

SOSLM 239/1

5530

(1938-39)

Considérations Générales sur la Coordination avant la Guerre

A



Considérations générales sur la coordination avant la guerre

Dépêche MTP à SNCF	C.D.	21. 5.38		
	(s) C.D.	29. 6.38	24	VII
		2. 9.38		
	C.A.	1. 3.39	38	IV

Considérations générales sur la coordination avant la guerre

QUESTION IV - Service commercial

Exposé de M. LE BESNERAIS, Directeur Général, sur la coordination en ce qui concerne, d'une part, les innovations de la réglementation résultant des derniers décrets-lois et, d'autre part, l'état actuel des réalisations.

p. 28

M. LE BESNERAIS présente son exposé sur la coordination en ce qui concerne, d'une part, les innovations de la réglementation résultant des derniers décrets-lois et, d'autre part, l'état actuel des réalisations.

M. LE PRESIDENT déclare que l'exposé de M. LE BESNERAIS sera donné en annexe au Procès-Verbal. Il demande au Commissaire du Gouvernement de bien vouloir aider la S.N.C.F. dans la mise en application des mesures de coordination. Il rappelle que, la veille encore, le Comité de Direction avait dû donner son accord sur une proposition tendant à un abaissement de tarif, pour lutter contre une concurrence irrégulière. Il est nécessaire de mettre fin à de tels errements.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT assure le Conseil que l'effort nécessaire sera fait dans ce sens.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 1^{er} mars 1939

IV - Service Commercial

- Exposé de M. LÉ BESNERAIS, Directeur Général, sur la coordination en ce qui concerne, d'une part, les innovations de la réglementation résultant des derniers décrets-lois et, d'autre part, l'état actuel des réalisations.

 D 11 n° 38 - 12 f. 39.

Cons. 107 Décrets-lois - Transp. public

De 1931 à 1938 on a vu se développer le trafic de voyageurs et de marchandises. Les décrets-lois de 1938 ont permis de réaliser des économies importantes.

19) D 24 f 37 38 en 1938 on a vu se développer le trafic de voyageurs et de marchandises.

21) au 26 sans mail à 11

D. 12000 en 1938 on a vu se développer le trafic de voyageurs et de marchandises.

Le trafic de voyageurs a augmenté de 10% et celui des marchandises de 5%.

Les décrets-lois de 1938 ont permis de réaliser des économies importantes.

Traffic de voyageurs

en 1938

Traffic de marchandises

5851 K

2922

1380 K

122

1500 K

21 000 en 1938

4.500 10 000 de 1 kg par 6200

5000 points

Le trafic de voyageurs a augmenté de 10% et celui des marchandises de 5%.

Marchés

Dans le régime de la loi de 1963

Le régime de la loi de 1963
Le régime de la loi de 1963
Le régime de la loi de 1963

- Les attributions = simple de l'Etat.
Urban =
Surt =

- La perception = 150 K.
Le régime de la loi de 1963

- La perception = 12 F
Le régime de la loi de 1963

distinction

Exposé fait par
M. LE BESNERAIS, Directeur Général
à la séance du
Conseil d'Administration
du 1er mars 1939

CONFIDENTIEL

13 février 1939

N O T E

Le statut de la coordination fer-route résulte de deux textes : le décret-loi du 12 novembre 1938 et le décret de codification du 12 janvier 1939.

Pour simplifier, nous parlerons successivement de la coordination voyageurs et de la coordination marchandises bien que certaines dispositions (par exemple: celles relatives aux Comités Techniques) chevauchent sur ces deux objets.

1° - COORDINATION VOYAGEURS

Le décret-loi donne, dans son article 1^{er}, une définition étendue du transport public : il considère comme tel tout transport qui ne rentre pas dans l'une des deux catégories suivantes :

1) - Transports effectués à titre gracieux sans rémunération directe ou indirecte.

2) - Transports effectués par une personne physique ou morale pour son compte exclusif, à la condition que les véhicules ne transportent que des personnes attachées à son établissement.

Tous les autres transports sont des transports publics ; mais certains d'entre eux échappent à la réglementation instituée par les deux textes ci-dessus visés :

.....

a)- transports d'obligeance et d'entraide qui ne font pas concurrence à des services autorisés, et si le nombre de personnes transportées ne dépasse pas 7;

b)- transports des personnes affectées à la garde et à la manutention des marchandises;

c)- transports assurés par des véhicules loués indivisiblement et comportant 7 places au plus.

Le décret-loi et le décret de codification ne modifient pas les règles antérieures concernant l'établissement des plans de transports. Ils laissent le même rôle aux Comités Techniques départementaux et au Conseil Général.

Aucun changement important n'est apporté aux règles de mise en application des plans, ni aux clauses du cahier des charges.

Par contre, le nouveau texte innove sur les points suivants :

a)- les décrets des 25 février 1935 et 1938 prévoyaient que toutes dispositions seraient prises par les Réseaux pour supprimer, dans un délai maximum de trois ans, à dater de la mise en vigueur des accords, toute participation directe ou indirecte du fonds commun à des entreprises de transports routiers.

Ces dispositions obligeaient la S.N.C.F. à liquider dans des conditions désavantageuses sa participation au capital des sociétés auxiliaires de transports créées par les anciens réseaux. Cette obligation a disparu.

b)- l'article 26 du décret de codification concernant les services maintenus en parallèle apporte des modifications importantes aux règles antérieures.

Les décrets du 12 octobre 1938 avaient fait de la parité tarifaire, sur les services maintenus en parallèle, une règle

d'ordre public dont l'application avait un caractère automatique et ne pouvait entraîner aucun droit à réparation de préjudice.

Le nouveau décret prévoit, au contraire, l'intervention d'un accord entre le chemin de fer et les routiers, pour déterminer les lignes qu'il y a lieu de considérer comme étant en parallèle. A défaut d'accord, le Ministre arbitre.

Lorsqu'une ligne routière est considérée comme parallèle à une ligne de chemin de fer, le billet simple routier sera au même prix que le billet simple de 3^{ème} classe, avec, dans des cas déterminés, des billets d'aller et retour et billets à prix réduit dans des conditions analogues à celles du chemin de fer. Si la distance par route est inférieure de plus de 10 % à la distance par fer, des dispositions spéciales atténuent ce que la règle de la parité aurait de trop brutal.

c)- Le paragraphe 13 du même article 26 indique les dispositions à prendre au cas où la mise en vigueur de la parité tarifaire aurait des conséquences telles que l'exploitation d'une entreprise routière ne serait plus viable.

d)- La mise en vigueur de ces différentes dispositions ne peut pas être immédiate et l'article 43 précise les mesures transitoires jusqu'au 15 avril 1939.

e)- Le titre IV du décret de codification reprend les dispositions relatives aux taxis collectifs qui faisaient déjà l'objet d'un des décrets du 12 octobre 1938. Il crée, au bénéfice des services réguliers, une protection tarifaire en imposant aux taxis collectifs des tarifs supérieurs d'au moins 20 % aux prix des billets simples du chemin de fer et des transports en commun.

.....

f)- Enfin, l'article 56 relatif aux transports exceptionnels réglemente les conditions dans lesquelles les voitures peuvent être louées indivisiblement pour des transports exceptionnels non repris dans les plans de transports.

Le prix doit être au moins égal à celui obtenu en appliquant, sur la distance effective de transport y compris le retour et sur le nombre total de places assises, un tarif kilomètre au moins égal à celui des billets de groupe de 3^{ème} classe du chemin de fer.

Ces dispositions atténueront la concurrence faite au chemin de fer par les transports exceptionnels de groupes sportifs ou autres.

L'étude et la mise en vigueur de ces dispositions n'ont pas sensiblement retardé les travaux du Comité de Coordination pour l'examen et l'approbation des plans de transports.

A la date du 6 février 1939:

5.851 Kms de lignes sont totalement fermés au service des voyageurs;

2.922 kms sont partiellement fermés à ce même service.

Actuellement, les plans approuvés par le Ministre et dont la mise en application est prévue à brève échéance comprennent 1.381 kms de fermeture totale et 1.221 Kms de fermeture partielle.

D'autres plans comportant 854 kms de fermeture totale et 760 kms de fermeture partielle ont déjà été approuvés par le Conseil Supérieur des Transports et sont actuellement soumis au Ministre.

Le nombre de plans en instance d'examen est actuellement de 21.

.....

Au total, il est vraisemblable que la longueur des lignes totalement fermées à la fin de l'année sera comprise entre 9.500 et 10.000 kms et que la longueur des lignes partiellement fermées atteindra 5.000 kms.

2°- COORDINATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

Le décret-loi du 12 novembre 1938 précise que sont considérés comme transports publics tous les transports qui ne rentrent pas dans l'une des deux catégories suivantes:

a)- transports effectués pour ses propres besoins par une personne physique ou morale pour déplacer les marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation;

b)- transports de marchandises agricoles effectués occasionnellement à titre gracieux par un agriculteur pour le compte d'un agriculteur voisin.

Toutefois, certains transports publics ne sont pas soumis aux règles édictées par le décret du 12 janvier 1939:

- Ce sont les transports d'obligeance ou d'entraide qui ne sont qu'un accessoire de l'activité du transporteur obligeant et qui ne pourraient être effectués dans des conditions satisfaisantes par les services de transports publics régulièrement autorisés.

- Ce sont aussi, à l'intérieur de la zone de camionnage rural, les transports faits par un syndicat agricole ou une coopérative agricole pour ses adhérents.

Tous les autres transports publics sont soumis au règlement de coordination.

Le décret-loi répartit ces transports publics en quatre catégories :

- a) - camionnage urbain,
- b) - camionnage rural,
- c) - les transports à petite distance,
- d) - les transports à grande distance.

Les transports de camionnage rural et urbain sont soumis à un régime de simple déclaration.

Les transports à petite et à grande distances sont soumis au contingentement des véhicules en nombre et en tonnage, les transports à grande distance étant, en outre, soumis à des obligations tarifaires.

a) - Camionnage urbain -

Sont dénommés transports de camionnage urbain, les transports faits dans la zone dite de camionnage urbain et qui comprend, pour les agglomérations de plus de 2.000 habitants, la commune et les communes limitrophes.

Si la population dépasse 50.000 habitants, la zone est fixée, par cas d'espèce, par arrêté du Ministre des Travaux Publics. Pour Paris, la zone est fixée par le décret (Rayon compris entre 20 et 25 km à vol d'oiseau).

b) - Camionnage rural -

Les transports de camionnage rural sont des transports effectués pour des tiers par des personnes qui n'effectuent du transport public que comme accessoire de leur activité principale, à la double condition que le poids du véhicule en charge ne dépasse pas 10 tonnes et que les transports restent à l'intérieur d'une zone comprenant le canton d'origine et les cantons limitrophes.

Il est toutefois possible de sortir de cette zone pour des transports à destination d'une gare desservant normalement la zone ou à destination de localités désignées, sièges de foires, marchés, magasins, coopératives, syndicats agricoles, usines de transformation de produits agricoles, à condition qu'il s'agisse de transports de voisinage.

c) - Transports à petite distance

Les transports à petite distance sont les transports à l'intérieur d'un même département ou entre deux départements voisins, dénomination qui, dans certains cas, englobe des transports à des distances très importantes.

Les transporteurs à petite distance peuvent librement choisir les natures de marchandises et les relations desservies à condition de ne pas créer de concurrence nouvelle au chemin de fer et sous réserve que celui-ci ait une préférence pour les transports massifs entre les points qu'il dessert.

Cette définition de la zone à petite distance risque d'entraîner, pour un grand nombre de transporteurs routiers, un accroissement notable d'activité et elle exigera de la part de la S.N.C.F. une très grande vigilance pour défendre son trafic contre les concurrences nouvelles.

Pour faciliter cette surveillance, l'article 69 du décret de codification prescrit d'inscrire, sur la nouvelle carte de transports à petite distance, les limites d'activité anciennement reconnues au transporteur.

Lorsque celui-ci dépassera ces limites en participant à des transports entre des points desservis par le chemin de fer, il y aura une présomption de concurrence nouvelle et l'on sera en droit de contrôler si cette activité est licite.

Les transporteurs sont, en outre, tenus d'établir une feuille de route et un registre des expéditions pour tous les transports qui dépassent soit les limites antérieurement fixées à leur activité, soit les limites du département d'origine.

d) - Transports à grande distance -

Les transporteurs à grande distance sont consacrés dans les droits qui leur étaient reconnus jusqu'à présent par les cartes provisoires de transports publics régulièrement délivrées.

Toutefois, la possibilité de réviser les cartes est prévue s'il est démontré que l'activité reconnue par le libellé de l'autorisation dépasse celle exercée effectivement avant le 19 avril 1934, ou si le transporteur justifie avoir dû abandonner une partie de son activité antérieure à 1934 par suite de la concurrence tarifaire du chemin de fer et avoir dû lui substituer des activités nouvelles.

Le décret régleme également les conditions dans lesquelles des transports exceptionnels (c'est-à-dire sortant des limites indiquées par l'autorisation) peuvent être effectués et comment ils sont contrôlés.

Mais l'essentiel de la réglementation consiste, d'une part, dans les mesures tarifaires imposées aux transports à grande distance et dont l'application doit être contrôlée par des groupements professionnels, d'autre part, dans les mesures prévues pour ramener au chemin de fer une partie du trafic routier à grande distance.

Dispositions tarifaires -

Le décret impose aux transports routiers à grande distance un tarif minimum comportant quatre classes de marchandises, dont les bases sont fixées à 0^f,70, 0^f,60, 0^f,50, 0^f,40 par tonne-kilométrique. Au prix obtenu en appliquant ces taux sur la distance de porte à porte, il y a lieu d'ajouter des frais fixes de 20 fr par tonne.

Toutefois, lorsque pour une relation et une nature de marchandises déterminées le chemin de fer applique un tarif spécial pour une condition de tonnage inférieure à 20 tonnes, le transporteur routier a droit, si cela lui est avantageux, d'appliquer un tarif spécial au lieu du tarif général indiqué ci-dessus.

Ce tarif spécial routier est calculé en appliquant à la plus courte des deux distances fer ou route, sur la relation à desservir, le prix résultant effectivement du barème le plus réduit du chemin de fer dans les conditions les plus favorables, et en majorant ce prix des frais de camionnage des wagons complets aux deux extrémités ou, à défaut d'un tel tarif, de 15 fr par opération terminale.

Ces prix spéciaux, sont, en principe, demandés par les groupements professionnels. En attendant que ceux-ci soient définitivement constitués, les bureaux provisoires ont la possibilité de proposer, avant le 1er mars 1939, des tarifs spéciaux dans tous les cas jugés justifiés.

En cas de majoration ou d'abaissement des tarifs de la S.N.C.F. les prix résultant soit du tarif général, soit des tarifs spéciaux, sont augmentés ou diminués dans les mêmes proportions et en même temps que les dits tarifs.

Groupements professionnels -

Les transporteurs routiers à grande distance qui font partie de groupements professionnels bénéficient d'une

réduction des taxes fiscales instituées par le décret-loi du 12 novembre 1938. Ces groupements professionnels, institués dans les conditions fixées pour les syndicats professionnels, sont constitués, en principe, dans chaque département. Il ne peut, d'ailleurs, y avoir qu'un seul groupement par département.

Le groupement veille à l'établissement, par ses membres, d'une feuille de route pour tout transport à grande distance et à l'application, à chacun de ces transports, des tarifs arrêtés par le Ministre des Travaux Publics. Dans ce but il doit, aussi fréquemment qu'un bon contrôle l'exige, faire procéder chez chacun de ses membres, à des vérifications par des comptables assermentés qui doivent déposer un rapport, mentionnant les irrégularités relevées ou constatant explicitement l'application régulière de toutes les règles de la coordination; les irrégularités donnent lieu obligatoirement à l'application des sanctions prévues par les statuts.

Le groupement est responsable devant le Ministre de la bonne exécution du contrôle. Si les Fonctionnaires du Contrôle Economique et de la Coordination, qui ont le droit de vérifier les conditions dans lesquelles les Groupements remplissent leur tâche, constatent des négligences graves ou répétées à la charge d'un groupement, le Ministre peut suspendre, pour les membres de ce groupement, le bénéfice de l'exemption de majoration des taxes.

Préférence réservée au chemin de fer pour les transports à grande distance.

Les articles 29 et 30 du décret-loi du 12 novembre 1938 précisent les conditions dans lesquelles sera réalisée une organisation qui doit réserver une préférence au chemin de fer

pour les transports à grande distance et pour les transports massifs à petite distance.

L'article 30 prévoit que le chemin de fer peut, d'une part supprimer certaines lignes d'intérêt général à très faible trafic, dont il fera assurer le service par des transporteurs routiers qu'il pourra subventionner, d'autre part, prélever, sur les recettes à provenir d'un retour au rail du trafic à grande distance, des sommes destinées soit à accorder une garantie de recettes à un service de remplacement, soit à financer l'amortissement du matériel roulant ou la substitution à ce matériel d'un nouveau matériel apte à assurer du transport combiné par rail et par route.

Le décret de codification précise encore les dispositions relatives aux affrêteurs, groupeurs et loueurs de camions, celles relatives aux transports privés de marchandises et au contrôle de la réglementation.

Les affrêteurs et groupeurs ne pourront dorénavant exercer leur activité que s'ils en ont reçu licence. Ils sont soumis à certaines dispositions tarifaires en relation avec celles imposées aux transporteurs routiers.

Les loueurs de camions doivent également être munis d'une autorisation qui comporte, en pratique, un contingentement du parc des camions loués afin d'éviter que la réglementation du transport public ne puisse être tournée par le développement des transports en location.

Les transports privés sont, d'autre part, soumis à un recensement de tous les véhicules dont le poids total, en ordre de marche, dépasse 12 tonnes.

.....

La mise en circulation de véhicules nouveaux d'un poids total supérieur à 12 tonnes est soumis à une autorisation du Ministre des Travaux Publics.

La mise en vigueur de ces différentes dispositions et de ces contrôles va nécessiter, de la part de la S.N.C.F., un travail très important de collaboration avec les organismes de coordination ou d'action proprement commerciale.

D'autre part, la Société Nationale fait assermenter dans chaque Département des assistants techniques que l'article 161 du décret de codification lui permet de faire agréer.

De leur côté, les groupements professionnels auront de nombreuses relations avec la S.N.C.F. puisqu'ils auront à connaître des questions de concurrence entre les deux modes de transport.

Le respect des dispositions tarifaires prévues par le décret ayant une très grande importance pour la S.N.C.F., il faut souhaiter que les groupements professionnels puissent être rapidement constitués et fonctionner normalement. D'après les renseignements obtenus à ce jour les bureaux provisoires sont déjà constitués dans 51 Départements.

D'autre part, il faut se préoccuper de faire jouer, le plus rapidement possible, les dispositions de l'article 29 du décret-loi du 12 novembre réservant au chemin de fer la préférence pour les transports à grande distance et pour les transports massifs à petite distance.

Il conviendra donc de passer, dans ce but, de nombreuses conventions inspirées de celle passée avec la Société S.A.T.A.N.

De même, la S.N.C.F. devra entreprendre à brève échéance des conversations avec des associations de groupeurs pour mettre au point avec eux, avant la fin de l'année, l'entente tarifaire

.....

prévue par les décrets en ce qui concerne les tarifs applicables à la clientèle pour les expéditions faisant l'objet de transports de groupages.

Enfin, la S.N.C.F. aura, à l'occasion des demandes de tarifs spéciaux déposés par les transporteurs routiers, la possibilité de réajuster certains de ses tarifs que la concurrence des années passées aurait amené à fixer à un niveau qui serait alors jugé trop bas.

Il sera donc possible, sur certains points particuliers, d'améliorer les recettes produites par des trafics acquis.

Cabinet du Ministre

2 septembre 1938

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration

de la Société Nationale des chemins de fer français

Monsieur le Président,

.....il est indispensable que la S.N.C.F. réalise son propre équi-
libre avec ses moyens propres, ou du moins use de tous procédés ration-
nels en vue de cet équilibre.....

J'entends m'associer à votre oeuvre comme il est de mon devoir et
dès maintenant, dans les conditions ou pour les objets que je vais,
d'ores et déjà, définir :

B) - J'accélère l'examen des plans de transport de voyageurs et
j'ai donné aux Services des instructions afin que soit utilisé, en cas
de difficultés, la procédure plus souple du décret du 19 janvier 1934
pour la fermeture de certaines lignes; il est d'ailleurs entendu que la
S.N.C.F. doit faire, le cas échéant, de nouvelles propositions en vue
de compléter les plans de transport en cours d'application.

C) - Je fais mettre à l'étude par mes services :
- la révision des règles de coordination trop nombreuses, trop con-
fuses, trop peu opérantes et plus particulièrement la coordination des
transports de marchandises par fer et par route qui, il faut bien le
reconnaître, reste à faire;

- les mesures d'exécution propres à assurer le respect des règle-
ments concernant la circulation des automobiles et des textes sur la

2 septembre 1938
coordination actuellement en vigueur;

- la coordination des transports en commun des voyageurs dans la région parisienne : cette mesure que j'avais étudiée, mais imparfaitement en 1926, se présente sous un double aspect; sa valeur de réalisation que permet d'évaluer le Board des Transports de Londres, se double d'une valeur d'exemplarité dans l'ensemble de la coordination des transports français. Un projet de cette sorte ne dépasse pas les possibilités de l'heure, je crois pouvoir le démontrer...

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

A. de MONZIE

B) - L'opération l'examen des plans de transport de voyageurs et j'ai donné aux services des instructions afin que soit utilisée, en cas de difficultés, la procédure plus souple en vigueur depuis le 1er janvier 1934 pour la formation de certaines lignes; il est d'ailleurs entendu que le S.N.C.F. doit être, en ce qui concerne les nouvelles propositions en vue de compléter les plans de transport en cours d'application.

C) - Je fais mettre à l'étude par mes services :

- la révision des plans de coordination des transports en commun, trois con-
sues, les services opérantes et plus particulièrement la coordination des
transports de marchandises par fer et par route qui, il faut bien le
reconnaître, reste à faire;

- les mesures d'exécution prévues à assurer le respect des néces-
sités concernant la circulation des autobus et des taxis sur la

Question VII

Mise en oeuvre de la coordination

(s) page 24

.....
M. LE PRESIDENT -

En second lieu, le Journal Officiel publiera demain un décret-loi sur la coordination qui nous apporte de larges satisfactions.

Le Ministre se montre en ce moment extrêmement désireux de donner une vigoureuse impulsion à la coordination. Il a approuvé tous les plans de coordination-voyageurs qui lui ont été soumis. Il est très décidé à pousser activement la réalisation de la coordination-marchandises. Il a soumis à la signature du Président de la République un décret-loi imposant aux transporteurs routiers certaines obligations dont nous regrettons l'absence depuis longtemps. D'autre part, ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ les droits sur l'essence viennent d'être relevés ; nous ne saurions trop remercier le Ministre de l'Agriculture et le Ministre des Travaux Publics d'avoir pris cette mesure

.....
M. MARLIO -

Je désirerais, enfin, poser ^{question} une / à M. LE COMMISSAIRE du GOUVERNEMENT. Peut-il nous donner quelques indications sur la manière dont la coordination va être réalisée pour les marchandises ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.— Le décret sur la coordination renfermera un certain nombre de dispositions. Notamment, il ~~renforcera~~ renforcera les pénalités en certains cas. D'autre part, il ne rendra pas obligatoire, à proprement parler, les groupements de transporteurs de marchandises, mais les transporteurs, qu'ils soient groupés ou non, seront astreints à appliquer les tarifs établis après accord entre la Société Nationale et les groupements de transporteurs.

Je crois que cela conduira pratiquement au groupement obligatoire ; en effet, les transporteurs n'adhérant pas à un groupement se verront dans l'obligation d'appliquer des tarifs qu'ils n'aurent pas ~~la~~ possibilité de discuter.

M. MARLIO.— N'est-il pas également question de réduire la distance au delà de laquelle les transports cessent d'être qualifiés "à petite distance" ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.— Ce point, qui est du reste secondaire, fera prochainement l'objet d'un décret simple.

Mais, le décret-loi précise que les transports à grande distance pourront désormais faire l'objet de mesures de contingentement portant ^{NON} seulement sur le nombre de véhicules, mais aussi ^{SUR} le tonnage kilométrique.

M. MARLIO.— Toutes ces mesures présentent un très grand intérêt. Il eut été aussi opportun de réviser la zone spéciale qui a été créée pour la Seine et les départements limitrophes de Seine-et-Oise.

Je m'excuse de demander encore à M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT des précisions sur un autre point. Ce sera le dernier. En dehors de ce régime de tarifs obligatoires qui va s'appliquer aux groupements de transporteurs, système que je trouve excellent, ~~la~~ ~~Direction Générale de la Société Nationale et les Pouvoirs Publics~~ ^{n'envisagent-ils pas} ~~n'ont-ils pas étudié~~ la possibilité de répartir le trafic disponible entre les différents modes de transports ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Cela se traduit, en pratique, par des ententes tarifaires.

M. LE BRENEKAIS.- L'introduction de la notion de tonnage kilométrique est excellente à ce point de vue.

M. MARLIO.- A partir du jour où sont réalisées les ententes de trafic, chacun a intérêt à les appliquer et non à les violer.

M. DEVINAE.- Je suis de cet avis. Quand les routiers auront un contingent de tonnes kilométriques, ils s'appliqueront à en tirer le meilleur profit et se dirigeront sur les petites distances ce qui sera avantageux pour nous.

COMITE DE DIRECTION

Echange de vues sur la Coordination des transports

M. LE PRESIDENT donne connaissance au Comité des grandes lignes du projet de décret-loi que se propose de prendre le Gouvernement en matière de coordination des transports.

M. MARLIO - toute la question est de savoir dans quelle mesure le Gouvernement entend défendre le monopole des chemins de fer.

Quant à elle, la Société Nationale a le devoir impérieux, au moment où se pose la question de l'équilibre de son compte d'exploitation, de proposer toutes les mesures qui lui paraissent de nature à sauvegarder ce monopole dont elle a la gestion. Le Gouvernement, saisi de ces propositions, appréciera.

En ce qui concerne la coordination des transports de voyageurs, il n'y a rien d'essentiel à dire. Sans doute, peut-on ne pas considérer comme parfaite à tous égards la réglementation en vigueur. Mais cette réglementation existe, elle est appliquée, et la coordination est en voie de réalisation. Le pire serait de venir, une fois de plus, tout bouleverser.

La coordination des transports de marchandises pose des problèmes plus complexes.

Il est normal de supprimer une concurrence quand elle s'exerce contrairement à la nature des choses.

Il faut rappeler que le chemin de fer transporte à bas prix - à la limite du prix de revient et parfois en dessous - les

.....

marchandises qui ne peuvent payer cher, se couvrant, par contre, de cette insuffisance par des prix plus élevés sur les marchandises de valeur. Les transports routiers sont venus rompre l'équilibre, enlevant surtout au rail les marchandises chères et peu encombrantes. De ce fait, le chemin de fer subit des pertes considérables, de trois ordres :

1°) il perd totalement certains trafics toute recette lui échappe (couverture du prix de revient et bénéfice);

2°) il a été contraint d'abaisser ses prix pour d'autres trafics, de manière à ne pas les perdre : il transporte encore des tonnes-kilométriques mais il perd des recettes;

3°) enfin, il a dû prendre un grand nombre de mesures diverses, telles que l'institution de tarifications spéciales par wagons complets, tarifications de groupages, etc...

Si l'on fait le total de tout cela, ce sont des milliards que le chemin de fer a perdus du fait de la concurrence automobile. Pour rétablir la situation, il faut non seulement lui rendre du trafic - c'est-à-dire des tonnes kilométriques - mais aussi des recettes.

Ce résultat ne pourra être atteint que le jour où les transports routiers seront soumis à une réglementation tarifaire réelle, que le jour où il sera possible de taxer les transports routiers.

Pour cette raison, M. MARLIO regrette de ne pas voir figurer dans le projet de décret-loi les dispositions relatives à la constitution immédiate de "l'organisation unique" à laquelle se référait le Ministre des Travaux Publics dans son discours d'hier au Conseil Supérieur des Transports et destinée, dans un rayon déterminé, à veiller à l'exécution de l'ensemble des transports et à percevoir directement des usagers le prix de ces transports.

.....

Le Ministre n'envisage cette réforme que pour une seconde étape. La réalisation doit, au contraire, en être poursuivie dès maintenant. C'est le premier point sur lequel doit insister la Société Nationale.

Un autre problème est d'importance, celui des mesures à prendre à l'égard des transports privés. Il ne peut être résolu que par le moyen de taxes élevées. M. MARLIO, pour sa part, envisagerait volontiers un système de taxes croissant d'année en année, pendant cinq ans, par exemple. La mesure ne serait pas immédiatement trop brutale; tout en assurant à échéance certaine la solution du problème, elle mettrait les transporteurs en mesure d'amortir progressivement leur matériel. C'est là une seconde suggestion que la Société Nationale pourrait présenter au Ministre.

M. GRIMPRET - Pratiquement, il n'y a pas à compter sur une transformation radicale et profonde des textes en vigueur.

Mais la Société Nationale pourrait attirer l'attention du Ministre sur plusieurs points :

Tout d'abord, au nombre des dispositions envisagées par le Gouvernement, figurent, d'après l'exposé de M. LE PRESIDENT, des mesures destinées à freiner la hausse des prix des transports routiers. La Société Nationale doit agir en sens exactement contraire. Car coordonner, c'est avant tout lutter contre l'avilissement excessif des prix de transport;

A l'inverse, il ne paraît être nullement question d'apporter le moindre adoucissement à l'obligation du carnet de bord imposé aux véhicules utilisés pour les transports privés de marchandises. Cette obligation, en l'état actuel de la réglementation, est vraiment excessive pour certains transporteurs. L'atténuer serait une mesure libérale que la Société Nationale pourrait proposer sans aucun risque.

Enfin, des indications données par M. LE PRESIDENT, il résulte qu'aucune mesure ne serait envisagée en ce qui concerne la réglementation de la circulation routière : encombrement des véhicules, vitesse, circulation la nuit, etc...

Sans doute, ces mesures pourraient-elles être prises par décret simple: il n'y a, juridiquement, aucune obligation de procéder par décret-loi.

Néanmoins, la Société Nationale devrait insister pour qu'elles soient prises par décret-loi et immédiatement. S'il n'est pas procédé par décret-loi, rien ne sera jamais fait ou seulement dans un temps très long. D'autre part, sur ce qui sera fait par décret-loi, on ne pourra revenir ultérieurement.

M. MARLIO est tout à fait d'accord sur l'intérêt qu'il y a à procéder dans ce domaine immédiatement et par décret-loi. Toutefois, il convient de ne pas se dissimuler que, en ce qui concerne la réglementation de la circulation des camions la nuit, une objection sera faite immédiatement, à savoir que la mesure aura pour effet de reporter ces transports dans la journée et par suite d'ajouter encore à l'encombrement des routes.

M. GRIMPRET - L'objection a été faite. Mais l'interdiction d'effectuer la nuit les transports qui le sont actuellement conduira, en fait, dans un grand nombre de cas, à les supprimer. Car, effectués seulement de jour, ils deviendraient trop onéreux.

M. RUEFF considère, comme M. GRIMPRET, que la coordination s'analyse essentiellement en une lutte contre l'avilissement excessif des prix de transport.

.....

Or, il y a deux manières de lutter contre l'avilissement des prix : la méthode fiscale - la méthode du contingentement. Avec le contingentement, le niveau des prix est maintenu, mais ce sont les particuliers qui perçoivent l'impôt pour leur propre compte. La méthode fiscale aboutit au même résultat du maintien des prix, mais c'est le Trésor qui encaisse l'impôt.

Dans le domaine de la coordination, c'est la méthode du contingentement qui prévaut une fois de plus, et cela est inquiétant à plus d'un point de vue.

En tout cas, c'est un devoir impérieux de demander que des majorations fiscales importantes accompagnent le privilège que la coordination va assurer aux transporteurs routiers maintenus.

M. LE PRESIDENT.- Le Ministre des Travaux Publics est d'accord sur ce point. Primitivement, il avait envisagé de retirer aux transporteurs routiers, au profit de l'Etat, les recettes supplémentaires que leur assurera la coordination. Il a finalement renoncé à le faire. Mais l'idée n'est pas totalement abandonnée puisqu'il se propose de proportionner les taxes aux bénéfices réalisés par les entreprises.

M. RUEFF.- Les sommes qui reviendront ainsi au Trésor seront hors de proportion avec le bénéfice réalisé. Il suffit, pour s'en convaincre, de considérer la résistance actuelle à toute augmentation notable du prix de l'essence.

La coordination ne peut être effectivement réalisée par le seul contingentement des véhicules. Il faut en outre :

1°/ une augmentation raisonnable du prix de l'essence : celle-ci s'impose au point de vue particulier de la coordination et aussi à de multiples autres points de vue, ne serait-ce qu'en raison de la récente dévaluation;

2°/ un relèvement important des taxes sur les transports routiers.

M. GOY - L'augmentation du prix de l'essence suffirait presque à elle seule à réaliser la coordination.

M. LE PRESIDENT - L'augmentation du prix de l'essence irait peut-être au delà de ce qu'exige la coordination. Beaucoup de petits transporteurs, qui ne gênent pas le chemin de fer et auxquels la coordination ne rapportera rien, se trouveraient atteints. Ce n'est pas à la Société Nationale de susciter, sans profit appréciable pour elle, de tels mécontentements.

Par contre, la Société Nationale ne peut qu'être d'accord avec M. RUEFF pour demander un relèvement important des taxes frappant les transporteurs auxquels la coordination va procurer un supplément de recettes. Le Ministre des Finances devra lui-même insister avec énergie sur ce point auprès du Ministre des Travaux Publics.

M. LE BESNERAIS - Les augmentations de taxes sont d'autant plus nécessaires qu'en ce qui concerne les transports privés, il n'y a pas de contingentement.

M. LE PRESIDENT - Pour les transports privés, la solution proposée par M. MARLIO pourrait être retenue.

M. LE BESNERAIS - Cette solution est, en effet, séduisante. Pratiquement, il y a, tout de même, un certain risque. Si l'on considère ce qui s'est passé en matière

de loyers, on peut douter que les taxes soient effectivement augmentées d'année en année.

La question capitale en ce qui concerne les transports privés est celle du fret de retour. Pour cette raison, on peut se demander s'il serait très indiqué de toucher au carnet de bord comme le propose M. GRIMPRET. Cela ne présenterait aucun inconvénient, si l'on prend comme critérium le petit tonnage. Mais il serait dangereux de supprimer cette obligation pour les petites distances, étant donné qu'il n'y a pas de contrôle possible sur les distances parcourues.

Sur le relèvement important des taxes, M. LE BESNERAIS est entièrement d'accord. D'autant que, certains transports devant être exemptés, la mesure ne touchera en définitive qu'un nombre relativement limité de camions.

M. RUEFF insiste à nouveau sur cette idée qu'il ne peut y avoir d'inconvénients sérieux à frapper de taxes élevées les transports routiers.

Que peut-on craindre ? Un relèvement des prix ? Mais la répercussion serait bien peu de chose en comparaison des relèvements de prix que peut entraîner une dévaluation de la monnaie.

D'autre part, relever les taxes, c'est non seulement faire oeuvre utile quant à la coordination, mais également apporter une contribution certaine et efficace au problème du relèvement de l'économie en général.

.....

Si, au lieu de procéder successivement à plusieurs dévaluations de la monnaie, on avait augmenté les impôts, le problème d'ordre général se trouverait aujourd'hui résolu.

M. LE BESNERAIS présente diverses observations relatives, d'une part, à certaines des dispositions qui, d'après l'exposé de M. le Président, doivent trouver place dans le décret-loi en préparation, d'autre part, aux suggestions présentées par les membres du Comité.

A. - Dispositions envisagées par le Gouvernement.-

1^{er}/ Le Gouvernement se propose de rendre obligatoire l'affiliation des transporteurs routiers de marchandises à grande distance aux groupements prévus par le décret-loi du 31 août 1937.

Cette obligation, tout d'abord, ne doit pas dispenser de l'augmentation du prix des licences. C'est un point à bien préciser. Car le décret-loi du 31 août prévoyait justement le relèvement de ces prix pour les transporteurs qui refuseraient d'adhérer aux groupements.

D'autre part, il est indispensable que la mesure soit liée au contingentement à la tonne-kilométrique, chaque groupement ne pouvant au total effectuer plus de parcours kilométriques que n'en faisaient ensemble ses adhérents en avril 1934. Pratiquement, en effet, le refus d'adhésion aux groupements n'aura qu'une sanction, la mise en fourrière. Or, la pratique a déjà montré que cette sanction est très difficilement applicable.

Le système du décret-loi du 31 août 1937 avait à cet égard certains avantages. L'affiliation n'était pas obligatoire. Mais l'on disait aux transporteurs non affiliés : "soit, nous vous laissons circuler, mais vous paierez plus cher". Cette procédure est souple et facile à appliquer.

2°) Les taxes frappant les transporteurs routiers seraient variables en fonction des bénéfices.

Ceci va très bien pour les entreprises de transports publics auxquelles la coordination va apporter des recettes supplémentaires. Mais comment fera-t-on pour les transports privés ?

Comme toujours, des mesures seront prises en ce qui concerne les transports publics. Mais on peut se demander ce qui sera fait pour les transports privés.

3°) Les autorisations prendraient toutes fin en 1947.

Cette disposition paraît ~~àaxmâax~~ dénuée de tout intérêt pratique. Elle va, par contre, irriter beaucoup les transporteurs routiers. La Société Nationale devrait demander au Ministre d'y renoncer.

B - Suggestions présentées par les membres du Comité.-

1°) En ce qui concerne le contrôle et la surveillance de la route, la Société Nationale devrait recommander le développement du cadre des assistants techniques.

2°) Quant aux mesures à prendre en vue de restreindre l'encombrement des véhicules, le mieux serait de revenir aux mesures prises en 1934.

Il conviendrait, en outre, d'insister en vue de la limitation de la vitesse. L'opinion publique serait ici très favorable.

3°) Il est essentiel d'obtenir un relèvement important des taxes à la fois sur les transports publics et sur les transports privés.

Répondant, par ailleurs, à une question posée par M. MARLIO M. LE BESNERAIS ~~xxx~~ indique que, des calculs qu'il a pu faire sur les exercices 1937-1938, il ressort qu'on peut admettre que la concurrence des transports routiers se traduit, pour le chemin

de fer, par une perte de recettes de l'ordre du milliard (trafic perdu entièrement et abaissement de tarifs).

La coordination devrait permettre de rattraper immédiatement la moitié de cette somme. Pour cela, il suffirait de provoquer un relèvement de 0 fr 10 du prix de revient de la tonne-kilométrique automobile, résultat qui serait obtenu en multipliant par 4 le prix des licences en moyenne, un peu moins pour les petits tonnages, un peu plus pour les gros tonnages.

M. LE PRESIDENT résume la discussion en vue de l'entretien qu'il va avoir avec le Ministre des Travaux Publics au début de la semaine prochaine.

La Société Nationale est d'accord, dans l'ensemble, sur les dispositions que le Gouvernement se propose d'insérer dans le décret-loi.

Elle insiste, toutefois, pour que le Gouvernement comprenne au nombre de ces dispositions la constitution immédiate de l'organisme unique envisagé par le Ministre dans son discours au Conseil Supérieur et destiné à grouper tous les transporteurs dans un rayon déterminé "veillant à l'exécution de l'ensemble des transports et percevant directement des usagers le prix de ces transports."

A l'inverse, elle serait d'avis de supprimer la disposition aux termes de laquelle les autorisations viendraient toutes à expiration en 1947, disposition qui, à son sens, n'aurait aucune utilité pratique et serait de nature à susciter de vives réactions de la part des transporteurs routiers.

Par ailleurs, elle considère comme essentiel à la réalisation de la coordination un relèvement important du prix des licences et des taxes.

Enfin, elle demande au Gouvernement de prendre sans plus tarder, et par décret-loi, toutes dispositions destinées, d'une

part, à assurer la réglementation efficace de la circulation routière : diminution de l'encombrement des véhicules, limitation des vitesses, réglementation de la circulation de nuit - d'autre part, à renforcer le contrôle et la surveillance de la route, notamment par le développement du cadre des assistants techniques.