



V.D. 5530 : Mesures générales de coordination rail-route - Textes réglementaires.

Indications générales sur la coordination  
rail-route marchandises

	(s) CD 15. 2.38	13	II 1°
Rapport sur la coordination	23. 5.38		
	(s) CD 28.10.38	49	V
	(s) CA 26.10.38	15	III
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	10.11.38		
	(s) CD 27. 2.40	8	II 1°

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction  
du 27 février 1940

Coordination rail-route

Lu. II (a) p. 8

M. LE PRESIDENT - Je viens de recevoir du Ministre des Travaux Publics la lettre suivante :

"J'ai l'honneur de vous faire connaître que, par application des dispositions de l'article 1er du décret du 25 décembre 1939, j'ai décidé qu'aucune demande de transport à moins de 25 kms ne sera acceptée par la Société Nationale des Chemins de fer.

"Des dérogations exceptionnelles ne seront admises que si la demande est accompagnée d'une attestation de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département du point de départ de l'expédition, ou de son délégué, indiquant que le transport en cause ne peut être effectué par aucun autre moyen de transport.

"Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente décision".

Les résultats de cette mesure seront-ils importants ?

M. LE BEUNERAIS - D'après les renseignements qui m'ont été fournis à ce sujet, il s'agirait de 15 M. de tonnes environ.



Mais il faut retrancher de ces 15 M., 3.400.000 tonnes de minéral et 5 M. de tonnes de houille, sans compter les cailloux et les produits métallurgiques en provenance ou à destination d'embranchements particuliers ou de voies de ports. J'ai préparé le projet de réponse suivant :

" J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre décision en date du 24 février 1940, prescrivant à la S.N.C.F. de refuser les demandes de transports à moins de 25 kms, sauf le cas de dérogations exceptionnelles admises sur attestation de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département ou de son délégué indiquant que les transports en cause ne peuvent être effectués par aucun autre moyen de transport.

" Nous donnons les instructions utiles pour l'application de cette mesure aux transports par wagons complets. Pour les transports de détail, nous vous demandons d'en reporter la mise en vigueur au 1er avril prochain, de façon à pouvoir rechercher les relations pour lesquelles l'absence de transporteur régulier nécessiterait des dérogations systématiques.

" En ce qui concerne les dérogations exceptionnelles, applicables aux wagons complets, nous considérons qu'elles devraient être réservées à certains trafics en provenance ou à destination d'embranchements particuliers ou de voies de ports lorsque la nature du trafic intéressé ou les conditions locales des établissements rendent la desserte par véhicules routiers pratiquement impossible.

" Par contre, pour tous les transports en provenance et à destination d'une gare, qui nécessitent par conséquent l'utilisation de moyens de camionnage aux deux extrémités, nous estimons que l'on obtiendra un bien meilleur rendement des camions en effectuant les transports directement de domicile à domicile en même temps que l'on économisera les wagons correspondants. Nous vous demandons, en conséquence, qu'il ne soit pas, en principe accordé de dérogations pour les transports de gare à gare. "

~~XXXXXXXXXXXX~~ Les raisons qui motivent nos propositions sont les suivantes : Quant il s'agit de wagons complets, on peut toujours trouver un camion qui fera le chargement et exécutera le transport en un ou plusieurs <sup>voyages</sup> A.R. Quant il s'agit de transports de détail à destination d'un grand centre, il existe, en général, des services automobiles qui peuvent assurer le transport. Mais pour les relations transversales que nous assurons, il n'y a pas toujours de transporteurs ~~XXXXXXXXXXXX~~

XXXXXXXXXXXX routiers capables de répondre aux demandes des expéditeurs. Il faut donc trouver des groupements ou des Associations de transports qui acceptent de se substituer au rail; c'est pourquoi nous demandons au Ministre de reporter au 1er avril prochain la mise en vigueur de sa décision, en ce qui concerne les expéditions de détail.

Ces transports de détail ne sont pas très importants, et la mesure prise à leur égard ne nous fera pas récupérer un nombre appréciable de wagons, mais nous devons l'appliquer dès lors qu'elle est de nature à nous aider. Toutefois, j'estime que sa mise en service immédiate provoquerait nombre de réclamations et c'est pourquoi je propose un délai qui nous permettra d'organiser au mieux XXX ces transports.

M. LE PRESIDENT. - En somme, les mesures prises par le Ministre sont une compensation donnée aux routiers.

M. LE SECRÉTAIRE. - C'est, en effet, une compensation donnée aux routiers, mais qui, en plus, nous permettra d'utiliser nos wagons pour les transports à grande distance.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

-----

54.120/19

10 novembre 1938.

Monsieur le Ministre,

Les décrets du 12 octobre 1938 sur la coordination des transports ne peuvent manquer d'exercer sur le trafic et sur la situation financière de la S.N.C.F. une influence que nous nous sommes efforcés d'apprécier. J'ai l'honneur de vous faire part des remarques que nous a suggérées, à ce point de vue, la lecture attentive du décret sur les transports routiers de marchandises à petite distance.

Le choix des limites administratives du département, si commodes à tant de points de vue, & l'inconvénient de faire accorder aux transporteurs à petite distance un rayon d'action possible de l'ordre de 125 kilomètres dans le plus grand nombre des cas, et qui dépasse fréquemment 150 kilomètres.

La liberté d'action laissée aux transporteurs à petite distance par les dispositions des décrets-lois sur la coordination fait que la S.N.C.F. continuera à subir dans les limites de distances indiquées ci-dessus, de la part des entreprises qui effectuent déjà des transports de cette amplitude, une concurrence à laquelle une certaine atténuation doit être apportée.

De plus, l'article 3 du décret fixe, pour la délivrance des cartes de transport à petite distance, des règles qui permettront à de nombreuses entreprises dont l'activité est actuellement concentrée sur le transport de quelques catégories de marchandises dans des zones de quelques dizaines de kilomètres de rayon seulement, de l'étendre du jour au lendemain à toute la zone de petite distance, pour toutes les catégories de marchandises, et sans aucun frein tarifaire.

Le jeu de cette disposition ne pourrait manquer d'exercer sur le trafic de la S.N.C.F. une action très dommageable si des mesures n'étaient prises pour y remédier.

Sans doute, les dispositions de l'article 12 du décret-loi du 31 août 1937 interdisent les concurrences nouvelles et l'article 8 du décret du 12 octobre 1938 fixe une procédure pour faire échec à ces concurrences. Mais les mesures de défense de la

.....

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS.-



S.N.C.F. ne joueront qu'après les attaques de la concurrence. Le mal sera fait. Et les difficultés éprouvées au cours de ces années passées pour défendre le trafic de la S.N.C.F. contre l'activité illégale des transporteurs à grande distance font toucher du doigt les difficultés - peut-être insurmontables - que rencontrera cette défense sur le terrain de la petite distance où les transports sont beaucoup plus nombreux et, de ce fait, d'une surveillance moins aisée.

Ces dispositions auront également pour effet d'accroître de façon très notable les concurrences entre les transporteurs routiers, que le contingentement en vigueur depuis 1934 avait à peu près permis de stabiliser. Cette concurrence produira dans le domaine tarifaire routier les effets que l'on a déjà connus sur les relations à grande distance. Et ces baisses de prix auront des répercussions certaines, et peut-être lourdes, sur le trafic ferroviaire.

La distance moyenne des transports par chemin de fer est en effet inférieure à 150 kilomètres; c'est donc sur la moitié des recettes du trafic de petite vitesse, c'est-à-dire, sur plus de 5 milliards de francs, que les effets de la concurrence faite au chemin de fer par les transports à petite distance, tels qu'ils sont définis par le décret du 12 octobre 1938, continueront à se faire sentir. C'est dire l'importance de la question et la gravité de ses répercussions financières.

Vous serez certainement d'accord avec la S.N.C.F. pour que l'activité actuellement reconnue aux transporteurs à petite distance ne puisse pas subir d'accroissement notable; pour cela il suffirait que les transporteurs dont l'activité reconnue en 1934 s'exerçait sur un territoire plus réduit que celui de la zone de petite distance ne fussent pas autorisés à étendre d'office leur activité à toute cette zone : toute extension serait subordonnée à la démonstration préalable qu'il n'en résultera pas de concurrence nouvelle pour le chemin de fer et dans ce cas, l'extension d'activité devrait faire l'objet d'une autorisation explicite. De telles dispositions paraissent se concilier parfaitement avec la lettre comme avec l'esprit des décrets-lois de coordination. Si vous voulez bien juger que cette suggestion mérite d'être retenue, il y aurait lieu de surseoir à la délivrance des cartes de transport à petite distance, afin d'éviter que le fait accompli n'empêche de réaliser les mises au point reconnues utiles.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Signé : GUINAND

C.A. 26 Octobre 1938

Question III

(5)

Jours du 12.10.38 sur la Coordination M

M. René Mayer . . . . .

En ce qui concerne la coordination marchandises, des textes très importants ont été tout récemment mis en vigueur, mais leur application ne peut être que progressive.

Ces textes ont prévu, pour les transports à petite distance, dans les limites du département et de deux départements limitrophes, des autorisations, valables jusqu'au 31 décembre 1948 et accordées aux transporteurs à condition de ne créer aucune concurrence nouvelle aux Services ferroviaires existant dans la zone intéressée.

En ce qui concerne les transports à grande distance, les entrepreneurs sont tenus d'appliquer des tarifs minima qui ne pourront être inférieurs à certains tarifs kilométriques plus ou moins calqués sur le tarif général des chemins de fer.

Mais, en ce qui concerne l'année 1939, l'article 7 du décret-loi précité du 12 octobre 1938 précise :

"En attendant la constitution des groupements professionnels visés au titre III du présent décret, les transporteurs pourront, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1939, pratiquer des tarifs qui n'auraient pas été soumis à la procédure instituée à l'article précédent, à condition de soumettre lesdits tarifs à l'approbation du préfet avant le 1<sup>er</sup> décembre 1938. Le préfet statuera après avoir pris l'avis du Comité technique départemental. Si la décision du préfet n'est pas intervenue dans le délai d'un mois à compter du jour où il aura été saisi des propositions susvisées, celles-ci pourront être mises en vigueur jusqu'à décision définitive..."

Il en résulte que le régime nouveau des transports à grande distance ne sera appelé à jouer que progressivement.



Question V

Mr. René Mayeur - . . . . .

M. LE GÉNÉRALIS.— Un décret prévoit un tarif kilométrique basé sur la distance par route, celle-ci est en général plus courte que le parcours par chemin de fer.

M. René MAYER - En tous cas, ce tarif qui est établi par  
Mais  
l'article 4 du décret est un tarif minimum ~~ainsi que la présente loi~~  
prévoit un régime transitoire:  
l'art. 7, ~~du~~ du décret du 12 octobre / " les transporteurs pour-  
ront, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1939, pratiquer des tarifs qui n'au-  
raient pas été soumis à la procédure instituée à l'art. précédent.  
" ~~Enregistrement ministériel des tarifs spéciaux proposés par les~~  
" ~~transporteurs~~ à condition de soumettre les dits tarifs à l'autori-  
sation du Préfet - avant le 1<sup>er</sup> décembre 1938..... Si la décision  
du Préfet n'est pas intervenue dans le délai d'un mois à compter  
du jour où il aura été saisi des propositions susvisées, celles-ci  
pourront être mises en vigueur jusqu'à décision définitive."

"Les dispositions transitoires prévues par le paragraphe  
"précédent cesseront, au plus tard, d'avoir effet à partir du 31  
"décembre 1939. A cette date, le tarif général minimum institué  
"par l'article 4 susvisé entrera en vigueur..."

L'examen de ces textes prouve que nous nous trouvons en  
présence d'un principe nouveau qui, je le répète, ne pourra être  
appliqué que progressivement au cours de 1939, car la constitution  
de groupements professionnels exige un certain délai, les ententes  
tarifaires prévues à l'art. 3 ne pourront être réalisées immédiate-  
ment, et je ne crois pas, enfin, que les Préfets disposent du temps  
nécessaire pour examiner et approuver les tarifs qui leur seront  
soumis conformément aux dispositions dont je viens de vous donner  
lecture ? Par ailleurs, le changement d'orientation dans la politique  
de la coordination qui découle des nouveaux décrets va entraîner  
fatalement une période de tâtonnements et suscitera de nombreuses  
réclamations. C'est pourquoi, tout en reconnaissant l'idée très  
intéressante qui anime ces textes, je reste persuadé qu'ils ne  
peuvent avoir un résultat immédiat et que les recettes supplémen-  
taires à attendre de la coordination marchandises seront encore  
peu importantes en 1939.

M. ARON. - Je voudrais demander à M. le Commissaire du  
Gouvernement s'il ne serait pas possible, en ce qui concerne  
les tarifs routiers qui doivent être approuvés par les préfets,  
de leur <sup>à ces derniers</sup> donner des directives et de <sup>déterminer</sup> les bases de cette  
tarification, afin d'éviter que les prix pratiqués par la route  
ne mettent le chemin de fer en infériorité et ne cadrent pas  
avec la coordination. M. René MAYER semble convaincu que les  
Préfets agiront selon leur bon plaisir. Je ne crois pas que  
le Ministre ait eu en vue un tel résultat et c'est à lui qu'il  
appartient d'y parer.



M. LE BESNERAIS:- J'ai entretenu M. BERTHELOT de l'interprétation à donner à l'article 7, du décret du 12 octobre sur les transports à longue distance. D'après lui, cet article signifie que, si la procédure tarifaire établie par les art. 5 et 6 de ce décret n'est pas applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 1939, il n'en demeure pas moins que ce sont les tarifs minima prévus à l'art. 4 du même décret qui devront être appliqués dès cette date.

Je reconnais que le texte du décret n'est pas très clair ; mais, que l'interprétation que m'en a donnée M. BERTHELOT soit exacte ou non, il est certain que l'établissement des tarifs, tel qu'il est prévu par le décret, ne pourra être réalisé d'ici deux mois. <sup>Toutefois,</sup> ~~XXXX~~ je ne crois pas, qu'il soit aussi long que le craint M. René MAYER.

Par ailleurs, si les textes qui viennent de paraître ne sont pas très précis, il est probable que des instructions ministérielles viendront les compléter et, interprétés correctement, ces décrets sont susceptibles de nous procurer d'ici peu des ressources intéressantes. C'est pourquoi je serais d'avis de ne pas réduire autant que le propose M. René MAYER les chiffres des recettes (600 M.) à provenir de la coordination et de la reprise du trafic.

Quant au décret-loi, <sup>ou au</sup> ~~en un~~ texte législatif, que M. René MAYER juge nécessaire pour obliger les Administrations et les Services Publics à nous confier l'intégralité de leurs transports, sa publication permettrait d'obtenir des résultats immédiats, encore qu'il y ait bien des moyens de tourner une telle obligation. J'ai reçu, ces jours-ci, une lettre d'un Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées qui me faisait savoir que, puis-



que nous n'accordions pas de réductions de tarifs pour les matériaux en provenance de l'étranger, il entendait faire transporter les produits venant de carrières belges par la voie d'eau.

M. GRIMPET..- Il faut signaler cet état d'esprit au Ministre des Travaux Publics.

23 mai 1938.

R A P P O R T

SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DE LA COORDINATION  
DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE MARCHANDISES.

---

Les mesures concernant la coordination des transports de marchandises sont actuellement définies par deux textes essentiels : le décret du 13 juillet 1935 et le décret-loi du 31 août 1937, le second modifiant partiellement les principes sur lesquels le premier était basé.

Le décret du 13 juillet 1935 a prescrit un recensement des camions affectés à des transports publics de marchandises et le contingentement du parc des véhicules, en nombre et en tonnage, sur la base du 21 avril 1934. Ce contingentement doit être matérialisé par la délivrance de cartes de transport fixant la catégorie des transports que le véhicule peut effectuer, les zones et relations qu'il est autorisé à desservir, les natures de marchandises qu'il peut transporter.

Le décret du 13 juillet comportait une seconde partie, relative à l'organisation des transports; elle a été entièrement modifiée par le décret du 31 août 1937 qui fixe de nouveaux principes. Tant que les nouveaux décrets d'application ne seront pas parus, la mise en oeuvre de la coordination "marchandises" ne pourra comporter que les mesures relatives au recensement, et au respect du contingentement dont il sert à définir les bases.

1°- Réalisation du contingentement.

La délivrance de cartes de transport public qui sanctionne les résultats du recensement devait, aux termes de l'article 20 du décret du 13 juillet 1935, être achevée le 1<sup>er</sup> novembre 1935. Ces opérations ont duré beaucoup plus longtemps qu'il n'était prévu; elles n'étaient pas complètement achevées au début de 1936, lorsque les travaux de la coordination ont été mis en sommeil. Depuis la parution du décret du 31 août 1937, les Comités techniques départementaux se sont remis au travail; et aujourd'hui la délivrance des cartes est presque terminée dans toute la France : 56.000 cartes sont déjà délivrées. Le nombre de cartes dites "P.P." délivrées aux entrepreneurs de transport public dont le dossier n'est pas réglé ne dépasse guère maintenant un chiffre de l'ordre du millier; c'est dans les six départements suivants que le travail est le plus en retard : Seine, Gironde, Seine-et-Marne, Loire-Inférieure, Rhône, Maine-et-Loire.

Bien qu'un gros effort ait été fait depuis quelques mois pour liquider cet arriéré, la situation n'est pas encore définitivement assainie, et cela n'est pas acceptable. Les Représentants de la Société Nationale dans les Comités Techniques départementaux usent de toute leur influence pour hâter l'achèvement de la délivrance de ces cartes, mais leur effort ne peut aboutir que s'il est soutenu par celui de l'Administration. Seule celle-ci est en mesure de donner aux Préfets et aux Ingénieurs en Chef les instructions voulues pour que l'instruction des dossiers soit terminée à bref délai dans l'ensemble de la France.

Malgré l'appui que les Services du Ministère des Travaux Publics donnent à tout instant aux demandes précises formulées



sur tel ou tel point de détail par les représentants qualifiés de la S.N.C.F., il faut dire que le travail des Comités Départementaux n'est pas dirigé actuellement dans des conditions permettant de fixer en toute certitude des dates pour l'achèvement d'un travail donné.

Au surplus il ne suffit pas de délivrer des cartes de transport public aux véhicules y ayant droit : il faut contrôler que les véhicules qui circulent sont tous munis de cartes et que les transports qu'ils exécutent correspondent bien aux indications portées sur ces cartes. En cas d'infraction, il faut que la sanction soit expéditive.

On ne répétera jamais **avec** assez d'insistance que le contrôle est actuellement inexistant, et que le contingentement n'existe que sur le papier: la coordination risque de sombrer d'ici peu de temps dans le mépris général si des mesures ne sont pas prises d'urgence pour remédier à une situation qui devient de jour en jour plus catastrophique.

Le contrôle n'existe pas. La mission de veiller à l'application des règlements de coordination est actuellement conférée aux agents chargés de la sécurité et de la police de la route, et en premier lieu aux gendarmes. Il est certes très désirable de faire concourir au contrôle de la coordination toutes les forces existantes. Mais c'est une erreur que de ne s'adresser qu'à elles. Les règlements de coordination constituent une matière entièrement nouvelle, très complexe, que seuls des spécialistes peuvent posséder à fond. Les auteurs du décret du 13 juillet 1935 avaient vu le risque d'une insuffisance de la qualité du contrôle et ils avaient prévu que chaque Comité Départe-

mental pourrait avoir à sa disposition des agents qualifiés "assistants techniques" chargés de guider l'action de la gendarmerie. Dans la suite (décret-loi du 30 octobre 1935) ces agents ont reçu pouvoir de verbaliser. Le choix de certains de ces agents ayant donné lieu à des critiques, le Ministère des Travaux Publics a cru devoir interdire à ces assistants techniques de verbaliser. Cette mesure, ainsi que la mise en sommeil de la coordination à cette époque ont eu pour conséquence de supprimer à peu près tout contrôle efficace.

De son côté, la gendarmerie n'a opéré qu'un contrôle fragmentaire. Dès que ce contrôle a pris sur tel ou tel point une certaine ampleur, il a suscité des protestations, des démarches et finalement le contrôle a été suspendu ou réduit à rien.

Les résultats de cette carence sont extrêmement graves : et ce qui est plus grave, c'est qu'ils restent temporairement cachés, et que personne ne veut se donner sérieusement la peine de vérifier si les indications maintes fois données par la Société Nationale sont exactes, ou si elles ne sont que la manifestation d'une crainte non fondée. Les sondages faits à de nombreuses reprises par les services des diverses Régions nous permettent de penser que 20 à 25 % des camions effectuant des transports publics circulent aujourd'hui dans des conditions irrégulières. Il est un moyen simple de s'assurer de l'exactitude de cette affirmation : il suffit de faire à l'improviste en quelques points de la France bien choisis, un barrage de gendarmerie pendant 24 heures, et de contrôler tous les camions qui passent : le résultat sera édifiant.

Nous ne craignons pas d'affirmer que du fait de cette situation lamentable, la coordination est aujourd'hui à un tournant

critique de son histoire, indépendamment de toute question touchant aux principes de la réglementation. Il s'agit de savoir si les transporteurs qui ont jusqu'à présent respecté cette réglementation verront leurs concurrents qui se moquent de la loi, la braver impunément et se développer à leurs dépens. Il ne faudrait pas que la situation actuelle se prolonge longtemps pour qu'il devienne impossible de faire respecter par quiconque les règlements actuels et pour qu'on se trouve en présence d'un véritable débordement du transport routier qu'aucun contrôle ne pourrait alors endiguer.

Si nous jetons ce cri d'alarme, nous restons toutefois convaincu de la possibilité d'un redressement : mais à condition qu'il soit entrepris immédiatement et avec une vigueur extrême.

Il faut d'abord faire fonctionner un véritable contrôle. Pour cela il faut organiser la collaboration de la gendarmerie et de tous les agents qualifiés sans que cette action puisse être paralysée par des interventions. Il faut en même temps, et de toute urgence, obliger les Comités Départementaux à participer à ce contrôle par le moyen des Assistants Techniques. Un vœu a été émis dans ce sens le 25 mars par le Comité de coordination; mais il n'a pas été suivi d'effet jusqu'à ce jour, probablement parce que la gravité de la situation n'apparaît pas suffisamment aux autorités responsables.

Le contrôle une fois organisé, il faudra sanctionner les infractions. Là, un effort énorme peut seul modifier les données actuelles du problème. Actuellement, aucune sanction n'intervient avant six mois : le délai moyen est de l'ordre d'un an au moins.



Or, en cette matière, la répression devrait être immédiate : l'outil existe, il suffit de l'employer. Un décret-loi du 30 octobre 1935 a prévu la mise en fourrière : mais il ne joue presque jamais. Et chose plus grave encore, il est arrivé à plusieurs reprises, ces temps derniers, que des Préfets, qui avaient pris des arrêtés de mise en fourrière, ont toléré leur inexécution, pour le seul motif que le transporteur frappé par cette sanction refusait de s'y soumettre bénévolement et qu'il fallait menacer de contrainte. Ce fait montre à quel point l'autorité est aujourd'hui défaillante et quel chemin il faut parcourir pour revenir à une situation saine.

Il est inutile de se dissimuler les oppositions, quelquefois violentes, que va susciter l'énergique action que nous demandons d'entreprendre, mais si l'on veut continuer à employer la méthode actuelle, il n'est que de regarder les résultats qu'elle a produits jusqu'à ce jour pour augurer de l'avenir : la fin de la coordination peut être prédite à très bref délai. Si l'on marque une ferme volonté de faire respecter la loi et les règlements, cette action sera soutenue par l'immense majorité des transporteurs routiers qui veulent de l'ordre dans leur profession, et sont profondément découragés par l'état de choses actuel.

Il ne suffit pas d'appliquer rapidement la sanction de mise en fourrière en cas d'infraction grave; il faut encore que la justice ordinaire suive son cours avec moins de lenteur qu'aujourd'hui. Or depuis plusieurs années les interventions du Ministère des Travaux Publics auprès du Ministère de la Justice se sont toutes traduites en fait par un affaiblissement de la répression. Il est grand temps de changer de position à cet égard: le travail de délivrance des cartes est maintenant assez avancé pour que les Procureurs

puissent poursuivre, en cas d'infraction, sans avoir à consulter d'abord les Comités Départementaux.

Si toutes ces mesures sont prises, et le sont à très bref délai, on peut en attendre le redressement indispensable pour aborder dans des conditions satisfaisantes la mise en oeuvre des principes posés par le décret du 31 août 1937. Ces principes mêmes ne sont pas à modifier : sur quelques points seulement il peut être utile de les compléter; la S.N.C.F. a fait les propositions utiles à ce sujet.

## 2°- Application du décret du 31 août 1937.

Le contingentement une fois réalisé, il faut mettre en application les principes du décret du 31 août 1937, qui prévoit la répartition des transports en trois catégories : le camionnage, les transports à petites distances, les transports à grandes distances.

Depuis février 1938, après avoir terminé la préparation des textes "voyageurs", le Comité de Coordination s'est mis à l'étude des textes relatifs aux transports des marchandises. Ce travail est très complexe, mais ses grandes lignes sont maintenant dégagées et il semble possible de fixer un calendrier pour la parution de décrets d'application et pour leur mise en oeuvre.

Dans sa séance du 19 mai, le Comité de Coordination doit procéder à la dernière lecture du texte relatif aux transports à petites distances : le décret pourrait paraître dans les premiers jours de juin. Le décret relatif au camionnage pourrait paraître 15 jours après. Les délais d'application de ces deux textes seront de l'ordre de 4 mois : il faudrait travailler d'arrache-pied dans tous les Comités Techniques Départementaux et au Comité de Coordi-

nation pour réaliser en deux mois la fixation des zones de petites distances dans l'ensemble des départements français. Et un délai de deux mois sera aussi nécessaire pour répartir les transporteurs à petites distances dans ces différentes zones.

Les transporteurs à grande distance seront donc connus d'une manière précise dans les premiers jours d'octobre 1938 : ce seront tous les transporteurs qui n'auront été classés ni dans la petite distance, ni dans le camionnage. Le Comité de Coordination consacrera la plus grande partie de son activité, à partir du 1<sup>er</sup> juin 1938, à l'étude de la réglementation des grandes distances, étude qui est déjà largement dégrossie. On peut espérer que la mise au point des textes sera achevée à la fin du mois de juillet, et que le décret paraîtra dans le courant du mois d'août: il deviendrait alors possible d'organiser à partir du début d'octobre les groupements des transporteurs qui n'auront été classés ni dans le camionnage, ni dans la petite distance.

Les groupements une fois créés devront désigner leurs représentants chargés de discuter en leur nom avec la Société Nationale les ententes tarifaires prévues par le décret du 31 août 1937. Cette discussion pourra vraisemblablement commencer dans la deuxième quinzaine de novembre : dans ces conditions des ententes pourraient être conclues à la fin de l'année.

Cet aboutissement peut paraître lointain; il est pourtant certain que pour respecter les dates fixées ci-dessus il faudra travailler avec acharnement. Il ne faut donc pas escompter avant le début de 1939 le bénéfice des mesures prévues dans le décret du 31 août 1937 en ce qui concerne le transport à grandes distances c'est à ce moment là seulement qu'une application stricte du con-



tingement pourra commencer à porter ses fruits. Il deviendra alors possible d'entreprendre une déflation progressive des transports à grandes distances, comportant le retour d'un trafic important au rail, retour qui nécessitera d'ailleurs la mise en oeuvre d'une politique tarifaire appropriée.

Le Directeur Général,

**LE BESNERAIS**

(S)

Question 12

Coordination marchandise

M. le P. du G -

Il nous reste maintenant à nous attaquer au problème plus difficile de la coordination des transports de marchandises. Un premier décret règlera la principale disposition qu'elle pose, celle des groupements de transporteurs marchandises. Un autre décret définira en même temps le "camionnage urbain". Dès que des groupements auront été constitués, nous pourrons augmenter dans une proportion considérable les taxes pour transporteurs publics non groupés, ce qui répondra à l'une de vos préoccupations. D'autre part, ces groupements pourront entrer en contact avec vous et il sera possible de réaliser <sup>ainsi</sup> ~~XXXX~~ une discipline des tarifs.

J'espère que ces textes paraîtront vers la fin du mois de mars. La coordination est donc bien en marche.

Evidemment, il subsiste toujours dans cet ensemble de mesures, quelque chose d'anormal, c'est que la Société Nationale ait dû relever ses tarifs, <sup>que</sup> avant/la coordination ne soit elle-même réalisée.

M. MARLIO - Les précisions que vient de donner M. le Commissaire du Gouvernement sont très intéressantes. Comme lui, je crois qu'il faut être juste vis-à-vis de tout le monde. Un grand effort est fait et l'affaire paraît en bonne voie. Il faut simplement aller jusqu'au bout et surtout se garder de fléchir devant les réclamations que des mesures comme celles qui sont envisagées ne peuvent <sup>pas</sup> ne pas susciter.

En particulier, nous devons nous réjouir du souci que manifeste le Gouvernement de régler, sans plus attendre, la question des groupements de transporteurs routiers à longue distance. Si l'on veut pouvoir réglementer ces transports à longue distance, il convient, avant tout, de ne pas les laisser se re-

constituer tels qu'ils existaient il y a 3 ou 4 ans. Pour ma part, je suis convaincu qu'une fois les groupements constitués, il sera facile d'entrer en négociation avec eux et de réaliser des partages de trafic sans les restreindre au delà de ce qui est indispensable. Des prix rémunérateurs à la fois pour eux et pour nous pourront être fixés; ils n'y perdront pas, et nous y gagnerons.

La question délicate, nous le savons tous, restera celle des transports privés. Mais je ne suis pas convaincu qu'il ne soit pas possible de trouver même de ce côté des solutions.