

a) Trafic-VOYAGEURS.

Le trafic-voyeurs a accusé une nouvelle progression, particulièrement importante en raison de l'assouplissement apporté, à dater du 1er mars, au franchissement de la ligne de démarcation. Dans l'ensemble, les recettes ont augmenté de 50 % sur le mois précédent, la plus-value intéressant surtout les deux régions favorisées par l'aménagement de la ligne de démarcation, c'est-à-dire le Sud-Ouest (+ 49 %) et le Sud-Est (+ 34 %); par rapport à mars 1942, l'augmentation ressort à 33 %; par rapport à l'avant-guerre, elle atteint 257 %, chiffre qui, compte tenu des majorations de tarifs, correspond à un accroissement de trafic de 80 %. Etant donné qu'avant-guerre, le nombre des voyageurs circulant en auto était à peu près égal à celui des voyageurs circulant en train, il résulte des chiffres qui précèdent que, dans l'ensemble, les déplacements ont repris leur niveau d'avant-guerre, mais sont effectués exclusivement par chemin de fer. Les Régions dont le trafic s'est le plus développé sont le Sud-Ouest (+ 136 % par rapport à l'avant-guerre), le Sud-Est (+ 81 %) et l'Ouest (+ 72 %). Les augmentations sur le Sud-Ouest et le Sud-Est proviennent non seulement de l'assouplissement du franchissement de la ligne de démarcation, mais encore du fait que la circulation est beaucoup plus intense en zone non occupée qu'en zone occupée.

L'accroissement porte à la fois sur le trafic de grandes lignes et sur celui de la banlieue. Au départ de Paris, l'augmentation du trafic des grandes lignes atteint 57 % par rapport à l'avant-guerre. Elle intéresse surtout l'Ouest (+ 106 %), région privilégiée quant aux possibilités de ravitaillement; elle est, au contraire, assez faible sur le Sud-Est (+ 11 %), région particulièrement touchée par la suppression des voyages de tourisme et d'agrément.

En ce qui concerne le trafic de banlieue, le nombre des cartes d'abonnement hebdomadaires délivrées ne cesse de croître.

Il est, par rapport à mars 1939, en augmentation de 97 % pour l'ensemble de la région parisienne. Pour les Régions Ouest, Sud-Ouest et Est, l'augmentation ressort respectivement à 124, 111 et 91 %. Cette progression constante, si elle est due pour partie à la disparition de la concurrence automobile, est surtout la conséquence du régime actuel des cartes et de l'insuffisance des tarifs en vigueur qui font qu'à partir d'une distance de 30 ou 32 km, le prix d'une carte d'abonnement de travail est inférieur à celui d'un aller et retour; nous envisageons actuellement l'établissement de certaines formules propres à mettre fin à ces abus et nous songeons notamment à rétablir dans la région parisienne l'obligation de produire un certificat de travail délivré par le patron pour l'obtention des cartes hebdomadaires.

Le trafic interzone a presque triplé par suite de l'assouplissement de la ligne de démarcation. De février à mars, le nombre des voyageurs est passé : dans le sens zone non occupée - zone occupée, de 90.884 à 290.842 et, dans l'autre sens, de 97.886 à 277.611. Encore, convient-il de rappeler que ce mouvement a été freiné, ou tout au moins étalé, par le jeu des fiches d'admission que nous avions établi en prévision de cette pointe de trafic.

Les trafics spéciaux ont porté sur :

- 265 trains d'ouvriers français partant travailler en Allemagne (188.847 ouvriers)
- 23 trains d'ouvriers français permissionnaires venant d'Allemagne ou y retourant (11.856 ouvriers)
- 7 trains de malades rapatriés (2.900 malades)
- 42 trains de prisonniers rapatriés au titre de la relève (28.383 prisonniers).
- 12 trains d'Israélites (10.000 Israélites environ).

b) Trafic-marchandises.

1°- Situation générale.

Le nombre total des wagons chargés en trafic commercial a été plus élevé en mars qu'en février : 672.270 contre 643.571,