

505LM214/3

5102

(1938-39)

A

Compte rendu au Comité de la suite donnée  
à certaines propositions tarifaires

(s)	CD 13.	4.38	41	(VII)
(s)	CD 10.	5.38	71	XIII (c)
(s)	CD 14.	3.39	12	(IV)

Compte rendu au Comité de la suite donnée à certaines propositions tarifaires

14 mars 1939

5102

QUESTION IV

Pas de P.V. COURT

Suite donnée aux propositions  
tarifaires adoptées par le  
Comité.

STENO p. 12

M. GRIMPET. - Je tiens à présenter une observation  
d'ordre général et préliminaire, avant d'aborder les diver-  
ses questions commerciales, à l'ordre du jour.

Il est très important que le Comité puisse suivre  
avec le plus grand soin la politique tarifaire de la Société  
Nationale. Sans doute, nous examinons assez rapidement  
chaque proposition tarifaire, considérée individuellement,  
mais nous pouvons ainsi nous rendre compte de la politique  
générale qui est suivie en matière de tarifs.

Toutefois, cela ne suffit pas, à mon sens. J'estime  
qu'il faudrait, en outre, que nous soyons tenus au courant  
de la suite donnée aux propositions que le Comité a ~~examinées~~  
approuvées et notamment des retraits de propositions, que

.....

les Services sont parfois amenés à opérer, au cours de l'instruction qui suit.

C'est ainsi que j'ai appris par hasard que le tarif de transport des viandes fraîches et abats à destination de la région parisienne - qui d'ailleurs ne paraissait pas aller de soi, puisque nous avions demandé des renseignements complémentaires avant d'approuver la proposition - a été retiré au cours de l'instruction.

M. LE RESNERAIS. - C'est exact. C'est le Ministre des Travaux Publics qui nous a demandé de retirer cette proposition. Mais il n'est pas douteux qu'il aurait dû vous en être rendu compte.

M. LE PRESIDENT. - Le Ministre a également refusé d'approuver le tarif des primeurs du Maroc.

M. LE RESNERAIS. - Ce n'est pas la même chose. Le Ministre a opposé son veto, mais la procédure n'est pas épuisée et la proposition n'est pas définitivement rejetée.

M. GRIMPET. - D'accord, mais, dans le cas du transport des ~~viandes~~ viandes, il ne s'agissait pas d'un veto. C'est la Société Nationale qui, à la demande du Ministre, a retiré la proposition que nous avions approuvée. Si bien que nous ignorions qu'une suite contraire à notre décision avait été prise.

M. LE RESNERAIS. - Vous avez raison. Je tiens à préciser d'ailleurs que la mesure est toute récente.

M. GRIMPET. - Pour quel motif le Ministre nous a-t-il demandé de retirer notre proposition ?

M. LE RESNERAIS. - Pour une raison d'opportunité. Nous avions fait valoir dans notre proposition que l'abaissement de tarif demandé se justifiait par la fuite même du trafic que nous avions le plus grand intérêt à conserver. Or, depuis, il résultait, d'une nouvelle enquête, que le trafic ne fuyait plus.

Dans ces conditions, tout en reconnaissant le bien-fondé de notre proposition, quand nous l'avions formulée, le Ministre nous a demandé de la retirer, du moins pour le moment, en raison du fait nouveau signalé.

Il est entendu que, dorénavant, nous vous rendrons compte dans des cas analogues.

10 mai 1938

5102

Veto

Question XIII. Questions diverses

Pas de P. V. joint

Steno

c) Compte rendu des vetos opposes  
par l'Administration aux pro-  
positions de tarifs.

M. LE PRÉSIDENT - On vous a fait part des trois vetos opposés pendant le mois d'avril par l'Administration à certaines propositions de tarifs présentant une certaine importance pour la Société Nationale. Ces trois questions ont été examinées ce matin par le Comité des Chemins de fer et les propositions de la Société Nationale ont finalement été adoptées, sous réserve de certaines modifications.

C'est ainsi que la durée d'application d'un de ces tarifs a été diminuée, de manière à permettre une nouvelle étude de son aménagement. Pour un autre tarif, où nous avions maintenu la formule ancienne qui consistait à n'avoir qu'un tarif applicable aux entreprises de groupage, cette formule a été remplacée par une autre accordant le bénéfice du tarif à tous les expéditeurs, sous réserve de l'insertion d'une clause de fidélité.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Nous nous sommes ralliés à la clause de fidélité, parce qu'elle permet d'éviter l'anomalie résultant de ce qu'un expéditeur susceptible de bénéficier du tarif en raison de ses envois devait obligatoirement passer par l'intermédiaire d'une entreprise de groupage, pour avoir droit à ce tarif.

N<sup>o</sup>. 4499

sur les vetos opposés pendant le mois d'Avril par l'Administration supérieure à des propositions de tarif présentant une certaine importance.

du chapitre 1er § I et des §§ IV et V des conditions d'application particulières à ce chapitre, ainsi que des conditions d'application communes aux différents chapitres du tarif en ce qui concerne le transport des véhicules vides et des voitures à voyageurs avec ou sans moteur mécanique.

Cette proposition qui est du 10 Mars 1938 devait être mise en vigueur le 15 Avril 1938.

Elle avait pour objet :

1°- de maintenir à la voie ferrée le trafic de voitures automobiles, que les récentes majorations de tarifs risquent de lui faire perdre au profit de la route ;

2°- d'atténuer, pour le trafic d'exportation, l'incidence des relèvements de tarifs et d'éviter que le trafic, au départ des centres de production,

abandonne la voie de BORDEAUX ou de MARSEILLE au profit de celle des ports de ROUEN et DUNKERQUE.

(Réclamation de la Société PEUGEOT et du groupement FERAUTO).

Le trafic escompté est de 151.700 tonnes pour une recette de 41 millions de francs. A défaut de la mesure nous perdrons une partie du trafic actuel de 113.000 tonnes auquel correspond une recette de 32 millions 1/2 de francs.

M.le Ministre des Travaux Publics, par dépêche du 8 Avril 1938, s'est opposé à la mise en vigueur de la proposition.

Le veto serait, croyons-nous, motivé par :

- 1°- la majoration subie par les prix afférents aux envois effectués aux grandes distances ;
- 2°- l'impossibilité, pour les petits garagistes, de profiter des dispositions d'abonnement.

2°- Tarif spécial P.V. N° 14 - Aménagement de la tarification prévue au chapitre 31 pour le transport des produits de la petite métallurgie des Ardennes sur la Région parisienne.

Cette proposition qui est du 3 Mars 1938 devait être mise en vigueur le 8 Avril 1938.

Elle avait pour objet de maintenir ou de ramener au fer un trafic de boulons, clous, rivets, appareils de chauffage, pièces en fonte moulées, etc... pouvant

atteindre 36.000 tonnes pour près de 4 millions de francs.

M. le Ministre des Travaux Publics, par dépêche du 31 Mars 1938, s'est opposé à la mise en vigueur de la proposition.

Cette proposition a soulevé des réclamations :

- |  |   |
|--|---|
| - de la Chambre de Commerce de VALENCIENNES et d'AVESNES | } qui se plaignent que la proposition modifiera les relativités                         |
| - de l'Office des Transports du Nord                     |   |
| - des Boulonneries du VIEUX-CONDE et de THIANT.          | } qui ont un trafic de 100 T. par mois sur PARIS  |
| - des Boulonneries de LOUVROIL                           |   |
| - des Boulonneries IGHET à TAUMONT                       | } qui ont un trafic de 20 à 30 T. par mois et qui l'auraient perdu du fait dudit tarif. |
| - de la Fonderie REBOURS-DUPONT                          |   |
|  | } dont le trafic est de 20 T. par mois sur PARIS  |
|  |   |

3°- Tarif spécial P.V. N° 24 - Chapitre 11 -

Abaissement à 205 francs du prix de 239 francs prévu pour le transport du caoutchouc ouvré et des roues caoutchoutées de CLERMONT-FERRAND sur la région parisienne.

(Proposition : 24 Mars - application prévue pour le 29 Avril).

Cette mesure avait pour objet de sauvegarder le trafic en provenance des Etablissements MICHELIN, et,

de plus, d'amener par fer, à la faveur du prix consenti, un trafic supplémentaire que les intéressés envisageaient d'amener par la route en camions d'essais leur appartenant. Le trafic total en cause est de 6.000 tonnes pour 1.200.000 francs environ.

Cette proposition a fait l'objet d'un veto de l'Administration supérieure en date du 22 Avril.

Ce veto doit permettre à l'Administration supérieure d'établir, par une enquête sur place, si des protestations formulées par les routiers sont fondées.

Les trois propositions sous veto doivent être portées à l'Ordre du jour de la prochaine séance du Conseil Supérieur des Transports (Comité des Chemins de fer) qui se tiendra le 10 Mai prochain.

Aucun refus définitif ne nous a été notifié depuis le 1<sup>er</sup> Avril.

Le Directeur  
du Service Commercial,

BOYAUX.

S.N.C.F.

PARIS, le 7 Mai 1938

Service Commercial

3ème Division

/1

N° 4499

## COMPTE-RENDU

sur les vetos opposés pendant le mois d'Avril  
par l'Administration supérieure à des propositions  
de tarif présentant une certaine importance.

1°- Tarif spécial P.V. N° 28 - Modification  
du chapitre 1er § I et des §§ IV et V des conditions  
d'application particulières à ce chapitre, ainsi que  
des conditions d'application communes aux différents  
chapitres du tarif en ce qui concerne le transport  
des véhicules vides et des voitures à voyageurs avec  
ou sans moteur mécanique.

Cette proposition qui est du 10 Mars 1938 devait  
être mise en vigueur le 15 Avril 1938.

Elle avait pour objet :

1°- de maintenir à la voie ferrée le trafic de  
voitures automobiles, que les récentes majorations  
de tarifs risquent de lui faire perdre au profit de  
la route ;

2°- d'atténuer, pour le trafic d'exportation,  
l'incidence des relèvements de tarifs et d'éviter qu'il  
le trafic, au départ des centres de production,

abandonne la voie de BORDEAUX ou de MARSEILLE au profit de celle des ports de ROUEN et DUNKERQUE.

(Réclamation de la Société PEUGEOT et du groupement FERAUTO).

Le trafic escompté est de 151.700 tonnes pour une recette de 41 millions de francs. A défaut de la mesure nous perdrons une partie du trafic actuel de 113.000 tonnes auquel correspond une recette de 32 millions 1/2 de francs.

M.le Ministre des Travaux Publics, par dépêche du 8 Avril 1938, s'est opposé à la mise en vigueur de la proposition.

Le veto serait, croyons-nous, motivé par :

- 1°- la majoration subie par les prix afférents aux envois effectués aux grandes distances ;
- 2°- l'impossibilité, pour les petits garagistes, de profiter des dispositions d'abonnement.

2°- Tarif spécial P.V. N° 14 - Aménagement de la tarification prévue au chapitre 31 pour le transport des produits de la petite métallurgie des Ardennes sur la Région parisienne.

Cette proposition qui est du 3 Mars 1938 devait être mise en vigueur le 8 Avril 1938.

Elle avait pour objet de maintenir ou de ramener au fer un trafic de boulons, clous, rivets, appareils de chauffage, pièces en fonte moulées, etc... pouvant

atteindre 36.000 tonnes pour près de 4 millions de francs.

M. le Ministre des Travaux Publics, par dépêche du 31 Mars 1938, s'est opposé à la mise en vigueur de la proposition.

Cette proposition a soulevé des réclamations :

- de la Chambre de Commerce de VALENCIENNES et d'AVESNES } qui se plaignent que la proposition modifiera les relativités
- de l'Office des Transports du Nord }
- des Boulonneries du VIEUX-CONDE et de THIAIT. } qui ont un trafic de 100 T. par mois sur PARIS
- des Boulonneries de LOUVROIL } qui ont un trafic de 20 à 30 T. par mois et qui l'auraient perdu du fait dudit tarif.
- des Boulonneries IGNET à FAUMONT }
- de la Fonderie REBOURS-DUPONT } dont le trafic est de 20 T. par mois sur PARIS

3°- Tarif spécial P.V. N° 24 - Chapitre 11 -

Abaissement à 205 francs du prix de 239 francs prévu pour le transport du caoutchouc ouvré et des roues caoutchoutées de CLERMONT-FERRAND sur la région parisienne.

(Proposition : 24 Mars - application prévue pour le 29 Avril).

Cette mesure avait pour objet de sauvegarder le trafic en provenance des Etablissements MICHELIN, et,

de plus, d'amener au fer, à la faveur du prix consenti, un trafic supplémentaire que les intéressés envisageaient d'amener par la route en camions d'essais leur appartenant. Le trafic total en cause est de 6.000 tonnes pour 1.200.000 francs environ.

Cette proposition a fait l'objet d'un veto de l'Administration supérieure en date du 22 Avril.

Ce veto doit permettre à l'Administration supérieure d'établir, par une enquête sur place, si des protestations formulées par les routiers sont fondées.

Les trois propositions sous veto doivent être portées à l'Ordre du jour de la prochaine séance du Conseil Supérieur des Transports (Comité des Chemins de fer) qui se tiendra le 10 Mai prochain.

Aucun refus définitif ne nous a été notifié depuis le 1<sup>er</sup> Avril.

Le Directeur  
du Service Commercial,

BOYAUX.

13 avril 1938

5102

*Revisé, relu et corrigé le 13 avril 1938*

*(Ne figure pas au P.V. couché)*

Suite aux propositions de  
tarifs de la S.N.C.F. -

M. LE PRESIDENT - Avant d'aborder l'examen des questions tarifaires à l'ordre du jour, je voudrais demander à M. le Directeur Général de nous tenir au courant des décisions du Ministre concernant les propositions de tarifs que nous lui soumettons. Elles ne sont pas toutes approuvées. Ainsi, nous avons reçu hier une lettre, dans laquelle le Ministre refuse d'approuver les propositions faites pour le transport des automobiles Peugeot.

M. LE BESNERAIS - Il ne s'agit pas d'un refus. Le Ministre a simplement opposé son veto pour lui permettre de procéder à un examen complémentaire. En effet, et conformément aux dispositions réglementaires, lorsque le Ministre n'a pas exprimé d'avis, dans le délai d'un mois, la proposition est approuvée. Il faut donc qu'il oppose son veto, pour se donner du ~~champ~~ <sup>champ</sup>. Le veto n'a pas un ~~sens~~ sens péjoratif. Je vous rendrai compte néanmoins des vetos importants qui seraient prononcés par le Ministre.

M. LE PRESIDENT - D'accord. Ce qui importe, d'autre part, c'est que nous soyons tenus au courant des décisions définitives de rejet qui seraient prises par le Ministre; il ne faut pas que nous vivions sur cette idée que tel tarif que nous avons proposé a été adopté, alors que le Ministre l'a rejeté.

M. LE BESNERAIS - C'est entendu. Mais, je ne crois pas que, depuis le 1er janvier, il y ait eu de rejet définitif.