

SOSLH3h1/3

530

(1943, 45)

A

V.D.8315 - Plan de rénovation et de  
reconstitution du réseau ferré

Réorganisation du Service voyageurs.-

Examen pendant la guerre

(s) C.A. 20. 1.43 12 IV

Examen après-guerre

Dépêche du MTP à SNCF

8. 6.45

Lettre SNCF au MTP

7. 9.45

Réorganisation du Service voyageurs.-



Le Président  
du Conseil d'Administration

---  
D 840-14

Paris, le 7 septembre 1945

Monsieur le Ministre

- Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.

Par lettre du 17 janvier 1945, la S.N.C.F. vous a exposé les idées directrices dont elle entend s'inspirer pour la reconstitution du réseau français. Le programme général ainsi défini sera concrétisé par un "programme technique de reconstitution du réseau ferré", demandé par votre lettre du 5 juin 1945, dont nous achevons en ce moment la mise au point, et qui vous sera prochainement adressé.

Toutefois, par votre lettre du 8 juin 1945, vous nous avez fait part d'un certain nombre d'observations et demandé diverses précisions complémentaires au sujet du programme général présenté le 17 janvier.

Vous voudrez bien trouver ci-après la réponse à ces observations et les précisions demandées.

- Exploitation et méthodes commerciales.-  
=====

1°) Service des voyageurs.-

- Evaluation des dépenses propres au service "voyageurs".

Les études entreprises en vue de déterminer les dépenses propres au service des voyageurs pour l'année 1938 ont pu être menées à bien. Le résultat en est donné dans l'annexe I à la présente lettre.

Il était dans nos intentions d'effectuer régulièrement ces études pour chaque exercice, mais les circonstances n'ont pas permis d'entreprendre cet important travail qui, d'ailleurs, n'eut présenté qu'un intérêt très réduit en raison du caractère tout à fait anormal de notre trafic depuis 1939.

L'important déficit "voyageurs" de l'exercice 1938 justifie pleinement la politique de réductions de parcours dans laquelle la S.N.C.F. s'était résolument engagée dès avant la guerre. Mais nous devons souligner que la réduction des parcours qui a, d'ailleurs, des limites, ne saurait, à elle seule, permettre d'assainir la situation du trafic voyageurs. En tablant sur le parcours moyen envisagé pour l'après-guerre, soit, comme il est dit plus loin, 400.000 km par jour en service régulier, 430.000 en comprenant les dédoublements, parcours à vide et trains-drapeaux, au lieu de 781.000 en 1938, l'économie par rapport aux dépenses réelles du service effectué

M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

en 1938 serait de l'ordre de 1.500 millions de fr, soit un peu moins de la moitié du déficit d'exploitation du service "voyageurs" en 1938, un peu plus du quart du déficit total de ce service, y compris les charges financières.

Le réajustement général des tarifs "voyageurs" à un niveau supérieur à celui résultant du seul jeu des index caractérisant la hausse de nos prix de revient s'imposera donc en tout état de cause après le retour à une exploitation normale, pour assurer l'équilibre de ce trafic.

- Programme de desserte "voyageurs" pour l'après-guerre.

Le programme de desserte "voyageurs" a fait l'objet d'études très poussées. Vous voudrez bien en trouver le détail en annexe II. Ce programme nous paraît avoir été raisonnablement établi et réserve très largement les intérêts des usagers. Il correspond à un service très nettement amélioré par rapport à celui qu'il nous est actuellement possible d'offrir au public (225.000 km par jour, y compris les dédoublés de la période d'été), de sorte qu'en première étape il peut être mis en vigueur au fur et à mesure des possibilités sans que nous ayons à prendre les précautions qui s'imposeraient si nous partions de la situation réelle de 1938.

Nous ne le présentons pas, d'ailleurs, comme intangible : il est certain que l'évolution du trafic, d'une part, l'évolution du matériel d'autre part (notamment la mise en service d'un nouveau matériel électrique, vapeur ou Diesel permettant de desservir certaines relations par des trains légers, rapides et fréquents) pourra nous amener à lui apporter des retouches.

Quelles que soient ces retouches, il n'en gardera pas moins son intérêt essentiel qui tient à l'unification, réalisée entre les différentes Régions, des conceptions en matière de trafic "voyageurs". La politique autrefois suivie en cette matière variait d'un réseau à l'autre : certains cherchaient à réduire le nombre des circulations en augmentant sans cesse le tonnage des trains; d'autres avaient fait une nette inflation de parcours. Bien qu'elle se soit attaquée dès 1938 à ce problème et qu'elle ait ramené à 585.000 km le parcours moyen journalier du service d'été de 1939, la S.N.C.F. n'avait pu avant la guerre assainir entièrement la situation. Les erreurs que pourrait encore comporter notre programme ne peuvent avoir de conséquences graves étant donnée la situation de fait dont nous partons et elles seront facilement corrigées à l'expérience. Il ne peut donc y avoir d'inconvénient majeur à ce que celui-ci soit maintenu comme base de nos prévisions en ce qui concerne le futur service "voyageurs".

- Accroissement de la vitesse des trains.

L'accroissement de la vitesse des trains jusqu'à la limite de 140 km/h. pour la plupart des artères importantes sera une étape relativement éloignée de notre programme de rénovation du service "voyageurs".



En première étape, les réductions de parcours que comporte notre programme seront en grande partie compensées par l'accroissement de la capacité des trains et, par conséquent, de leur tonnage.

Même si les voies étaient rétablies dans leur état normal, les vitesses seraient de ce fait inférieures à celles pratiquées avant la guerre. Ce n'est qu'à la faveur de la mise en service du nouveau matériel allégé et au fur et à mesure que les voies seront remises en état et équipées pour les nouvelles charges par essieu que nous augmenterons progressivement les vitesses jusqu'à la limite de 140 km/h. Il va de soi, toutefois, que, dans un délai moindre et avec un matériel spécialement conçu à cet effet nous pourrions créer sur certaines relations quelques dessertes rapides dont l'intérêt essentiel sera de ne pas laisser s'établir dans le public l'opinion que la S.N.C.F. a renoncé à tout progrès à cet égard.

Quant aux dépenses supplémentaires qu'entraînera le relèvement des vitesses-limites, elles sont extrêmement difficiles à évaluer. En ce qui concerne la voie, elles sont incluses dans les dépenses afférentes au programme de remise en état et d'équipement à 20 et 23 T., mais nous pouvons affirmer que ces dernières seraient peu différentes si l'on s'en tenait à la limite de 120 km/h.

En ce qui concerne la traction et l'exploitation, aucune étude précise n'a pu être faite pour les trains remorqués par locomotive à vapeur. Pour les trains remorqués par locomotives électriques, l'augmentation de 120 à 140 km/h. de la vitesse-limite se traduirait par une augmentation de l'ordre de 1,5 % du prix de revient complet (tenant compte de toutes les dépenses générales). Ce chiffre se justifierait amplement par les avantages d'ordre commercial à attendre du relèvement des vitesses. Il a, d'ailleurs, été calculé en admettant que le matériel resterait du type actuel. En fait, la mise en service d'un matériel plus léger permettra de réduire certains postes de dépenses variables avec la vitesse (énergie, entretien du matériel moteur) de telle sorte que l'augmentation réelle des dépenses sera négligeable.

- Location des places dans les trains de voyageurs.

Cette question a fait l'objet, à la lumière de l'expérience de ces dernières années, d'études très poussées. Les grandes lignes de l'organisation à réaliser sont dès maintenant arrêtées. Vous voudrez bien en trouver l'exposé dans l'annexe III à la présente lettre.

.....  
Veuillez agréer, .....

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

530  
Paris, le 8 juin 1945

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports

à M. le Président du Conseil d'Administration de la  
S.N.C.F.

OBJET : Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.

Répondant à ma dépêche du 4 novembre 1944, vous m'avez exposé dans une note jointe à votre lettre du 17 janvier 1945 quelles étaient, d'une manière très générale, les idées directrices qui prévalent à la reconstitution du réseau ferré français. Les destructions profondes, qui ont affecté ce réseau, permettent, en effet, de donner à l'ensemble de l'exploitation une orientation nouvelle tenant compte des progrès de la technique et de l'évolution des besoins.

Après examen par les Services de la Direction Générale des Chemins de fer, le document que vous m'avez présenté donne lieu aux observations ci-après :

EXPLOITATION ET METHODES COMMERCIALES

1°) Service des voyageurs. - Constatant que, dans la période d'avant-guerre en raison, notamment, de la faible occupation des trains, le service voyageurs était largement en déficit, vous envisagez une réduction d'environ 50 % sur les parcours des trains - cette réduction étant compensée, dans une certaine mesure, au point de vue de la capacité de transport, par la formation de convois plus longs. Vous vous proposez, d'autre part, d'augmenter le confort des voyageurs, spécialement en 3ème classe; de revenir aux vitesses d'exploitation de l'avant-guerre, de les dépasser même sur les artères importantes.

Tout d'abord, il me paraît essentiel de reprendre jusqu'à l'établissement de conclusions précises l'étude entreprise en 1938, en vue de l'évaluation des dépenses propres au service des voyageurs. Vous voudrez bien m'en communiquer les résultats.

La réduction du nombre des trains mis à la disposition du public est, dans l'ensemble, une mesure opportune au point de vue financier. Toutefois, la proportion que vous indiquez ne peut être décidée actuellement car les restrictions envisagées doivent être appliquées avec beaucoup de discernement et de prudence, compte tenu des intérêts des usagers. Il est certain, en effet, que, sur certaines lignes, la mise en circulation de trains légers et nombreux s'avèrera nécessaire, tant en vue de la commodité des correspondances qu'en raison des caractéristiques des relations à assurer.

.....



L'accroissement de la vitesse des trains constitue une réalisation tout à fait désirable à condition de ne pas entraîner en elle-même des dépenses trop importantes. Sans doute, le remaniement des voies, que cette réalisation rend nécessaire, sera conjugué avec leur renforcement en vue de l'augmentation du poids des essieux. Je désirerais néanmoins être fixé sur les dépenses à prévoir au titre de l'augmentation des vitesses.

Je ne puis que vous encourager à vous préoccuper du confort des voyageurs ainsi que vous en avez manifesté l'intention.

L'amélioration des conditions de location des places par le public doit faire l'objet d'une attention spéciale, la note que vous m'avez transmise le 17 janvier 1945 se borne sur ce point à une indication trop sommaire et trop générale ; vous voudrez bien me présenter sur ce point des suggestions précises.

.....

Signé : René MAYER.

Réorganisation du service voyageurs

QUESTION IV - Service Commercial

-Modification du régime d'acheminement et de  
tarification des transports de marchandises  
(suite au Conseil du 13 janvier)

.....

P.V. (P.12)

M. de TARBÉ. - La réforme envisagée en ce qui concerne le service marchandises doit trouver sa contrepartie dans une réforme corrélative des transports voyageurs, comportant une sérieuse compression par rapport à l'avant-guerre. A cet égard et dans toute la mesure où cela est possible, un programme a-t-il été déjà élaboré en vue de tenir compte à la fois des vœux des usagers et de la part respective qui doit revenir au chemin de fer et à la route dans l'exécution de ces transports ?

M. LE BENEHALL. - Nous estimons que la réduction sur les parcours d'avant-guerre pourra varier entre 2/3 et 1/3.

M. de TARBÉ. - C'est une estimation d'ensemble. Aucun plan précis a-t-il été établi ?

M. BOUTET. - Il semble impossible d'établir à l'avance un tel plan, dans l'ignorance où l'on se trouve de l'importance qu'auront alors les transports automobiles.

M. de TARBÉ. - Il est néanmoins possible d'avoir quelques notions générales sur les modalités de cette contraction du service voyageurs. C'est ainsi qu'on peut envisager, par exemple, de concentrer ses efforts sur les relations lointaines et rapides, en maintenant un service assez étoffé sur les grandes distances et en restreignant, au contraire, la desserte des petites lignes.



M. LE GÉNÉRAL. - L'estimation que je viens de donner a été établie dans l'hypothèse où les mesures de coordination prises sur les petites lignes demeureraient sans modification.

M. de TARDE. - On suppose donc que la coordination continuera de jouer sur les mêmes bases qu'actuellement.

M. LE GÉNÉRAL. - Telle est, en effet, l'hypothèse adoptée. Nous comptons réaliser des économies, principalement sur les grandes relations, en cherchant à augmenter le nombre des wagons dans les trains, ce qui sera d'ailleurs facilité par les mesures que nous envisageons en ce qui concerne le trafic-marchandises. Mais aucun programme précis ne peut encore être établi pour le service voyageurs d'après-guerre.

M. BOUTET. - Il est d'autant plus impossible d'établir ce programme qu'on ne sait pas quelle sera l'importance du trafic à ce moment.

M. LE GÉNÉRAL. - Nous envisageons, d'une part, d'accroître par rapport à l'avant-guerre le nombre moyen de voyageurs par train, d'autre part, d'assurer, sur toutes les grandes relations, 3 trains par jour, un train de nuit et 3 trains de jour. Sur beaucoup de relations, le service était plus étoffé avant-guerre et c'est sur ces relations que nous ferons porter notre effort de compression. Cela pose d'ailleurs un problème qui ne pourra être résolu qu'au dernier moment, celui des correspondances. Toutes les études que nous pourrions faire à l'avance à ce sujet risquent d'être périmées au moment de la réalisation de la mesure.

.....

M. TIBARD. - Je partage les préoccupations de M. de TARBES. Je crois qu'il conviendra d'observer une certaine prudence dans la recherche d'un nouvel équilibre entre le service marchandises et le service voyageurs faisant une place moins large à ce dernier : il ne faut pas que les efforts accomplis dans le passé pour maintenir un service voyageurs en situation d'égalité avec la route ou pour utiliser des engins nouveaux, tels que les autorails, soient totalement abandonnés. Je craindrais qu'à vouloir aller trop loin et trop vite dans cette voie nous puissions être amenés à regretter plus tard certaines des mesures prises. En résumé, j'estime qu'une expectative s'impose à ce sujet et qu'il conviendra d'orienter notre politique en fonction de la situation qui se dégagera après les hostilités et non pas seulement d'après la situation actuelle.

M. LE PRÉSIDENT. - La question de la réforme du service voyageurs n'a pas encore été examinée. Elle fait seulement l'objet de deux indications d'ordre <sup>très</sup> général. La première est que les mesures mêmes qui sont prévues en ce qui concerne l'acheminement des marchandises auront pour effet de rendre possible une compression des parcours voyageurs, la dissociation des trafics G.V. et voyageurs permettant de supprimer certains trains et d'en

alléger d'autres. En outre, en envisage, dans l'ensemble, de rétablir un service moins étoffé qu'avant-guerre. Tout le monde peut, en effet, tomber d'accord sur le fait que le service des voyageurs était, en France, avant les hostilités, très développé et insuffisamment payant. On peut donc légitimement concevoir une restriction des avantages normalement offerts aux usagers, les avantages supplémentaires dont ils seraient susceptibles de bénéficier devant être rémunérés.

Ceci dit, on doit reconnaître qu'il existe une large marge entre la situation d'avant-guerre qu'on peut considérer à bon



droit comme excessive et la situation actuelle qui ne saurait, évidemment, correspondre à un service normal. Les parcours ne représentent plus actuellement que 25 ou 30 % de ceux d'avant-guerre, alors que le nombre de voyageurs transportés est de 11 % supérieur à celui de cette époque. Cette marge est suffisante pour pouvoir rétablir un service qui, tout en demeurant moins étoffé qu'antérieurement, satisfasse cependant les besoins du public. Un service fixé, par exemple, aux trois-quarts des parcours d'avant-guerre représenterait encore un service triple du service actuel et permettrait néanmoins de réaliser des économies. Ce chiffre n'est d'ailleurs donné qu'à titre purement indicatif, afin de montrer que de telles économies seront certainement possibles. Il convient, en définitive, de ne retenir, pour l'instant, qu'une indication de tendance, en ce qui concerne les mesures qui seront prises, le moment venu, à l'égard du service voyageurs : à savoir que ce service devra être moins coûteux, celui des marchandises le devenant, au contraire, davantage.

M. BOUTET. - Il faut observer que, si l'ensemble du service-voyageurs doit être plus économique qu'avant-guerre, il y aura néanmoins des efforts spéciaux à accomplir sur certaines grandes relations au point de vue de la rapidité. On sera ainsi conduit à prévoir, sur ces relations, un service plus onéreux.

M. LE BESNERAIS. - Les deux questions devront être examinées séparément. Il faudra établir, d'une part, un service voyageurs normal comportant une tarification également normale, et organiser, d'autre part, sur certaines relations, si nous le jugeons intéressant, des services rapides par trains vapeurs ou par automotrices suivant les cas, et qui comporteraient application d'une tarification spéciale adaptée aux exigences exceptionnelles de vitesse des usagers, selon une formule à étudier.

M. BOUTET.- Je <sup>tenais</sup> ~~xxxxx~~ à souligner ce point de vue qui me paraît important.

M. LE BERNERAI.- Plusieurs formules peuvent être envisagées. On était déjà entré dans cette voie avant la guerre, mais, d'une manière timide et sans distinguer suffisamment la tarification applicable à ces relations particulières-qui représentent, en quelque sorte, un service de luxe - de celle que l'on pourrait qualifier de droit commun. Je suis persuadé qu'il faudra persévérer et que les automotrices rapides pourront être utiles pour assurer de tels services.

.....

Dans le même ordre d'idées, on a insisté tout à l'heure sur les mesures de compression qui seront prises en ce qui concerne le service-voyageurs, afin de limiter les facilités excessives offertes au public avant-guerre. En réalité, le futur service-voysageurs, bien que réduit par rapport à l'avant-guerre, accusera, par rapport au service en vigueur, une amélioration considérable. Vis-à-vis du public, il conviendra évidemment d'insister sur cette amélioration, beaucoup plus que sur la réduction opérée par rapport à l'avant-guerre.

M. LE BERNERAI.- Nous serons limités, au début, dans notre effort d'amélioration, par l'effectif insuffisant de notre parc.

M. de TARDE.- Il est difficile de prévoir les réflexes psychologiques du public. Il ne semble pas faire de doute qu'au début, le sentiment d'euphorie ne l'emporte et n'incite les usagers à une grande indulgence à l'égard d'un service qui leur

.....



apparaîtra, par comparaison avec le service actuel, comme très satisfaisant. Mais il peut y avoir, dans un délai plus ou moins long, un renversement de cette tendance et la question est de savoir dans quelle mesure le Gouvernement sera capable de résister à la pression de l'opinion publique.

M. LE PRÉSIDENT. - En tout état de cause, nous serons empêchés, pour des raisons de force majeure, de rétablir un service très étoffé.