

505 LH 235/18

547

(1940, 43-45)

V.D. 5210.- Création de permanence de
camionnage dans certains centres.

Crise des transports-marchandises pendant la guerre
Moyen d'y remédier - Accélération de la rotation du
matériel

Réduction des délais d'enlèvement des marchandises et prime
au déchargement

	(s) C.D.	9. 4.40	2	II
Loi		2. 3.43	(J.O. 14. 5.43)	
Arrêté		3. 8.43	(J.O. 13. 8.43)	
Lettre SNCF au MTP		19.10.44		
Dépêche du MTP à SNCF		25.11.44		
	C.A.	20.12.44	7	IIBis
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		4. 7.45		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		25. 7.45		
Dépêche du MTP à la SNCF		25.10.45		
Lettre SNCF au MTP		20.11.45		

Crise des transports-marchandises pendant la guerre - Moyens d'y remédier - Accélération de la rotation du matériel

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 20 novembre 1945

532-13/61
45/10

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettre "2ème bureau-4448" du 25 octobre 1945, vous avez bien voulu me faire connaître que le moment vous paraissait venu, compte tenu notamment de l'amélioration constatée dans les ressources du camionnage, d'examiner de nouveau les dispositions à envisager pour renforcer les mesures déjà prises en vue d'éviter tout stationnement inutile des wagons mis à disposition du public.

Vous me demandez en particulier d'étudier s'il n'y aurait pas lieu, tout en revenant aux délais de chargement et de déchargement d'une journée d'instituer de nouveaux taux progressifs et sensiblement plus rigoureux que les taux actuels en matière de frais de stationnement.

J'ai l'honneur de vous informer que nous avons été saisis, comme votre Administration, d'un certain nombre de réclamations tendant à obtenir une augmentation du délai actuellement accordé pour le chargement et le déchargement des wagons.

Nous reconnaissons bien volontiers que, dans certains cas, les expéditeurs et les destinataires peuvent éprouver des difficultés pour assurer dans les délais réglementaires la manutention des marchandises transportées par wagons complets et qu'il serait désirable de revenir le plus rapidement possible aux délais moins stricts qui étaient prévus avant la guerre.

Mais il résulte d'une enquête très approfondie que nous venons de faire à ce sujet que le délai actuel est respecté dans la proportion de 75 % pour les opérations effectuées sur les voies de débord et de 80 % pour celles effectuées sur les embranchements particuliers. Nous sommes donc ainsi amenés à constater que malgré la gêne occasionnée au Public par la fixation de délais très réduite, le Commerce a la possibilité dans la plupart des cas de respecter ces délais, ce qui procure des avantages sensibles pour l'évolution rapide du matériel. Compte tenu de ces considérations, je pense que vous serez d'accord avec nous pour ne pas envisager la modification des règles en vigueur dans la période actuelle où nous devons utiliser à plein rendement toutes nos ressources.

Par contre, nous sommes d'accord pour relever d'une façon substantielle les droits de stationnement au delà d'un délai raisonnable, et nous faisons examiner la question.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des chemins de fer et des Transports, Service du Contrôle des Transports par fer

Enfin, pour répondre à votre lettre 4673 du 23 octobre 1945 tendant au rétablissement des dispositions suspendues de l'article 61, § II des Tarifs Généraux qui accorde une prolongation de délai en cas d'arrivages massifs, nous n'aurions pas d'objection à entrer dans cette voie. Il nous paraît en effet possible actuellement d'accorder des facilités au destinataire auquel nous livrons en une seule fois des wagons expédiés à des dates différentes et qui dépassent la capacité de déchargement de la clientèle.

Monsieur le Ministre

Je compte, Monsieur le Ministre, être en mesure de vous soumettre incessamment une proposition tenant compte de ces diverses décisions et qui dans son ensemble nous paraît devoir correspondre à vos desiderata.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Le Président
du Conseil d'Administration

D 5310/78
832-13/61
43-18

C O P I E

Paris, le 25 juillet 1945

Monsieur le Ministre,

Par dépêche 5.484 P du 4.7.1945, vous avez bien voulu, en homologuant à titre provisoire notre proposition du 7 juin dernier relative à un allongement temporaire des délais P.V. de chargement et de déchargement des wagons, nous inviter à étudier la possibilité de supprimer la manutention des wagons complets les dimanches et jours fériés.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'avant de soumettre à votre homologation la proposition du 7 juin dernier, nous avons, en tenant le plus grand compte des difficultés que l'obligation de manutentionner les wagons complets les dimanches et jours fériés occasionne aux industriels et aux commerçants, examiné très attentivement la possibilité de supprimer éventuellement cette obligation.

Il est essentiel, pour tirer des possibilités réduites dont dispose la S.N.C.F. le rendement maximum, que le travail soit étalé sur les 7 jours de la semaine, non seulement en vue d'éviter que des trains facultatifs soient nécessaires au début de la semaine pour acheminer des wagons chargés ou déchargés en grand nombre le lundi, mais également en vue d'éviter que les gares - dont bon nombre ne disposent plus, par suite des destructions de guerre, que d'installations réduites - soient, les premiers jours de la semaine, encore plus gênées qu'elles le sont actuellement.

Cette considération confère à la suppression des chargements et déchargements le dimanche un caractère irrationnel de nature à réduire le rendement déjà insuffisant de l'outil ferroviaire; c'est pourquoi nous n'avons pas cru devoir vous proposer cette suppression.

Il est, par ailleurs, exact que les manutentions du dimanche ne sont pas toujours exécutées; mais il s'agit là d'une situation de fait à laquelle il ne nous appartient pas de trouver la solution, celle-ci pouvant intervenir en dehors de la S.N.C.F. et devant être arbitrée par le Gouvernement.

En tout état de cause, au cas où vous demanderiez expressément que la manutention des wagons complets les dimanches et jours fériés ne soit plus obligatoire, nous serions amenés, Monsieur le Ministre, à vous demander en même temps de revenir, au point de vue du régime d'ouverture des gares, à la situation x

.....
Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des chemins de fer et des Transports, Service du Contrôle des Transports par fer, 2ème Bureau.

qui existait avant la guerre.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 20 décembre 1944

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 no-
vembre 1940.-

P.V. (p.7)

M. le PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qui
ont été réglées dans le cadre de cette délégation :

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

.....
Tarifs généraux pour le transport des marchandises, tarif P.V.
n° 29, chapitres 2,9 et 10 et tarif n° 129, chap.16

Modifications destinées notamment à atténuer la rigueur des
délais et pénalités de retard et l'importance des primes pour le
chargement et le déchargement des wagons.

.....
Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Pas de notes de séance.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU 20 DECEMBRE 1944

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

I - Affaires approuvées par le Président.

.....

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

.....

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises, tarif P.V.
n° 29, chapitres 2, 9 et 10 et tarif n° 129, chapitre 16.
Modification des dispositions concernant le chargement et
le déchargement des wagons et les demandes de matériel.

Etant donné les protestations du public, la S.N.C.F. a
estimé possible d'amender les dispositions mises en vigueur le 1er
février 1944 à la demande du Ministre et qui accentuaient la ri-
gueur des délais et pénalités de retard dans le chargement et le
déchargement des wagons ainsi que l'importance des primes pour
chargements et déchargements rapides.

Elle a proposé de revenir, en ce qui concerne les délais de
chargement et de déchargement ainsi que les droits de stationne-
ment et les indemnités de retard sur embranchement, aux règles
tarifaires en vigueur avant le 1er février 1944.

D'autre part, elle a proposé de préciser dans les tarifs
que les demandes de matériel - valables 15 jours - peuvent être

renouvelées pour des périodes successives de 15 jours, sous condition que les demandes de renouvellement soient présentées dans le courant des 6 derniers jours qui terminent chaque période.

.....

NOTE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
à l'appui de la proposition concernant :

- les Tarifs Generaux pour le transport des marchandises,
- le Tarif Special P.V. N°29, chapitre 2,
- le Tarif Special P.V. N°29, chapitre 9 (Sud-Est) § III
- le Tarif Special P.V. N°29, chapitre 10 (Nord),
- le Tarif Spécial N°129, Chapitre 16.

Pour deférer au désir exprimé dans la dépêche ministerielle
D.T.2/3607 du 28 decembre 1943, la S.N.C.F. a soumis à l'homologation,
le 20 janvier 1944, une proposition tendant :

- a) à l'aménagement des delais de chargement et de déchargement
des wagons et au relèvement des taux des droits de stationnement
et des indemnités de retard dans la libération du matériel ainsi
que dans la restitution des agrès;
- b) à l'aménagement des modalités d'application des primes fixées
pour le chargement et le déchargement rapide des wagons et à la
revision du montant de ces primes.

Conformement aux indications de l'autorisation provisoire N°5369
du 31 janvier 1943, cette proposition a été mise en vigueur le 1er
fevrier 1944.

Depuis cette dernière date, la S.N.C.F. a été saisie de nombreuses
protestations du public contre l'application des dispositions qui ont
fait l'objet de la dite proposition.

La S.N.C.F. estime que, dans les circonstances actuelles, la rigueur
de ces dispositions pourrait être atténuée. Elle propose, en conséquen-
ce, de revenir à la situation antérieure au 1er février 1944.

Par la même occasion; la S.N.C.F. propose de modifier les articles
45 et 59 des Tarifs Generaux ainsi que le Tarif Spécial N°129, chapi-
tre 13, pour préciser que la demande de matériel (ou de cadre), vala-
ble pour une période de 15 jours, peut être renouvelée pour des péri-
odes successives de 15 jours, à condition que les demandes de renouvel-
lement soient présentées dans le courant des huit derniers jours qui
terminent chaque période.

Les dispositions proposées sont détaillées dans l'avis ci-joint,
destiné à être inséré au Journal Officiel.

Les autres renseignements habituellement fournis dans la note
speciale ne présentent pas d'intérêt pour la présente proposition.

NOTICE EXPLICATIVE

à l'appui de la proposition concernant :

- les Tarifs Généraux pour le transport des marchandises,
- le Tarif Spécial P.V. N° 29 - chapitre 2,
- le Tarif Spécial P.V. N° 29 - chapitre 9, (Sud-Est), § III,
- le Tarif Spécial P.V. N° 29 - chapitre 10 (Nord)
- le Tarif Spécial n° 129, chapitre 16.

Nature de la proposition

- Aménagement des délais de chargement et de déchargement des wagons.
- Abaissement des droits de stationnement et indemnités prévues dans les tarifs précités, d'une part, pour retard dans la libération ou la restitution des wagons, d'autre part, pour retard dans la restitution des agnès.
- Aménagement des modalités d'allocation des primes de chargement et de déchargement rapide des wagons et révision du montant de ces primes.
- Modification des textes tarifaires relatifs aux demandes de matériel (ou de cadre) en vue de préciser les conditions de renouvellement de ces demandes.

Justification de la proposition

Ces mesures ont principalement pour but un adoucissement à la réglementation concernant les délais de chargement et de déchargement des wagons ainsi qu'un abaissement des droits de stationnement et des indemnités de retard au rattachement, par le retour aux règles tarifaires en vigueur avant le 1er février 1944.

La présente proposition tend également à préciser que la demande de matériel (ou de cadre), valable pour une période de 15 jours, peut être renouvelée pour des périodes successives de 15 jours, sous réserve que les demandes de renouvellement soient présentées dans le courant des huit derniers jours de chaque période.

PARIS, le 25 Novembre 1944

244 boulevard Saint-Germain (7°)

Ministère
des Travaux Publics et
des Transports

Direction Générale
des Chemins de fer et des
Transports

Service du Contrôle
des Transports par fer

2ème Bureau

HOMOLOGATION

5432 P

COPIE

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

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

Vous m'avez soumis une proposition tendant à apporter des modifications, en ce qui concerne la réglementation des délais de chargement et de déchargement d'une part, et des pénalités et peines correspondantes, d'autre part, aux dispositions prévues dans les tarifs ci-après :

- Tarifs Généraux pour le transport des marchandises
- Tarif spécial P.V. N° 29 - Chapitre 2
- Tarif spécial P.V. N° 29 - Chapitre 9, Sud-Est, § 3
- Tarif spécial P.V. N° 29, Chapitre 10 (Nord)
- Tarif spécial N° 129, Chapitre 16

(Proposition du 19 Octobre 1944).

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'homologue, à titre provisoire, cette proposition, sous la réserve, acceptée par vous, que le texte de la modification proposée pour le renvoi(1) de l'article 45, pour le renvoi (1) de l'article 59 (Tarifs Généraux), ainsi que pour le renvoi (5) de l'article (4) du Tarif spécial n°129, Chapitre 16, sera remplacé par le texte suivant :

"La demande de matériel n'est valable que pour une période de 15 jours comptée à partir de sa réception par la gare intéressée. Toutefois, elle peut être renouvelée pour des périodes consécutives de 15 jours, à la condition que la demande de renouvellement soit présentée dans les huit derniers jours de la période en cours."

Par autorisation :
Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports

signé : DORGES

Extrait du Journal officiel

Lois et décrets

du 3 Août 1943

Arrêté du 3 Août 1943

relatif à l'accélération de la manutention
des wagons complets

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET DES COMMUNICATIONS

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,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les localités dans lesquelles les services de répartition de fret feront assurer le service de permanence prévu par l'ar-

ticle 1^{er} 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.

Bagnole, 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, Cherbourg, Choisy-le-Roi, Cholet, Clamart, Clermont-Ferrand, Clichy, Cognac, Colombes, Courbevoie, Creil, Creusot (le).

Dieppe, Dijon, Drancy, Dreux, Epernay, Epinal, Evreux, Fécamp, Firminy, Fontenay-sous-Bois, Fougères.

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

Havre (le), Houilles-Carrières, Hyères, Issoudun, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine.

Lannion, Laon, Laval, Levallois-Perret, Limbourg, Limoges, Lisieux, Livry-Gargan, Lorient, Lunéville, Lyon.

Maisons-Alfort, Malakoff, Mans (le), 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, Roche-sur-Yon (la), Rochelle (la), Rouen, Rueil-Malmaison.

Sables-d'Olonne (les), Saint-Amand-Mont-rond, 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, Sévres, 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 1^{er} 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 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 1^{er} 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 p. 100 les jours ouvrables et de 30 p. 100 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 p. 100 pour les marchandises réclamant du personnel spécialisé ou une manutention délicate (masses indivisibles, colis de poids supérieur à 60 kg., lots en vrac présentant des difficultés de manutention, marchandises fragiles, etc.).

Le paiement 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 p. 100 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 p. 100 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 p. 100 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. — § 1^{er}. — 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 1^{er} 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 p. 100 dans le cas de compensation au cours de la période excédant ladite semaine et à une majoration de 100 p. 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 contravention aura été notifiée au contrevenant.

Art. 11. — § 1^{er}. — 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 1^{er} 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 1^{er} 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: 1^{er} janvier-31 mars, 1^{er} 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 1^{er} du présent article:

a) Les dispositions de l'article 9, paragraphes 1^{er} 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 BICHEFONNE.

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.

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 nos 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 fixés 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'acquiescer, 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.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 9 avril 1940

QU. II - Comptes rendus hebdomadaires

Crise des transports marchandises

P. 2

M. LE BESNERAIS

Les fournitures de matériel sont beaucoup plus aisées en raison des mesures que nous avons prises et aussi du fait que les industriels et commerçants font également, de leur côté, un sérieux effort pour libérer le matériel. Vous vous rappelez que nous avons, au mois de février dernier, proposé au Ministre une modification des articles 61 et 66 des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises, aux termes de laquelle notamment les marchandises dont la manutention incite aux particuliers doivent être enlevées le jour même si elles ont été mises à disposition avant 8 heures, alors qu'auparavant, les destinataires devaient avoir été avisés la veille avant 18 heures.

Nous avons recherché par sondages, pendant la semaine du 18 au 24 mars, si cette disposition avait eu des résultats efficaces.

Ces sondages ont porté sur 13.746 wagons ; sur ces 13.746, 11.768 ont été libérés dans la journée même.

M. GRIMPREY. - Autrement dit, sans cette nouvelle disposition, ils auraient été immobilisés un jour de plus ?

M. LE BESNERAIS. - Oui.

D'autre part, nous avons institué des primes au déchargement pour les destinataires qui n'ont pas pu être avisés avant 8 heures et l'ont été entre 8 et 10 heures et qui, par suite, auraient droit à ne décharger que le lendemain. Les intéressés reçoivent une prime s'ils procèdent au déchargement le jour même. Dans cette même semaine, cette mesure

a joué pour 2.000 wagons.

Nous accordons également une prime pour les déchargements opérés le samedi après-midi ou le dimanche. Cette mesure a joué pour 2.000 wagons.

Nous avons donc gagné, au total, 17.000 journées-wagons; en admettant une rotation moyenne de 3 jours pour nos wagons, cela représente ^{près de} 2.000 wagons en plus.

M. BERTHELOT. - La cause est gagnée, bien qu'il y ait eu quelques protestations du commerce.

M. LE PRÉSIDENT. - Il est intéressant de disposer de 2.000 wagons de plus à l'heure actuelle.

M. BERTHELOT. - Cela représente un capital de 180 M.

M. LE PRÉSIDENT. - Oui, de 160 à 180 M.

Nous avons pris encore toute une série de mesures pour améliorer la rotation du matériel. En particulier, nous avons repris le système des lotissements dans les triages, amélioration importante que nous avons réalisée depuis la création de la S.N.C.F. Mais la guerre avait tout bouleversé, du fait des modifications considérables des courants de trafic, alors qu'en temps de paix les lots se variaient qu'avec une grande lenteur. La situation normale sera rétablie au 1^{er} mai, avec le changement de service.