

505 LH 223/3

5211

(1941-42)

581/

Amélioration du camionnage dans les centres urbains durant
l'occupation - Appel à d'autres transporteurs que les
concessionnaires.-

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	27.10.41
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	27.11.41
Réponse du M.T.P.	5. 1.42
Lettre SNCF au MTP	29. 8.42

Amélioration du camionnage dans les centres urbains durant l'occupation - Appel à d'autres transporteurs
que les concessionnaires.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 5110/17

C O P I E

Paris, le 29 août 1942

541.08/125
1329

Monsieur le Ministre,

A la suite de votre dépêche n° 2531 du 27 octobre 1941 visant la situation précaire de certains de nos Services de camionnage urbain, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître que nous suivions de très près la question de la transformation des véhicules automobiles affectés à ces services, en vue d'utiliser les sources d'énergie d'origine nationale.

Par mes lettres des 27 novembre 1941, 11 février et 22 avril 1942, je vous ai signalé qu'en raison des inconvénients de l'emploi des camions à gazogène et de la limitation des possibilités pour l'utilisation du gaz de ville, nous nous orientons principalement vers la solution des véhicules électriques. J'ajoutais que notre filiale, la S.C.E.T.A., avait été chargée d'établir, pour l'année 1942, un programme de commandes de 340 véhicules représentant le minimum indispensable pour assurer nos services de correspondance dans les grandes villes.

Actuellement, la passation des commandes est achevée : elle a entraîné le versement d'une avance de 12 millions aux constructeurs. Le programme comprend : 5 véhicules de 1 T., 219 véhicules de 2 T. à 3 T., 76 véhicules de 6 T. et 40 tracteurs de 5/7 T.

Ces commandes ont été réparties entre trois établissements de la manière suivante :

Etablissements SOVEL (240 véhicules)	(143 engins de 2 T. 5/3 T.) 57 engins de 6 T.) 40 tracteurs de 5/7 T.
Etablissements VETRA (69 véhicules)	(50 engins de 2T.8/3 T.3) 19 engins de 6 T.
Etablissements S.C.F. (31 véhicules)	(5 engins de 1 T.) 26 engins de 2 T.

La livraison vient seulement de commencer avec un retard de 2 mois environ qui est la conséquence de la réduction du contingent final de monnaie-matière attribué aux constructeurs et de la priorité accordée aux transporteurs des halles de Paris pour l'équipement en véhicules électriques.

Actuellement, 8 engins seulement ont été livrés en juillet par la Maison SOVEL au lieu de 30 prévus ; la cadence normale n'est envisagée qu'à partir de septembre.

M.le Secrétaire d'Etat aux Communications - Direction Générale des Transports
2ème Bureau - 244, Bd. St-Germain - PARIS-

Or, notre attention vient d'être attirée sur un fait nouveau, le risque de compromettre la réalisation d'une partie importante du programme. Par décision G.V.K. du 21 juillet, les Autorités d'occupation ont interdit la construction de véhicules électriques et de leurs accessoires, à l'exception de ceux pour lesquels les approvisionnements en usines sont déjà constitués. A la suite de cette décision, le Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle a suspendu la délivrance des licences d'achat. Il fait procéder actuellement à l'inventaire des approvisionnements en vue de déterminer le nombre de véhicules restant à construire et de fixer la répartition entre les différents utilisateurs.

Notre filiale nous signale que cette répartition sera faite suivant vos indications, après consultation des représentants du Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle et du Comité d'Organisation de l'Automobile.

Vous avez bien voulu souligner à différentes reprises le caractère prioritaire des services de factage et de camionnage de la SNCF qui sont le complément indispensable des transports par fer. Je n'ai pas besoin, Monsieur le Ministre, d'insister à nouveau sur la nécessité d'assurer ces services de façon très régulière pour obtenir la libération rapide des wagons et des quais des gares. Mais, je crois nécessaire de porter à votre connaissance la situation d'ensemble des moyens dont disposent actuellement nos services de correspondance à caractère obligatoire, c'est-à-dire dans les localités de plus de 5000 habitants.

A Paris, le parc normal comprend 84 chevaux et 435 véhicules automobiles. Parmi ces derniers, 58 fonctionnent encore au carburant liquide mais les 377 autres sont équipés soit au gaz comprimé (269) soit au gazogène (61), soit à l'électricité (47). La situation paraît donc satisfaisante. Cependant, la mise en service de nouveaux véhicules se révèle indispensable. En effet, ~~un certain nombre de services de camionnage~~ une notable partie des camions fonctionnant au gaz comprimé sont à limite d'usure et seront bientôt inutilisables. D'autre part, certains Services de factage qui doivent être assurés normalement par automobiles, comme le transit entre les gares, sont assurés par wagons, ce qui nuit à la rapidité de l'acheminement des colis et donne une mauvaise utilisation du matériel ferroviaire.

En province, la situation est moins bonne du point de vue de l'emploi des sources d'énergie d'origine nationale. Le parc normal, qui compte 1.404 chevaux et 813 véhicules automobiles, comprend encore 540 camions à carburant liquide, soit environ 65% du matériel automobile.

Cette récapitulation souligne l'intérêt essentiel de la réalisation rapide de notre programme d'engins électriques. La mise en service de ces véhicules permettra de compléter le parc actuel et de libérer des camions dont le ravitaillement en carburant et huile devient de plus en plus difficile, ce qui compromet la régularité de l'exploitation.

Les véhicules électriques sont les mieux adaptés au service de camionnage urbain qui comporte des arrêts fréquents et prolongés. Leur facilité de démarrage compense leur faible vitesse ; ils n'exigent aucune dépense d'énergie en stationnement et leur consommation d'huile est négligeable.

Je vous serais reconnaissant, Monsieur le Ministre, de vouloir bien tenir compte de ces considérations dans la répartition des disponibilités, afin que le programme d'équipement de nos correspondants

.....

soit réalisé, sinon intégralement, du moins dans une mesure aussi large que possible.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

PARIS le 5 JANVIER 1942

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction générale des Transports-----
Service économique - 2° Bureau

CF.2/253I

Le Secrétaire d'Etat

Amélioration du camionnage
dans les centres urbainsà M.le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par lettre D. 5110/26 du 27 nov.1941, répondant à ma communication du 27 octobre précédent concernant les conditions précaires dans lesquelles sont actuellement assurés certains de vos services de camionnage, vous avez exposé quel était l'état actuel de la question. Vous avez particulièrement insisté pour que, malgré les difficultés signalées, vos camionneurs officiels puissent bénéficier au moins d'une certaine priorité pour l'attribution du carburant nécessaire à l'exécution du service normal.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce point a fait l'objet de ma lettre 1986 (Service de la Coordination 5° bureau) du 13 novembre 1941, restée sans réponse, dont je ne puis que confirmer les termes.

Par ailleurs, en ce qui concerne votre demande tendant à ce que soit facilitée la délivrance des licences nécessaires pour la transformation des véhicules, je vous invite à me signaler (Service de la Coordination) les cas particuliers dans lesquels vos correspondants auraient des difficultés pour obtenir lesdites licences.

(s) CLAUDON

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

— : — : — : — : — : — : — : —

Le Président
du Conseil d'Administration

$$\begin{array}{r} 541.000 \\ \hline 422 \end{array}$$

C O P I E

Paris, le 27 novembre 1941

D 5110/26

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F. 2 n° 2531 du 27 octobre 1941, vous avez bien voulu m'indiquer que votre attention avait été appelée sur les conditions précaires dans lesquelles sont actuellement assurés certains de nos services de camionnage.

Ces services ne pouvant, en effet, dans la période de pénurie que nous traversons, bénéficier d'un monopole pour la répartition des carburants, lubrifiants et pneumatiques, il arrive que le service du camionnage ne puisse être assuré par les camionneurs officiels alors que d'autres transporteurs pourraient disposer du matériel et des matières premières nécessaires. Vous estimez, dans ces conditions, qu'en dépit des contrats qui la lient à ses camionneurs, la S.N.C.F. est dispensée de l'obligation de leur confier la totalité des marchandises à camionner, lorsque le camionneur contractant n'a pas les moyens d'exécuter les transports et qu'elle peut passer des contrats avec d'autres camionneurs pour les transports de complément. Vous envisagez dans ce cas deux modalités : soit que les camionneurs de complément soient des sous-traitants du camionneur officiel, soit que l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées désigne, en exécution de la loi sur les priorités, des camionneurs de complément ou les fasse désigner par le Service de Répartition du fret.

Il est exact que les difficultés qu'éprouvent les transporteurs routiers n'ont pas épargné nos services de factage et de camionnage et que, sur certains points, nos correspondants assurent avec peine la livraison des marchandises au domicile des destinataires.

En prévision de ces difficultés, nous étions d'ailleurs intervenus auprès d'eux pour les inciter à transformer leur équipement afin de réduire la consommation en carburant liquide. Si quelques uns n'ont pas effectué assez vite cette transformation, il s'agit heureusement là de cas isolés et la plupart de nos correspondants ont largement répondu à notre appel.

Bon nombre d'entre eux, en particulier, sont revenus à la traction hippomobile. Ceux-ci éprouvent malheureusement

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications - Direction Générale
des Transports - 2ème Bureau - 244, Bd St-Germain - PARIS -

aujourd'hui les plus grandes difficultés pour assurer à leurs chevaux une nourriture suffisante. La priorité pour les approvisionnements paraissant possible dans ce cas particulier, car la cavalerie de nos correspondants représente une proportion infime des chevaux de chaque département, nous nous permettons d'insister auprès de vous pour que cette priorité, dont vous avez déjà accepté le principe, soit effectivement observée

Quant aux entreprises qui ont conservé la traction automobile, il y a lieu de noter que la question de la transformation ne se présente pas pour les véhicules du camionnage urbain de la même façon que pour les camions affectés aux transports à petite ou à grande distance. Le gazogène s'accommode mal, en effet, des arrêts nombreux et des changements de vitesse fréquents inhérents à un service urbain de distribution de colis et il conduit dans les grandes villes à des rendements désastreux. Nos correspondants se sont donc plutôt orientés vers l'alcool, vers le gaz de ville ou vers les véhicules électriques.

Nous venons de demander d'une façon pressante à nos correspondants un nouvel effort de transformation et vous pouvez être assuré que nous suivons cette question avec tout l'intérêt qu'elle comporte.

Pour ce qui concerne, d'autre part, l'aide à apporter à nos correspondants par les autres camionneurs, nous avons déjà expérimenté les solutions indiquées dans votre dépêche et vous savez notamment que c'est en appliquant la deuxième formule que le service de camionnage de Paris a pu fonctionner au cours du mois d'octobre. Je vous ai indiqué, par ma lettre du 31 octobre, les motifs pour lesquels il m'apparaît que, du point de vue économie de carburant, il serait préférable d'augmenter la dotation de nos services; si des motifs d'équité vous semblent devoir s'opposer à cette augmentation, je me permets d'insister cependant pour que nos camionneurs officiels bénéficient au moins d'une certaine priorité pour l'attribution du carburant nécessaire à l'exécution du service normal. Lorsque le trafic dépassera leurs moyens, nous généraliserons les solutions que vous avez indiquées lesquelles rejoignent l'avis émis sur cette question, le 26 septembre dernier, par le Conseil Général des Transports, avis auquel nous nous étions associés.

Nous espérons d'ailleurs que le nouvel appel adressé à nos correspondants portera ses fruits et que d'ici quelques mois une nouvelle tranche de transformation de véhicules permettra de compenser, par l'utilisation des carburants de remplacement, la diminution des contingents d'essence. Pour qu'il en soit bien ainsi, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir, par votre haute intervention, faciliter la délivrance des licences à ceux des correspondants du chemin de fer qui attendent cette pièce pour réaliser la transformation de leurs camions.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

C O P I E

Direction Générale
des Transports

Service Economique

Paris, le 27 octobre 1941

2ème Bureau

Amélioration du camionnage
dans les centres urbains

C.F.2-2531

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à M. le Président du Conseil d'Administration de la
Société Nationale des Chemins de fer Français.

Mon attention vient d'être appelée sur les conditions précaires dans lesquelles sont actuellement assurés certains services de camionnage de la S.N.C.F..

En effet, ces services qui, en vertu de contrats qui les lient à la Société Nationale des Chemins de fer, bénéficient d'une sorte de monopole des colis domicile, ne peuvent pas, dans cette période de pénurie, jouir d'un monopole parallèle pour la répartition des carburants, lubrifiants et pneumatiques.

Il arrive, dès lors, que, dans les grandes villes, notamment en fin de mois, le service du camionnage ne puisse être assuré par les camionneurs officiels, alors que d'autres transporteurs pourraient disposer du matériel et des matières premières nécessaires.

Et d'ailleurs, il semble que les camionneurs de la S.N.C.F., particulièrement dans certains grands centres urbains, aient leur part de responsabilité dans cet état de choses car, se croyant assurés, en effet, d'une répartition privilégiée, ils n'ont pas fait un effort suffisant pour équiper leurs camions en vue de l'emploi des carburants de remplacement.

Dans ces conditions, j'estime que, en dépit des contrats qui lient la Société Nationale des Chemins de fer à ces camionneurs, elle est dispensée de l'obligation de leur confier la totalité des marchandises à camionner, lorsque le camionneur contractant n'a pas les moyens d'exécuter les transports.

.....

Afin de remédier aux déficiences signalées, la Société Nationale des Chemins de fer pourrait passer des contrats avec d'autres camionneurs pour assurer des transports de complément.

Deux modalités seraient à envisager :

1°) les camionneurs de complément sont des sous-traitants du camionneur officiel ;

2°) l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées désigne, en exécution de la loi sur les priorités, des camionneurs de complément ou les fait désigner par le Service de Répartition de Frêt.

La première de ces formules, aboutissant à une solution d'entente, serait recommandable toutes les fois qu'elle pourrait être appliquée.

Je vous invite en conséquence à étudier les moyens de réaliser les mesures suggérées ci-dessus et à me faire connaître, le plus tôt possible, les résultats de cette étude.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

Signé : BERTHELOT.