

S O S L M 23 h/2

S h o

(19 h 1)

A

Réorganisation des transports marchandises

Dépêche du MTP à la SNCF

4.9.41

Réorganisation des transports marchandises

Paris, le 4 septembre 1941

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction générale des Transports

Service économique - 2^e Bureau)

Le Secrétaire d'Etat aux
Communications

À M.le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

A comprendre dans
le programme d'études
qui est déjà amorcé. Il
y aurait intérêt à pousser
ces études pour aboutir à des
réalisations concrètes avant la
fin de l'année.
(s) P.F.

Les difficultés que la situation actuelle a créées dans l'exploitation des divers moyens de transport ont eu pour conséquence de détourner l'attention des questions d'ordre commercial et notamment de faire perdre de vue les mesures à adopter, après les hostilités, pour tenir compte de la coordination entre les diverses voies jusqu'ici concurrentes.

Cependant, j'estime qu'il convient de poursuivre sans arrêt les réformes de structure de l'exploitation commerciale des chemins de fer qui ont été amorcées depuis quelques années.

Il est, en effet, indispensable que, dans l'avenir, la répartition du trafic entre les divers modes de transport soit effectuée conformément aux besoins de l'économie générale du pays en tenant compte des facilités particulières qu'offrent chacune des voies pouvant être empruntées : fer, eau, route.

L'exécution des transports à grande distance par un organisme unifié ne doit pas avoir pour conséquence de priver le public des avantages particuliers incontestables que lui offraient les autres transporteurs. Il importe que la S.N.C.F., abandonnant délibérément ses méthodes anciennes, assouplisse à la fois sa tarification et son système d'acheminement de marchandises. Le succès des transports par camion automobile tient essentiellement au fait qu'à prix égal et même souvent à prix supérieur, l'exécution des transports avait lieu dans des délais réduits et avec un minimum de formalités.

Il ne faut pas se dissimuler que la coordination ne pourra être maintenue que si le chemin de fer, de son côté, offre au public des avantages comparables à ceux que ses concurrents seront en mesure d'offrir eux-mêmes. Ce serait, en effet, une grave erreur de penser qu'il est possible, par des réglementations, si sévères soient-elles, d'entraver les progrès susceptibles d'être réalisés dans les transports de marchandises. La coordination ne peut devenir une réalité que si elle ne se borne pas à édicter des mesures restrictives.

J'appelle donc tout particulièrement votre attention sur cette importante question et j'insiste très vivement pour que des réformes de structure sur le plan technique et sur le plan tarifaire soient mises immédiatement à l'étude.

Je vous signale notamment la nécessité de modifier l'état d'esprit dans lequel jusqu'ici ont été envisagées ces réformes.

Il ne faut pas que la réalisation d'une mesure de portée générale soit contrariée par le souci de maintenir telle ou telle situation particulière qui ne présente pas un intérêt primordial. C'est dans cet esprit, par exemple, qu'il convient de transformer les délais de transport. Une amélioration générale de ces délais sur l'ensemble du réseau ne doit pas se heurter, comme dans le passé, au fait que, sur une relation déterminée où le trafic est nul ou peu important, une formule générale ne pourra jouer que difficilement et engagera, par conséquent, la responsabilité du chemin de fer. Il ne doit pas être tenu compte de ces cas particuliers qui ne présentent aucun intérêt.

Au sujet des délais de transport, je préconise de conserver la notion des délais forfaitaires en jours et par zones pour les colis postaux et les petits colis; mais, pour les transports par charges complètes et pour les grands courants de transports, il semble que la notion de la grande et de la petite vitesse ne doive plus être maintenue dans sa rigueur actuelle.

On peut envisager la formule de trains désignés pour les denrées, les bestiaux, les groupages et les expéditions de détail. Pour les autres catégories de transports les délais devraient être sensiblement réduits. Il importe également que le public puisse aisément se rendre compte du délai dans lequel les marchandises peuvent lui être livrées. Pour réaliser cette mesure il faut faire coïncider autant que possible le délai légal avec le délai normalement utilisé. La Société Nationale des chemins de fer devra ainsi prendre ses responsabilités en cas de retard.

Sur le plan tarifaire, de grands progrès doivent être accomplis pour permettre au rail d'apporter à ses clients des avantages comparables à ceux de la route.

Il faut envisager une large simplification du tarif général en diminuant l'écart des divers barèmes, qui est surtout justifié par la différence de valeur des marchandises. S'il est, en effet, logique de tenir compte, dans une certaine mesure, de la valeur et de la nature des marchandises pour fixer leur prix de transport, du moins convient-il essentiellement d'introduire, dans les tarifs, la notion du prix de revient. Certains des tarifs spéciaux qui ~~existent~~ n'ont été établis que sous l'empire de la concurrence doivent être supprimés. De même doivent être relevés les tarifs qui, pour des raisons diverses, ont été anormalement fixés à des taux trop réduits. Par contre, sur les grands courants, où le prix de revient de transport est plus faible, on peut admettre des tarifications réduites.

Enfin, il est indispensable de simplifier les formalités imposées au public et d'introduire plus de clarté dans la rédaction des conditions d'application. La clarté et la simplicité des textes sont des éléments susceptibles d'éviter, dans une très large mesure, les divergences d'interprétation et les différends qui surgissent entre le chemin de fer et sa clientèle.

Dans le cadre général ainsi tracé, qui n'exclut aucune initiative de la part de la Société Nationale des chemins de fer, je vous prie de vouloir bien faire procéder aux études nécessaires de manière à pouvoir me soumettre vos propositions avant la fin de la présente année. Quand ces études seront suffisamment avancées, il y aura peut-être avantage à ce que vos Services se rapprochent de ceux de mon Administration afin de faciliter l'entente nécessaire pour la mise en vigueur des mesures qui seront définitivement arrêtées.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente lettre.

J. BERTHELOT