

5052H 23h/8

5h2

(19h1-h2)

A

Réduction des délais de transport

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	4.9.41		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	10. 4.42		
(s) C.A.	15. 4.42	5	IIbis
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	22. 4.42		

Réduction des délais de transport

Secrétariat d'Etat aux Communications

PARIS, le 22/4/42

Direction générale des Transports

Service économique - 2° Bureau

-:-

Le Secrétaire d'Etat

Homologation

à M.le Président du Conseil d'Administration de la SNCF

CF 2 5191.P

Vous m'avez présenté une proposition tendant :

- à modifier l'art.50 des Tarifs généraux concernant les délais de transport en grande vitesse,
- à aménager corrélativement les documents ci-après :
  - Tarif des petits colis
  - Tarif spécial pour le transport direct des colis agricoles en provenance de l'Algérie
  - Conditions d'application des tarifs spéciaux
  - Tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants
  - Tarifs spéciaux G.V. N° 3 & 6
  - Tarif spécial G.V. N° 24
  - Tarifs spéciaux G.V. N° 28 & 29
  - Tarif spécial N° 129, chap.9 § 3 & 16
  - Nomenclature marchandises des Etablissements SNCF et des localités desservies

(Proposition du 26 mars 1942)

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'homologue à titre prévisoire cette proposition sous les réserves ci-après :

1°) le 2° al.de l'art.50 sera modifié de la manière suivante :

"Ce délai prend cours à partir de l'heure de midi ou de minuit après la remise au transport de la marchandise".

2°) Le 3° al. de l'art.50 sera rédigé comme suit :

"Sauf dispositions exceptionnelles prévues dans le fascicule annexe aux tableaux de la marche des trains, les envois doivent être mis à la disposition du destinataire à la gare d'arrivée au plus tard deux heures après l'heure d'ouverture qui suit l'expiration du délai de transport de gare à gare".

....

3°) Le 3° du § "Délais supplémentaires" de l'art.50 sera complété comme suit :

..."...Le délai supplémentaire accordé à ce titre ne pouvant en aucun cas dépasser 24 h."

4°) La disposition ci-après sera supprimée :

"En outre, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même..."

5°) L'art.4 de l'annexe B <sup>bis</sup> aux tarifs généraux sera maintenu; cependant les termes "fixés par les tarifs généraux ou spéciaux de la SNCF y seront supprimés."

Il est apparu d'autre part que la SNCF ne s'est pas rapprochée, au sujet de la présente proposition, de l'Administration des P.T.T. non plus que des réseaux secondaires.

Il est entendu que si ces organismes venaient à formuler des observations reconnues fondées par l'Administration supérieure, votre Société devra étudier les aménagements nécessaires au régime des délais C.V.

(s) CLAUDON

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 15 avril 1942

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation  
de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance  
du 6 novembre 1940.-

P.V. (p.2)

M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui ont été approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

Révision des délais de transport de Grande Vitesse.-

Sténo (p. 5)

M. LE PRESIDENT.- Vous avez reçu le compte rendu de la délégation de pouvoirs : affaires approuvées par le Directeur Général, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

Pour répondre aux invitations contenues dans les dépêches de . le Secrétaire d'Etat aux Communications du 7 avril 1939, concernant la refonte des délais de transport en grande vitesse, et du 4 septembre 1941, visant la réforme de structure de l'exploitation commerciale des Chemins de fer, la S.N.C.F. a procédé à l'élaboration de nouvelles dispositions destinées à remplacer celles de l'article 50 des Tarifs Généraux actuellement en vigueur

Ces dispositions ont pour but de réaliser la simplification du calcul des délais de transport G.V. :

a) en supprimant le double calcul auquel les gares doivent actuellement procéder en raison de la substitution, au délai maximum prévu par le 1er alinéa de l'article 50, du délai plus réduit résultant de l'application des §§ I à IV dudit article ;

b) en prévoyant un délai forfaitaire basé sur les coupures de distances du régime de la Convention Internationale pour le transport des marchandises par Chemin de fer (C.I.M.) ;

c) en faisant rentrer dans la règle générale les modes de décompte spéciaux figurant dans certains tarifs (petits colis, colis postaux, G.V. n° 3, etc...).

M. LE PRESIDENT. - Il n'y a qu'une question qui présente une certaine importance, celle de la révision des délais de transport de G.V. Je vais demander à M. LE BERNERAIS de vous donner quelques précisions.

M. LE BERNERAIS. - La question des délais de transport est une question assez compliquée, parce que de ces délais dépend l'origine du droit, pour le destinataire, de réclamer une indemnité pour cause de retard. Etant donné que ces délais s'appliquent, en principe, à toutes les relations et qu'on a cherché à établir une formule simple, la formule à laquelle on s'est arrêté est nécessairement assez large dans un certain nombre de cas et laisse une certaine marge.

C'est un point qui a donné lieu à de nombreuses réclamations du public qui demande qu'on adopte, pour les délais théoriques, les chiffres les plus voisins possibles des délais réellement nécessaires. Devant ces réclamations, on avait abouti à des solutions compliquées qui, dans tous les cas, comportaient <sup>en G.V.</sup> deux délais, l'un calculé par périodes de 24 heures et par centaines de kilomètres de parcours, l'autre, d'après les horaires des trains en correspondance par l'itinéraire court. Enfin, dans un certain nombre de cas, pour des tarifs spéciaux, par exemple pour le G.V.3, un troisième mode de calcul des délais était possible, d'après les trains d'acheminement, non pas suivant l'itinéraire court, mais suivant l'itinéraire réel d'acheminement. Il fallait donc, dans tous les cas, faire au moins deux calculs, et dans beaucoup de cas en faire trois, pour déterminer les délais.

Nous voudrions simplifier cette situation en calculant, dans tous les cas généraux, les délais de la même manière ; toutefois, dans un certain nombre de relations, des délais particuliers seraient fixés, délais qui seront réduits au point d'être certainement toujours en-dessous du délai-plafond, de sorte que nous pourrions ne pas faire de deuxième calcul.

Nous avons cherché, d'autre part, à réduire ces délais en dehors de toute question de simplification ; la réduction n'est pas considérable pour le délai-plafond général, parce que nous pensons que, dans un avenir prochain, tout au moins pour les principales relations, nous transporterons sous un régime de délai unique l'ensemble des colis de détail. C'est une de ces réformes que nous voudrions réaliser et à laquelle j'ai eu l'occasion de faire allusion devant vous il y a quelque temps quand j'ai parlé du programme de construction de machines.

C'est pour cela que la réduction des délais généraux n'est pas très sensible. Par contre, lorsqu'il s'agira de trains désignés et même au fur et à mesure que nous pourrons tracer des trains avec des vitesses plus grandes, nous réaliserons effectivement et automatiquement la réduction des délais. Tel est le but des propositions soumises : supprimer le double calcul et prévoir un délai forfaitaire pour lequel nous avons adopté des chiffres se rapprochant de ceux de la Convention Internationale des Marchandises. La Convention Internationale des Marchandises prévoit déjà un régime de délais forfaitaires calculés par nombre de kilomètres et par jour. Il nous a semblé que le mieux était d'adopter des délais analogues.

Nous prévoyons également un délai particulier pour les trains réguliers dont la liste sera insérée à la suite des horaires publiés cette année ; enfin, nous supprimons les décomptes spéciaux figurant dans certains tarifs qui, dorénavant, seront soumis à la règle générale.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 15 avril 1942

(extrait)

Compte rendu de la délégation de pouvoirs  
donnée par le Conseil d'Administration  
dans sa séance du 6 novembre 1940

-----

Affaires approuvées par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

.....  
- Révision des délais de transport de Grande Vitesse.-

Pour répondre aux invitations contenues dans les dépêches de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications du 7 avril 1939, concernant la refonte des délais de transport en grande vitesse, et du 4 septembre 1941, visant la réforme de structure de l'exploitation commerciale des Chemins de fer, la S.N.C.F. a procédé à l'élaboration de nouvelles dispositions destinées à remplacer celles de l'article 50 des Tarifs Généraux actuellement en vigueur.

Ces dispositions ont pour but de réaliser la simplification du calcul des délais de transport G.V. :

a) en supprimant le double calcul auquel les gares doivent actuellement procéder en raison de la substitution, au délai maximum prévu par le 1er alinéa de l'article 50, du délai plus réduit résultant de l'application des §§ I à IV dudit article;

b) en prévoyant un délai forfaitaire basé sur les coupures de distance du régime de la Convention Internationale pour le transport des marchandises par Chemin de fer (C.I.M.);

c) en faisant rentrer dans la règle générale les modes de décompte spéciaux figurant dans certains tarifs (petits colis, colis postaux, G.V. n° 3, etc ...).

.....

NOTE SPECIALE

pour M. le Secrétaire d'Etat aux Communications

CA 11-4-42

OBJET : Révision des délais de transport de Grande Vitesse

Pour répondre aux invitations contenues dans les dépêches CF 2. N° 4434 du 7 avril 1939, concernant la refonte des délais de transport en grande vitesse et CF 2 N° 2422 du 4 septembre 1941, visant la réforme de structure de l'exploitation commerciale des chemins de fer, la S.N.C.F. a procédé à l'élaboration de nouvelles dispositions destinées à remplacer celles de l'article 50 des Tarifs Généraux actuellement en vigueur.

Ces dispositions ont pour but de réaliser la simplification du calcul des délais de transport G.V. :

- a) en supprimant le double calcul auquel les gares doivent actuellement procéder en raison de la substitution, au délai maximum prévu par le 1er alinéa de l'article 50, du délai plus réduit résultant de l'application des §§ I à IV dudit article;
- b) en prévoyant un délai forfaitaire basé sur les coupures de distances du régime C.I.M.;
- c) en faisant rentrer dans la règle générale les modes de décompte spéciaux figurant dans certains tarifs (petits colis, colis postaux, G.V. N° 3, etc ...)

L'Avis ci-joint reproduit la nouvelle rédaction envisagée pour l'article 50 des Tarifs Généraux et indique les modifications corrélatives à apporter à certains tarifs de grande vitesse ou à vitesse unique et à la Nomenclature (Marchandises) des Etablissements S.N.C.F. et des localités desservies.

En raison du caractère de cette proposition, les diverses rubriques habituellement portées dans la Note spéciale ne présentent pas d'intérêt.

.....

Notice explicative à l'appui  
de la proposition concernant la révision des  
délais de transport de grande vitesse

-----

OBJET DE LA PROPOSITION -

- A) Modifier l'article 50 des Tarifs Généraux concernant les délais de transport en Grande Vitesse.
- B) Aménager corrélativement certains tarifs de grande vitesse ou à vitesse unique et la Nomenclature (marchandises) des Etablissements S.N.C.F. et des localités desservies.

BUT DE LA PROPOSITION -

Simplifier le mode de calcul actuel des délais de transport G.V.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----  
C O P I E

Paris, le 10 avril 1942

-----  
D 500/9

Monsieur le Ministre,

Par dépêche C.F.2.- 2.422 du 4 septembre 1941 nous demandant de poursuivre les réformes de structure amorcées depuis quelques années, vous avez bien voulu attirer tout particulièrement notre attention sur l'intérêt que présenterait une révision des délais de transport.

Vous préconisez, à ce point de vue, de conserver la notion de délai forfaitaire pour un certain nombre de trafics, colis postaux, petits colis, etc... Mais il vous apparaît que, pour les autres transports, la notion de la grande et de la petite vitesse ne devrait plus être maintenue dans sa rigueur actuelle. D'une manière générale, les délais devraient être sensiblement réduits et aménagés de telle manière que, autant que possible, le délai légal coïncide avec le délai normalement utilisé.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons nous-mêmes procédé à une étude sur le régime actuel de la grande vitesse, avec le même souci d'aboutir à une formule simple permettant au public, aussi bien qu'à nos gares, de déterminer rapidement et sans risque d'erreur le délai dans lequel les marchandises doivent être livrées. Or, cette étude a démontré que, pour arriver à un tel résultat, il était indispensable, d'une part, de supprimer le double calcul auquel il faut actuellement procéder, en raison de l'existence d'un délai maximum auquel peuvent se substituer des délais plus réduits et, d'autre part, de faire rentrer dans la règle générale les méthodes de décomptes spéciaux figurant dans certains tarifs. Par ailleurs, le calcul des délais par trains désignés nécessite un travail assez laborieux, puisque ce calcul doit être effectué par l'itinéraire de taxation, c'est-à-dire, en principe, par l'itinéraire court.

Dans ces conditions, la formule que nous avons mise sur pied prévoit deux régimes indépendants, le premier applicable à la généralité du trafic et comportant un délai forfaitaire par coupures de distances, le second applicable à des trafics définis et sur des relations déterminées prévoyant le calcul des délais par les trains d'acheminement.

Pour l'établissement des règles de calcul des délais forfaitaires, nous avons cru devoir nous baser sur la formule de la C.I.M., cette formule étant particulièrement simple et devant de toute façon, subsister pour le trafic international, indépendamment des règles applicables pour le calcul des délais en trafic intérieur. Toutefois, pour éviter les allongements de délais

...

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

auxquels aboutirait l'application pure et simple du régime de la C.I.M., nous avons dû l'aménager tout en en conservant le caractère et les grandes lignes.

Comme nous venons de vous l'exposer, le régime forfaitaire ne s'appliquera pas aux trafics et aux relations qui seront désignés dans le fascicule-Annexe au Tableau de la marche des trains soumis à votre approbation à chaque changement de service, pour lesquels le calcul des délais s'effectuera par les trains réels d'acheminement. La notion d'itinéraire de taxation disparaissant complètement dans ce cas pour le calcul des délais, il en résultera pour le public une amélioration très sensible et pour la S.N.C.F. une aggravation de sa responsabilité, surtout lorsque les dispositions de l'arrêté du 25 novembre 1940 cesseront d'être en application. Nous nous trouvons donc dans l'obligation de n'appliquer ce régime, pour le moment tout au moins, qu'à un nombre relativement faible de trafics, nous réservant de les compléter au fur et à mesure de nos possibilités.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les grandes lignes de la proposition que nous vous adressons par ailleurs dans les formes réglementaires visant la modification de l'article 50 des Tarifs Généraux.

La révision des délais de transports G.V. n'est, d'ailleurs, que l'annonce de certaines réformes de structure dont nous poursuivons l'étude en ce qui concerne l'acheminement des marchandises.

Nous examinons, en effet, la possibilité d'orienter vers le régime de la vitesse unique un certain nombre de transports effectués actuellement en P.V. et notamment d'une partie importante des transports de détail P.V. Mais une réforme de cette nature ne pourra être réalisée que par étapes, lorsque le cadre précisant les délais réglementaires dans lesquels nous pourrions nous mouvoir aura été définitivement approuvé. Elle est, en effet, susceptible d'entraîner des modifications profondes à la fois dans les méthodes d'exploitation et dans certaines installations de gares.

Néanmoins, nous envisageons de mettre en marche, dès le mois de mai prochain, un certain nombre de trains de marchandises spécialisés aux transports de détail entre Paris et les grandes villes de France.

Progressivement, nous chercherons à accélérer les transports de colis de détail P.V. de façon à les acheminer à une vitesse de transport comparable à la grande vitesse actuelle, ce qui nous permettra, le moment venu, de réaliser sans inconvénient la fusion dont nous venons de vous entretenir.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction générale des Transports

Service économique - 2ème Bureau

Paris, le 4 septembre 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

.....

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 des 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.

.....

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.

.....

J. BERTHELOT.