit consister à le faire disparaître.

M. LE BERNERAI.- Pour la Petite Ceinture, on n'avait pas consolidé le déficit, parce que notre participation était limitée à 12 ans. Si, pendant les 6 premières années, on avait consolidé complètement le déficit, pendant les 6 suivantes on n'en payait que la moitié. Il semble que la solution soit différente de celle adoptée pour la Petite Ceinture et j'espère que nous pourrons défendre ~~notre~~ thèse.

M. LAURENT-ATHALIN.- Qu'est-ce que valent les locomotives ?

M. LE BERNERAI.- Il y en a 24. Neuves, elles vaudraient, à l'heure actuelle, une cinquantaine de millions. Il faut que je les fasse estimer.

M. TIRARD.- Cela dépend de leur âge.

M. LE PRÉSIDENT.- Elles ne doivent pas être de type très récent.

M. LE BERNERAI.- Il y en a qui ne sont pas très vieilles. Pour améliorer l'exploitation, la Compagnie de l'Est avait, ces dernières années, racheté des locomotives, mais avait gardé le matériel-wagons. Je n'ai pas l'estimation encore. C'est à regarder de très près.

.....

X
M. LE PRÉSIDENT. - Est-ce que nous n'apportons pas indirectement une certaine contribution à l'exploitation, en payant les transports de marchandises sur la base du trafic-vapeur ? Ce doit être plus cher que le trafic-~~xxx~~ électrique.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous ne faisons pas d'économies sur ce point. L'économie dont je parle porte uniquement sur le trafic-voyageurs.

M. LAURENT-ATTHALIN. - Si on démolit ces lignes, il faut commencer par les déclasser. Sans doute, elles doivent appartenir à l'Etat ? Si nous cessons d'exploiter, il faut les laisser telles qu'elles ou les rendre à l'Etat.

M. LE PRÉSIDENT. - Il y a toute une série de questions qui ne sont pas encore réglées, en particulier, le régime légal de la nouvelle ligne. Cela ne sera probablement pas celui de la ligne de Sceaux, qui est un chemin de fer secondaire, concédé par le département au Métro, je crois, tandis que là, au contraire, on envisage une concession de l'Etat. Nous n'avons pas encore abordé la question.

M. de TARDE. - De toute façon, nous abandonnons notre concession ; alors la question est de savoir si nous l'abandonnons à partir de Reuilly ou à partir de La Bastille. Si c'est à partir de La Bastille, nous n'avons plus de droits sur les lignes. Mais il ne semblerait peu logique de notre part de maintenir la concession de La Bastille à Reuilly. Je crois

.....

qu'il faut envisager dans son ensemble la question du transfert de la concession. Il implique la cession à l'Etat ou au nouveau concessionnaire du bénéfice de la revente des terrains.

M. GRIMPET. - C'est la question du déclassement.

M. LE BERRERAIN. - Il y aura probablement déclassement, parce que, si c'est l'Etat qui la ^{concède} ~~accorde~~, il pourrait la concéder comme ligne secondaire, et non comme ligne d'intérêt général.

M. de TARBIE. - Ces ventes étaient très achalandées. Cela représente un prix de location très élevé. C'était l'Etat qui gérait cela.

M. LE PRESIDENT. - Cela va entraîner toutes sortes d'opérations d'urbanisme et je ne suis pas certain qu'il y ait, en définitive, un bénéfice.

M. LE BERRERAIN. - Je crois qu'on pourrait faire quelque chose d'intéressant, parce que ces ventes sont situées en grande partie le long d'une avenue qui existe et qu'il n'y a pas de raisons d'élargir. Elle est très belle. On ne peut donc vraiment revendre ces terrains-là pour construire des bâtiments.

.....

2°) Tarification.

Une autre question à laquelle j'ai fait allusion est celle de la tarification.

Dans la solution du problème de ^{la} coordination dans la région parisienne, on est tout le temps arrêté par la diversité des tarifications. A l'heure actuelle, il existe dans la région parisienne trois tarifications distinctes : celle du Métro, celle de la S.T.C.R.P. et celle de la S.N.C.F.

Celle du Métro, c'est le tarif unique sur tout le réseau, y compris ses prolongements.

M. ROYER. - Sauf la ligne de Sceaux.

M. LE BERNERAIS. - Oui. Des allers et retours à prix réduits sont délivrés avant 9 heures du matin. Cette réduction s'applique à tout le monde; il suffit, pour en profiter, que le voyageur se présente avant 9 heures du matin, quelle que soit sa catégorie sociale.

En ce qui concerne la S.T.C.R.P., les tarifs sont fonction de la distance avec un minimum de prise en charge, puisque la première section compte double. Cette tarification est, en fait, très souple, parce que la longueur des sections n'est pas fixée. La S.T.C.R.P. fait donc ce qu'elle veut, à ce point de vue, et joue de cette facilité suivant les nécessités de la concurrence. Par exemple, elle met des sections très longues sur les parcours où elle craint la concurrence; des sections très courtes là où elle ne craint pas de concurrence. Comme réduction, il existe des cartes hebdomadaires distribuées indistinctement à tous les voyageurs qui prennent l'autobus, en général, avant 8 heures 1/2.

La S.N.C.F. a un régime beaucoup plus compliqué. Elle a d'abord toutes les tarifications qui jouent sur ses lignes :

.....

billets simples et billets A.R., qui sont ^{en général nettement} ~~xxxxxxx~~ plus chers pour les mêmes relations que ceux de la S.T.C.R.P. En revanche, elle délivre des abonnements hebdomadaires aux seuls travailleurs et des abonnements ordinaires aux autres catégories de voyageurs : or, les prix de ces abonnements sont extrêmement bas par rapport aux tarifs de la S.T.C.R.P. et du Métro.

Il en résulte que, quand on veut réaliser une véritable coordination entre ces divers ^{moyens de transports} ~~services~~, on est arrêté par le fait que le public n'emprunte pas l'un ou l'autre de ces moyens ~~de transport~~ en fonction des facilités techniques qu'il peut lui donner, en ce qui concerne les relations qui l'intéressent, mais en fonction, avant tout, des différences de prix. Les voyageurs, titulaires d'abonnements de travail ou ordinaires, qui peuvent choisir entre une relation S.N.C.F. ou ^{S.T.C.R.P.} ~~S.N.C.F.~~ empruntent la S.N.C.F. Au contraire, les voyageurs ordinaires qui, au cours de la journée, auraient à prendre des billets ordinaires de la S.N.C.F., empruntent ^{de préférence} ~~de préférence~~ la S.T.C.R.P.

Une complication supplémentaire résulte du fait que, lorsqu'il a créé ses prolongements en banlieue, le Métro a maintenu sur ces prolongements la même tarification qu'à l'intérieur de Paris, et cela permet aux intéressés de rejoindre des lignes d'autobus qui, par combinaison avec le Métro, font concurrence à la Société Nationale dans la banlieue plus éloignée, en permettant de gagner le prix d'une ou deux sections d'autobus. Le prix combiné S.T.C.R.P.-Métro est ainsi plus faible que le prix pratiqué par la S.N.C.F. de bout en bout, alors surtout que, souvent, le voyageur qui arrive à Paris par une gare S.N.C.F. doit encore prendre le métro.

C'est ainsi qu'autrefois, le métro allait jusqu'à la Porte de Vincennes; on prenait l'autobus à la Porte de Vincennes et

.....

les voyageurs qui, empruntant la S.N.C.F., arrivaient à la gare de la Bastille prenaient le métro au même prix que s'ils l'avaient pris à la ^{Porte}~~Porte~~ de Vincennes. Maintenant que le Métro est prolongé jusqu'au Château de Vincennes, ils paient le même prix que s'ils l'avaient pris, non plus à la Porte, mais au Château de Vincennes.

Il faut donc, si l'on veut réaliser une coordination du trafic dans les divers moyens de transport, réaliser d'abord une unification de la tarification. Cette unification, on ne sait pas encore exactement sur quelle base la faire. Mais elle pose une question de principe. Il faudrait faire décider que la tarification S.N.C.F., pour les relations à l'intérieur d'une certaine zone, qui serait la zone d'action du Conseil des Transports Parisiens, serait, non plus la tarification générale S.N.C.F., mais une tarification inspirée de celle qui sera adoptée pour la S.T.C.R.P. et pour le Métro.

Si l'on ne s'agissait que d'établir un certain équilibre entre ces diverses tarifications, pour le maintenir ensuite, il suffirait d'envisager la création d'un tarif spécial approuvé par le ministre, la tarification étant établie suivant certaines modalités qui resteraient à définir.

Mais il faut également envisager les cas où l'on modifierait ces tarifications diverses. Or, l'expérience a montré que les modifications des tarifs du chemin de fer et de ceux du Métro et de la S.T.C.R.P. ne se produisaient jamais en même temps.

C'est ainsi qu'au début de 1938, nous avons fortement relevé nos tarifs-voyageurs et que, la S.T.C.R.P. et le Métro n'ayant rien fait, nous avons perdu un important trafic. Au contraire, à la fin de 1938, la S.T.C.R.P. et le Métro ont

.....

relevé leurs tarifs et nous n'avons rien fait, ce qui a fait alors l'objet de réclamations de la S.T.C.R.P. et du Métro qui se plaignaient que nous ne retouchions pas certains tarifs, et que nous leur enlevions du trafic. Si donc on veut réaliser une coordination des moyens de transports, dans la région parisienne, il faut éviter que les modifications de tarifs ne soient pas concomitantes, sinon on aboutit à modifier la répartition du trafic, et ce n'est pas ce qu'on veut faire.

Il faut donc que ces modifications puissent se faire, sur les lignes de banlieue de la S.N.C.F., indépendamment du reste de sa tarification. C'est pourquoi le Conseil des Transports Parisiens a mis à l'étude un texte qui, lorsqu'il sera prêt, vous sera soumis. Ce texte excluerait du régime général de notre tarification la tarification banlieue.

Sur quelles bases envisage-t-on de réaliser cette tarification spéciale aux lignes de banlieue ? Je vais vous donner des indications qui n'ont rien de définitif, car on est en train de discuter la question et elle n'a pas abouti encore à des résultats. M. BOUTET s'en est occupé spécialement et pourrait compléter mon exposé. Nous nous orientons vers la solution suivante :

Pour le Métro, conserver à l'intérieur de Paris le tarif unique, qui présente de grands avantages d'exploitation, car il simplifie à l'extrême ^{la question} des billets et le contrôle. D'ailleurs, ^{ailleurs,} ~~sur~~ à l'intérieur même de Paris, où le réseau du Métro est très dense et où les voyageurs circulent dans toutes les directions, sans qu'il y ait une relation ^{avantage} ~~privilegiée~~, comme lorsqu'il s'agit d'une ligne qui sort de Paris, il est normal qu'il y ait un prix unique, quel que soit le parcours effectué.

.....

Par contre, dès qu'une ligne sort de Paris et que le trafic se ^{maule} ~~xxxxxx~~ sur cette ^{direction} ~~xxxxxxx~~, - et cela est très net quand il s'agit de concurrencer éventuellement les autres modes de transport, - une telle tarification est certainement gênante pour réaliser la coordination et elle devient onéreuse parce qu'au fur et à mesure qu'on allonge les parcours desservis par le Métro, il faudrait augmenter le tarif unique. Mais on ne peut pas faire cette augmentation pour les voyageurs qui, dans Paris, ne parcourent qu'une courte distance. Il faut donc, à partir du moment où le Métro a pris un certain degré de développement, - et ces limites sont déjà dépassées, - que la tarification comporte un supplément pour le parcours de banlieue. Mais cela pose des problèmes délicats, et c'est pourquoi on n'a pas encore abouti. On ne peut pas, en effet, contrôler tous les voyageurs au passage des anciennes fortifications de Paris, ce qui aboutirait à des complications.

Pour la ligne de Sceaux, ce problème ne se pose pas; comme le gabarit n'est pas le même, les voitures ne peuvent pas ~~xxx~~ passer d'une ligne à l'autre, et il faut passer par un corridor entre la nouvelle ligne et l'ancienne, tandis que, au contraire, ce sont les mêmes rames de Métro qui vont jusqu'au Château de Vincennes et on ne peut pas envisager un contrôle dans les voitures au passage de la Porte de Vincennes.

En ce qui concerne les abonnements hebdomadaires et les allers et retours, on envisagerait la suppression des A.R. du Métro et leur remplacement par des abonnements hebdomadaires analogues à ceux de la S.T.C.R.P., valables 6 jours par semaine, avec indication de la gare de départ aller et de la gare de départ retour. Cette dernière mesure est rendue nécessaire du fait que le Métro n'a pas de contrôle à la sortie, mais seulement à l'entrée. Un ouvrier, qui habiterait ^{du} côté de la gare

.....

d'Austerlitz et qui travaillerait à Montmartre, aurait une carte lui donnant droit à 6 voyages par semaine, les 6 jours où il travaille, à condition qu'il prenne le métro à l'aller à la station "Gare d'Austerlitz" et au retour à la station "Abbesses" par exemple. Evidemment, il pourra descendre à une autre station, mais cela n'a pas d'importance. L'important est, du moment qu'on veut donner satisfaction à celui qui fait le voyage régulièrement, que le point de départ le matin et le soir soit le même. Nous envisagerions même de donner le droit de prendre 2 cartes aux voyageurs qui font quatre fois le voyage par jour, lorsque, par exemple, ils reviennent déjeuner chez eux. C'est un défaut grave de la tarification actuelle du métro et de la S.T.C.R.P. de ne rien donner aux voyageurs qui ~~effectuent régulièrement deux voyages~~ *effectuent régulièrement deux voyages aller et retour par jour*

Pour la S.N.C.F., on a envisagé une transformation des abonnements de travail et ordinaires qui seraient remplacés, dans la banlieue, par une seule catégorie d'abonnements inspirés des précédents, mais avec une tarification plus basse, étant donné que les distances sont plus grandes, ce qui est normal, si on ne veut pas en rendre le prix prohibitif pour les habitants de la banlieue éloignée.

Nous envisageons même la possibilité _____

.....

d'abonnements combinés permettant, par exemple, à quelqu'un qui habiterait Enghien sur la ligne du Nord, d'avoir, non un abonnement Enghien-gare du Nord, mais un abonnement valable d'Enghien, par exemple, jusqu'à la station "saint-michel" du Métro. Il faudrait qu'il prenne son train au départ à la gare d'Enghien et qu'au retour il prenne le Métro à la station "saint-michel". Il pourrait d'ailleurs, au lieu d'aller à Enghien le soir, descendre en cours de route entre Paris et Enghien; cela n'a pas d'importance.

Je crois qu'on peut arriver ainsi à une solution qui, dans son principe, est acceptable. Mais, il ne faut pas se le dissimuler, la détermination des prix présente de grosses difficultés. Ainsi que je ^{le} disais tout à l'heure, il y avait entre les diverses tarifications une très grande différence, non seulement de forme, mais également de prix.

Les prix de revient complets du voyageur-kilomètre, comprenant les charges financières qui ^{vi}entrent d'ailleurs pour une part variable suivant le cas, sont très différents pour les 3 modes de transports.

Pour le Métro, le prix de revient est de 0 fr.22, prix de revient très bas, ce qui n'est pas étonnant, étant donné la densité du trafic sur le Métro. Il comprend 0 fr.15 de dépenses d'exploitation et 0 fr.07 de charges financières; ces dernières sont relativement importantes, puisqu'elles représentent le tiers du prix de revient. ~~...~~

Ceci s'explique du fait qu'il s'agit d'un transport souterrain. Quant aux recettes, pour le kilomètre-voyageur, elles sont de 0 fr 20. On n'est pas très loin de l'équilibre.

Pour la S.T.C.R.P., le prix de revient est de 0 fr 42; c'est relativement cher, mais cela s'explique également, du fait que l'on assure par autobus certains services sur lesquels le trafic est peu important et dont le prix de revient est, par suite, plus élevé. Ce chiffre comprend 0 f 40 de dépenses d'exploitation et 0 fr 02 de charges financières. Les recettes pour le kilomètre-voyageur est de 0 fr 40. Là aussi l'équilibre est à peu près réalisé.

Pour la S.N.C.F., le prix de revient est de 0 fr 33, chiffre intermédiaire entre ceux de la S.T.C.R.P. et du Métro, ce qui n'est pas anormal, étant donné la nature de notre exploitation. Ce chiffre comprend, pour les dépenses d'exploitation : 0 fr 24 et pour les charges financières 0,09. Les recettes, au voyageur-kilomètre, sont de 0 fr 12, en raison du taux extrêmement bas de nos abonnements de travail. Il y a là un point assez délicat et c'est pourquoi je vous disais que, de toute façon, pour nos abonnements, nous serions obligés aux distances un peu importantes, de conserver des tarifs assez bas. D'une part, c'est justifié en soi et, d'autre part, on ne pourra jamais, du jour au lendemain, relever les tarifs de la S.N.C.F. aux taux nécessaires pour les mettre à parité avec ceux de la S.T.C.R.P. C'est le résultat d'un état de choses ancien qui pourra peut-être se modifier peu à peu, mais pas brusquement.

.....

Je m'excuse de ne pas avoir abouti à des conclusions très nettes pour le moment, mais nos études elles-mêmes n'ont pas encore abouti. J'ai tenu néanmoins à vous mettre au courant de l'état de l'ensemble de cette étude qui paraît intéressante. Il faut tout de même savoir que cette différence entre le prix de revient (0,33) et la recette (0,18) correspond pour nous, par an, à un déficit d'exploitation de l'ordre de 400 M., sans compter les charges de capital.

M. LE PRÉSIDENT - Il est certain que ces derniers chiffres présentent un intérêt dans la mesure où on pourra arriver à résorber notre déficit d'exploitation de banlieue qui a toujours été une charge lourde.

M. LE BESNERAIS - Ce chiffre de 400 M. ne représente qu'un ordre de grandeur, car, quand il ne s'agit plus de ligne isolée comme celle de Vincennes, on peut discuter nos estimations.

Quand nous parlons du déficit de banlieue, il est évident que nous répartissons suivant une certaine méthode les dépenses d'entretien de la voie. Nous le faisons au prorata des tonnes-km transportées, ce qui est raisonnable. On pourrait nous dire : si vous supprimez le service de banlieue, vous serez toujours obligés, pour votre trafic ordinaire, d'assurer cet entretien. On en arriverait à une discussion inextricable, chacun soutiendrait une thèse qui serait bonne par un certain côté.

M. BOUTET - Il y a un point sur lequel M. LE BESNERAIS pourrait compléter son exposé, c'est celui des mesures envisagées pour la S.T.C.R.P.

M. LE BESNERAIS - Pour la S.T.C.R.P., on envisage de

supprimer le minimum de prise en charge. L'idée que l'on a en vue est d'utiliser spécialement la S.T.C.R.P. pour faire des lignes de rattrapage, c'est-à-dire des lignes qui, en principe, ne doivent pas être très longues. Il est donc normal d'inciter les voyageurs à prendre les autobus, même pour des petits parcours, alors que la tarification actuelle, qui double le prix de la première section, incite à ne le prendre que pour des parcours assez longs.

C'est, en effet, une modification qui paraît assez raisonnable, qui améliorera certainement l'utilisation des autobus à courte distance. On y monte et on descend facilement; les points d'arrêt peuvent être nombreux. La S.T.C.R.P. envisage cependant, pour ne pas trop réduire ses recettes, de diminuer en moyenne la longueur de ses sections. Au total, on peut arriver aux mêmes recettes; on forcerait les recettes pour les longues distances, en les diminuant pour les petites distances.

M. LE PRÉSIDENT - Il n'y a pas d'autre explication à demander ? Vous serez tenu au courant de la continuation de ces études.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

du 11 DÉC 1940

(Question N° 18)

6 Décembre 1940

E X P O S É
au Conseil d'Administration

L'objet de la présente note est de rendre compte au Conseil des questions actuellement à l'étude en matière de coordination S.N.C.F. - S.T.C.R.P. - METRO et qui intéressent plus particulièrement la S.N.C.F.

1° - En premier lieu, le Conseil des Transports Parisiens doit proposer au Secrétaire d'Etat aux Communications, suivant des textes qui sont actuellement à l'étude de l'Administration Supérieure, l'abandon par la S.N.C.F. de l'exploitation de la ligne de VINCENNES à BOISSY-St-LEGER en ce qui concerne les voyageurs, dans les conditions suivantes :

- Abandon total du service sur le segment PARIS-BASTILLE - PARIS-REUILLY.
- Electrification de la ligne entre PARIS-REUILLY et LA VARENNE. Etablissement de communications avec le réseau du Métropolitain aux stations St-MANDE-TOURELLE et REUILLY (lignes 1, 6 et 8 du Métro).
- Electrification de LA VARENNE à SUCY pour les seuls besoins du service marchandises.
- Reprise de la ligne, au point de vue du service des voyageurs, par le Métropolitain qui effectuerait la traction des trains de marchandises pour le compte de la S.N.C.F. entre PARIS-REUILLY et SUCY-BONNEUIL.
- Les stations aval de la ligne de VINCENNES entre LA VARENNE et BOISSY-St-LEGER - où le trafic est d'ailleurs beaucoup plus réduit - feraient l'objet d'une desserte routière soit sous forme de rabattrices sur la ligne électrifiée (cas de SUCY-BONNEUIL), soit sous la forme d'un service routier (éventuellement trolleybus) pour BOISSY-St-LEGER.

Le projet correspondant comporte une refonte complète de la desserte du secteur de VINCENNES où la concurrence des trois modes de transport avait entraîné une évacuation considérable du trafic de la S.N.C.F.

- Les lignes d'autobus qui concurrençaient la ligne de chemin de fer seront transformées en rabattrices amenant le trafic à la ligne électrifiée.

Une étude approfondie a montré que cette opération était

rentable, même en tenant compte dans le bilan de la rationalisation que l'on aurait pu apporter à la situation du temps de paix.

Le régime de la future ligne serait analogue à celui qui a été adopté pour la ligne de SCEAUX. Il en résultera pour la S.N.C.F. la suppression d'un déficit d'exploitation, évalué - sur la base du trafic du temps de paix - à 38 M. par an aux conditions économiques d'Avril 1940. En revanche, la S.N.C.F. continuera à supporter, comme dans le cas de la ligne de SCEAUX, les charges de capital de cette ligne qui sont de l'ordre de 4 millions de francs. Les conventions à passer pour régler le statut de la ligne de VINCENNES seront soumises à l'approbation du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

En ce qui concerne les marchandises, on doit considérer l'opération comme blanche pour la S.N.C.F. En effet, l'Etat exposerait les travaux de premier établissement et l'exploitation future (Métro) supporterait les charges de capital correspondantes, mais la S.N.C.F. paierait au Métropolitain le prix de revient de la traction sur les bases de l'exploitation antérieure en traction vapeur. Nous n'aurions donc, de ce fait, ni économies, ni dépenses nouvelles et nous avons un intérêt essentiel au maintien du trafic marchandises qui comporte le chargement de 80.000 wagons par an environ.

Le Conseil des Transports Parisiens a demandé à la S.N.C.F. si celle-ci était disposée à participer, sous une forme quelconque, à la transformation envisagée. Cette question doit être soumise à l'examen du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

2° - Une deuxième question très importante, qui fait actuellement l'objet des études du Conseil des Transports Parisiens, est celle de la tarification. Il est apparu qu'aucune coordination sérieuse ne pourrait être établie comme il est désirable pour éviter les doubles emplois et les pertes de substance entre les trois transporteurs de la Région Parisienne sans refonte de la tarification dans le but d'harmoniser les prix à payer pour une relation donnée et de rendre simultanées et solidaires les variations de tarifs dans les années à venir.

Or, pour parvenir à ce résultat, il est essentiel que le Conseil des Transports Parisiens dispose - sous réserve, bien entendu, de l'homologation du Secrétaire d'Etat aux Communications - de pouvoirs analogues sur la banlieue S.N.C.F. à ceux dont il dispose maintenant à l'égard du METRO et de la S.T.C.R.P.

Dans ces conditions, il est envisagé d'exclure, par une loi, du régime de la tarification des chemins de fer d'intérêt

général, une zone correspondant approximativement à la zone d'action du Conseil des Transports Parisiens sauf, bien entendu, les transports de pénétration dans cette zone en provenance du réseau d'intérêt général.

Cette zone tarifaire serait elle-même découpée en deux parties :

- 1° - une partie centrale dans laquelle serait assurée la solidarité la plus étroite entre les tarifications METRO, S.N.C.F. et S.T.C.R.P.,
- 2° - une partie annulaire dans laquelle, pratiquement, la S.N.C.F. ne sera en présence que des seuls transporteurs libres, zone dans laquelle les tarifs S.N.C.F. seraient aménagés de manière à permettre les raccords nécessaires entre la tarification parisienne de la zone centrale et la tarification des chemins de fer d'intérêt général.

Nous ne manquerons pas de tenir le Conseil au courant de l'évolution des études entreprises à ce sujet.

par la même, nous pourrions offrir le vol de machine qui en elle relève de cette ligne et qui en relation avec elle. Et locomotion de l'air : pour pour représenter les uns.

Pendant. Pour le pont, pendant. Mais nous en la pro-
prie de la B.

I. - Tarification : estimer d'après 3 heures dans un jour sans décompte
AR en 9^h
TCRP : tarif pour la distance en
frais de change d'après la
valeur de l'air.
C'est le même en 8^h 30.
STCRP : tarif pour la distance en
frais de change d'après la
valeur de l'air.
C'est le même en 8^h 30.

Une grande diversité de temps. Il faut noter en cet. Tarification, pour la
première en plus ; de plus en plus les tarifs pour la zone de la zone. Mais pour de cette note et
STCRP ou en moyenne la moyenne de tous.

Solitude en moyenne pour le temps

heures = heures : quelques à l'intérieur de la zone le tarif en moyenne
prévoir 0,22 dans 0,15 en plus
0,07 ch. pour (dit 1/3)

Rec. M. K. 0,20 dans

TCRP = prévoir 0,42 dans 0,40
0,02

Rec. Voy. K. 0,40

STCRP = prévoir 0,33 dans 0,24
0,09

Rec. M. K. 0,12

Indef. de l'air à 400 m.

d'après CA de l'air à l'intérieur de la zone de l'air