

505 LH 239/2

5530

(1939-40)

REGLEMENTATION DE LA COORDINATION RAIL ET ROUTE EN TEMPS DE GUERRE

Textes

D.L.	19. 9.39	(J.O. 20. 9.39)	
Arrêté	26. 9.39	(J.O. 27. 9.39)	{ voyageurs }
Décret	29. 9.39	(J.O. 30. 9.39)	{ voyageurs }
Décret	10.10.39	(J.O. 12.10.39)	{ Marchandises }
Décret	16.11.39	(J.O. 19.11.39)	{ voyageurs }
D.L.	18. 4.40	(J.O. 1. 5.40)	
Loi	15.10.40	(J.O. 25.10.40)	(art. 23) Abrogation du régime de guerre

Examen par la S.N.C.F.

(s)	C.D. 16. 1.40	41	XI
	C.D. 23. 1.40	27	Q.div. (a)
(s)	C.D. 30. 1.40	11	II 1°
(s)	C.D. 13. 2.40	16	II 1°

Règlementation de la coordination rail et route
pour le temps de guerre.

Décret-loi	19. 9.39	(J.O. 20. 9.39)	
Arrêté	26. 9.39	(J.O. 27. 9.39)	(Voyageurs)
Décret	29. 9.39	(J.O. 30. 9.39)	(Voyageurs)
Décret	10.10.39	(J.O. 12.10.39)	(Marchandises)
Décret	16.11.39	(J.O. 19.11.39)	
D.L.	18. 4.40	(J.O. 1. 5.40)	
Loi	15.10.40	(J.O. 25.10.40)	Abrogation du régime

Règlementation de la coordination rail et route pour le temps de guerre

Extrait du Journal officiel

Lois et décrets du 25 Octobre 1940

Extrait de la loi du 15 Octobre 1940 relative à

la coordination des transports ferroviaires et routiers

Abrogation de la législation pour le temps de guerre

Art. 23 - Sont abrogées toutes dispositions législatives et réglementaires contraires au présent décret, et notamment le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers pour la durée des hostilités, le décret du 10 octobre 1939 relatif au régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités, le décret du 16 novembre 1939 relatif aux transports publics routiers de voyageurs assurés au moyen de véhicules à gazogène, le décret-loi du 18 avril 1940 modifiant la réglementation des transports publics et privés de marchandises par route pendant la durée des hostilités.

du 1er mai 1940

LOIS ET DECRETS
(p. 3182)

PRESIDENCE DU CONSEIL

Décret du 18 avril 1940.

Décret modifiant la réglementation des transports publics et privés de marchandises par route pendant la durée des hostilités.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 9 avril 1940.

Monsieur le Président,

Le décret-loi du 19 septembre 1939 et son décret d'application du 10 octobre 1939, modifiant pour la durée des hostilités la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers, répondaient, en ce qui concerne le transport des marchandises, au double souci :

D'une part, de réduire la consommation d'essence et de gas oil;

D'autre part, de cantonner les véhicules routiers dans les transports de camionnage et de petite distance qui sont le domaine propre d'une utilisation rationnelle de ces véhicules.

La première préoccupation n'a rien perdu de sa valeur. Aussi les dispositions spéciales prévues au décret du 10 octobre 1939 pour favoriser l'emploi des véhicules à gazogène sont-elles à maintenir et même à étendre aux véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale.

En ce qui concerne le second point, l'expérience de six mois d'application et l'accroissement continu des besoins de transports ont montré que la réglementation actuelle était trop rigide et que, malgré les dérogations apportées de plus en plus libéralement, un assouplissement et une simplification de cette réglementation étaient nécessaires.

Le but à atteindre demeure d'obtenir le rendement maximum de l'outil national de transport constitué par l'ensemble du chemin de fer et des camions.

Or, la liberté totale pour les transports routiers, qui peut séduire certains esprits, irait à l'encontre du but poursuivi. Elle aurait, en effet, pour conséquence d'orienter le plus grand nombre des véhicules routiers sur les transports à grande distance que le fer ne peut plus assurer en totalité d'une manière parfaite et qui, dès lors, dans les circonstances présentes, pourraient être particulièrement rémunérateurs. Il en résulterait une raréfaction des moyens de camionnage ou de transports à petite distance et, par voie de conséquence, la diminution des moyens d'apport et d'évacuation dans les gares, une augmentation de la durée de stationnement des wagons et un accroissement de la durée de rotation du matériel ferroviaire. L'allègement qui serait apporté au rail par les transports à grande distance effectués par la route serait loin de compenser les inconvénients qui résulteraient de la paralysie des transports à petite distance.

Au total, le rendement des moyens de transport serait diminué.

Il importe donc de favoriser le développement des moyens de transport pour le camionnage et sur les parcours peu importants.

C'est pour cette raison qu'il paraît nécessaire de prévoir un régime de liberté complète pour tous les véhicules dans la zone départementale et qu'une distinction doit être faite d'autre part, pour les véhicules de transport public sortant de cette zone, entre les camions de faible tonnage et les camions gros porteurs. Pour ces derniers, en effet, la difficulté de les utiliser rationnellement dans une zone relativement restreinte et les formalités que comportait l'octroi de dérogations pour effectuer des transports à grande distance risquaient d'en limiter l'activité. Or, il importe, dans la situation actuelle, que tous les camions laissés à la disposition des besoins civils par la réquisition puissent circuler avec le maximum de rendement; c'est pourquoi nous vous proposons pour ces camions un régime extrêmement libéral.

D'autre part, le développement des industries travaillant pour l'armement et la défense nationale, la décentralisation des usines ont montré la nécessité des liaisons permanentes par route, sur des parcours parfois étendus pour lesquelles la réglementation actuelle entraînait des formalités excessives et des retards. Aussi nous a-t-il paru utile de prévoir pour les transports privés la délivrance d'autorisations permanentes de transports à grande distance là où elles seront reconnues nécessaires.

Enfin, pour utiliser à plein la capacité de transport des véhicules privés, l'interdiction pour ces véhicules de prendre, en transport public, du fret de complément ou de retour, qui était prévue par la réglementation du temps de paix et qui avait été maintenue par le décret du 19 septembre 1939, est à supprimer pendant la durée des hostilités.

Ces diverses dispositions font l'objet du projet de décret ci-joint, que nous soumettons à votre haute approbation et qui a pour but de rendre à l'industrie routière,

conformément d'ailleurs au vœu exprimé par les Chambres, une certaine liberté qui doit trouver sa juste limite dans l'intérêt national et permettre d'assurer une étroite et constante collaboration du rail et de la route.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,
PAUL REYNAUD.

Le ministre des travaux publics
et des transports,
A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
LUCIEN LAMOUREUX.

Le ministre de l'intérieur,
HENRI ROY.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et du ministre de l'intérieur,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et notamment l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant pendant la période des hostilités la réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 10 octobre 1939 relatif au régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités;

Vu le décret du 17 juin 1938 sur l'utilisation des forces motrices d'origine nationale;

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre;

Vu la loi du 8 décembre 1939 modifiant l'article 36 de la loi du 11 juillet 1938 susvisée;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. — Les dispositions prévues par les articles 8 à 11 inclus du décret du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers, qui visent les transports publics et privés de marchandises par route, sont abrogées et remplacées par les dispositions ci-après :

TITRE I^{er}

TRANSPORTEURS PUBLICS DE MARCHANDISES

Transports dans la zone départementale.

Art. 2. — L'exécution des transports publics de marchandises à l'intérieur des limites d'un même département est autorisée sans restriction pour tout transporteur public titulaire, soit de cartes provisoires ou définitives de transport public, soit de cartes ou de récépissés de déclaration de camionnage.

Sont considérés comme incorporés à la zone départementale, les cantons appartenant

tant aux départements voisins mais limitrophes du canton où se trouve le centre d'exploitation du transporteur.

Pour l'application du présent décret, les départements de la Seine et de Seine-et-Oise d'une part, le département du Haut-Rhin et le territoire de Belfort d'autre part, ne sont pas considérés comme départements distincts.

Transports dans la zone de petite distance.

Art. 3. — Les véhicules pour lesquels a été délivrée une carte provisoire ou définitive de transport public peuvent, quel que soit le libellé de cette carte, effectuer des transports de marchandises à l'intérieur de la zone dite « zone de petite distance » formée par le département de leur centre d'exploitation et les départements limitrophes, sauf sur certaines relations entre villes importantes qui seront fixées par un arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

En dehors de ces relations, les transporteurs intéressés restent libres de choisir leurs itinéraires, leurs tarifs et leurs marchandises à l'intérieur de la zone de petite distance.

Transports à grande distance effectués au moyen de véhicules d'une charge utile inférieure à 7 tonnes.

Art. 4. — Les transports publics de marchandises en dehors de la zone de petite distance ou sur les relations fixées par l'arrêté du ministre des travaux publics et des transports, conformément à l'article 3, sont dits « transports publics de marchandises à grande distance ». Ces transports sont interdits pour les véhicules d'une charge utile inférieure à 7 tonnes, même si ces véhicules ont fait l'objet, antérieurement aux hostilités, de la délivrance d'une carte provisoire ou définitive autorisant l'exécution de transports en dehors de la zone de petite distance.

Toutefois, des autorisations aux voyages pourront être délivrées exceptionnellement pour ces véhicules par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, pour des transports d'intérêt national ou de ravitaillement à grande distance lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des conditions convenables par le chemin de fer.

Ces autorisations aux voyages, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre de voyages, le tonnage et la nature des marchandises à transporter, et le prix à appliquer.

Les dispositions prévues au présent article ne s'appliquent pas aux véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale pour lesquels a été délivrée une carte provisoire ou définitive de transports publics leur permettant de sortir de la zone de petite distance. Elles ne s'appliquent pas non plus aux véhicules de déménagements. Le régime applicable à ces véhicules est défini à l'article 6 ci-après.

Transports à grande distance effectués au moyen de véhicules d'une charge utile au moins égale à 7 tonnes.

Art. 5. — Les véhicules d'une charge utile au moins égale à 7 tonnes, pour lesquels a été délivrée une carte provisoire

ou définitive de transports permettant de sortir de la zone de petite distance, recevront du ministre des travaux publics et des transports une autorisation leur permettant d'effectuer des transports publics de marchandises à grande distance.

Cette autorisation annuelle et renouvelable sera valable pour tout le territoire, à l'exception de relations entre zones énumérées ci-après :

Départements de Seine et Seine-et-Oise sur les départements ci-après : Gironde, Haute-Vienne, Haute-Garonne, Bouches-du-Rhône, Loire, Rhône, Isère, Savoie, Haute-Savoie, Seine-Inférieure, Nord, Loire-Inférieure et *vice versa*.

Départements de Seine et Seine-et-Oise sur l'agglomération de Boulogne-sur-Mer et *vice versa*.

Département de la Gironde sur le département des Bouches-du-Rhône et *vice versa*.

Des autorisations exceptionnelles aux voyages sur les relations interdites énumérées ci-dessus pourront être accordées par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées pour des transports d'intérêt national ou de ravitaillement lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des conditions convenables par le chemin de fer.

Dispositions particulières applicables à certaines catégories de véhicules.

Art. 6. — 1^o Véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale. — Ces véhicules bénéficieront des dispositions de l'article 5 ci-dessus, quelle que soit leur charge utile.

En outre, l'autorisation qui leur sera délivrée devra leur permettre, le cas échéant, d'assurer des transports sur celles des relations interdites énumérées à l'article 5 qui figurent sur leur carte provisoire ou définitive de transports publics.

2^o Véhicules spécialisés aux transports de déménagements. — Ces véhicules recevront une autorisation valable pour tout le territoire sans aucune restriction, quelle que soit leur charge utile.

3^o Autres véhicules spécialisés. — Le ministre des travaux publics et des transports pourra délivrer par arrêté des autorisations annuelles et renouvelables de transports à grande distance effectués avec des véhicules spécialisés d'une charge utile inférieure à 7 tonnes ayant fait l'objet, antérieurement aux hostilités, de la délivrance d'une carte leur permettant de sortir de la zone de petite distance.

Prix à appliquer.

Art. 7. — Pour tous les transports publics de marchandises à grande distance, les transporteurs sont tenus de pratiquer des prix au moins égaux à ceux qui seraient perçus pour le transport de bout en bout si on empruntait le chemin de fer et compte tenu des frais terminaux.

Groupements de transporteurs.

Art. 8. — Pour bénéficier des autorisations visées aux articles 5 et 6 ci-dessus, les transporteurs publics routiers de marchandises doivent appartenir aux groupe-

ments départementaux de transporteurs routiers (groupements des entreprises de transports assurant des transports d'intérêt national ou, à défaut, groupements professionnels des transporteurs à grande distance prévus par le décret-loi du 12 novembre 1938).

Ces transporteurs devront en outre avoir pris l'engagement d'assurer par priorité les transports d'intérêt national qui leur seront demandés par le ministre des travaux publics et des transports ou par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Feuilles de route.

Art. 9. — Les transporteurs publics routiers de marchandises devront établir, pour chacun de leurs transports autres que ceux visés à l'article 2, une feuille de route dont un exemplaire devra accompagner le véhicule. Un exemplaire de la feuille de route afférente aux transports à grande distance sera adressé à l'administration des travaux publics dans des conditions qui seront fixées par un arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

Création de services.

Art. 10. — Est suspendue, pendant la durée des hostilités, l'application des dispositions du paragraphe 3 de l'article 35 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 stipulant que l'autorisation d'exploiter un service nouveau est délivrée après avis du comité technique départemental des transports et du conseil supérieur des transports.

Les autorisations de création de services nouveaux délivrées pendant la durée des hostilités ne comporteront ouverture d'aucun droit pour la période d'après-guerre.

TITRE II

TRANSPORTEURS PRIVÉS DE MARCHANDISES

CHAPITRE 1^{er}. — TRANSPORTS PRIVÉS

Transports privés dans la zone de petite distance.

Art. 11. — Le transport privé est entièrement libre dans la zone de petite distance (département du centre d'exploitation et départements limitrophes).

Transports privés à grande distance.

Art. 12. — L'exécution des transports privés de marchandises en dehors des limites de la zone de petite distance est subordonnée à la délivrance, dans les conditions indiquées ci-après, d'autorisations spéciales fixant les relations autorisées et les conditions (nombre et tonnage des véhicules, nature des marchandises) auxquelles doivent satisfaire ces transports sur ces relations.

Les transporteurs privés qui justifieront avoir besoin d'utiliser d'une façon courante, en dehors des limites de la zone de petite distance, pour les nécessités de leur industrie, de leur commerce ou de leur exploitation, des véhicules leur appartenant ou pris par eux en location, recevront du ministre des travaux publics et des transports une autorisation permanente de transports à grande distance.

Ces autorisations permanentes ne seront délivrées que pour les véhicules dont dispose le transporteur privé à la date de publication du présent décret ou pour les véhicules de remplacement dans les limites d'un tonnage sensiblement équivalent.

En outre, des autorisations permanentes pourront être délivrées dans les mêmes conditions pour les véhicules nouveaux qui seront jugés nécessaires à l'exécution des transports d'intérêt national correspondant à la satisfaction, soit des besoins actuels, soit de besoins accrus ou nouveaux.

Les autres véhicules pourront faire l'objet d'autorisations aux voyages délivrées exceptionnellement par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées pour les cas où les transports en cause ne pourraient pas être assurés convenablement par le chemin de fer.

Ces autorisations aux voyages, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre de voyages, le tonnage et la nature des marchandises à transporter.

Dispositions particulières applicables aux véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale.

Art. 13. — Par dérogation aux dispositions de l'article 12 ci-dessus, l'exécution de transports privés de marchandises en dehors des limites de la zone de petite distance est autorisée pour les véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale, dont le poids total en ordre de marche est inférieur ou égal à 12 tonnes.

Il en est de même pour les véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale :

a) Dont le poids total en ordre de marche est supérieur à 12 tonnes, mais pour lesquels le récépissé de déclaration prévu à l'article 151 du décret du 12 janvier 1939 spécifie qu'il tient lieu de l'autorisation de circuler en dehors de la zone fixée par l'article 154 dudit décret;

b) Qui remplacent des véhicules utilisant un autre carburant et pour lesquels avait été délivré le récépissé de déclaration visé au paragraphe a ci-dessus.

CHAPITRE II. — TRANSPORTS PUBLICS

Transports publics effectués par un transporteur privé.

Art. 14. — Tout transporteur privé qui en fera la demande, sera autorisé à effectuer, avec les véhicules habituellement utilisés à l'exécution de ses transports privés, des transports publics de marchandises à l'intérieur des limites du département dans lequel se trouve son centre d'exploitation, dans les conditions fixées à l'article 2 ci-dessus.

La demande devra être adressée à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui délivrera l'autorisation.

Le transporteur privé bénéficiant de cette autorisation devra tenir un relevé des transports publics effectués. Dans le cas où un transporteur privé faisant acte de transporteur public ne remplirait pas les conditions édictées par le présent article, l'autorisation d'effectuer des transports publics lui serait retirée.

Fret de complément ou de retour.

Art. 15. — 1° Dans la zone départementale telle qu'elle est définie à l'article 2, le fret public de complément ou de retour est autorisé sans restriction.

Dans le cas de transports privés sortant de cette zone départementale, le chargement peut être complété par du fret public à la condition que, dans l'un des deux sens du voyage, le fret privé représente en volume ou en poids au moins 50 p. 100 de la capacité de transport du véhicule;

2° Dans le cas d'un transport à l'intérieur du département du centre d'exploitation ou entre ce département et un département limitrophe, le transporteur privé est libre de se procurer le fret public de complément ou de retour soit directement près des expéditeurs, soit dans une gare ou chez un transporteur public.

Pour tout autre transport, ce fret public de complément ou de retour devra être pris soit dans une gare, soit chez un transporteur public, sauf dérogation accordée par le ministre des travaux publics et des transports :

3° Le fret public de complément ou de retour est soumis à toutes les règles applicables aux transports publics de marchandises, étant spécifié que, dans le cas où le transporteur prend ce fret, soit dans une gare, soit chez un transporteur public, il ne perd pas sa qualité de transporteur privé, le transport du fret public étant alors effectué sous la responsabilité exclusive du chemin de fer ou du transporteur public affruteur;

4° La date de mise en vigueur et les conditions d'application du présent article seront fixées par un décret contresigné par le ministre des travaux publics et des transports.

TITRE III

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX TITULAIRES DE LICENCES SPÉCIALES DELIVRÉES EN APPLICATION DU DÉCRET DU 19 SEPTEMBRE 1939

Art. 16. — Les licences spéciales de transport public qui ont été délivrées en application des articles 8 et 10 du décret du 19 septembre 1939 cesseront d'être valables :

a) A la date de publication du présent décret pour les transporteurs qui n'auront pas acquitté la taxe de coordination prévue aux articles 58 à 60 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938;

b) A l'expiration de la période fiscale en cours à la date de publication du présent décret pour les transporteurs qui ont acquitté la taxe visée au paragraphe a) ci-dessus.

TITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 17. — La réglementation applicable aux transports de presse fera l'objet d'un décret contresigné par le président du conseil et le ministre des travaux publics et des transports.

Art. 18. — Sont abrogées toutes dispositions légales et réglementaires contraires au présent décret.

Art. 19. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1939.

Art. 20. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances, le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 avril 1940.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,
PAUL REYNAUD.

Le ministre des travaux publics
et des transports,
A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
LUCIEN LAMOUREUX.

Le ministre de l'intérieur,
HENRI ROY.

Décret relatif au déchargement des données nécessaires au ravitaillement pendant les opérations de guerre ou de régime.

er
du 1^{er} MAI 1940

Présidence du Conseil

Page 3182 -

PRÉSIDENCE DU CONSEIL

Décret modifiant la réglementation des transports publics et privés de marchandises par route pendant la durée des hostilités.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 9 avril 1940.

Monsieur le Président,

Le décret-loi du 19 septembre 1939 et son décret d'application du 10 octobre 1939, modifiant pour la durée des hostilités la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers, répondaient, en ce qui concerne le transport des marchandises, au double souci :

D'une part, de réduire la consommation d'essence et de gas oil;

D'autre part, de cantonner les véhicules routiers dans les transports de camionnage et de petite distance qui sont le domaine propre d'une utilisation rationnelle de ces véhicules.

La première préoccupation n'a rien perdu de sa valeur. Aussi les dispositions spéciales prévues au décret du 10 octobre 1939 pour favoriser l'emploi des véhicules à gazogène sont-elles à maintenir et même à étendre aux véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale.

En ce qui concerne le second point, l'expérience de six mois d'application et l'accroissement continu des besoins de transports ont montré que la réglementation actuelle était trop rigide et que, malgré les dérogations apportées de plus en plus libéralement, un assouplissement et une simplification de cette réglementation étaient nécessaires.

Le but à atteindre demeure d'obtenir le rendement maximum de l'outil national de transport constitué par l'ensemble du chemin de fer et des camions.

Or, la liberté totale pour les transports routiers, qui peut séduire certains esprits, irait à l'encontre du but poursuivi. Elle aurait, en effet, pour conséquence d'orienter le plus grand nombre des véhicules routiers sur les transports à grande distance que le fer ne peut plus assurer en totalité d'une manière parfaite et qui, dès lors, dans les circonstances présentes, pourraient être particulièrement rémunérateurs. Il en résulterait une raréfaction des moyens de camionnage ou de transports à petite distance et, par voie de conséquence, la diminution des moyens d'apport et d'évacuation dans les gares, une augmentation de la durée de stationnement des wagons et un accroissement de la durée de rotation du matériel ferroviaire. L'allègement qui serait apporté au rail par les transports à grande distance effectués par la route serait loin de compenser les inconvénients qui résulteraient de la paralysie des transports à petite distance.

Au total, le rendement des moyens de transport serait diminué.

Il importe donc de favoriser le développement des moyens de transport pour le camionnage et sur les parcours peu importants.

C'est pour cette raison qu'il paraît nécessaire de prévoir un régime de liberté complète pour tous les véhicules dans la zone départementale et qu'une distinction doit être faite d'autre part, pour les véhicules de transport public sortant de cette zone, entre les camions de faible tonnage et les camions gros porteurs. Pour ces derniers, en effet, la difficulté de les utiliser rationnellement dans une zone relativement restreinte et les formalités que comportait l'octroi de dérogations pour effectuer des transports à grande distance risquaient d'en limiter l'activité. Or, il importe, dans la situation actuelle, que tous les camions laissés à la disposition des besoins civils par la réquisition puissent circuler avec le maximum de rendement; c'est pourquoi nous vous proposons pour ces camions un régime extrêmement libéral.

D'autre part, le développement des industries travaillant pour l'armement et la défense nationale, la décentralisation des usines ont montré la nécessité des liaisons permanentes par route, sur des parcours parfois étendus pour lesquelles la réglementation actuelle entraînait des formalités excessives et des retards. Aussi nous a-t-il paru utile de prévoir pour les transports privés la délivrance d'autorisations permanentes de transports à grande distance là où elles seront reconnues nécessaires.

Enfin, pour utiliser à plein la capacité de transport des véhicules privés, l'interdiction pour ces véhicules de prendre, en transport public, du fret de complément ou de retour, qui était prévue par la réglementation du temps de paix et qui avait été maintenue par le décret du 19 septembre 1939, est à supprimer pendant la durée des hostilités.

Ces diverses dispositions font l'objet du projet de décret ci-joint, que nous soumettons à votre haute approbation et qui a pour but de rendre à l'industrie routière.

conformément d'ailleurs au vœu exprimé par les Chambres, une certaine liberté qui doit trouver sa juste limite dans l'intérêt national et permettre d'assurer une étroite et constante collaboration du rail et de la route.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.

*Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,*
PAUL REYNAUD.

*Le ministre des travaux publics
et des transports,*
A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
LUCIEN LAMOUREUX.

Le ministre de l'intérieur,
HENRI ROY.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et du ministre de l'intérieur,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1933 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et notamment l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant pendant la période des hostilités la réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 10 octobre 1939 relatif au régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités;

Vu le décret du 17 juin 1938 sur l'utilisation des forces motrices d'origine nationale;

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre;

Vu la loi du 8 décembre 1939 modifiant l'article 36 de la loi du 11 juillet 1938 susvisée;

Le conseil des ministres entendu,

Décète:

Art. 1^{er}. — Les dispositions prévues par les articles 8 à 11 inclus du décret du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers, qui visent les transports publics et privés de marchandises par route, sont abrogées et remplacées par les dispositions ci-après:

TITRE I^{er}

TRANSPORTEURS PUBLICS DE MARCHANDISES

Transports dans la zone départementale.

Art. 2. — L'exécution des transports publics de marchandises à l'intérieur des limites d'un même département est autorisée sans restriction pour tout transporteur public titulaire, soit de cartes provisoires ou définitives de transport public, soit de cartes ou de récépissés de déclaration de camionnage.

Sont considérés comme incorporés à la zone départementale, les cantons apparte-

nant aux départements voisins mais limitrophes du canton où se trouve le centre d'exploitation du transporteur.

Pour l'application du présent décret, les départements de la Seine et de Seine-et-Oise d'une part, le département du Haut-Rhin et le territoire de Belfort d'autre part, ne sont pas considérés comme départements distincts.

Transports dans la zone de petite distance.

Art. 3. — Les véhicules pour lesquels a été délivrée une carte provisoire ou définitive de transport public peuvent, quel que soit le libellé de cette carte, effectuer des transports de marchandises à l'intérieur de la zone dite « zone de petite distance » formée par le département de leur centre d'exploitation et les départements limitrophes, sauf sur certaines relations entre villes importantes qui seront fixées par un arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

En dehors de ces relations, les transporteurs intéressés restent libres de choisir leurs itinéraires, leurs tarifs et leurs marchandises à l'intérieur de la zone de petite distance.

Transports à grande distance effectués au moyen de véhicules d'une charge utile inférieure à 7 tonnes.

Art. 4. — Les transports publics de marchandises en dehors de la zone de petite distance ou sur les relations fixées par l'arrêté du ministre des travaux publics et des transports, conformément à l'article 3, sont dits « transports publics de marchandises à grande distance ». Ces transports sont interdits pour les véhicules d'une charge utile inférieure à 7 tonnes, même si ces véhicules ont fait l'objet, antérieurement aux hostilités, de la délivrance d'une carte provisoire ou définitive autorisant l'exécution de transports en dehors de la zone de petite distance.

Toutefois, des autorisations aux voyages pourront être délivrées exceptionnellement pour ces véhicules par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, pour des transports d'intérêt national ou de ravitaillement à grande distance lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des conditions convenables par le chemin de fer.

Ces autorisations aux voyages, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre de voyages, le tonnage et la nature des marchandises à transporter, et le prix à appliquer.

Les dispositions prévues au présent article ne s'appliquent pas aux véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale pour lesquels a été délivrée une carte provisoire ou définitive de transports publics leur permettant de sortir de la zone de petite distance. Elles ne s'appliquent pas non plus aux véhicules de déménagements. Le régime applicable à ces véhicules est défini à l'article 6 ci-après.

Transports à grande distance effectués au moyen de véhicules d'une charge utile au moins égale à 7 tonnes.

Art. 5. — Les véhicules d'une charge utile au moins égale à 7 tonnes, pour lesquels a été délivrée une carte provisoire

ou définitive de transports permettant de sortir de la zone de petite distance, recevront du ministre des travaux publics et des transports une autorisation leur permettant d'effectuer des transports publics de marchandises à grande distance.

Cette autorisation annuelle et renouvelable sera valable pour tout le territoire, à l'exception de relations entre zones énumérées ci-après :

Départements de Seine et Seine-et-Oise sur les départements ci-après : Gironde, Haute-Vienne, Haute-Garonne, Bouches-du-Rhône, Loire, Rhône, Isère, Savoie, Haute-Savoie, Seine-Inférieure, Nord, Loire-Inférieure et vice versa.

Départements de Seine et Seine-et-Oise sur l'agglomération de Boulogne-sur-Mer et vice versa.

Département de la Gironde sur le département des Bouches-du-Rhône et vice versa.

Des autorisations exceptionnelles aux voyages sur les relations interdites énumérées ci-dessus pourront être accordées par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées pour des transports d'intérêt national ou de ravitaillement lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des conditions convenables par le chemin de fer.

Dispositions particulières applicables à certaines catégories de véhicules.

Art. 6. — 1^o Véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale. — Ces véhicules bénéficieront des dispositions de l'article 5 ci-dessus, quelle que soit leur charge utile.

En outre, l'autorisation qui leur sera délivrée devra leur permettre, le cas échéant, d'assurer des transports sur celles des relations interdites énumérées à l'article 5 qui figurent sur leur carte provisoire ou définitive de transports publics.

2^o Véhicules spécialisés aux transports de déménagements. — Ces véhicules recevront une autorisation valable pour tout le territoire sans aucune restriction, quelle que soit leur charge utile.

3^o Autres véhicules spécialisés. — Le ministre des travaux publics et des transports pourra délivrer par arrêté des autorisations annuelles et renouvelables de transports à grande distance effectués avec des véhicules spécialisés d'une charge utile inférieure à 7 tonnes ayant fait l'objet, antérieurement aux hostilités, de la délivrance d'une carte leur permettant de sortir de la zone de petite distance.

Prix à appliquer.

Art. 7. — Pour tous les transports publics de marchandises à grande distance, les transporteurs sont tenus de pratiquer des prix au moins égaux à ceux qui seraient perçus pour le transport de bout en bout si on empruntait le chemin de fer et compte tenu des frais terminaux.

Groupements de transporteurs.

Art. 8. — Pour bénéficier des autorisations visées aux articles 5 et 6 ci-dessus, les transporteurs publics routiers de marchandises doivent appartenir aux groupements départementaux de transporteurs

routiers (groupements des entreprises de transports assurant des transports d'intérêt national ou, à défaut, groupements professionnels des transporteurs à grande distance prévus par le décret-loi du 12 novembre 1938).

Ces transporteurs devront en outre avoir pris l'engagement d'assurer par priorité les transports d'intérêt national qui leur seront demandés par le ministre des travaux publics et des transports ou par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Feuilles de route.

Art. 9. — Les transporteurs publics routiers de marchandises devront établir, pour chacun de leurs transports autres que ceux visés à l'article 2, une feuille de route dont un exemplaire devra accompagner le véhicule. Un exemplaire de la feuille de route afférente aux transports à grande distance sera adressé à l'administration des travaux publics dans des conditions qui seront fixées par un arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

Création de services.

Art. 10. — Est suspendue, pendant la durée des hostilités, l'application des dispositions du paragraphe 3 de l'article 35 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 stipulant que l'autorisation d'exploiter un service nouveau est délivrée après avis du comité technique départemental des transports et du conseil supérieur des transports.

Les autorisations de création de services nouveaux délivrées pendant la durée des hostilités ne comporteront ouverture d'aucun droit pour la période d'après guerre.

TITRE II

TRANSPORTEURS PRIVÉS DE MARCHANDISES

CHAPITRE 1^{er}. — TRANSPORTS PRIVÉS

Transports privés dans la zone de petite distance.

Art. 11. — Le transport privé est entièrement libre dans la zone de petite distance (département du centre d'exploitation et départements limitrophes).

Transports privés à grande distance.

Art. 12. — L'exécution des transports privés de marchandises en dehors des limites de la zone de petite distance est subordonnée à la délivrance, dans les conditions indiquées ci-après, d'autorisations spéciales fixant les relations autorisées et les conditions (nombre et tonnage des véhicules, nature des marchandises) auxquelles doivent satisfaire ces transports sur ces relations.

Les transporteurs privés qui justifieront avoir besoin d'utiliser d'une façon courante, en dehors des limites de la zone de petite distance, pour les nécessités de leur industrie, de leur commerce ou de leur exploitation, des véhicules leur appartenant ou pris par eux en location, recevront du ministre des travaux publics et des transports une autorisation permanente de transports à grande distance.

Ces autorisations permanentes ne seront délivrées que pour les véhicules dont dispose le transporteur privé à la date de publication du présent décret ou pour les véhicules de remplacement dans les limites d'un tonnage sensiblement équivalent.

En outre, des autorisations permanentes pourront être délivrées dans les mêmes conditions pour les véhicules nouveaux qui seront jugés nécessaires à l'exécution des transports d'intérêt national correspondant à la satisfaction, soit des besoins actuels, soit de besoins accrus ou nouveaux.

Les autres véhicules pourront faire l'objet d'autorisations aux voyages délivrées exceptionnellement par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées pour les cas où les transports en cause ne pourraient pas être assurés convenablement par le chemin de fer.

Ces autorisations aux voyages, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre de voyages, le tonnage et la nature des marchandises à transporter.

Dispositions particulières applicables aux véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale.

Art. 13. — Par dérogation aux dispositions de l'article 12 ci-dessus, l'exécution de transports privés de marchandises en dehors des limites de la zone de petite distance est autorisée pour les véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale, dont le poids total en ordre de marche est inférieur ou égal à 12 tonnes.

Il en est de même pour les véhicules utilisant une force motrice d'origine nationale :

a) Dont le poids total en ordre de marche est supérieur à 12 tonnes, mais pour lesquels le récépissé de déclaration prévu à l'article 151 du décret du 12 janvier 1939 spécifie qu'il tient lieu de l'autorisation de circuler en dehors de la zone fixée par l'article 154 dudit décret;

b) Qui remplacent des véhicules utilisant un autre carburant et pour lesquels avait été délivré le récépissé de déclaration visé au paragraphe a ci-dessus.

CHAPITRE II. — TRANSPORTS PUBLICS

Transports publics effectués par un transporteur privé.

Art. 14. — Tout transporteur privé qui en fera la demande, sera autorisé à effectuer, avec les véhicules habituellement utilisés à l'exécution de ses transports privés, des transports publics de marchandises à l'intérieur des limites du département dans lequel se trouve son centre d'exploitation, dans les conditions fixées à l'article 2 ci-dessus.

La demande devra être adressée à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui délivrera l'autorisation.

Le transporteur privé bénéficiant de cette autorisation devra tenir un relevé des transports publics effectués. Dans le cas où un transporteur privé faisant acte de transporteur public ne remplirait pas les conditions édictées par le présent article, l'autorisation d'effectuer des transports publics lui serait retirée.

Fret de complément ou de retour.

Art. 15. — 1^o Dans la zone départementale telle qu'elle est définie à l'article 2, le fret public de complément ou de retour est autorisé sans restriction.

Dans le cas de transports privés sortant de cette zone départementale, le chargement peut être complété par du fret public à la condition que, dans l'un des deux sens du voyage, le fret privé représente en volume ou en poids au moins 50 p. 100 de la capacité de transport du véhicule;

2^o Dans le cas d'un transport à l'intérieur du département du centre d'exploitation ou entre ce département et un département limitrophe, le transporteur privé est libre de se procurer le fret public de complément ou de retour soit directement près des expéditeurs, soit dans une gare ou chez un transporteur public.

Pour tout autre transport, ce fret public de complément ou de retour devra être pris soit dans une gare, soit chez un transporteur public, sauf dérogation accordée par le ministre des travaux publics et des transports;

3^o Le fret public de complément ou de retour est soumis à toutes les règles applicables aux transports publics de marchandises, étant spécifié que, dans le cas où le transporteur prend ce fret, soit dans une gare, soit chez un transporteur public, il ne perd pas sa qualité de transporteur privé, le transport du fret public étant alors effectué sous la responsabilité exclusive du chemin de fer ou du transporteur public affruteur;

4^o La date de mise en vigueur et les conditions d'application du présent article seront fixées par un décret contresigné par le ministre des travaux publics et des transports.

TITRE III

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX TITULAIRES DE LICENCES SPÉCIALES DÉLIVRÉES EN APPLICATION DU DÉCRET DU 19 SEPTEMBRE 1939

Art. 16. — Les licences spéciales de transport public qui ont été délivrées en application des articles 8 et 10 du décret du 19 septembre 1939 cesseront d'être valables :

a) A la date de publication du présent décret pour les transporteurs qui n'auront pas acquitté la taxe de coordination prévue aux articles 58 à 60 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938;

b) A l'expiration de la période fiscale en cours à la date de publication du présent décret pour les transporteurs qui ont acquitté la taxe visée au paragraphe a) ci-dessus.

TITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 17. — La réglementation applicable aux transports de presse fera l'objet d'un décret contresigné par le président du conseil et le ministre des travaux publics et des transports.

Art. 18. — Sont abrogées toutes dispositions légales et réglementaires contraires au présent décret.

Art. 19. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1939.

Art. 20. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances, le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 avril 1940.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,
PAUL REYNAUD.

Le ministre des travaux publics
et des transports,
A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
LUCIEN LAMOUREUX.

Le ministre de l'intérieur,
HENRI ROY.

LOIS ET DECRETS

DECRET-LOI du 16 novembre 1939

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

**Transport publics routiers assurés
par véhicules à gazogène.**

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux
publics et des transports,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938
relatif à la coordination des transports et
au statut des bateliers, et notamment l'an-
nexe A dudit décret-loi;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif
à la coordination des transports ferroviai-
res et routiers;

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939
modifiant pour la durée des hostilités la
réglementation relative à la coordination
des transports ferroviaires et routiers, et
notamment son article 14 stipulant que
toutes dispositions complémentaires seront
prises par décret contresigné par le minis-
tre des travaux publics et des transports,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les plans de transports de
voyageurs à établir par application de
l'article 2 du décret-loi du 19 septembre
1939 susvisé pourront prévoir le maintien
de certains services routiers assurant des
relations communes avec le chemin de
fer mais ne répondant pas exactement à
la satisfaction des mêmes besoins, notam-
ment en ce qui concerne les services tou-
ristiques, à la double condition :

1° Que ces services aient été précédem-
ment régulièrement autorisés à fonction-
ner en exécution du décret-loi du 12 no-
vembre 1938 et du décret du 12 janvier
1939;

2° Que lesdits services soient désormais
effectués exclusivement au moyen de véhi-
cules à gazogène.

Art. 2. — Le ministre des travaux pu-
blics et des transports est chargé de l'exé-
cution du présent décret, qui sera publié
au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 16 novembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République;
Le ministre des travaux publics
et des transports,

A. DE MONZIE.

LOIS ET DECRETS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (p. 12260)

DECRET n° 10 oct 1939

Coordination des transports ferroviaires et routiers: régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et, notamment, l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 2 mai 1939, modifié par celui du 23 juillet 1939, relatif aux taxes sur les véhicules automobiles de transport public de voyageurs et de marchandises et de transport privé de marchandises;

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la période des hostilités, la réglementation relative à la coordi-

nation des transports ferroviaires et routiers, et, notamment, son article 14 stipulant que toutes mesures complémentaires seront prises par décret contresigné par le ministre des travaux publics et des transports,

Décète :

Art. 1^{er}. — La zone de petite distance mentionnée au décret-loi du 19 septembre 1939 susvisé est constituée, pour chaque véhicule, par le département du centre d'exploitation du véhicule et les départements limitrophes, étant spécifié que les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, d'une part, le département du Haut-Rhin et le territoire de Belfort, d'autre part, ne sont pas considérés comme départements distincts.

Art. 2. — Les seuls transports publics de marchandises que les véhicules précédemment utilisés à des transports publics de camionnage rural et de camionnage urbain sont autorisés à effectuer dans la zone de petite distance, par application du 1^{er} de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939, sont ceux dont les points de chargement et de déchargement sont compris à l'intérieur d'un même département ou de deux départements limitrophes.

Art. 3. — Les dispositions du 3^e de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939 ne sont pas applicables aux véhicules à gazogène pour lesquels il a été délivré une carte provisoire ou définitive de transport public de marchandises à grande distance ou qui remplacent des véhicules utilisant un autre carburant et pour lesquels il avait été délivré une carte provisoire ou définitive de transport public de marchandises à grande distance.

Ces véhicules pourront continuer à effectuer les transports de marchandises tels

qu'ils sont définis sur la carte qui a été délivrée à leurs propriétaires.

Art. 4. — Les seuls transports publics de marchandises que les véhicules utilisés à des transports privés pourront effectuer dans la zone de petite distance par application du 1^{er} de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 sont ceux dont les points de chargement et de déchargement sont compris à l'intérieur d'un même département ou de deux départements limitrophes.

Art. 5. — Les dispositions du 2^e de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 ne sont pas applicables aux véhicules à gazogène dont le poids total en ordre de marche est inférieur ou égal à 12 tonnes.

Elles ne sont pas non plus applicables aux véhicules à gazogène :

a) Dont le poids total en ordre de marche est supérieur à 12 tonnes mais pour lesquels le récépissé de déclaration prévu à l'article 151 du décret du 12 janvier 1939 spécifie qu'il tient lieu de l'autorisation de circuler en dehors de la zone fixée par l'article 151 du dit décret;

b) Qui remplacent des véhicules utilisant un autre carburant et pour lesquels avait été délivré le récépissé de déclaration visé au paragraphe a ci-dessus.

Art. 6. — L'application des dispositions du titre III du livre V du décret du 12 janvier 1939 relatives au carnet de bord est suspendue pendant la durée des hostilités pour les transports ne sortant pas de la zone de petite distance.

Art. 7. — Les licences spéciales prévues au 1^{er} de l'article 8 et au 1^{er} de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 seront conformes au modèle annexé au présent décret.

Copie de chaque licence sera adressée par les soins de l'ingénieur en chef des

ponts et chaussées du département au directeur des contributions indirectes en vue du paiement par les ayants droit des patentes et des taxes de coordination.

Art. 8. — Par application du 2^e de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939, les véhicules de transports publics de marchandises autres que ceux de camionnage rural et de camionnage urbain, pour lesquels une carte de transport a été délivrée, ne pourront, à partir du 1^{er} janvier 1940, circuler dans la zone de petite distance que si cette carte est accompagnée d'une fiche conforme au modèle annexé au présent décret, délivrée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du centre d'exploitation, et faisant connaître les relations interdites.

Art. 9. — Les autorisations spéciales visées au 3^e de l'article 8 et au 2^e de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 seront conformes au modèle annexé au présent décret.

Ces autorisations ne seront délivrées que si le chemin de fer ne dispose pas des possibilités techniques d'exécution ou exige des délais excessifs eu égard à l'urgence des transports demandés.

Art. 10. — La déclaration de mise en service de véhicules nouveaux, visée à l'article 9 et à l'article 11 du décret-loi du 19 septembre 1939 sera conforme au modèle annexé au présent décret.

Art. 11. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 10 octobre 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :
Le ministre des travaux publics
et des transports,
A. DE MONZIE.

PONTS ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT

A

M

Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

LICENCE SPECIALE

de transport de marchandises à petite distance valable pendant la durée des hostilités.

(Application du 3^e alinéa de l'article 8 et du 2^e alinéa de l'article 10 du décret du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

Le véhicule automobile désigné ci-après, appartenant à (nom et adresse complète)....., est autorisé, pendant la période des hostilités, à effectuer des transports publics de marchandises à petite distance tels qu'ils sont définis à l'article 66 du décret du 12 janvier 1939, sauf sur les relations désignées dans la colonne 4.

DÉSIGNATION du véhicule.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	CLASSIFICATION DU VEHICULE	RELATIONS INTERDITES
No d'immatriculation.		(a)	(b)
1	2	3	4

Copie de la présente licence est adressée à M. le directeur des contributions indirectes en vue du paiement par les ayants droit des patentes et des taxes de coordination.

A, le (date) 19...

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,

a) Indiquer si le véhicule était antérieurement affecté au camionnage rural, au camionnage urbain, à des transports privés ou s'il s'agit d'un véhicule nouveau.

b) Les relations indiquées dans la colonne 4 pourront être modifiées à toute époque.

PONTES ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

d

M

Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

AUTORISATION SPÉCIALE

de transport automobile..... } public (1).....
à grande distance.
privé (1).....

(Application du dernier alinéa des articles 8 et 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

Le véhicule automobile désigné ci-après, appartenant à M..... (nom et adresse complète), est exceptionnellement autorisé à effectuer le transport suivant pour (2) compte (2)

DÉSIGNATION du véhicule — Numéro d'immatriculation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	RELATION	NOMBRE de voyages.	VALIDITÉ du au	TONNAGE	NATURE des marchandises.	TARIF (ou prix) à appliquer.

A le (date) 19..
L'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

(1) Biffer la mention inutile.

(2) En cas de transport public, mettre « pour le compte de..... » — En cas de transport privé, mettre « pour son compte ».

PONTES ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

d

M

Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

Déclaration de mise en service d'un véhicule nouveau

(Application de l'article 9 et de l'article 11 du décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

Monsieur ou société (nom du propriétaire) demeurant à (adresse complète)
déclare mettre en service le véhicule automobile dont les caractéristiques sont définies ci-dessous:

NUMÉRO d'immatriculation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	MARQUE de fabrique.	TYPE et numéro de série du châssis.	PUISSANCE en CV.	NATURE de la carrosserie. (1)	CHARGE UTILE ou nombre de places.	ANNÉE de fabrication.	NATURE du carburant.

A le (date) 19..
Le propriétaire,

(1) Plateau, bache, benne, camionnette, tracteur, remorque, auto car, etc.

PONTES ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

d

M

Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

INDICATION DES RELATIONS INTERDITES

(Fiche à joindre aux cartes de transports publics de marchandises. — Application du 2° de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939.)

Monsieur (nom et adresse)....., propriétaire du véhicule (marque et numéro d'immatriculation).....
dont le centre d'exploitation est (localité, département), titulaire de la carte de transport public de marchandises n° n'est pas autorisé à effectuer des transports de marchandises dans la zone de petite distance du centre d'exploitation indiqué ci-dessus, sur les relations desservies par le chemin de fer désignées au tableau ci-dessous:

RELATIONS INTERDITES (1)

(1) Indication de relations nommément désignées ou répondant à certaines conditions générales.
Cette indication peut être modifiée à toute époque.

La présente fiche devra être présentée à toute réquisition à l'appui de la carte de transport.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,

LOIS ET DECRETS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (p. 12260)

Coordination des transports ferroviaires et routiers: régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et, notamment, l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 2 mai 1939, modifié par celui du 29 juillet 1939, relatif aux taxes sur les véhicules automobiles de transport public de voyageurs et de marchandises et de transport privé de marchandises;

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la période des hostilités, la réglementation relative à la coordi-

nation des transports ferroviaires et routiers, et, notamment, son article 14 stipulant que toutes mesures complémentaires seront prises par décret contresigné par le ministre des travaux publics et des transports,

Décète :

Art. 1^{er}. — La zone de petite distance mentionnée au décret-loi du 19 septembre 1939 susvisé est constituée, pour chaque véhicule, par le département du centre d'exploitation du véhicule et les départements limitrophes, étant spécifié que les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, d'une part, le département du Haut-Rhin et le territoire de Belfort, d'autre part, ne sont pas considérés comme départements distincts.

Art. 2. — Les seuls transports publics de marchandises que les véhicules précédemment utilisés à des transports publics de camionnage rural et de camionnage urbain sont autorisés à effectuer dans la zone de petite distance, par application du 1^{er} de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939, sont ceux dont les points de chargement et de déchargement sont compris à l'intérieur d'un même département ou de deux départements limitrophes.

Art. 3. — Les dispositions du 3^e de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939 ne sont pas applicables aux véhicules à gazogène pour lesquels il a été délivré une carte provisoire ou définitive de transport public de marchandises à grande distance ou qui remplacent des véhicules utilisant un autre carburant et pour lesquels il avait été délivré une carte provisoire ou définitive de transport public de marchandises à grande distance.

Ces véhicules pourront continuer à effectuer les transports de marchandises tels

qu'ils sont définis sur la carte qui a été délivrée à leurs propriétaires.

Art. 4. — Les seuls transports publics de marchandises que les véhicules utilisés à des transports privés pourront effectuer dans la zone de petite distance par application du 1^{er} de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 sont ceux dont les points de chargement et de déchargement sont compris à l'intérieur d'un même département ou de deux départements limitrophes.

Art. 5. — Les dispositions du 2^e de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 ne sont pas applicables aux véhicules à gazogène dont le poids total en ordre de marche est inférieur ou égal à 12 tonnes.

Elles ne sont pas non plus applicables aux véhicules à gazogène :

a) Dont le poids total en ordre de marche est supérieur à 12 tonnes mais pour lesquels le récépissé de déclaration prévu à l'article 151 du décret du 12 janvier 1939 spécifie qu'il tient lieu de l'autorisation de circuler en dehors de la zone fixée par l'article 151 dudit décret;

b) Qui remplacent des véhicules utilisant un autre carburant et pour lesquels avait été délivré le récépissé de déclaration visé au paragraphe a ci-dessus.

Art. 6. — L'application des dispositions du titre III du livre V du décret du 12 janvier 1939 relatives au carnet de bord est suspendue pendant la durée des hostilités pour les transports ne sortant pas de la zone de petite distance.

Art. 7. — Les licences spéciales prévues au 1^{er} de l'article 8 et au 1^{er} de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 seront conformes au modèle annexé au présent décret.

Copie de chaque licence sera adressée par les soins de l'ingénieur en chef des

ponts et chaussées du département au directeur des contributions indirectes en vue du paiement par les ayants droit des patentes et des taxes de coordination.

Art. 8. — Par application du 2^e de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939, les véhicules de transports publics de marchandises autres que ceux de camionnage rural et de camionnage urbain, pour lesquels une carte de transport a été délivrée, ne pourront, à partir du 1^{er} janvier 1940, circuler dans la zone de petite distance que si cette carte est accompagnée d'une fiche conforme au modèle annexé au présent décret, délivrée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du centre d'exploitation, et faisant connaître les relations interdites.

Art. 9. — Les autorisations spéciales visées au 3^e de l'article 8 et au 2^e de l'article 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 seront conformes au modèle annexé au présent décret.

Ces autorisations ne seront délivrées que si le chemin de fer ne dispose pas des possibilités techniques d'exécution ou exige des délais excessifs en égard à l'urgence des transports demandés.

Art. 10. — La déclaration de mise en service de véhicules nouveaux, visée à l'article 9 et à l'article 11 du décret-loi du 19 septembre 1939 sera conforme au modèle annexé au présent décret.

Art. 11. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 10 octobre 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République;
Le ministre des travaux publics
et des transports,
A. DE MONZIE.

PONTS ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT

d

M

Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

LICENCE SPECIALE

de transport de marchandises à petite distance valable pendant la durée des hostilités.

(Application du 3^e alinéa de l'article 8 et du 2^e alinéa de l'article 10 du décret du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

Le véhicule automobile désigné ci-après, appartenant à (nom et adresse complète)..... est autorisé, pendant la période des hostilités, à effectuer des transports publics de marchandises à petite distance tels qu'ils sont définis à l'article 66 du décret du 12 janvier 1939, sauf sur les relations désignées dans la colonne 4.

DÉSIGNATION du véhicule. — No d'immatriculation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	CLASSIFICATION DU VÉHICULE (a)	RELATIONS INTERDITES (b)
1	2	3	4

Copie de la présente licence est adressée à M. le directeur des contributions indirectes en vue du paiement par les ayants droit des patentes et des taxes de coordination.

A, le (date) 19...

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,

a) Indiquer si le véhicule était antérieurement affecté au camionnage rural, au camionnage urbain, à des transports privés ou s'il s'agit d'un véhicule nouveau.

b) Les relations indiquées dans la colonne 4 pourront être modifiées à toute époque.

PONTES ET CHAUSSÉES

AUTORISATION SPÉCIALE

DÉPARTEMENT
d de transport automobile.....
M
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

(Application du dernier alinéa des articles 8 et 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

public (1).....
à grande distance.
privé (1).....

Le véhicule automobile désigné ci-après, appartenant à M..... (nom et adresse complète), est exceptionnellement autorisé à effectuer le transport suivant pour (2) compte (2)

DÉSIGNATION du véhicule — Numéro d'immatriculation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	RELATION	NOMBRE de voyages.	VALIDITÉ du au	TONNAGE	NATURE des marchandises.	TARIF (ou prix) à appliquer.

A le (date) 19..
L'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

(1) Biffer la mention inutile.

(2) En cas de transport public, mettre « pour le compte de..... » — En cas de transport privé, mettre « pour son compte ».

PONTES ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

Déclaration de mise en service d'un véhicule nouveau

d
M
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

(Application de l'article 9 et de l'article 11 du décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

Monsieur ou société (nom du propriétaire) demeurant à (adresse complète)
déclare mettre en service le véhicule automobile dont les caractéristiques sont définies ci-dessous:

NUMÉRO d'immatricu- lation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	MARQUE de fabrique.	TYPE et numéro de série du châssis.	PUISSANCE en CV.	NATURE de la carrosserie. (1)	CHARGE UTILE ou nombre de places.	ANNÉE de fabrication.	NATURE du carburant.

A le (date) 19..
Le propriétaire,

(1) Plateau, bâche, benne, camionnette, tracteur, remorque, auto car, etc.

PONTES ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

INDICATION DES RELATIONS INTERDITES

d
M
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

(Fiche à joindre aux cartes de transports publics de marchandises. — Application du 2° de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939.)

Monsieur (nom et adresse)....., propriétaire du véhicule (marque et numéro d'immatriculation).....
dont le centre d'exploitation est (localité, département), titulaire de la carte de transport public de marchandises n° n'est pas autorisé à effectuer des transports de marchandises dans la zone de petite distance du centre d'exploitation indiqué ci-dessus, sur les relations desservies par le chemin de fer désignées au tableau ci-dessous:

RELATIONS INTERDITES (1)

(1) Indication de relations nommément désignées ou répondant à certaines conditions générales.
Cette indication peut être modifiée à toute époque.

La présente fiche devra être présentée à toute réquisition à l'appui de la carte de transport.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,

LOIS ET DECRETS

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS (p. 12260)

DECRET du 10 OCTOBRE 1939

Coordination des transports ferroviaires et routiers: régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et, notamment, l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 2 mai 1939, modifié par celui du 23 juillet 1939, relatif aux taxes sur les véhicules automobiles de transport public de voyageurs et de marchandises et de transport privé de marchandises;

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la période des hostilités, la réglementation relative à la coordi-

b) Les relations indiquées dans la colonne 4 pourront être modifiées à toute époque.

PONTES ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT

AUTORISATION SPÉCIALE

de transport automobile.....

public (1).....

à grande distance.

privé (1).....

(Application du dernier alinéa des articles 8 et 10 du décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

M
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.

Le véhicule automobile désigné ci-après, appartenant à M..... (nom et adresse complète), est exceptionnellement autorisé à effectuer le transport suivant pour (2) compte (2)

DÉSIGNATION du véhicule — Numéro d'immatriculation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	RELATION	NOMBRE de voyages.	VALIDITÉ du au	TONNAGE	NATURE des marchandises.	TARIF (ou prix) à appliquer.

A le (date) 19..
L'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

(1) Biffer la mention inutile.

(2) En cas de transport public, mettre « pour le compte de..... » — En cas de transport privé, mettre « pour son compte ».

PONTES ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT

Déclaration de mise en service d'un véhicule nouveau

(Application de l'article 9 et de l'article 11 du décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pendant la durée des hostilités, la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers.)

M
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.Monsieur ou société (nom du propriétaire) demeurant à (adresse complète)
déclare mettre en service le véhicule automobile dont les caractéristiques sont définies ci-dessous:

NUMÉRO d'immatriculation.	CENTRE d'exploitation du véhicule (localité et département).	MARQUE de fabrique.	TYPE et numéro de série du châssis.	PUISSANCE en CV.	NATURE de la carrosserie. (1)	CHARGE UTILE ou nombre de places.	ANNÉE de fabrication.	NATURE du carburant.

A le (date) 19..
Le propriétaire,

(1) Plateau, bache, benne, camionnette, tracteur, remorque, auto car, etc.

PONTES ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT

INDICATION DES RELATIONS INTERDITES

(Fiche à joindre aux cartes de transports publics de marchandises. — Application du 2° de l'article 8 du décret-loi du 19 septembre 1939.)

M
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées.Monsieur (nom et adresse)....., propriétaire du véhicule (marque et numéro d'immatriculation).....
dont le centre d'exploitation est (localité, département), titulaire de la carte de transport public de marchandises n° n'est pas autorisé à effectuer des transports de marchandises dans la zone de petite distance du centre d'exploitation indiqué ci-dessus, sur les relations desservies par le chemin de fer désignées au tableau ci-dessous:

RELATIONS INTERDITES (1)

(1) Indication de relations nommément désignées ou répondant à certaines conditions générales.
Cette indication peut être modifiée à toute époque.

La présente fiche devra être présentée à toute réquisition à l'appui de la carte de transport.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (p. 11842)

Suspension des services publics automobiles de voyageurs assurant des relations communes avec les chemins de fer.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu le décret-loi du 19 septembre 1939 modifiant, pour la durée des hostilités, la réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers et notamment son article 14 stipulant que toutes dispositions complémentaires seront prises par décret contresigné par le ministre des travaux publics et des transports,

Décète :

Art. 1^{er}. — Jusqu'à la mise en vigueur des plans de transports de voyageurs prévus par l'article 2 du décret-loi du 19 septembre 1939, des arrêtés du ministre des travaux publics et des transports pris sur la proposition du directeur général des transports pourront, dès la date du présent décret, suspendre, en totalité ou en partie, les services publics automobiles de voyageurs assurant des relations communes avec le chemin de fer sur des distances supérieures à 100 kilomètres décomptées par la voie la plus courte.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 29 septembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République:
*Le ministre des travaux publics
et des transports,*

A. DE MONZIE

du 20 septembre 1939

LOIS ET DÉCRETS.
(p. 11598)

PRÉSIDENCE DU CONSEIL

DÉCRET du 19 septembre 1939 modifiant la réglementation
de la coordination des transports ferroviaires et routiers
pour la durée des hostilités.Décret modifiant la réglementation de la
coordination des transports ferroviaires
et routiers pour la durée des hostilités.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 18 septembre 1939.

Monsieur le Président,

En raison de la mise à la disposition de l'autorité militaire d'un grand nombre de véhicules et de la nécessité de réduire le plus possible la consommation des carburants, l'exécution des transports d'intérêt national et des transports commerciaux destinés à faire face aux besoins du pays en temps de guerre exige impérieusement la réalisation des quatre conditions suivantes :

- 1° Suppression de tout double emploi entre les services ferroviaires et routiers;
- 2° Limitation des transports par route aux transports terminaux ou à petite distance, et utilisation à plein rendement des véhicules automobiles dans cette zone réduite;
- 3° Possibilité d'ajuster aux besoins le parc automobile des transporteurs publics et privés;
- 4° Simplification des procédures.

Ces conditions imposent, pendant la durée des hostilités, des modifications importantes à la réglementation actuellement en vigueur sur la coordination des transports ferroviaires et routiers, telle qu'elle est instituée par les décrets-lois du 12 novembre 1938 et leurs décrets d'application. Il nous a paru également nécessaire de renforcer les sanctions prévues en cas d'infraction grave.

Tel est l'objet du présent décret, que nous soumettons à votre haute approbation.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.

*Le président du conseil, ministre
de la défense nationale et de la
guerre et des affaires étrangères,*
ÉDOUARD DALADIER.

*Le ministre des travaux publics
et des transports,*

A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
PAUL REYNAUD.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
GEORGES BONNET.

Le ministre de l'intérieur,
ALBERT SARRAUT.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances, du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre de l'intérieur,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et notamment l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à l'unification des transports de la région parisienne;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 2 mai 1939, modifié par celui du 29 juillet 1939, relatif aux taxes sur les véhicules automobiles de transport public de voyageurs et de marchandises et de transport privé de marchandises;

Vu le décret du 3 mai 1939, relatif à la zone d'action du comité des transports parisiens;

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre;

Vu la loi du 19 mars 1939 tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs spéciaux;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. — La réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers instituée par les décrets-lois susvisés du 12 novembre 1938 et par les décrets susvisés des 12 janvier, 2 mai, 3 mai et 29 juillet 1939, est modifiée pendant la période des hostilités dans les conditions définies aux articles ci-dessous.

A. — Transports publics de voyageurs.

Art. 2. — Les dispositions prévues au titre II de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 et au livre II du décret du 12 janvier 1939 sont modifiées comme suit :

« Les plans de transport de voyageurs précédemment en vigueur seront remplacés par de nouveaux plans départementaux établis en utilisant les éléments des plans précédents, par un comité restreint de trois membres composé de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, président, du délégué de la Société nationale des chemins de fer français au comité technique départemental, du délégué titulaire ou suppléant des transporteurs routiers de voyageurs au comité technique départemental ou, à défaut, d'un transporteur routier de voyageurs désigné par le préfet.

« La même procédure sera appliquée pour les plans de transport de voyageurs qui, à la date du 1^{er} septembre, étaient en préparation ou en instance d'approbation.

« Ces plans devront prévoir, sous réserve de la possibilité matérielle d'assurer le service, le remplacement par des services automobiles des lignes de chemin de fer dont la fermeture était prévue dans les plans primitivement établis par les comités techniques départementaux.

« Ils pourront prévoir la fermeture de nouvelles lignes et devront, en tous cas, éliminer radicalement tout double emploi. A cet effet, le plan pourra comporter toutes modifications, création ou suppression de services routiers.

« Ces nouveaux plans seront transmis par le préfet avec son avis au ministre des travaux publics et des transports qui pourra

les approuver ou les modifier sur avis du directeur général des transports sans consultation du conseil supérieur des transports.

« Les modalités et délais d'établissement de ces nouveaux plans seront fixés par arrêté du ministre des travaux publics et des transports ».

rectifié J.O. 1-10-39.

Art. 3. — Les plans prévus à l'article 2 ci-dessus ne comporteront que des services réguliers.

Les services occasionnels dont le maintien sera justifié feront l'objet, sur proposition de l'ingénieur en chef, d'une autorisation préalable du directeur des routes et des transports routiers, agissant par délégation du ministre des travaux publics et des transports. Ces autorisations seront valables pour trois mois au maximum; elles pourront être renouvelées si les besoins continuent à le justifier.

Les services exceptionnels devront faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée, pour chaque voyage, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Art. 4. — Par modification aux dispositions du titre III du livre II du décret du 12 janvier 1939, les horaires et les tarifs des services automobiles routiers maintenus ou créés ci-dessus seront fixés par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du service ordinaire, en conformité des règles fixées par le décret du 12 janvier 1939.

Le transporteur intéressé aura la faculté de faire appel de la décision de l'ingénieur en chef. La décision définitive sera prise, dans ce cas, par le directeur général des transports agissant par délégation du ministre des travaux publics et des transports, étant spécifié que l'appel du transporteur ne sera pas suspensif.

Art. 5. — Les plans prévus à l'article 2 ci-dessus pourront être ultérieurement examinés par le comité technique départemental, qui proposera les modifications qu'il jugerait nécessaires.

Ces propositions seront soumises par le préfet au ministre des travaux publics et des transports, qui pourra les approuver en totalité ou en partie après avis du conseil supérieur des transports.

Art. 6. — Les dispositions des articles 2, 3, 4 et 5 ci-dessus ne sont pas applicables à la région parisienne telle qu'elle a été définie par le décret du 3 mai 1939.

Pour cette région, le plan de transports sera établi par un comité composé :

Du directeur général du comité des transports parisiens, président;

D'un représentant de la Société nationale des chemins de fer;

D'un représentant de la Société des transports en commun de la région parisienne;

D'un représentant de la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

Ce plan, qui devra supprimer tout double emploi entre le chemin de fer et la Société des transports en commun de la région parisienne, sera transmis par le directeur général du comité des transports parisiens au ministre des travaux publics et des transports, qui pourra l'approuver ou le modifier après avis du directeur général des transports.

Art. 7. — Le plan prévu à l'article 6 ci-dessus pourra être ultérieurement examiné par le comité des transports parisiens, qui proposera les modifications qu'il jugerait nécessaires.

Ces propositions seront soumises par le président de ce comité au ministre des travaux publics et des transports, qui pourra les approuver en totalité ou en partie après avis du directeur général des transports.

B. — Transports publics de marchandises.

Art. 8. — Les dispositions prévues au titre III de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 et au livre III du décret du 12 janvier 1939 sont modifiées comme suit :

« 1° L'exécution des transports publics dans les zones de camionnage rural et urbain est autorisée pour tous véhicules dans les conditions prévues aux titres II et III du livre III du décret du 12 janvier 1939.

« Les véhicules précédemment utilisés à des transports publics de camionnage rural et de camionnage urbain pourront être autorisés à effectuer des transports publics dans la zone de petite distance définie au titre IV du livre III du décret du 12 janvier 1939 à la condition de faire l'objet d'une licence spéciale à délivrer à leur propriétaire pour la durée des hostilités, par l'ingénieur en chef du département de leur centre d'exploitation.

« Ces licences pourront exclure tout ou partie des relations déjà assurées par chemin de fer, en vue d'éviter tout double emploi onéreux pour l'économie nationale;

« 2° Tous les véhicules de transport public de marchandises autres que ceux de camionnage rural et de camionnage urbain pour lesquels une carte de transport a été délivrée pourront, quel que soit le libellé de cette carte, effectuer des transports de marchandises dans la zone de petite distance de leur centre d'exploitation, sauf sur les relations desservies par le chemin de fer qui seront fixées par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département;

« 3° Les transports publics de marchandises en dehors de la zone de petite distance sont interdits, même pour les véhicules ayant fait l'objet précédemment de la délivrance d'une carte de transport provisoire ou définitive autorisant l'exécution de transports en dehors de la zone de petite distance.

« Exceptionnellement, des autorisations spéciales pourront être données pour des transports d'intérêt national ou de ravitaillement sortant de la zone de petite distance par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des conditions convenables par le chemin de fer. Ces autorisations, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre des voyages, le tonnage, la nature des marchandises à transporter et le tarif à appliquer, lequel ne devra jamais être inférieur au tarif correspondant du chemin de fer augmenté des frais terminaux ».

Art. 9. — Par dérogation aux prescriptions du titre IV du décret-loi du 12 novembre 1938 et du livre IV du décret du 12 janvier 1939, le contingentement des véhicules en nombre et en tonnage est suspendu pendant la durée des hostilités.

Cette dérogation ne comporte ouverture d'aucun droit nouveau pour la période d'après guerre.

Toutefois, sauf autorisation du directeur des routes et des transports routiers, les véhicules nouveaux mis en service ne devront pas comporter une charge utile supérieure à 8 tonnes.

En outre, toute mise en service de véhicule nouveau devra faire l'objet d'une déclaration à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département dans lequel se trouve le centre d'exploitation du véhicule nouveau.

C. — Transports privés de marchandises.

Art. 10. — Les dispositions prévues par le titre V de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 et du livre V du décret du 12 janvier 1939 sont modifiées et complétées comme suit :

« 1° Les véhicules utilisés à des transports privés pourront effectuer des transports publics dans la zone de petite distance de leur centre d'exploitation, à la condition de faire l'objet d'une licence spéciale à délivrer à leur propriétaire pour la durée des hostilités, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de leur centre d'exploitation.

« Ces licences pourront exclure tout ou partie des relations déjà assurées par le chemin de fer;

« 2° Les transports privés de marchandises en dehors de la zone de petite distance sont interdits.

« Exceptionnellement, des autorisations spéciales pourront être données pour des transports privés sortant de la zone de petite distance, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées. Ces autorisations, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre de voyages, le tonnage et la nature des marchandises à transporter ».

Art. 11. — Les dispositions de l'article 9 ci-dessus, relatives au contingentement en nombre et en tonnage des véhicules utilisés pour des transports publics de marchandises sont applicables aux véhicules utilisés pour des transports privés de marchandises.

D. — Sanctions.

Sanctions pénales.

Art. 12. — Le taux des amendes prévues par l'article 52 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports, est décuplé. Toutefois les contrevenants auront la faculté de se libérer par le versement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur, du cinquième de l'amende ainsi fixée.

(du minimum) (Recht. coll. J. O. 27.7.39)
Sanctions administratives.

Art. 13. — 1° L'article 53 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 sur la

coordination des transports, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Toute infraction visée au premier alinéa de l'article 50 ci-dessus peut donner lieu au garage, dans un endroit fixé par l'administration, du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, pour une durée de huit jours à un mois, aux frais et risques du contrevenant.

« Toute nouvelle infraction de la nature de celles visées au premier alinéa de l'article 50 ci-dessus, même différente de la première, commise par le même transporteur, peut entraîner la confiscation définitive de tous les véhicules appartenant à ce transporteur.

« Les sanctions prévues aux deux alinéas ci-dessus sont prononcées par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, sans qu'il y ait lieu à consultation du comité technique départemental des transports. En cas d'appel formulé par le transporteur auprès du ministre des travaux publics et des transports dans le délai de huit jours qui suit la notification de la décision de l'ingénieur en chef, la décision définitive est prise par le directeur général des transports agissant par délégation du ministre, étant spécifié que l'appel n'est pas suspensif » ;

2° Les sanctions prévues par l'article 54 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports, seront prononcées par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du service ordinaire sans qu'il y ait lieu à consultation du comité technique départemental des transports.

Art. 14. — Toutes dispositions complémentaires seront prises par décret contresigné par le ministre des travaux publics et des transports.

Art. 15. — Les dispositions du présent décret ainsi que les dispositions complémentaires qui pourraient être intervenues en vertu de l'article 14 ci-dessus, cesseront d'avoir effet à la date de cessation des hostilités.

A cette date, la réglementation prévue par le décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports ferroviaires et routiers et ses décrets d'application sera remise en vigueur sur la base des droits reconnus ou en instance de reconnaissance devant les comités techniques départementaux et le conseil supérieur des transports à la date du 3 septembre 1939.

Il en sera de même de la réglementation fixée par le décret-loi du 12 novembre 1938, relative à l'unification des transports de la région parisienne.

Art. 16. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 19 mars 1939.

Art. 17. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances, le garde des sceaux, ministre de la justice, et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution

du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 19 septembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :
Le président du conseil, ministre
de la défense nationale et de la
guerre et des affaires étrangères,
ÉDOUARD DALADIER.

Le ministre des travaux publics
et des transports,
A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
PAUL REYNAUD.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
GEORGES BONNET.

Le ministre de l'intérieur,
ALBERT SARRAUT.

X dans les plans de transport approuvés dans les conditions
(Rectificatif J.O. 1-10-39)

XX Lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des
conditions convenables par le chemin de fer (Rectificatif J.O. 27-9-39)

X [du Préfet de la Seine ou son représentant (Rectificatif J.O. 27-9-39)

Arrêté du 19 septembre 1939
Rectificatif JO 1.10.39 p. 11867
Jo 27.9.39

Décret modifiant la réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers pour la durée des hostilités.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 18 septembre 1939.

Monsieur le Président,

En raison de la mise à la disposition de l'autorité militaire d'un grand nombre de véhicules et de la nécessité de réduire le plus possible la consommation des carburants, l'exécution des transports d'intérêt national et des transports commerciaux destinés à faire face aux besoins du pays en temps de guerre exige impérieusement la réalisation des quatre conditions suivantes :

- 1° Suppression de tout double emploi entre les services ferroviaires et routiers;
- 2° Limitation des transports par route aux transports terminaux ou à petite distance, et utilisation à plein rendement des véhicules automobiles dans cette zone réduite;
- 3° Possibilité d'ajuster aux besoins le parc automobile des transporteurs publics et privés;
- 4° Simplification des procédures.

Ces conditions imposent, pendant la durée des hostilités, des modifications importantes à la réglementation actuellement en vigueur sur la coordination des transports ferroviaires et routiers, telle qu'elle est instituée par les décrets-lois du 12 novembre 1938 et leurs décrets d'application. Il nous a paru également nécessaire de renforcer les sanctions prévues en cas d'infraction grave.

Tel est l'objet du présent décret, que nous soumettons à votre haute approbation.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.

Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères,
 EDOUARD DALADIER.

Le ministre des travaux publics et des transports,
 A. DE MONZIE.

Le ministre des finances,
 PAUL REYNAUD.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
 GEORGES BONNET.

Le ministre de l'intérieur,
 ALBERT SARRAUT.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances, du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre de l'intérieur.

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports et au statut des bateliers, et notamment l'annexe A dudit décret-loi;

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à l'unification des transports de la région parisienne;

Vu le décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret du 2 mai 1939, modifié par celui du 29 juillet 1939, relatif aux taxes sur les véhicules automobiles de transport public de voyageurs et de marchandises et de transport privé de marchandises;

Vu le décret du 3 mai 1939, relatif à la zone d'action du comité des transports parisiens;

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre;

Vu la loi du 19 mars 1939 tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs spéciaux;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — La réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers instituée par les décrets-lois susvisés du 12 novembre 1938 et par les décrets susvisés des 12 janvier, 2 mai, 3 mai et 29 juillet 1939, est modifiée pendant la période des hostilités dans les conditions définies aux articles ci-dessous.

A. — Transports publics de voyageurs.

Art. 2. — Les dispositions prévues au titre **II** de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 et au livre **II** du décret du 12 janvier 1939 sont modifiées comme suit :

« Les plans de transport de voyageurs précédemment en vigueur seront remplacés par de nouveaux plans départementaux établis en utilisant les éléments des plans précédents, par un comité restreint de trois membres composé de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, président, du délégué de la Société nationale des chemins de fer français au comité technique départemental, du délégué titulaire ou suppléant des transporteurs routiers de voyageurs au comité technique départemental ou, à défaut, d'un transporteur routier de voyageurs désigné par le préfet.

« La même procédure sera appliquée pour les plans de transport de voyageurs qui, à la date du 1^{er} septembre, étaient en préparation ou en instance d'approbation.

« Ces plans devront prévoir, sous réserve de la possibilité matérielle d'assurer le service, le remplacement par des services automobiles des lignes de chemin de fer dont la fermeture était prévue dans les plans primitivement établis par les comités techniques départementaux.

« Ils pourront prévoir la fermeture de nouvelles lignes et devront, en tous cas, éliminer radicalement tout double emploi. A cet effet, le plan pourra comporter toutes modifications, création ou suppression de services routiers.

« Ces nouveaux plans seront transmis par le préfet avec son avis au ministre des travaux publics et des transports qui pourra

les approuver ou les modifier sur avis du directeur général des transports sans consultation du conseil supérieur des transports.

« Les modalités et délais d'établissement de ces nouveaux plans seront fixés par arrêté du ministre des travaux publics et des transports ».

Art. 3. — Les plans prévus à l'article 2 ci-dessus ne comporteront que des services réguliers.

Les services occasionnels dont le maintien sera justifié feront l'objet, sur proposition de l'ingénieur en chef, d'une autorisation préalable du directeur des routes et des transports routiers, agissant par délégation du ministre des travaux publics et des transports. Ces autorisations seront valables pour trois mois au maximum, elles pourront être renouvelées si les besoins continuent à le justifier.

Les services exceptionnels devront faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée, pour chaque voyage, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Art. 4. — Par modification aux dispositions du titre III du livre II du décret du 12 janvier 1939, les horaires et les tarifs des services automobiles routiers maintenus ou créés ci-dessus seront fixés par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du service ordinaire, en conformité des règles fixées par le décret du 12 janvier 1939.

Le transporteur intéressé aura la faculté de faire appel de la décision de l'ingénieur en chef. La décision définitive sera prise, dans ce cas, par le directeur général des transports agissant par délégation du ministre des travaux publics et des transports, étant spécifié que l'appel du transporteur ne sera pas suspensif.

Art. 5. — Les plans prévus à l'article 2 ci-dessus pourront être ultérieurement examinés par le comité technique départemental, qui proposera les modifications qu'il jugerait nécessaires.

Ces propositions seront soumises par le préfet au ministre des travaux publics et des transports, qui pourra les approuver en totalité ou en partie après avis du conseil supérieur des transports.

Art. 6. — Les dispositions des articles 2, 3, 4 et 5 ci-dessus ne sont pas applicables à la région parisienne telle qu'elle a été définie par le décret du 3 mai 1939.

Pour cette région, le plan de transports sera établi par un comité composé :

Du directeur général du comité des transports parisiens, président ;

D'un représentant de la Société nationale des chemins de fer ;

D'un représentant de la Société des transports en commun de la région parisienne ;

D'un représentant de la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

Ce plan, qui devra supprimer tout double emploi entre le chemin de fer et la Société des transports en commun de la région parisienne, sera transmis par le directeur général du comité des transports parisiens au ministre des travaux publics et des transports, qui pourra l'approuver ou le modifier après avis du directeur général des transports.

Art. 7. — Le plan prévu à l'article 6 ci-dessus pourra être ultérieurement examiné par le comité des transports parisiens, qui proposera les modifications qu'il jugerait nécessaires.

Ces propositions seront soumises par le président de ce comité au ministre des travaux publics et des transports, qui pourra les approuver en totalité ou en partie après avis du directeur général des transports.

B. — Transports publics de marchandises.

Art. 8. — Les dispositions prévues au titre III de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 et au livre III du décret du 12 janvier 1939 sont modifiées comme suit :

« 1° L'exécution des transports publics dans les zones de camionnage rural et urbain est autorisée pour tous véhicules dans les conditions prévues aux titres II et III du livre III du décret du 12 janvier 1939.

« Les véhicules précédemment utilisés à des transports publics de camionnage rural et de camionnage urbain pourront être autorisés à effectuer des transports publics dans la zone de petite distance définie au titre IV du livre III du décret du 12 janvier 1939 à la condition de faire l'objet d'une licence spéciale à délivrer à leur propriétaire pour la durée des hostilités, par l'ingénieur en chef du département de leur centre d'exploitation.

« Ces licences pourront exclure tout ou partie des relations déjà assurées par chemin de fer, en vue d'éviter tout double emploi onéreux pour l'économie nationale ;

« 2° Tous les véhicules de transport public de marchandises autres que ceux de camionnage rural et de camionnage urbain pour lesquels une carte de transport a été délivrée pourront, quel que soit le libellé de cette carte, effectuer des transports de marchandises dans la zone de petite distance de leur centre d'exploitation, sauf sur les relations desservies par le chemin de fer qui seront fixées par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département ;

« 3° Les transports publics de marchandises en dehors de la zone de petite distance sont interdits, même pour les véhicules ayant fait l'objet précédemment de la délivrance d'une carte de transport provisoire ou définitive autorisant l'exécution de transports en dehors de la zone de petite distance.

« Exceptionnellement, des autorisations spéciales pourront être données pour des transports d'intérêt national ou de ravitaillement sortant de la zone de petite distance par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, lorsque ces transports ne pourront pas être assurés dans des conditions convenables par le chemin de fer. Ces autorisations, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre des voyages, le tonnage, la nature des marchandises à transporter et le tarif à appliquer, lequel ne devra jamais être inférieur au tarif correspondant du chemin de fer augmenté des frais terminaux ».

Art. 9. — Par dérogation aux prescriptions du titre IV du décret-loi du 12 novembre 1938 et du livre IV du décret du 12 janvier 1939, le contingentement des véhicules en nombre et en tonnage est suspendu pendant la durée des hostilités.

Cette dérogation ne comporte ouverture d'aucun droit nouveau pour la période d'après guerre.

Toutefois, sauf autorisation du directeur des routes et des transports routiers, les véhicules nouveaux mis en service ne devront pas comporter une charge utile supérieure à 8 tonnes.

En outre, toute mise en service de véhicule nouveau devra faire l'objet d'une déclaration à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département dans lequel se trouve le centre d'exploitation du véhicule nouveau.

C. — Transports privés de marchandises.

Art. 10. — Les dispositions prévues par le titre V de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 et du livre V du décret du 12 janvier 1939 sont modifiées et complétées comme suit :

« 1° Les véhicules utilisés à des transports privés pourront effectuer des transports publics dans la zone de petite distance de leur centre d'exploitation, à la condition de faire l'objet d'une licence spéciale à délivrer à leur propriétaire pour la durée des hostilités, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de leur centre d'exploitation.

« Ces licences pourront exclure tout ou partie des relations déjà assurées par le chemin de fer ;

« 2° Les transports privés de marchandises en dehors de la zone de petite distance sont interdits.

« Exceptionnellement, des autorisations spéciales pourront être données pour des transports privés sortant de la zone de petite distance, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées. Ces autorisations, dont la validité n'excédera jamais un mois, fixeront la ou les relations, le nombre de voyages, le tonnage et la nature des marchandises à transporter ».

Art. 11. — Les dispositions de l'article 9 ci-dessus, relatives au contingentement en nombre et en tonnage des véhicules utilisés pour des transports publics de marchandises sont applicables aux véhicules utilisés pour des transports privés de marchandises.

D. — Sanctions.

Sanctions pénales.

Art. 12. — Le taux des amendes prévues par l'article 52 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports, est décuplé. Toutefois les contrevenants auront la faculté de se libérer par le versement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur, du cinquième de l'amende ainsi fixée.

[du minimum] (Rescript) : 1.0.17.9.39
Sanctions administratives.

Art. 13. — 1° L'article 53 de l'annexe A au décret-loi du 12 novembre 1938 sur la

Coordination en temps de guerre

Examen par la S.N.C.F.

(s)	C.D.	16.	1.40	41	XI
	C.D.	23.	1.40	27	Q.div. (a)
(s)	C.D.	30.	1.40	11	II 1°
(s)	C.D.	13.	2.40	16	II 1°

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 13 février 1940

— — —

QU. II - Comptes rendus hebdomadaires - 1°) Trafic, recettes
mouvement

Assouplissement des règles de la coordination

(s) p. 16

M. LE BESNERAIS.— Nous poursuivons à une cadence assez rapide la coordination voyageurs. Il y a 23 départements dont les plans sont approuvés.

M. GRINFRET.— "Le Jour" a publié une information, d'après laquelle le Comité Permanent Economique aurait proposé, à l'unanimité, y compris les représentants de la S.N.C.F., la suppression de la coordination en temps de guerre.

M. LE PRESIDENT.— Cette information est complètement fausse. Loin de préconiser la suppression de la coordination, j'ai demandé, au contraire, au Comité Permanent Economique de ne pas la proposer. J'ai indiqué qu'il était désirable que les règles de la coordination fussent maintenues, avec peut-être certains assouplissements, de façon à éviter que les camions n'assurent des transports à grande distance, laissant ainsi au chemin de fer un surcroît de transports aux petites et moyennes distances.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 30 janvier 1940

QU. II - Revision des règles de la coordination

(s) p. 11

M. TIRARD - Dans un ordre d'idées analogues, je voudrais revenir sur un point qui a fait l'objet d'une de nos dernières délibérations. Je crois que l'annonce de la suppression massive d'un certain nombre de trains va renforcer la campagne en faveur de la route et à l'encontre de la coordination, qui se développe en ce moment-ci dans divers milieux. Il est certain qu'on met un peu trop facilement, en commentant sur le compte de la coordination, les difficultés actuelles de transport et qu'on affirme gratuitement qu'il suffirait de la supprimer et de rendre aux transports routiers toute leur liberté pour que ces difficultés disparaissent. M. le Directeur Général nous avait donné sur ce point des explications tout à fait pertinentes, en indiquant que, s'il est logique d'assouplir les règles de la coordination pour certains transports, il serait, au contraire, tout à fait déraisonnable de favoriser les transports routiers à longue distance, ce qui irait, évidemment, à l'encontre de tous les intérêts dont nous avons la défense, sans donner, pour autant, les résultats qu'on en attend. Mais je crois qu'il serait ^{utile,} voire même essentiel, d'expliquer au public, - comme nous l'avons fait dans un communiqué très simple l'autre jour pour justifier la suppression d'un certain nombre de trains - les directives données aux Ingénieurs en Chef des Ponts, pour autoriser, dans certains cas, des dérogations aux règles de la coordination.

Questions diverses

a) Coordination des transports

Pas de P.V. court

Sténo p. 27

M. LE PRESIDENT. - Je voudrais savoir exactement quelle est notre position actuelle vis-à-vis de la coordination des transports et notamment de la coordination rail et route, car cette question va être abordée demain par le Comité permanent économique.

Le Baron PETIET a l'intention de s'attaquer à la réglementation en vigueur, en faisant ressortir que la coordination a été néfaste dès le temps de paix, car elle a privé l'armée des quelques ~~XXXXXX~~ 40.000 camions dont elle a besoin aujourd'hui. S'appuyant sur ce fait et considérant les difficultés actuelles que traversent les transports par chemins de fer, le Baron PETIET entend demander le rétablissement de la liberté complète en faveur des camions, de telle sorte que le maximum de moyens de transport soit mis à la disposition du public. Que faut-il répondre à cette argumentation ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - La réponse la plus simple est celle que j'ai déjà faite à la dernière réunion du Comité, à savoir que l'Administration accorde des dérogations pour les transports à grande distance avec un très grand libéralisme, mais qu'il ne peut être question de rétablir un régime

.....

de liberté absolue, car, s'il en était ainsi, la S.N.C.F. serait obligée d'effectuer des transports à petite distance pour lesquels elle n'est pas faite, tandis que les camions assureraient des transports à très grande distance, qui, logiquement et normalement, doivent revenir au chemin de fer. Il faut éviter cette anomalie. Sous cette réserve, nous sommes disposés à accorder, de la façon la plus libérale, des dérogations en faveur des transports automobiles.

M. LE PRESIDENT - Vous nous avez indiqué que les dérogations étaient données avec logique et libéralisme. Mais le sont-elles avec célérité ? On m'a dit que la procédure à suivre était très longue.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - La Direction Générale des Transports a examiné la question hier à propos d'un incident soulevé par la Direction des Mines ; celle-ci nous a fait savoir que certains transporteurs n'étaient pas renseignés sur la possibilité qui leur est offerte d'obtenir des dérogations à l'interdiction des transports à grande distance.

Pour remédier à cet état de choses, nous comptons publier un communiqué indiquant qu'il est possible d'obtenir une autorisation de transports à grande distance, en s'adressant à l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.

M. BERTHELOT - En dehors des dérogations accidentelles auxquelles a fait allusion M. CLAUDON, des dérogations générales peuvent être accordées. Elles sont décidées par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de l'Ingénieur en Chef.

C'est ainsi que, depuis les grands froids, liberté complète a été donnée, jusqu'au 1er mars, pour les transports de carburants, quelle que soit leur destination. Cette mesure a été complétée, pas plus tard qu'hier, par une décision du Ministre des Travaux Publics accordant, à tous les transporteurs, professionnels ou non, pleine et entière liberté de transport des combustibles solides dans un rayon de cent kilomètres. Enfin, il a décidé que, pendant la période des grands froids, les ingénieurs en chef devraient donner libéralement, sans avoir à consulter la S.N.C.F., des dérogations pour les transports en dehors de la zone de petites distances qui, vous le savez, comprend le département du centre d'exploitation du véhicule et les départements limitrophes. La question est suivie au jour le jour et les exemples que je viens de vous donner démontrent la souplesse du régime institué.

M. LE GÉNÉRALIS..- Le problème se pose de la même façon en ce qui concerne la coordination voyageurs, où nous nous efforçons d'obtenir que tous les plans de transports soient établis de façon à permettre le remplacement des trains peu utilisés par des services routiers. A partir du moment où deux cents voyageurs se présentent, il vaut mieux établir un train que de prévoir un service d'autocar. Mais si le nombre des voyageurs susceptibles d'être transportés est inférieur, il est préférable de supprimer les trains et de les remplacer par des services routiers. Toutefois, nous insistons pour que les autocars remplaçant les trains sur de petites distances ne soient pas utilisés à des transports à grande distance.

Supposons un autocar qui peut contenir une trentaine de personnes, soit la capacité de quatre compartiments de 3ème classe, même pas une demi-voiture; si cet autocar assure le

service en parallèle avec une ligne à faible trafic, il est possible de supprimer un ou plusieurs trains sur cette ligne. C'est une économie pour le chemin de fer. Si est autocar, au contraire, exploite un service à grande distance, Paris-Marseille par exemple, il fera une concurrence sans profit à la S.N.C.F. et n'apportera aucun soulagement à l'exploitation de la ligne en cause.

Nous sommes donc d'accord pour que l'on abandonne, dans nombre de cas, le trafic-voyageurs aux transporteurs routiers, mais il importe de ne pas leur laisser entière liberté de mouvement, sinon, au lieu de cantonner leur activité là où ils peuvent rendre de réels services, c'est-à-dire dans les transports à petite distance, ils s'efforceraient de récupérer le trafic le plus rémunérateur, soit les transports à grande distance.

M. RICHARD. - Je crois qu'il est utile de renseigner le public sur cette question, car ^{il} se dessine actuellement un mouvement contre la coordination. Les auteurs de cette campagne prétendent que le chemin de fer ne peut faire face à tous les besoins et qu'on empêche les camions de transporter.

M. ARON. - Le Directeur Général a abordé, tout à l'heure, une question à laquelle je crois qu'il est nécessaire d'attacher la plus grande importance : il s'agit des transports inutiles. Je n'ai pas fait d'enquête approfondie à ce sujet, mais, au hasard des conversations, j'ai recueilli quelques exemples qui sont absolument probants : j'ai appris, notamment, que, dans la région parisienne, des usines de gadgets fabriquent 1.000 tonnes de mâchefer par jour et en transportent

600 par chemin de fer. Je vous donne ces chiffres sous toute réserve, car je ne les ai pas vérifiés; mais il me semble que des transports comme ceux-là devraient être suspendus ^{dans} ~~xxxxxx~~ la période où nous nous trouvons. On pourrait notamment entreposer la mâchefer à proximité des usines productrices.

Autre exemple : il paraît que, dans les débuts de la guerre, les services du Génie de l'Armée placés en arrière du front ont pris le bois qui leur était nécessaire dans les forêts voisines et ont utilisé les scieries qui se trouvaient à proximité et dont la capacité dépassait et dépasse encore de beaucoup les besoins de l'Armée. Or, actuellement, les bois bruts de la région du nord de Paris sont expédiés dans le Midi, et principalement à Bayonne, pour être usinés.

Il en est de même en ce qui concerne les ciments. Je me suis laissé dire que l'Administration militaire faisait venir de très loin le ciment nécessaire aux fortifications du Nord, alors qu'il existait sur place des cimenteries qu'il aurait été facile de remettre en activité. Evidemment une certaine décentralisation des usines s'impose, mais il ne semble pas que, dans cette recherche de la décentralisation, on ait tenu compte, comme on aurait dû le faire, de la question des transports dont l'importance est primordiale.

M. BERTHELOT. - On ~~xxxx~~ n'en tient aucun compte.

M. ARON. - C'est là le véritable mal. Il faudrait exercer une surveillance sur les transports. Mais comment organiser un service de contrôle des transports ? Un service dont la mission essentielle serait, non seulement de se tenir en relation avec toutes les Administrations publiques et, notamment, avec le Ministère de l'Armement, mais encore de leur inculquer cette

idée que le transport constitue, à l'heure actuelle, une des données fondamentales de l'économie du pays. Comment est-il possible de faire la chasse aux transports parasites et d'obtenir leur suppression ? C'est, à mon sens, un problème qu'il convient d'examiner. Je voulais simplement le signaler au Comité, car j'estime que tous ces transports inutiles constituent une des principales causes de la crise que nous traversons. Si nous n'y portons pas remède, nous ne pourrons pas obtenir le résultat que nous cherchons.

Encore une fois, je ne vois pas, à l'heure actuelle, comment réagir, faute d'y avoir réfléchi. Peut-être pourrions-nous organiser un service d'inspection ; je crois que le Service Commercial de la S.N.C.F. serait à cet égard capable de rendre les plus grands services, à condition de modifier quelque peu sa manière de voir et de devenir au besoin un service anticommercial. Cette expression dépasse ma pensée, mais je ^{qu'il faudrait} veux dire par là/que le Service Commercial ne s'attache plus à la notion du bénéfice maximal à obtenir pour le chemin de fer, mais à l'idée qu'il importe avant tout de réduire et de supprimer tous les transports inutiles. Je demande que cette question soit étudiée avec le plus grand soin.

M. HARELON. - Je voudrais obtenir quelques éclaircissements en ce qui concerne l'acheminement des transports.

Tout d'abord, est-il exact que les délais de déchargement et de libération du matériel dans la zone des arrêts soient souvent dépassés d'une façon abusive ?

M. LE DESENBRAIS. - Oui. Nous avons dressé, il y a ^{quelques} jours, une liste des wagons en stationnement sur la région de

l'Est et nous l'avons envoyée au Ministère de la Guerre qui, seul, peut réagir. Parmi ces wagons en souffrance, certains sont en déchargement depuis le début de décembre.

M. MARLIO.— C'est bien l'exemple qu'en s'avait signalé; c'est inadmissible.

La première question à examiner serait de savoir comment il se fait que l'autorité militaire ne peut obtenir des intéressés le déchargement de ce matériel.

M. LE BERRHAIS.— Elle s'efforce, depuis trois semaines, de nous faire récupérer ces wagons. L'autorité à qui j'ai adressé la liste des wagons m'a prié de lui indiquer également les endroits où ils stationnent, afin de prendre toutes sanctions utiles contre les auteurs de cette négligence.

M. FIBARD.— Je crois cependant qu'une réelle amélioration a été apportée en cette matière. Au début, alors qu'on ignorait encore si la guerre serait une guerre de position ou une guerre de mouvement, on ne s'est pas préoccupé d'organiser des stations-magasins dans la zone des armées; les services de l'intendance ou autres services militaires réceptionnaires gardaient alors les marchandises, denrées et outillage sur le rail, trouvant beaucoup plus commode d'avoir les wagons tout chargés, tout abrités et tout prêts à repartir. C'était, en somme, des stations-magasins sur roues.

Mais cet état de choses n'a pu se maintenir en raison, d'une part, de la stabilisation des opérations militaires et, d'autre part, des inconvénients que présentait le système; les wagons en question, bien que garés, n'étaient pas suffisamment gardés, de sorte que de nombreux vols et déprédations se sont produits.

M. LE BERRERAI. - Je suis bien d'accord avec vous : le déchargement des wagons dans les stations-magasins s'effectue, en effet, assez rapidement et l'amélioration de la situation, ^{les} est, en ce qui concerne, appréciable, mais les transports militaires ne sont pas toujours à destination de stations-magasins, et c'est lorsque'ils ne le sont pas que nos wagons restent en souffrance. La liste que j'ai envoyée à l'autorité militaire ne comprend aucun véhicule en stationnement dans une station-magasin.

M. MARLIO. - Ma seconde observation est la suivante : des mesures d'ordre général peuvent évidemment être envisagées pour accélérer la rotation du matériel. L'organisation de trains de groupage en est une notamment et je sais qu'elle est employée. Mais cette mesure ne diminue pas le nombre de locomotives à mettre en service et je me demande même si elle constitue un moyen efficace au point de vue rotation des wagons. Lorsqu'un établissement est organisé pour décharger tous les jours 10 ou 12 wagons, il lui est difficile de faire face à une expédition de 60 ou 80 wagons, et il ne peut les rendre dans le délai habituel. Il y a une limite qu'on ne saurait dépasser.

M. LE BERRERAI. - C'est pourquoi, en ce qui concerne la houille - où le mal est le plus grave - nous avons envoyé au Ministre des Travaux Publics, il y a quelques jours, une proposition tendant à suspendre provisoirement la tarification par tonnes prévue au tarif P.V. n°7.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Elle a été approuvée aujourd'hui.

M. LE BERRERAI. - Je vous remercie de ce renseignement. Je savais que cette approbation était imminente, mais j'ignorais que ce fût fait.

M. MARLIO.- La pénurie de matériel nous oblige à une circulation rapide du matériel. Je ne doute pas que vous ayez fait le nécessaire, mais je crois qu'il faudrait donner aux Inspecteurs Divisionnaires des pouvoirs suffisants pour qu'ils puissent régler eux-mêmes les questions urgentes que pose le déchargement des wagons. Ces agents sont, en effet, dans la plupart des cas, à même d'apprécier dans quelle mesure une usine fait preuve de bonne volonté et peuvent se rendre compte si les destinataires s'efforcent ou non d'accélérer le déchargement des wagons. L'envoi de circulaires ne sert pas à grand chose, tandis qu'un agent intelligent et actif muni des pouvoirs nécessaires peut rendre, dans cet ordre d'idées, de très grands services.

M. LE BESNERAIS.- A quel point de vue ?

M. MARLIO.- Il faut, par exemple, lorsque le nombre de wagons dont il dispose est insuffisant pour répondre à toutes les demandes, apprécier s'il convient ou non de donner à tel ou tel expéditeur tous les wagons qu'il réclame ou s'il faut, au contraire, les répartir au prorata des demandes. La règle qui exige que ce matériel soit réparti ~~proportionnellement~~ proportionnellement au trafic proposé par les différents expéditeurs n'est pas toujours juste ni conforme à l'intérêt général.

M. LE BESNERAIS.- Je dois, en principe, traiter tous les ^{usagers} ~~wagons~~ de la même manière et je ne peux pas officiellement appliquer d'autre règle que cette règle proportionnelle. Mais nos agents ne sont pas tenus de la suivre à la lettre et je vous assure que je n'ai jamais reproché au personnel de ne pas l'avoir appliquée rigoureusement.

M. MARLIO.- C'est tout ce que je demande.

M. LE BESNERAIS..- A l'heure actuelle, je suis de très près la répartition des wagons par région. Or, hier, j'ai donné à M. CAMBOURNAC des instructions pour que les houillères du Nord ne manquent pas des wagons-tombereaux nécessaires pour le transport du charbon. Je lui ai indiqué qu'il fallait réduire de 25% le nombre des tombereaux destinés à d'autres clients que les producteurs de houille et les ports charbonniers. Mais je ne veux pas savoir quels seront les usagers qui seront victimes de cette mesure. C'est à la Région qu'il appartient de prendre toutes dispositions utiles, et de faire les discriminations nécessaires, suivant la nature du trafic, comme l'indiquait tout à l'heure M. ARON. Je sais bien que cette manière de procéder va soulever de nombreuses protestations et qu'il faut s'attendre à ce qu'il y ait, dans une huitaine de jours, des réclamations. On nous accusera d'avoir servi tel client au détriment de tel autre. Nous n'en continuerons pas moins à agir ainsi que je viens de l'indiquer, mais je voulais vous démontrer que nous ne pouvons le faire qu'avec prudence.

M. MARLIO..- En cette matière, l'arbitraire ne veut pas dire l'injustice.

M. BERTHELOT..- Il n'y a pas de justice sans arbitraire.

M. MARLIO..- Reste une troisième question : Etant donné la rotation actuelle des wagons, la S.N.C.F. est-elle suffisamment outillée, malgré la suppression de certains ateliers, pour assurer la réparation du matériel ?

M. LE BESNERAIS..- Oui, en ce qui concerne la réparation des wagons. En ce qui concerne les locomotives, le grand entretien peut être effectué d'une manière satisfaisante, car nos grands ateliers continuent à travailler à plein, n'étant

gênés ni par les intempéries, ni par l'intensité du trafic.

Par contre, le petit entretien des machines est assuré d'une manière moins certaine, parce que 20% environ de nos effectifs mécaniciens et chauffeurs des Régions de l'Est et du Nord ont été rappelés, et qu'il nous a fallu parer à cette désorganisation, en faisant monter sur les machines les ouvriers qui travaillaient à l'entretien dans les dépôts. Nous n'assurons donc plus, pour le moment, le petit entretien courant, car celui-ci, en dehors de quelques levages qui peuvent être confiés à l'industrie, ne peut-être effectué que dans les dépôts. S'il fallait, en effet, déplacer la machine pour l'envoyer en usine, nous perdriions du temps. Nous cherchons bien à remplacer les ouvriers des dépôts, soit par des auxiliaires, soit par des retraités. Mais nous nous heurtons à de graves difficultés. D'une part, en effet, le travail que comporte le petit entretien s'effectue le plus souvent soit en plein air, soit dans les rotondes, et les retraités ne résistent pas aux intempéries qui sévissent actuellement ou aux courants d'air qui existent dans les dépôts.

Quant au personnel féminin, s'il est possible ~~recruter~~ d'en recruter pour le service des bureaux, ou des magasins, il est extrêmement difficile d'en trouver qui soit capable d'effectuer des réparations de machines.

M. MARLIO. - M. l'Inspecteur Général ARON a émis tout à l'heure l'idée que si nous ne pouvions assurer tous les transports, il était opportun de faire un choix et de supprimer tous ceux qui ^{ne} présentent pas un intérêt national ou ne sont pas urgents. Je ne suis pas partisan d'une réglementation administrative excessive qui fait perdre beaucoup de temps et exige trop de personnel, mais, si la crise des transports, au lieu de s'atténuer, tend à s'amplifier, il est certain qu'il

.....

faudra arriver à interdire certains transports. Je ne crois pas que le moment en soit encore venu mais il pourra venir, et je crois même qu'il viendra. Nous discussions, à la dernière réunion du Bureau, la question de savoir si, à la fin de l'année 1940, les transports seraient rendus plus faciles, en raison de l'achèvement des grandes usines qui se construisent actuellement et dont la construction nécessite des envois de matériaux considérables. Or, j'ai examiné de plus près cette question pour un groupe de 30 usines dont j'ai à m'occuper plus spécialement, et je suis arrivé à cette conclusion que 1941 ne sera pas la fin de la crise des transports, bien au contraire, et que le trafic à assurer l'an prochain sera de beaucoup supérieur à celui que nous assurons présentement. Il nous faudra donc arriver à prévoir l'interdiction de certains transports. Je ne crois pas que ce soit le moment de le faire, mais je pense néanmoins qu'il conviendrait de se préoccuper dès maintenant de rechercher par quels moyens il serait possible de le faire. Y avez-vous réfléchi ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - La question me paraît résolue d'ores et déjà. La Direction Générale des transports est chargée d'établir des programmes de transports d'intérêt national. Or, les transports dont vous parlez n'entreront certainement pas dans la catégorie des transports d'intérêt national, ils ne seront donc effectués qu'une fois ces derniers assurés. Si les difficultés actuelles atteignent un degré tel qu'il soit impossible d'assurer d'autres transports que ceux d'intérêt national, les expéditions en cause ne seraient pas exécutées.

M. SALLIO. - Autrement dit, vous envisagez de classer, le cas échéant, les transports en deux catégories : les

transports d'intérêt national à effectuer par priorité et qui seraient dispensés de toute autorisation, et les autres transports qui devraient être soumis à une autorisation préalable.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.— Un certain nombre de marchandises sont d'ores et déjà reconnues comme étant, et de par leur nature même, d'intérêt national : ceci afin d'éviter toutes formalités par la suite. S'il apparaissait, à un moment donné, que le chemin de fer ne peut plus assurer tous les transports qui lui sont confiés, nous serions obligés d'exiger la mise en oeuvre des programmes que je vous signalais tout à l'heure. Nous le ferions avec l'appui du Gouvernement, si des compétitions se produisaient entre plusieurs ministères. Il existe, par ailleurs, un autre aspect de la question que vous venez de soulever : il faut éviter que le chemin de fer soit chargé d'effectuer les transports qui devraient, normalement, être dévolus à d'autres moyens de transports, par exemple à l'eau. Nous avons ^{réuni} récemment les services intéressés et les représentants des différents moyens de transports, pour mettre au point un régime de répartition de trafic. Je crois que, de ce côté-là, la difficulté est tranchée.

.....

M. MARLIO - Il me reste enfin à vous poser une dernière question : nous avons approuvé, il a quelques jours, un programme important d'acquisition de matériel roulant dont le seul inconvénient est de coûter cher et d'entraîner pour partie des dépenses en devises étrangères. Je voudrais à ce sujet demander à la Direction Générale s'il est exact que, comme l'ont publié les journaux, les Allemands ont trouvé un procédé extrêmement ingénieux et intéressant pour se procurer le matériel roulant qui leur manque, sans avoir à le payer, simplement en l'empruntant aux réseaux des pays voisins.

M. ARON - Je crains qu'il y ait une petite confusion entre ce que j'ai dit et l'interprétation qu'en a donnée M. le Président MARLIO . Je n'ai pas demandé qu'on établisse une priorité en faveur de certains transports. Je sais que la Direction Générale des Transports s'efforce à le faire, mais j'ai bien peur que ses efforts soient sans résultat, étant donné l'organisation économique et surtout industrielle actuelle. La Direction Générale des Chemins de fer ne peut pas intervenir dans tel projet de l'Armement qui consiste à établir une industrie sur un point donné, alors qu'en la construisant sur un autre point, les transports de cette usine seraient réduits de 50 %. Il manque certainement au Pays un organisme supérieur chargé de coordonner les différentes activités.

M. GRIMPRET - Il ne manque pas.

M. ARON - Il ne manque peut-être pas, mais il faudrait qu'il agisse réellement. Il y a beaucoup à faire dans cet ordre d'idées. Il faudrait, à mon avis, que le point de vue transport intervienne dans tous les grands projets. Ne serait-il pas

.....

possible de prévoir la représentation ^{permanente} ~~permanente~~ de la
S.N.C.F. auprès du Ministère de l'Armement ?

Pour reprendre l'exemple que je citais tout à l'heure, ne trouvez-vous pas abusif d'utiliser des wagons au transport de mâchefer dont on n'a que faire, alors qu'il serait facile de l'entreposer auprès de l'usine productrice ?

Quoi qu'il en soit, j'estime que, dans tous les projets en cours d'élaboration, le point de vue transport ne devrait pas être négligé. Qu'il s'agisse de bois, de fer, de ciment ou de quelque autre marchandise, une étude approfondie des courants de transports qui s'établissent, me paraît s'imposer. Elle devrait non seulement porter sur la manière dont les intéressés font leurs commandes, mais rechercher, en outre, si des améliorations sérieuses ne pourraient être apportées aux transports. Autrement dit, il conviendrait de s'efforcer présentement de resserrer les transports et non de les étendre comme nous cherchons à le faire avant la guerre en nous plaçant au seul point de vue commercial et financier.

M. CRIMPRET - Je voudrais dire un mot de cette coordination supérieure qui est nécessaire et qui dépasse de beaucoup la coordination du rail et de la route. Il me semble que le Conseil Supérieur de la Défense Nationale est bien placé pour agir dans le sens indiqué par M. ARON. Notre Pays ne peut pas travailler uniquement pour l'armement ; il ne peut pas ne faire que des canons ou que des avions. Si un organisme supérieur n'intervient pas pour coordonner tous nos moyens, nous périrons. Des canons, des munitions, c'est entendu mais jusqu'à un certain point seulement et à la condition qu'on puisse, par ailleurs assurer les transports. Si des usines sont créées sans aucun souci de la possibilité d'assurer les transports, c'est au

Conseil Supérieur de la Défense Nationale qu'il appartient d'intervenir dans un sens plus conforme à nos intérêts qui, en l'espèce, se confondent avec l'intérêt général. Il est inutile, à mon avis, de créer un nouvel organisme de coordination ; celui qui existe doit jouer son rôle et c'est un rôle essentiel.

M. ARON - Lui avons-nous signalé l'état d'essoufflement dans lequel nous nous trouvons ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Oui.

M. LE BESNERAIS - Nous avons également saisi le Conseil Supérieur *de la Défense Nationale* de la question.

M. GRIMPRET - Il faudrait, par ailleurs, revoir la question des affectations spéciales. Celles-ci sont faites sans ordre, ni méthode. Il est inadmissible que nous mettions à la disposition de l'autorité militaire des agents et que ces agents soient mis ensuite en affectation spéciale dans une usine, alors que nous manquons d'agents qualifiés. De telles erreurs devraient être corrigées immédiatement et la situation des intéressés réglée dans les 48 heures.

M. BOUFFANDEAU - Il me paraît bien difficile d'intervenir maintenant dans cette question de décentralisation industrielle. Il est un peu tard pour agir, car les usines doivent être achevées ou sur le point de l'être.

D'autre part, ces constructions d'usines en des endroits mal desservis par le chemin de fer sont le résultat d'un plan de dispersion né de la crainte des bombardements et du chômage forcé qui s'en suivrait.

Quoi qu'il en soit, il est certain que, d'une manière générale, la décentralisation entraîne l'allongement des transports.

M. LE GÉNÉRALIS.— Sans doute, mais, du moins, elle aurait pu être établie de façon à ne pas entraver ou surcharger l'exploitation des chemins de fer.

Je reconnais par ailleurs qu'il ne peut être question d'abandonner la construction des usines qui sont en voie d'achèvement.

M. BERTHELOT.— Mais nous pouvons regretter qu'en prévoyant la dispersion des usines, on n'ait pas songé à une utilisation rationnelle des moyens de transport.

M. LE GÉNÉRALIS.— J'ai signalé à M. BLUM-FIGARD un point qu'il va faire étudier et qui intéresse l'alimentation en charbon de la région du Rhône. Les combustibles nécessaires à cette région sont fournis par les mines du Nord et du Pas-de-Calais, ce qui nous oblige à effectuer des transports à grande distance passant par la Région de l'Est. Ces transports ~~excessivement~~ nous gênent énormément en raison du froid actuel mais surtout parce qu'ils traversent toute la zone des armées. J'ai donc demandé que le ravitaillement du Sud-Est soit assuré par d'autres moyens. M. BLUM-FIGARD ne croit pas qu'il soit possible de remédier complètement à cet état de choses, mais il va examiner la question.

M. LE PRÉSIDENT.— En conclusion de ce débat, nous demandons à M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT de saisir officiellement

le Conseil Supérieur de la Défense Nationale de cette question.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - C'est déjà fait.

M. BERTHELOT - Le Secrétaire Général adjoint du Conseil Supérieur de la Défense Nationale est quelque peu désabusé quant au rôle de ce Conseil. Il estime, et à très juste titre, que cet organisme n'est pas utilisé suivant ses compétences et suivant ses moyens.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Nous venons de constater les déficiences de notre organisation économique actuelle; mais il faut reconnaître, par ailleurs, qu'elle a du bon et que le Gouvernement s'efforce d'améliorer la situation existante. Je ne vous citerai qu'un exemple. Le Ministre de l'Armement nous a demandé de lui désigner quelqu'un de compétent pour réorganiser les transports intéressant les poudreries, en vue d'une meilleure utilisation des transports. C'est M. GIRETTE, Chef de la Division Commerciale au Service d'Exploitation de la Région Sud-Ouest, qui a été chargé de suivre cette question.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 16 janvier 1940

QU. XI - Nécessité d'améliorer la répartition du
trafic entre le rail et la route
(s) p. 41

M. MARLIO

je peux vous citer le cas d'une usine qui, devant les difficultés qu'elle rencontre pour obtenir les wagons/né-^{qui lui sont}cessaires, a demandé l'autorisation de faire ses expéditions par camions. Cette autorisation lui a été refusée, sous prétexte qu'une telle mesure était contraire aux règles posées en matière de coordination et que le chemin de fer était à même d'effectuer la totalité des transports. Or, trois jours après, l'usine a dû interrompre son activité pendant 24 heures, faute de moyens de transport. 24 heures de chômage, c'est peu sans doute, mais une usine arrêtée ne se remet pas facilement en route, et je me demande s'il ne serait pas possible d'éviter de tels à-coups dans le fonctionnement d'une industrie, simplement en donnant un peu plus de souplesse au régime actuel de coordination.

Ma deuxième suggestion se rapporte aux transports de voyageurs.

M. le Commissaire du Gouvernement

La question s'est posée de savoir s'il ne conviendrait pas de rendre ^{toute} la liberté aux transports routiers de marchandises et de donner le signal du "lâchez tout pour les camions". Cette idée - je ne dis pas que c'est celle exprimée par M. MARLIO est séduisante à priori et apparaît comme étant de nature à résoudre les difficultés de transport actuelles. Néanmoins, nous ne l'avons pas retenue et le principe du décret-loi du 19 septembre 1939 c'est le maintien de l'interdiction des transports par camions à grande distance, ^{mais} avec possibilités de dérogation.

Il a paru indispensable d'agir ainsi, car les transports à grande distance sont plus rémunérateurs que les transports à petite distance; sans l'interdiction formulée par le décret-loi du 19 septembre 1939, et sous un régime de complète liberté, tous les camionneurs se seraient transformés en transporteurs à grande distance. Il en serait résulté un sérieux dommage et une gêne certaine pour la S.N.C.F., car les transports à petite distance sont nécessaires comme affluents ~~du~~ chemin de fer.

La formule de l'interdiction, sous réserve de dérogations, s'est donc révélée comme étant la seule possible, mais nous avons usé très largement de la faculté d'autoriser les transports à grande distance qui nous était laissée par le décret-loi. Nous avons donné à quelque 1500 ou 2000 gros camions le champ d'activité correspondant à leurs caractéristiques: soit les transports à grande distance, et, tout récemment, nous avons adressé aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées des instructions pour que, dans certaines régions, notamment dans celles de l'Est, des dérogations soient accordées d'une façon très libérale.

M. MARLIO - Je reconnais volontiers qu'il est impossible de rétablir un régime d'entière liberté et, comme vous venez de l'indiquer, je n'ai nullement l'intention de demander une modification générale de la réglementation actuelle. Mais les dérogations dont vous venez de parler, représentent une mesure exceptionnelle et constituent une ressource à laquelle on a recours en dernière analyse et quand il est impossible de faire autrement. Il faudrait, dans ces conditions, que les intéressés sachent comment ils peuvent en user et qu'on les renseigne sur ce point, au lieu de répondre par la négative à leurs demandes d'autorisations de transport.

M. BERTHELOT - Un exemple ne suffira pour prouver à M. MARLIO combien la formule du décret est souple; les transports des hydrocarbures s'étant révélés particulièrement difficiles, ces temps derniers, liberté complète de transport a été donnée aux camions-citernes, quelle que soit la distance. Le trafic a pu reprendre normalement et dans un très court délai.

M. MARLIO - Je ne nie pas l'efficacité de ce système, mais encore faudrait-il savoir à qui s'adresser pour obtenir les licences de transport.

M. BERTHELOT - C'est à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées qu'il appartient de décider. En cas de difficultés il peut saisir le Ministre des Travaux Publics.

M. GOY - Il faudrait que tous les intéressés le sachent.

M. MARLIO - Il le faudrait en effet.

M. BOUFFANDEAU - Je suis sensible aux arguments donnés par le Directeur Général et je comprends fort bien que M. MARLIO veuille faire passer avant toute considération les nécessités d'ordre militaire. Encore importe-t-il de les concilier avec des mesures d'ordre psychologique. Or, je redoute quant à ~~mon~~ deux sortes de réactions à un relèvement de tarifs. Tout d'abord celle-ci : le chemin de fer s'est plaint, pendant des années, de la concurrence automobile, concurrence qui a disparu aujourd'hui par suite de la réquisition et du décret de coordination qui a posé des règles très sévères. Or, trois mois à peine après l'application de ce régime, le chemin de fer est obligé de reconnaître qu'il ne peut plus transporter tous les voyageurs qui se présentent et qu'il est incapable d'assurer le

service, car c'est l'argument que vous serez obligé de présenter pour justifier votre proposition de relèvement des tarifs. Sans doute, il existe des raisons valables qui expliquent cette impossibilité d'assurer le trafic dans les circonstances actuelles : les voitures transformées en voitures sanitaires, les rames mises à disposition de l'autorité militaire, les trains spéciaux de permissionnaires, etc...; mais, aux yeux du public, c'est le fait brutal qui l'emportera, à savoir que le chemin de fer est obligé de se déclarer incapable, à lui seul, d'assurer les transports. Je crains que, dans l'avenir, cette constatation ne soit retenue comme argument par les très nombreux adversaires du chemin de fer et les défenseurs des transports automobiles. Voilà ma première préoccupation.