

505 LM 253/10

5573

(1945)

Reprise du trafic voyageurs
entre la France et l'Angleterre
après le hostilité (1945)

A

Reprise du trafic voyageurs entre la France
et l'Angleterre après les hostilités

Note du Dr Gl au Président	31. 8.45
Note du Président	14. 9.45

Reprise du trafic voyageurs entre la France et l'Angleterre après les hostilités

COPIE

Ces diverses propositions n'appellent à observation de ma part que sur un point. Pourquoi conserver la S.A.G.A. comme entrepreneur pour le trafic au départ de Calais et Boulogne ?

Si nous maintenons un service en régie au départ de Dieppe, il semble que nous pourrions établir un régime analogue au départ de Calais.

Notre accord avec la S.A.G.A. nous impose-t-il cette solution ? Me le communiquer.

Je ne prendrai de décision définitive qu'après avoir été éclairé sur ce point.

signé : FOURNIER

14 SEPT 1945

*M. Thullen
donc à nous
14.9.45*
4

*Le Service de Mouvement et
de l'Armement sont d'accord*

COPIE

*A retourner au Cabinet
de M. le Président
Pièce enregistrée sous le N°*

31 août

45

**Trafic Voyageurs entre la France
et l'Angleterre**

Régime d'avant-guerre

Monsieur le Président,

Avant la guerre, les services réguliers de voyageurs entre la France et l'Angleterre étaient assurés par les lignes suivantes :

- Calais - Bouvres et Boulogne - Folkestone, avec chacune 2 A.R. quotidiens de jour effectués par des navires du Southern Railway (S.R.) et de la Société Anonyme de Gêrénce et d'Armement (S.A.G.A.);

- Dunkerque - Bouvres, avec un A.R. de nuit assuré par des ferry-boats exploités par le S.R. et la Société de Navigation Angleterre-Lorraine-Alsace (S.N.A.L.);

- Dieppe - Newhaven, avec 1 A.R. de jour et 1 A.R. de nuit effectués par des navires de la S.N.A.L. et du S.R.;

- Le Havre - Southampton et St-Malo - Southampton, lignes saisonnières exploitées par le S.R.

Les résultats de trafic de 1936 sont résumés dans le tableau ci-après :

.....

Monsieur FUCHIER, Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français,
88, rue Saint-Lazare,
PARIS (IXème)

Ligne	Nombre de pass- gers (dans les 2 sens)	% dans le trafic français
Calais - Douvres	526.000	31 %
Boulogne - Folkestone	582.000	34 %
Dunkerque - Douvres	96.000	6 %
Dieppe - Newhaven	593.000	23 %
Le Havre - Southampton	39.000	2 %
St-Palo - Southampton	68.000	4 %

Parmi ces lignes, la S.N.C.F. n'est intéressée financièrement qu'à celles de Dieppe - Newhaven, d'une part, Calais - Douvres et Boulogne - Folkestone d'autre part.

La ligne de Dieppe - Newhaven était exploitée par la S.N.C.F. et la S.R. en vertu d'un traité prévoyant un pool des recettes et des dépenses, et la répartition du solde d'exploitation dans des proportions fixes (37/56e pour la S.N.C.F. et 19/56e pour la S.R.) correspondant à la participation en capital des 2 parties. Le service était assuré par 3 paquebots exploités par la S.N.C.F. elle-même et par 3 paquebots exploités par la S.R. En outre, un service marchandises assuré par 3 cargos exploités par la S.N.C.F. était incorporé dans le pool.

En 1958, l'exploitation de la ligne a donné à l'association S.N.C.F. - S.R. un bénéfice d'exploitation de 27 M.

Pour les lignes de Calais - Douvres et de Boulogne - Folkestone les dépenses restaient à la charge de chaque exploitant, mais les recettes faisaient l'objet d'un pool et étaient réparties dans des proportions fixes correspondant sensiblement à l'importance des services assurés par chaque exploitant (76, 3 % au S.N.C.F. pour 3 A.R. quotidiens assurés par 3 navires, 23,7 % à l'exploitant français pour 1 A.R. quotidien assuré par 2 navires).

La Compagnie des Chemins de fer du Nord avait cédé ses droits d'exploitation à la S.N.C.F., en vertu d'un traité qui, après révision par la S.N.C.F., comporte les dispositions suivantes :

- la S.N.C.F. qui est propriétaire des 2 navires assurent les services français reçoit la part française dans le partage des recettes des lignes Calais - Bouvres et Boulogne - Folkestone, à l'exception d'une somme de 1 sh. 6 (tarifs de 1939) par voyageur entrant dans les accords de partage des recettes, somme qui est conservée par la S.N.C.F.

La S.N.C.F. assume la charge des dépenses d'exploitation du service;

À l'expiration de l'accord actuel (31 décembre 1950) la S.N.C.F. remettra gratuitement à la R.M.C.F. les 2 paquebots du service, en bon état d'entretien et prêts à prendre la mer. La R.M.C.F. se réserve le droit d'assumer elle-même l'exploitation à partir de cette date.

Régime d'avenir

La période actuelle, après la longue interruption des services due à la guerre, est favorable à une révision de la situation de 1939; révision devant tenir compte à la fois de l'existence de la S.N.C.F., de la nécessité pour l'avenir de réaliser un équilibre économique de relations qui ait le meilleur rendement financier possible (les services d'avant-guerre étaient déjà trop abondants), et enfin de l'action prochaine de la concurrence aérienne.

L'étude de cette question nous a conduits aux conclusions suivantes :

Nouveau traité avec la R.M.

Les représentants du R.M. que nous avons rencontrés dernièrement nous ont fait part du désir de leur Administration de voir régler par un traité unique R.M.C.F. - R.M. l'ensemble des questions touchant les services maritimes dans lesquels la S.N.C.F. est intéressée, de façon à permettre au R.M. de n'avoir affaire qu'à un seul contractant. Nous sommes bien d'accord sur cette formule, le traité unique devant comporter des chapitres spéciaux, avec s'il y a lieu des conditions différentes, pour la ligne de Dieppe, d'une part, le groupe Calais - Boulogne, d'autre part.

Choix de l'exécution des services

En ce qui concerne le choix à faire sur le mode d'exécution des services assurés par des navires français, il faut tenir compte du fait que le trafic maritime est essentiellement du trafic assuré par le fer. Ceci nous a conduits à écarter la solution de la concession à une Société privée qui recevrait toutes les recettes, et nous proposons d'adopter une exploitation en régie. La régie directe de la ligne de

Dieppe, qui a donné dans le passé d'excellents résultats, serait maintenant sans changement. Pour la ligne de Calais, étant donné que la Région Nord n'a plus depuis longtemps de service maritime nous serons disposés à faire exécuter le service par une Société à laquelle nous confierions le rôle "d'entrepreneur de traction" et nous envisageons de charger de ce soin la S.A.G.A. en raison de la qualité du service assuré par celle-ci avant la guerre et de l'importance qu'elle a eu jusqu'ici tant dans les milieux maritimes français qu'après du S.R. Dans cette hypothèse, la S.A.G.A. exécuterait le service avec des navires appartenant à la S.N.C.F. et serait rémunérée d'après le nombre de traversées effectuées, avec un léger intérêt dans le trafic. L'entretien courant des navires serait assuré par ses soins.

Nous avons écarté la solution d'une filiale de la S.N.C.F. qui aurait été chargée d'exécuter les services maritimes. Celle-ci aurait provoqué des critiques par la suppression de la régie directe de la ligne de Dieppe, aurait constitué un intermédiaire peu justifié, son action étant limitée aux services maritimes avec l'Angleterre, et en outre aurait comporté les inconvénients d'ordre fiscal inhérents aux filiales. Enfin, elle nous aurait plutôt gênés en matière d'aviation civile française car avec la tendance actuelle, la S.N.C.F. aura plus de poids pour défendre ses intérêts que n'en aurait une filiale.

La solution que nous proposons n'engage d'ailleurs pas l'avenir et on pourra toujours adopter le régime d'une filiale si la création de celle-ci vient à se justifier.

Répartition des recettes et des dépenses des services maritimes

Les services français étant effectués par la S.N.C.F. elle-même sur la ligne de Dieppe par la S.A.G.A., utilisée comme entrepreneur de traction, sur le groupe de lignes Calais-Boulogne, comment répartir les recettes et les dépenses de l'ensemble des services maritimes de chaque ligne ?

En ce qui concerne les recettes, il faut maintenir les pools actuellement prévus et nous sommes d'avis de procéder à leur répartition en principe au prorata du nombre de traversées.

Pour les dépenses, l'exécution de nos services par un entrepreneur de traction nous conduit à les laisser à la charge de chaque exploitant. On pourrait cependant maintenir le pool actuel de la ligne de Dieppe que nous exploitons en régie directe.

Part française dans les services d'avenir

Il reste alors à examiner la question de la part française dans les services d'avenir. La ligne de Dieppe où nous sommes majoritaires

5

(39/5ème à la S.N.C.F.) est la ligne la plus démocratique et sera celle qui subira le moins les effets de la concurrence aérienne. Par contre, le groupe Calais-Boulogne où nous n'assurons qu'un service sur 4 avec 2 bateaux contre 5 aux Anglais sera le plus sévèrement touché. Nous sommes d'avis, pour ce dernier groupe, de demander le maintien de notre service quotidien, la déflation se faisant sur les services anglais.

Conclusions

En résumé, nous proposons comme solution d'avenir :

- un traité unique S.N.C.F. - S.R., répondant au désir du S.R. et comportant des chapitres spéciaux pour les diverses lignes;
- le maintien de l'exploitation en régie directe pour la ligne de Dieppe et l'utilisation de la S.A.S.A. comme entrepreneur de traction pour exécuter, avec des navires S.N.C.F., le service assuré sous pavillon français à travers le détroit ;
- un pool des recettes pour chaque ligne ou groupe de lignes intéressées avec répartition, en principe, au prorata du nombre de traversées effectuées;
- la mise à la charge de chaque exploitant des dépenses correspondant aux services qu'il assure, sauf sur la ligne de Dieppe où le pool actuel pourrait être maintenu;
- le maintien sur les lignes en cause du nombre de traversées journalières effectuées sous pavillon français, la déflation inévitable des services se faisant sur la part anglaise.

J'ai soumis ces conclusions à M. ARDUR-PAIS, Secrétaire Général du Ministère de la Marine Marchande, et il m'a donné son accord complet sur tous les points.

Je vous serais obligé de me faire connaître si vous êtes également d'accord.

Situation actuelle de la flotte française

A l'heure actuelle, les renseignements sur le sort des navires sont encore imprécis.

On croit savoir cependant que :

- le "BERNHAVEN" est à Kiel avec ses chaudières hors de service,
- le "BOVEN" est également à Kiel,

Le "VERMILION" est à Copenhague en assez mauvais état d'entretien, mais il est également dans les eaux danoises, et est utilisé pour les besoins des Alliés ; il est en très bon état.

Le "VERMILION" est en outre en construction le paquebot "AMSTERDAM" dont la mise en service est prévue pour l'été prochain.

En ce qui concerne le service des marchandises sur la ligne Dieppe-Norwich, il doit commencer à fonctionner dans la libre quinzaine d'octobre 1945 avec le "BORDAUX" qui vient d'être rendu à la S.A.G.A.

De plus, un autre cargo le "NANTHE" actuellement en construction entrera en service vers le milieu de 1946.

Enfin, en ce qui concerne le service Boulogne-Folkestone, il semblerait qu'un des deux navires de la S.A.G.A. aurait été retrouvé dans un port allemand.

Le manque de précisions sur l'état de ces navires empêche de faire des pronostics sur la reprise des services assurés sous pavillon français. En outre, cette incertitude se répercute sur l'application de notre accord avec la S.A.G.A. : si par suite de la perte définitive d'un de ses navires, la S.A.G.A. reçoit de l'Etat français un bateau neuf, elle devra payer une somme dont nous aurons à lui rembourser une partie pour entrer en possession du navire intéressé, à la fin de l'accord actuel.

Néanmoins, nous nous rapprocherons du S.A. pour la

Si vous donnez votre accord au régime d'avenir exposé ci-dessus, je vous propose d'entrer dès maintenant en contact avec la S.A.G.A. pour lui exposer nos intentions et pour étudier avec elle un nouveau traité pour l'exécution du service sous la formule d'entreprise de traction. Ce nouveau traité devrait si possible entrer en vigueur à la reprise effective du service sous pavillon français. Si nous ne pouvons arriver à un accord sur ce point avec la S.A.G.A., le nouveau régime ne serait mis en vigueur qu'au 1er janvier 1951.

Parallèlement, nous nous rapprocherons du S.A. pour la préparation du traité unique proposé.

Votre respectueux et dévoué,

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE DIRECTEUR GENERAL,