

SOSLM3/2h

120

(1940-1941, 1942)

A

Mesures prises pour accélérer la rotation du matériel.-

(s) C.D.	23. 1.40	32	VIII
ettre S.N.C.F. à la W.V.D.	27.11.40		
ote	21. 3.41		
di 2.3.43 (J.O. 14.5.43)			
rêté 3. 8.43 (J.O. 13. 8.43)			

Extrait du Journal Officiel
Lois et décrets du
13 août 1943

ARRETE du 3 août 1943 relatif à l'accélération
de la manutention des wagons complets

Le ministre secrétaire d'Etat à la Production industrielle et aux communications, le garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat à la justice, le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et le ministre secrétaire d'Etat au travail,

Vu la loi du 2 mars 1943 relative à l'accélération de la manutention des wagons complets,

A R R E T E N T :

Art. 1er - Les localités dans lesquelles les services de répartition de fret feront assurer le service de permanence prévu par l'article 1er de la loi du 2 mars 1943, en vue d'accélérer la manutention des wagons complets, sont les suivantes :

Abbeville, Agen, Aix-en-Provence, Albi, Alençon, Alès, Alfortville, Amiens, Angers, Angoulême, Annecy, Annonay, Antibes, Argentan, Argenteuil, Arles, Asnières, Aubervilliers, Audincourt, Aulnay-sous-Bois, Aurillac, Auxerre, Avignon.

Bagnolet, Bayonne, Beauvais, Belfort, Bègles, Bernay, Besançon, Béziers, Biarritz, Blanc-Mesnil, Blois, Bois-Colombes, Bondy, Bordeaux, Boulogne-Billancourt, Bourg-en-Bresse, Bourges, Brest, Brive-la-Gaillarde.

Caen, Cannes, Carcassonne, Castres, Caudéran, Châlons-sur-Marne, Châlon-sur-Saône, Champigny-sur-Marne, Chambéry, Charenton-le-Pont, Charleville, Chartres, Châteauroux, Châtellerault, Cherbourg, Choisy-le-Roi, Cholet, Clamart, Clermont-Ferrand, Clichy, Cognac, Colombes, Courbevoie, Creil, Creusot(le),

Dieppe, Dijon, Drancy, Dreux.

Epernay, Epinal, Evreux, Fécamp, Firmigny, Fontenay-sous-Bois, Fougères.

Garenne-Colombes (la), Gennevilliers, Givors, Granville, Grasse, Grenoble.

Havre (le), Houilles-Carières, Hyères.

Issoudun, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine.

Lannion, Laon, Laval, Levallois-Perret, Libourne, Limoges, Lisieux, Livry-Gargan, Lorient, Lunéville, Lyon.

Maisons-Alfort, Malakoff, Mans(le), Mantes-Gassicourt, Marseille, Meudon, Montauban, Montbéliard, Montceau-les-Mines, Montluçon, Montpellier, Montrouge, Montreuil-sous-Bois, Morlaix, Moulins.

Nancy, Nanterre, Nantes, Narbonne, Neuilly-sur-Seine, Nevers, Nice, Nîmes, Niort, Nogent-sur-Marne, Noisy-le-Sec.

Orléans, Oullins.

Pantin, Paris, Pau, Périgueux, Perpignan, Perreux-sur-Marne(le), Poissy, Poitiers, Puteaux, Puy(le).

Quimper.

Reims, Rennes, Rive-de-Gier, Roanne, Rochefort-sur-Mer, Rochesur-Yonne(la), Rochelle(la), Rouen, Rueil-Malmaison.

Sables d'Olonna (les), Saint-Amand-Montrond, Saint-Brieuc, Saint-Chamond, Saint-Denis, Saint-Dié, Saint-Dizier, Saint-Étienne, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Mandé, Saint-Maur-des-Fossés, Saint-Malo, Saint-Nazaire, Saint-Ouen, Saint-Quentin, Saintes, Sète, Sèvres, Seyne-sur-Mer(la), Soissons, Sotteville-lès-Rouen, Suresnes.

Talence, Tarbes, Thouars, Toul, Toulon, Toulouse, Tours, Troyes.

Valence-sur-Rhône, Vannes, Vanves, Versailles, Vichy, Vienne, Villejuif, Villeneuve-Saint-Georges, Villeurbanne, Vincennes, Vitry-sur-Seine.

Art. 2 - Dans les localités désignées à l'article 1er ci-dessus, les services de répartition de fret sont habilités à requérir, pendant la durée qu'ils fixeront, les transporteurs désignés par eux d'avoir à garder à la disposition du service de répartition de fret tout ou partie du matériel et du personnel dont ils disposent, prêts à effectuer immédiatement les opérations de manutention et de transport qui leur seraient demandées.

Le service de ~~répartition~~ permanence fonctionnera, selon les besoins locaux, soit tous les jours, soit seulement certains jours et notamment les dimanches et jours fériés.

Art. 3 - Les services de répartition de fret sont habilités à prescrire aux transporteurs désignés par eux l'exécution non seulement des transports de marchandises, conformément à l'arrêté du 28 mai 1941 instituant les services de répartition de fret, mais encore des manutentions en vue du chargement ou du déchargement des wagons complets.

Toutes les infractions à l'obligation ainsi faite aux transporteurs seront sanctionnées conformément à l'article 22 de l'arrêté du 28 mai 1941.

Art. 4 - Lorsqu'ils effectueront dans les localités désignées à l'article 1er ci-dessus des transports ordonnés par le service de répartition de fret, pour le chargement ou le déchargement des wagons complets, les transporteurs percevront sur les bénéficiaires de ces transports, en sus des tarifs de transports homologués, une surtaxe de 10 % les jours ouvrables et de 30 % les dimanches et jours fériés.

Le produit de cette surtaxe sera versé au comité d'organisation des transports routiers, par l'intermédiaire du groupement départemental des transports routiers.

Conformément à l'article 2 de la loi du 2 mars 1943, le produit de cette surtaxe servira à couvrir les dépenses d'organisation du service de permanence et à indemniser les transporteurs des frais supplémentaires qui pourront être mis à leur charge.

Art. 5 - Lorsque des transporteurs auront effectué des opérations de manutention, en exécution des ordres donnés par le service de répartition de fret dans les conditions indiquées à l'article 3 ci-dessus,

et lorsque la rémunération de ces opérations ne sera pas déjà comprise dans le prix des opérations de transport, ils en seront rémunérés par l'application des prix indiqués ci-après :

- 1°) Pour le département de la Seine : 30 fr. par tonne;
- 2°) Pour les autres départements :
 - a) Dans les villes de moins de 20.000 habitants : 24 fr. par tonne
 - b) Dans les villes de 20.000 à 100.000 habitants : 26 fr. par tonne;
 - c) Dans les villes de plus de 100.000 habitants : 28 fr. par tonne

Ces taux seront majorés de 20 % pour les marchandises réclamant du personnel spécialisé ou une manutention délicate (masses indivisibles, colis de poids supérieur à 60 kg., lots en vrac représentant des difficultés de manutention, marchandises fragiles, etc ..)

Le paiement des sommes correspondantes incombera aux bénéficiaires des opérations de manutention et sera perçu directement par les transporteurs intéressés, qui l'encaisseront pour leur propre compte.

Art. 6 - Un minimum de recettes est garanti aux transporteurs requis par le service de répartition de fret.

Ce minimum sera calculé de la manière suivante :

- 1°) A titre d'immobilisation du véhicule avec conducteur :
 - a) Les jours ouvrables, 80 % du chiffre qui résulterait de l'application du tarif de location en vigueur, le calcul étant fait par demi-journée;
 - b) Les dimanches et jours fériés, 60 % du chiffre qui résulterait de l'application du tarif précité, le calcul étant fait par journée entière;
- 2°) A titre d'immobilisation du personnel de manutention :
Le montant du salaire effectivement versé au personnel de manutention immobilisé, majoré de 50 % pour couvrir les charges patronales, les frais de bureau et de surveillance, le calcul étant fait, en semaine, par demi-journée, et les dimanches et jours fériés par journée entière.

Au cas où la recette totale effectivement perçue par un transporteur en application des articles 4 et 5 ci-dessus serait inférieure à la recette minimum déterminée, comme il est indiqué au présent article, la différence serait versée au transporteur par le groupement départemental des transports routiers, agissant pour le compte du comité d'organisation des transports routiers.

Art. 7 - Le comité d'organisation des transports routiers tiendra un compte spécial des recettes perçues par application de l'article 4 et des dépenses effectuées par lui par application des articles 4 et 6 ci-dessus.

Le bilan de ce compte sera arrêté à la fin de chaque trimestre et présenté au ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications. Ce bilan servira de base à la révision éventuelle de la surtaxe fixée par l'article 4 ci-dessus.

Art. 8 - Pour bénéficier de l'exonération d'amendes prévue au dernier alinéa de l'article 4 de la loi du 2 mars 1943, les expéditeurs ou destinataires intéressés devront avoir demandé le concours du service de répartition de fret dans les délais suivants :

- a) Cas d'un chargement ou déchargement à opérer dans la matinée avant 20 heures, la veille, pour un wagon P.V. et avant 9 heures, le jour même, pour un wagon G.V.;

b) Cas d'un chargement ou déchargement à opérer dans l'après-midi : avant 13 heures.

La demande pourra être faite par téléphone, sous réserve qu'une confirmation écrite soit faite le jour même de la demande téléphonique (le cachet de la poste valant attestation de la date).

Art. 9 - § 1er - Pour permettre l'exécution, dans les délais fixés par les tarifs, du chargement ou du déchargement des wagons complets, ainsi que des travaux qui en sont le complément (camionnage, réparation des camions, gardiennage des marchandises, etc ..), le repos hebdomadaire pourra temporairement être donné par roulement au personnel des entreprises occupé à ces opérations.

§ 2 - Dans les entreprises de transports routiers de marchandises, pour lesquelles la mesure prévue au paragraphe 1er ci-dessus se révélerait insuffisante, le repos hebdomadaire pourra, temporairement, et jusqu'à la date qui sera fixée par décret pour la cessation des hostilités, être suspendu au plus deux fois par mois et quinze fois par an, pour le personnel intéressé.

Toute suspension de repos hebdomadaire sera inscrite par l'employeur sur un registre spécial tenu au siège de l'entreprise et sur lequel seront mentionnés les noms et fonctions des travailleurs intéressés, les dates des repos supprimés et les travaux assurés.

Ce registre sera constamment tenu à la disposition des agents chargés du contrôle du travail.

Les repos ainsi suspendus seront, soit compensés au cours d'une période qui ne pourra excéder les trente jours qui suivent la suppression du repos, soit rémunérés.

Les heures de travail effectuées le jour du repos hebdomadaire ne donneront lieu à aucune majoration de salaire lorsque la compensation aura été effectuée dans la semaine qui suit la suppression du repos. Elles donneront lieu à une majoration de 10 % dans le cas de compensation au cours de la période excédant ladite semaine et à une majoration de 100 % dans le cas de suspension sans compensation.

Art. 10 - Le versement forfaitaire libératoire prévu par l'article 5 (§ c) de la loi du 2 mars 1943 devra être effectué entre les mains du percepteur dans un délai de quinze jours après que la contravention aura été notifiée au contrevenant.

Art. 11 - § 1er - Les expéditeurs ou destinataires dont les établissements sont reliés au chemin de fer par un embranchement particulier même non situé dans les localités désignées à l'article 1er ci-dessus sont tenus d'organiser, les dimanches et jours fériés, comme les autres jours, un service de manutention suffisant pour assurer dans les délais fixés par les tarifs le chargement et le déchargement des wagons qui leur sont remis à l'entrée de leur embranchement.

§ 2 - Tout expéditeur ou destinataire de marchandises par wagons complets, expédiés ou reçus sur embranchement particulier, même non situé dans les localités désignées à l'article 1er ci-dessus, qui ne respecterait pas les délais de chargement ou de déchargement prescrits par les tarifs, sera puni de l'amende prévue par l'article 4 de la loi du 2 mars 1943.

Toutefois, lorsque le tonnage journalier à charger ou à décharger sur l'embranchement sera supérieur à la fois à vingt tonnes et à 1,2 fois la moyenne journalière des tonnages expédiés ou reçus au cours du

trimestre précédent, l'amende susvisée ne sera pas appliquée.

Pour l'évaluation de la moyenne journalière précitée, on ne tiendra compte que des jours de réception ou d'expédition effectifs. D'autre part, par l'expression "trimestre précédent" on doit entendre le trimestre calendaire, c'est-à-dire : 1er janvier-31 mars, 1er avril-30 juin, etc, etc ..

Pour l'application de l'article 4 de la loi du 2 mars 1943, sera considéré comme en état de récidive quiconque aura déjà commis une première infraction sur le même embranchement particulier depuis la publication du présent arrêté.

Les infractions visées par le présent paragraphe seront constatées par les agents assermentés des chemins de fer.

§ 3 - Sont applicables aux expéditeurs et destinataires visés au paragraphe 1er du présent article :

a) les dispositions de l'article 9, paragraphes 1er et 2, du présent arrêté;

b) les dispositions de l'article 10 du présent arrêté.

Fait à Paris, le 3 août 1943.

Le ministre secrétaire d'Etat
à la production industrielle et aux
communications,

Jean BICHELONNE.

Le Garde des sceaux
ministre secrétaire d'Etat
à la Justice

Maurice GABOLDE

Le ministre secrétaire d'Etat
à l'économie nationale et aux finances

Pierre CATHALA.

Le ministre secrétaire d'Etat
au travail

Hubert LAGARDELIE.

du 14 mai 1945

---:---:---

LOI n° 137 du 2 mars 1943 relative à l'accélération de la manutention des wagons complets.-

---:---:---

Le Chef du Gouvernement,

Vu les actes constitutionnels n°s 12 et 12 bis;

Le conseil de cabinet entendu,

Décète :

Art. 1er.- Des arrêtés du secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications fixeront les conditions dans lesquelles, en vue de permettre, dans certaines localités spécialement désignées, le chargement et le déchargement des wagons complets dans les délais impartis par les tarifs, ainsi que l'exécution des transports routiers afférents à ces opérations, les services de répartition de fret institués dans les départements en exécution de la loi du 12 avril 1941 feront assurer un service de permanence par les transporteurs publics et, en cas de besoin, par les transporteurs privés.

Art. 2.- Les opérations visées à l'article 1er de la présente loi et effectuées par l'intermédiaire des services de répartition de fret donneront lieu à la perception, pour le compte du comité d'organisation des transports routiers, d'une surtaxe destinée à couvrir les dépenses d'organisation du service et, éventuellement, à indemniser les transporteurs des frais supplémentaires qui pourraient être mis à leur charge.

Art. 3.- La responsabilité d'un transporteur requis par le service de répartition de fret à la demande d'un expéditeur ou d'un destinataire pour effectuer les opérations de manutention ou de transport visées à l'article 1er de la présente loi ne peut être recherchée que pour les avaries ou manquants dont l'expéditeur ou le destinataire apporterait la preuve qu'ils se sont produits pendant ces opérations.

Art. 4.- Tout expéditeur ou destinataire de marchandises par wagons complets, expédiés ou reçus en gare dans les localités visées à l'article 1er de la présente loi, qui ne respecterait pas les délais de chargement ou de déchargement prescrits par les tarifs, sera puni d'une amende de mille à cinq mille francs par wagon, sans préjudice des frais de stationnement dus au chemin de fer.

En cas de récidive, l'amende sera portée au double. Sera considéré comme en état de récidive tout expéditeur ou destinataire qui aura déjà commis une première infraction dans la même gare depuis la publication de la présente loi.

Les infractions visées par le présent article seront constatées par les inspecteurs des transports et par les agents assermentés du chemin de fer.

....

Améliorations du rendement et de la rotation du
matériel P.V.

La note ci-jointe du 27 Novembre 1940 relate les mesures prises à cet effet dans l'ordre tarifaire et dans l'ordre technique.

Depuis lors des améliorations nouvelles ne sont intervenues que dans l'ordre technique.

1°- A la date du 1^{er} janvier 1941 a été mis en vigueur sur l'ensemble de la S.N.C.F. le régime de lotissement unifié qui avait été mis à l'essai depuis quelque temps déjà sur l'ensemble des Régions Nord et Est.

Ces règles de lotissement unifiées améliorent peut-être pas beaucoup directement la vitesse d'acheminement des wagons, mais elles permettent de déceler et de suivre plus facilement au cours des études d'acheminement l'importance des courants de trafic qui existent entre deux points éloignés du territoire. Ainsi ce lotissement permet de mettre plus facilement et plus rapidement au point les acheminements directs à grande distance, sans passage dans les triages intermédiaires, qui sont intéressants. Ainsi l'acheminement d'un certain nombre de wagons est accéléré.

2°- En dehors des améliorations de cet ordre qui peuvent être apportées aux acheminements à l'intérieur d'une Région, le Service du mouvement recherche systématiquement la création de trains réguliers interrégionaux qui constituent des acheminements directs sans passage par les triages ordinaires qui subsistent aux environs des frontières des Régions. Il a repris ainsi une politique déjà intensifiée avant la guerre en 1939.

A la date du 1^{er} Mars 1941, il vient d'augmenter dans de notables proportions le nombre des trains régionaux qui avaient été rétablis progressivement depuis l'Armistice.

- Ci-joint le Livret d'affectations de ces trains régionaux au 1^{er} Mars 1941. Les nouveaux trains régionaux à grande distance inclus dans ce livret y sont cochés au rouge.

3°- Une cause qui intervient dans l'augmentation de la durée moyenne de rotation des wagons est le temps passé pour réparer les avaries subies par ces wagons au cours des transports.

Des études sont en cours pour réduire le plus possible ces immobilisations :

a)- En envisageant de réparer les avaries légères sur les voies mêmes du triage sans envoyer les wagons avariés à l'atelier d'entretien du matériel roulant, ce qui comporte des temps morts.

b)- En réduisant le plus possible, lorsqu'il sera nécessaire pour réparer les wagons de les envoyer à l'entretien, les temps morts subis par ces wagons avant et après les opérations effectives de réparation.

° °
°

Dans l'ordre des résultats pratiques, la note du 27 Novembre 1940 caractérisait in fine les résultats auxquels on était arrivé par le fait que la durée moyenne de rotation des wagons atteignait alors 9 jours environ.

Les résultats ont été améliorés encore depuis cette date : c'est ainsi que, depuis le début de Février 1941, on constate que la durée moyenne de rotation d'un wagon s'est abaissée à 7 jours environ.

OBJET : Programme
de transports.

27 Novembre 1940

D. 149114/30

W. 1070

WEHRMACHT - VERKEHRS - DIREKTION

PARIS, rue de Berri, 29

Par votre note N° 7 V 1 Vw du 16 Novembre 1940, relative à l'exécution du programme de transports établi par le Commandant Militaire en FRANCE, en accord avec les Offices d'économie intéressés, vous m'avez demandé de vous renseigner sur les mesures prises par la S.N.C.F. pour faire activer l'évolution du matériel.

Les principales mesures déjà prises par la S.N.C.F. sont les suivantes :

1°- Mesures d'ordre tarifaire pour inciter les usagers à accélérer les opérations de chargement et de déchargement des wagons.

- Wagons mis à disposition sur les voies de débord :

- Obligation pour les usagers de charger ou de décharger, dans les délais réduits, les wagons, aussi bien les jours ouvrables que les dimanches et jours fériés. C'est ainsi qu'un destinataire avisé avant 8 h. un jour ouvrable que des wagons seront mis à sa disposition à partir de cette heure, doit les décharger complètement avant 12 heures s'il s'agit de marchandises expédiées en grande vitesse, et dans le courant de la journée s'il s'agit de marchandises expédiées en petite vitesse.

- Allocation de primes aux destinataires qui déchargent rapidement les wagons :

Prime de 50 fr. par wagon, lorsque le déchargement est effectué les jours ouvrables, dans un délai inférieur d'au moins 24 heures au délai normalement assigné pour cette opération.

Prime de 93 fr. lorsqu'un wagon, mis à disposition un dimanche ou un jour férié, avant 8 h, est effectivement déchargé ce dimanche ou ce jour férié.

- Relèvement de certains taux des droits de stationnement.

- Wagons conduits sur les embranchements particuliers :

- Obligation pour les embranchés de charger ou de décharger dans les délais réduits, les wagons, aussi bien les jours ouvrables que les dimanches et jours fériés.

En vue d'obtenir une rotation maxima des wagons, la S.N.C.F. a soumis à l'administration Supérieure, le 13 Novembre courant, une proposition tendant à renforcer les mesures indiquées ci-dessus.

Lorsque ces propositions seront mises en application, la situation se présentera comme suit :

- les dimanches et les jours fériés interviendront au même titre que les jours ouvrables pour les délais de chargement ou de déchargement des transports G.V. et P.V. par wagons complets;

- l'expéditeur qui n'aura pas commencé le chargement des wagons dans les délais fixés sera considéré comme ayant annulé sa demande de wagons et les wagons seront mis à la disposition d'un autre expéditeur; la demande de wagons sera également annulée si l'expéditeur n'est pas à même de présenter sa déclaration d'expédition avant le commencement du chargement;

- la prime de 50 fr. antérieurement payée pour les wagons déchargés rapidement, les jours ouvrables, continuera à être versée; le montant de la prime pour les wagons déchargés le dimanche sera porté de 93 à 100 fr;

- une prime de 100 fr. sera payée aux expéditeurs qui effectueront complètement dans le courant de la journée le chargement d'un wagon mis à leur disposition un dimanche ou un jour férié;

- les frais de stationnement prévus pour le retard apporté dans le chargement ou le déchargement des wagons mis à disposition sur voie de débord seront augmentés aussi bien en G.V. qu'en P.V. Pour la P.V. par exemple : les nouveaux droits sont les suivants :

1 journée	100 fr.	au lieu de 93 fr.
2 journées	215 fr.	au lieu de 206 fr.
3 journées	340 fr.	au lieu de 318 fr.

De même les indemnités pour retard perçues pour les wagons passés sur les embranchements seront très fortement augmentées :

1 journée	50 fr.	au lieu de 19 fr.
2 journées	100 fr.	au lieu de 38 fr.
3 journées	175 fr.	au lieu de 57 fr.

- les droits de stationnement seront doublés pour les wagons appartenant à certains types spéciaux.

Par ailleurs, pour permettre d'utiliser au maximum la capacité et le port des wagons, un relèvement provisoire de la limite de charge, égal à 5 % ou 10 % suivant les cas de la charge normale des wagons, vient d'être autorisé pour les expéditions en trafic intérieur français.

Nous allons, d'autre part, entreprendre une campagne publicitaire pour attirer l'attention des usagers sur l'intérêt

national qu'il y a à ce qu'ils prennent toutes mesures utiles pour accélérer au maximum leurs opérations de chargement et de déchargement et pour les inviter à ne pas perdre de vue les principes suivants :

- les usagers ne doivent demander des wagons que pour les transports indispensables;

- ils doivent utiliser les wagons de remplacement mis à leur disposition, même si ces wagons ne correspondent pas exactement à la nature du transport à effectuer;

- ils doivent s'efforcer de grouper leurs envois pour qu'ils puissent constituer des chargements occupant la capacité complète d'un wagon.

Au sujet de l'envoi des préavis et des avis rapides aux destinataires, la S.N.C.F. possède une organisation qui fonctionne déjà depuis longtemps. Le préavis doit être transmis de la dernière gare d'escale à la gare destinataire par dépêche téléphonique, chaque fois que c'est possible, la répercussion immédiate du préavis d'arrivée doit ensuite être faite au destinataire du wagon, suivant le cas, par exprès, par téléphone ou par télégramme. Les mêmes mesures sont également prévues pour la mise à disposition du matériel vide à charger.

2°- Mesures d'ordre technique destinées à réduire la durée de rotation des wagons -

Au point de vue Mouvement, la rotation du matériel est améliorée par la mise en marche du plus grand nombre possible de trains réguliers et par la révision périodique des horaires, à l'occasion notamment de chaque rétablissement de communications par reconstruction des ouvrages détruits.

Le programme de régularisation des trains fait l'objet d'examens bi-mensuels, qui tiennent compte de l'évolution du trafic et du rétablissement progressif des courants de trafic; on arrive ainsi à améliorer peu à peu les roulements et à obtenir une meilleure utilisation des brigades et des machines.

Au point de vue de l'utilisation du matériel outre les mesures prises pour obtenir le chargement des wagons à leur capacité complète et même avec surcharge de 5 % ou 10 % comme il est dit plus haut, des instructions ont été données pour tirer le maximum de rendement des wagons spécialisés à certains transports en les affectant au transport des marchandises ordinaires, exemple : wagons à auto, etc..., et même voitures à voyageurs.

L'ensemble des mesures résumées ci-dessus et dont l'application est suivie de très près, permet déjà de constater une notable amélioration de l'utilisation du matériel. C'est ainsi que la durée moyenne de rotation des wagons que vous avez indiquée comme étant de 12 jours, correspond à une évaluation du mois de Septembre dernier; elle s'est depuis progressivement abaissée pour n'être plus maintenant que de l'ordre de 9 jours.

Le Directeur Général,

Signé: LE BESNERAIS.

23 janvier 1940

120

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 23 janvier 1940

QU. VIII - Accélération de déchargement
et de rotation des wagons.

P. 32

M. MARLIO

Tout d'abord, est-il exact que les délais de déchargement et de libération du matériel dans la zone des armées soient souvent dépassés d'une façon abusive ?

M. LE BESNERAIS. - Oui. Nous avons dressé, il y a ^{quelques} jours, une liste des wagons en stationnement sur la région de l'Est et nous l'avons envoyée au Ministère de la Guerre qui, seul, peut réagir. Parmi ces wagons en souffrance, certains sont en déchargement depuis le début de décembre.

M. MARLIO. - C'est bien l'exemple qu'on m'avait signalé; c'est inadmissible.

La première question à examiner serait de savoir comment il se fait que l'autorité militaire ne peut obtenir des intéressés le déchargement de ce matériel.

M. LE BESNERAIS. - Elle s'efforce, depuis trois semaines, de nous faire récupérer ces wagons. L'autorité à qui j'ai adressé la liste des wagons m'a prié de lui indiquer également les endroits où ils stationnent, afin de prendre toutes sanctions utiles contre les auteurs de cette négligence.

M. TIRARD. - Je crois cependant qu'une réelle amélioration a été apportée en cette matière. Au début, alors qu'on ignorait encore si la guerre serait une guerre de position ou une guerre de mouvement, on ne s'est pas préoccupé d'organiser des stations-magasins dans la zone des armées ; les services de l'intendance ou autres services militaires réceptonnaires gardaient alors les marchandises, denrées et outillage sur le rail, trouvant beaucoup plus commode d'avoir les wagons tout chargés, tout abrités et tout prêts à repartir. C'était, en somme, des stations-magasins sur roues.

Mais cet état de choses n'a pu se maintenir en raison, d'une part, de la stabilisation des opérations militaires et, d'autre part, des inconvénients que présentait le système ; les wagons en question, bien que garés, n'étaient pas suffisamment gardés, de sorte que de nombreux vols et déprédations se sont produits.

.....

M. LE GÉNÉRAL. - Je suis bien d'accord avec vous : le déchargement des wagons dans les stations-magasins s'effectue, en effet, assez rapidement et l'amélioration de la situation, ^{les} est, en ce qui concerne, appréciable, mais les transports militaires ne sont pas toujours à destination de stations-magasins, et c'est lorsqu'ils ne le sont pas que nos wagons restent en souffrance. La liste que j'ai envoyée à l'autorité militaire ne comprend aucun véhicule en stationnement dans une station-magasin.

M. MARLIO. - Sa seconde observation est la suivante : des mesures d'ordre général peuvent évidemment être envisagées pour accélérer la rotation du matériel. L'organisation de trains de groupage en est une notamment et je sais qu'elle est employée. Mais cette mesure ne diminue pas le nombre de locomotives à mettre en service et je me demande même si elle constitue un moyen efficace au point de vue rotation des wagons. Lorsqu'un établissement est organisé pour décharger tous les jours 10 ou 12 wagons, il lui est difficile de faire face à une expédition de 50 ou 60 wagons, et il ne peut les rendre dans le délai habituel. Il y a une limite qu'on ne saurait dépasser.

M. LE GÉNÉRAL. - C'est pourquoi, en ce qui concerne la houille - où le mal est le plus grave - nous avons envoyé au ministre des Travaux Publics, il y a quelques jours, une proposition tendant à suspendre provisoirement la tarification par rames prévues au tarif P.V. n°7.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Elle a été approuvée aujourd'hui.

M. LE GÉNÉRAL. - Je vous remercie de ce renseignement. Je savais que cette approbation était imminente, mais j'ignorais

M. MARLIO.- La pénurie de matériel nous oblige à une circulation rapide du matériel. Je ne doute pas que vous ayez fait le nécessaire, mais je crois qu'il faudrait donner aux Inspecteurs Divisionnaires des pouvoirs suffisants pour qu'ils puissent régler eux-mêmes les questions urgentes que pose le déchargement des wagons. Ces agents sont, en effet, dans la plupart des cas, à même d'apprécier dans quelle mesure une usine fait preuve de bonne volonté et peuvent se rendre compte si les destinataires s'efforcent ou non d'accélérer le déchargement des wagons. L'envoi de circulaires ne sert pas à grand chose, tandis qu'un agent intelligent et actif, muni des pouvoirs nécessaires, peut rendre, dans cet ordre d'idées, de très grands services.

M. LE BESNERAIS.- A quel point de vue ?

M. MARLIO.- Il faut, par exemple, lorsque le nombre de wagons dont il dispose est insuffisant pour répondre à toutes les demandes, apprécier s'il convient ou non de donner à tel ou tel expéditeur tous les wagons qu'il réclame ou s'il faut, au contraire, les répartir au prorata des demandes. La règle qui exige que ce matériel soit réparti proportionnellement au trafic proposé par les différents expéditeurs n'est pas toujours juste ni conforme à l'intérêt général.

M. LE BESNERAIS.- Je dois, en principe, traiter tous les ^{usagers} ~~wagons~~ de la même manière et je ne peux pas officiellement appliquer d'autre règle que cette règle proportionnelle. Mais nos agents ne sont pas tenus de la suivre à la lettre et je vous assure que je n'ai jamais reproché au personnel de ne pas l'avoir appliquée rigoureusement.

M. MARLIO.- C'est tout ce que je demande.

M. LE BESNERAIS.- A l'heure actuelle, je suis de très près la répartition des wagons par région. Or, hier, j'ai donné à M. CAMBOURNAC des instructions pour que les houillères du Nord ne manquent pas des wagons-tombereaux nécessaires pour le transport du charbon. Je lui ai indiqué qu'il fallait réduire de 25% le nombre des tombereaux destinés à d'autres clients que les producteurs de houille et les ports charbonniers. Mais je ne veux pas savoir quels seront les usagers qui seront victimes de cette mesure. C'est à la Région qu'il appartient de prendre toutes dispositions utiles, et de faire les discriminations nécessaires, suivant la nature du trafic, comme l'indiquait tout à l'heure M. ARON. Je sais bien que cette manière de procéder va soulever de nombreuses protestations et qu'il faut s'attendre à ce qu'il y ait, dans une huitaine de jours, des réclamations. On nous accusera d'avoir servi tel client au détriment de tel autre. Nous n'en continuerons pas moins à agir ainsi que je viens de l'indiquer, mais je voulais vous démontrer que nous ne pouvons le faire qu'avec prudence.

M. MARLIO.- En cette matière, l'arbitraire ne veut pas dire l'injustice.

M. BERTHELOT.- Il n'y a pas de justice sans arbitraire.