

505LH228)7

5211

(1942-43)

521

n de permanences de camionnage dans certains centres

Lettre SNCF au MTP

6. 6.42

Loi 2. 3.43 (J.O. 14. 5.43)

Arrêté 3. 8.43 (J.O. 13. 8.43)

Création de permanences de camionnage dans certains centres

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, Chalon-sur-Saône, Champigny-sur-Marne, Chambéry, Charenton-le-Pont, Charleville, Chartres, Châteauroux, Châtellerauld, Charbourg, Choisy-le-Roi, Cholet, Clamart, Clermont-Ferrand, Clichy, Cognac, Colombes, Courbevoie, Creil, Creusot(1e),

Dieppe, Dijon, Drancy, Dreux.

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

Garenne-Colombes (1a), Gennevilliers, Givors, Granville, Grasse, Grenoble.

Havre (1e), Houilles-Carrières, 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(1e), 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'Olonne (les), Saint-Amand-Montrond, Saint-Brieuc, Saint-Chamond, Saint-Denis, Saint-Dié, Saint-Dizier, Saint-Etienne, 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 payement 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 convention 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 LAGARDELLE.

Extrait du Journal Officiel

du 14 mai 1943

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.

Les inspecteurs des transports sont habilités à cet effet à la constatation des infractions susvisées.

Les amendes prévues par le présent article ne seront pas applicables aux expéditeurs et destinataires qui auront fait appel au service de répartition de fret dans des délais et dans des conditions qui seront fixées par arrêté du secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications.

Art. 5.- Des arrêtés du secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications et des secrétaires d'Etat intéressés détermineront les conditions d'application de la présente loi et, notamment :

a) le taux et les conditions d'emploi de la surtaxe prévue à l'article 2 ci-dessus;

b) les conditions dans lesquelles le repos hebdomadaire pourra être donné par roulement ou suspendu, pour le personnel occupé aux opérations visées à l'article 1er ci-dessus ou aux opérations qui en sont le complément (réparation des camions, gardiennage des marchandises, etc...), ainsi que les conditions de rémunération ou de compensation des heures de travail effectuées par ledit personnel le jour du repos hebdomadaire;

c) les conditions dans lesquelles, en cas d'infraction aux dispositions du présent décret, les contrevenants auront la facilité d'effectuer, en représentation du montant de l'amende encourue par eux, le paiement entre les mains du percepteur de la somme de :

500 fr pour la première infraction;

1.000 fr pour la première récidive;

2.000 fr pour la deuxième récidive et les suivantes;

ce versement forfaitaire ayant pour effet d'arrêter toute poursuite mais impliquant pour les contrevenants la reconnaissance de la contravention qui sera prise en considération pour la constatation de l'état de récidive visé à l'article 4 ci-dessus;

d) les conditions d'application de la présente loi aux expéditeurs et destinataires reliés au chemin de fer par un embranchement particulier et, notamment, les conditions dans lesquelles leur sont applicables les amendes prévues à l'article 4 ci-dessus.

Art. 6.- La présente loi s'applique à toutes les voies ferrées à écartement normal.

Art. 7.- Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 2 mars 1943

Pierre LAVAL.

suivent les signatures des ministres et secrétaires
d'Etat intéressés.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:--:--:--:--:--:--:--:--:--

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 juin 1942

5110 - 29

C O P I E

541-340
2062

Monsieur le Ministre,

Par application des Dispositions des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises, le déchargement des wagons doit être terminé dans le courant de la journée, soit à midi, soit à 18 heures, suivant que l'avis de mise à disposition a été adressé au destinataire de façon à lui parvenir le matin avant 8 heures ou avant midi. A titre provisoire, ces dispositions sont également applicables les dimanches et jours fériés.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que nous avons constaté que, dans de nombreuses villes, les destinataires, lorsqu'ils n'ont pas pu être avisés assez tôt, la veille, de l'arrivée des wagons, éprouvent de sérieuses difficultés pour faire assurer le camionnage de leurs marchandises les dimanches et les jours fériés, en raison du chômage général des entreprises de camionnage ces jours là.

Cette situation qui entraîne des retards dans la libération des wagons est particulièrement regrettable dans la période actuelle de pénurie extrême de matériel.

Nous avons pensé qu'il pourrait y être remédié par l'organisation, dans les centres d'une certaine importance, d'une permanence de camionnage le dimanche et les jours fériés qui serait assurée en prescrivant un tour de rôle entre les camionneurs de la localité. Nous avons entrepris des démarches à cet effet.

Les Chambres de Commerce que nous avons consultées en premier lieu sont, pour la plupart, favorables à notre suggestion. Il semble, par contre, en être autrement dans certains cas de la part des Organismes Routiers ou des Entreprises qui ont soulevé certaines objections telles que la réglementation relative au repos hebdomadaire, le respect de la clientèle de chaque camionneur, etc...

Nous estimons que ces objections, quelque fondées qu'elles soient, ne doivent pas empêcher la réalisation de la mesure que

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports - PARIS -

nous préconisons en raison de la nécessité absolue de hâter dans toute la mesure du possible la libération des wagons.

Nous nous permettons, dans ces conditions, Monsieur le Ministre, d'intervenir auprès de vous pour la mise en application de cette mesure et nous vous serions très reconnaissants des instructions que vous voudrez bien donner dans ce sens aux Ingénieurs en Chef des Ponts-et-Chaussées.

Nous croyons devoir, d'autre part, attirer votre attention sur la question des prix.

Il est certain que l'entreprise de camionnage qui maintiendra son personnel en service le dimanche et les jours fériés pour répondre à des demandes éventuelles de transports exposera des frais spéciaux, dont il est légitime qu'elle soit couverte. Mais il est nécessaire que les tarifs pratiqués ces jours là ne soient pas sensiblement supérieurs aux tarifs normaux afin que la majoration appliquée n'ait pas de conséquences plus onéreuses pour la clientèle que le paiement des frais de stationnement et l'absence de prime qui résulte du non déchargement des wagons. S'il en était ainsi, en effet, les destinataires ne seraient plus incités à rechercher la libération rapide du matériel.

Il y a là un aspect spécial de la question qui pourra, dans certains cas, nécessiter des mesures particulières pour maintenir à un taux admissible les tarifs pratiqués les dimanches et jours fériés. L'insuffisance des recettes qui peut en résulter pourrait être compensée par exemple par un relèvement, qui restera vraisemblablement faible, des tarifs pratiqués les autres jours.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.