

50524682/1

500

(1961-62)

Réorganisation de l'exploitation commerciale des
chemins de fer

Dépêche du MIP à la SNCF	4.9.41
Note du Dir. Gén. au Ft	10.11.41
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	11.12.41
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	5. 3.42

Direction Générale
des Transports

Paris, le 5 mars 1942

Service Economique - 2ème Bureau

CF A 2422

C O P I E

Le Secrétaire d'Etat

Réformes de structure envisagées
pour l'après-guerre en ce qui
concerne l'exploitation commer-
ciale du chemin de fer.

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

Cette lettre a été
distribuée le
16.12.41

Par lettre D 5009 du 11 décembre 1941, vous m'avez fait
(parvenir deux notes relatives à la réforme de structure de
l'exploitation commerciale du chemin de fer envisagée pour
l'après-guerre et concernant l'une l'orientation à donner à
la politique commerciale du chemin de fer après la guerre
(transports de marchandises), l'autre le programme d'améliora-
tion du service pour l'après-guerre.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de ces deux
documents et de vous faire part des observations ci-après:

S'il est évident que certaines mesures ne pourront être
appliquées que lorsque les circonstances seront redevenues plus
normales, par exemple : l'extension de la livraison d'office à
domicile aux expéditions de détail ou la réforme du régime des
vitesses, il n'y a par contre aucun inconvénient à simplifier
dès maintenant la tarification P.V.

Il n'est pas non plus impossible d'amorcer les réformes
envisagées en ce qui concerne le trafic voyageurs. C'est ainsi
que la perception des frais de gare et de contrôle donne lieu
à de nombreuses difficultés. Ce système compliqué pourrait être
remplacé par des barèmes plus simples qui donneraient la même
recette, et qui établiraient d'une façon plus logique la dé-
gressivité artificiellement créée par les frais de gare et de
contrôle.

Il n'est pas non plus impossible d'envisager la substitu-
tion à la tarification actuelle de 1ère classe d'un supplément
non susceptible de réduction, applicable par zone. Il n'y a
lieu de prévoir de difficultés que du côté des militaires, mais
peut-être pourrait-on faire une exception en faveur de cette
seule catégorie de voyageurs; il apparaît difficile de faire
autrement tant que la 1ère classe n'est pas effectivement
supprimée et remplacée par une classe de luxe, solution qui
n'est pas encore actuelle.

Je vous invite à étudier ces suggestions et à me faire
connaître, dans le plus bref délai possible, vos observations
à leur sujet.

signé: BERTHELOT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 11 décembre 1941

C O P I E

500 - 9

Monsieur le Ministre,

Par communication C.F.2 2422, du 4 septembre dernier, vous avez bien voulu attirer notre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que, malgré les difficultés présentes, nous poursuivions les réformes de structure de notre exploitation commerciale en insistant sur le fait que la coordination ne pourra être maintenue que dans la mesure où le chemin de fer, de son côté, offrira des avantages comparables à ceux de ses concurrents.

Vous signalez un certain nombre de points sur lesquels vous estimez que notre examen doit plus spécialement porter et vous nous demandez de faire procéder aux études nécessaires, de façon à pouvoir vous soumettre nos propositions avant la fin de la présente année.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que nous partageons pleinement votre manière de voir sur l'intérêt qui s'attache à procéder, dès maintenant, à l'étude des méthodes que le chemin de fer devra mettre en oeuvre dès l'après-guerre pour améliorer son service et se présenter dans la meilleure situation possible vis-à-vis de ses concurrents.

Une première phase de cette étude vous a déjà été présentée sous la forme d'un projet de modification des tarifs spéciaux de voyageurs, dont nous vous avons soumis le principe et les idées directrices par lettre du 15 juillet 1941. Vous avez bien voulu, par dépêche C.F. 2 n° 2008 du 18 septembre, nous donner votre accord et nous vous avons soumis les propositions tarifaires utiles.

D'autre part, à la suite de l'examen des grandes lignes de notre politique commerciale et tarifaire pour l'après-guerre et, aussi, des améliorations d'exploitation de tous ordres qu'il sera nécessaire d'apporter à notre exploitation, nous avons établi deux notes de principe qui doivent servir de base au développement de l'étude des réalisations futures.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
244, Boulevard St-Germain - PARIS - (7ème)

Ces notes avaient été considérées comme confidentielles en attendant que l'examen détaillé des différentes mesures qu'elles envisagent ait confirmé leur opportunité et leur efficacité. Néanmoins, puisque cette question fait aujourd'hui l'objet de vos préoccupations, nous nous permettons de vous adresser un exemplaire de chacune d'elles en vous demandant de vouloir bien considérer qu'il s'agit, dans l'espèce, de vues très générales dont le bien fondé doit être soigneusement vérifié par des études poussées. Ces études se poursuivent. Au fur et à mesure qu'elles aboutiront, nous vous soumettrons des propositions. Je n'ai pas besoin d'ajouter que, comme vous nous le demandez, nous nous tenons à ce sujet en liaison étroite avec vos Services.

Nous voulons espérer que vous trouverez, dans le programme que nous nous sommes ainsi tracé, le schéma des solutions que requièrent les problèmes qui ont retenu votre attention. Je fais, toutefois, ajouter, dès maintenant, aux études à entreprendre deux des questions que vous nous signalez : la révision complète des délais de transport et la simplification des formalités imposées au Public, ainsi que la modification de la rédaction des conditions d'application de nos tarifs.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

12.633

18

16

Novembre 41

500/9

Monsieur le Président,

Je fais suite à ma précédente note du 9 Octobre dernier et à nos conversations postérieures concernant la lettre du 4 septembre 1941, par laquelle M. BERTHELOT nous a demandé d'étudier dès maintenant les réformes qu'il conviendrait d'apporter à l'exploitation du chemin de fer après la guerre.

Je vous avais tout d'abord proposé d'adresser à M. BERTHELOT, avec quelques modifications, un exemplaire du rapport que nous avons établi sur "Les améliorations du Service pour l'après-guerre". Puis, pour éviter de diffuser de trop nombreuses copies de ce rapport, je vous avais suggéré de renoncer à cette formule et de nous borner à rassembler dans la lettre même de réponse adressée à M. BERTHELOT les idées essentielles du programme d'avenir mis à l'étude.

Après avoir préparé plusieurs projets de lettre à cet effet, je suis amené à reconnaître qu'il n'est pas possible - à moins de donner à notre réponse une ampleur excessive - de donner au Ministre, par une simple lettre, une idée suffisamment exacte de l'importance des études que nous avons mises en chantier pour l'amélioration du service. C'est pourquoi, après nouvelle réflexion, je suis amené à vous proposer de revenir à la solution que je vous avais initialement proposée, consistant à adresser à M. BERTHELOT le rapport lui-même tel qu'il avait été envisagé.

Pour répondre à votre désir, on pourrait adresser une copie de ce rapport à M. les Membres du Conseil d'Administration, en l'accompagnant toutefois, si vous êtes d'accord, d'un fichet attirant l'attention sur le caractère confidentiel des vues d'ordre général qu'il renferme concernant notre politique d'avenir, notamment en matière de concurrence routière et sur l'intérêt qui s'attache à ce que ce caractère confidentiel ne soit pas perdu de vue.

Votre respectueux et dévoué,

~~LE~~ DIRECTEUR GENERAL,

Cité : Institut de l'Éclairage

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

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

500
C O P I E

Direction Générale
des Transports

Paris, le 4 septembre 1941.

Service Economique

2ème Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

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

Les difficultés que la situation actuelle a créées dans l'exploitation des divers moyens de transport ont eu pour conséquence de détourner l'attention des questions d'ordre commercial et notamment de faire perdre de vue les mesures à adopter, après les hostilités, pour tenir compte de la coordination entre les diverses voies jusqu'ici concurrentes.

Cependant, j'estime qu'il convient de poursuivre sans arrêt les réformes de structure de l'exploitation commerciale des chemins de fer qui ont été amorcées depuis quelques années.

Il est, en effet, indispensable que, dans l'avenir, la répartition du trafic entre les divers modes de transport soit effectuée conformément aux besoins de l'économie générale du Pays en tenant compte des facilités particulières qu'offrent chacune des voies pouvant être empruntées : fer, eau, route.

L'exécution des transports à grande distance par un organisme unifié ne doit pas avoir pour conséquence de priver le public des avantages particuliers incontestables que lui offraient les autres transporteurs. Il importe que la S.N.C.F., abandonnant délibérément ses méthodes anciennes, assouplisse à la fois sa tarification et son système d'acheminement de marchandises. Le succès des transports par camion automobile tient essentiellement au fait qu'à prix égal et même souvent à prix supérieur, l'exécution des transports avait lieu dans des délais réduits et avec un minimum de formalités.

Il ne faut pas se dissimuler que la coordination ne pourra être maintenue que si le chemin de fer, de son côté, offre au public des avantages comparables à ceux que ses concurrents seront en mesure d'offrir eux-mêmes. Ce serait, en effet, une grave erreur de penser qu'il est possible, par des réglementations, si sévères soient-elles, d'entraver les progrès susceptibles d'être réalisés dans les transports de marchandises. La coordination ne peut devenir une réalité que si elle ne se borne pas à édicter des mesures restrictives.

.....

J'appelle donc tout particulièrement votre attention sur cette importante question et j'insiste très vivement pour que des réformes de structure sur le plan technique et sur le plan tarifaire soient mises immédiatement à l'étude.

Je vous signale notamment la nécessité de modifier l'état d'esprit dans lequel jusqu'ici ont été envisagées ces réformes.

Il ne faut pas que la réalisation d'une mesure de portée générale soit contrariée par le souci de maintenir telle ou telle situation particulière qui ne présente pas un intérêt primordial. C'est dans cet esprit, par exemple, qu'il convient de transformer les délais de transport. Une amélioration générale de ces délais sur l'ensemble du réseau ne doit pas se heurter, comme dans le passé, au fait que, sur une relation déterminée où le trafic est nul ou peu important, une formule générale ne pourra jouer que difficilement et engagera, par conséquent, la responsabilité du chemin de fer. Il ne doit pas être tenu compte de ces cas particuliers qui ne présentent aucun intérêt.

Au sujet des délais de transport, je préconise de conserver la notion des délais forfaitaires en jours et par zones pour les colis postaux et les petits colis ; mais, pour les transports par charges complètes et pour les grands courants de transports, il semble que la notion de la grande et de la petite vitesse ne doive plus être maintenue dans sa rigueur actuelle.

On peut envisager la formule de trains désignés pour les denrées, les bestiaux, les groupages et les expéditions de détail. Pour les autres catégories de transports, les délais devraient être sensiblement réduits. Il importe également que le public puisse aisément se rendre compte du délai dans lequel les marchandises peuvent lui être livrées. Pour réaliser cette mesure, il faut faire coïncider autant que possible le délai légal avec le délai normalement utilisé. La Société Nationale des Chemins de fer devra ainsi prendre ses responsabilités en cas de retard.

Sur le plan tarifaire, de grands progrès doivent être accomplis pour permettre au rail d'apporter à ses clients des avantages comparables à ceux de la route.

Il faut envisager une large simplification du tarif général en diminuant l'écart des divers barèmes, qui est surtout justifié par la différence de valeur des marchandises. S'il est, en effet, logique de tenir compte, dans une certaine mesure, de la valeur et de la nature des marchandises pour fixer leur prix de transport, du moins convient-il essentiellement d'introduire, dans les tarifs, la notion du prix de revient. Certains des tarifs spéciaux qui n'ont été établis que sous l'empire de la concurrence doivent être supprimés. De même, doivent être relevés les tarifs qui, pour des raisons diverses,

.....

ont été anormalement fixés à des taux trop réduits. Par contre, sur les grands courants, où le prix de revient de transport est plus faible, on peut admettre des tarifications réduites.

Enfin, il est indispensable de simplifier les formalités imposées au public et d'introduire plus de clarté dans la rédaction des conditions d'application. La clarté et la simplicité des textes sont des éléments susceptibles d'éviter, dans une très large mesure, les divergences d'interprétation et les différends qui surgissent entre le chemin de fer et sa clientèle.

Dans le cadre général ainsi tracé, qui n'exclut aucune initiative de la part de la Société Nationale des Chemins de fer, je vous prie de vouloir bien faire procéder aux études nécessaires, de manière à pouvoir me soumettre vos propositions avant la fin de la présente année. Quand ces études seront suffisamment avancées, il y aura peut-être avantage à ce que vos Services se rapprochent de ceux de mon Administration afin de faciliter l'entente nécessaire pour la mise en vigueur des mesures qui seront définitivement arrêtées.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente lettre.

J. BERTHELOT.