

505 L H 249 16

5562

(1942-43)

Utilisation de 300 à 400 autorisations spéciales de transport à grande distance par des camions à gazogène - Règlement élaboré par le C.O.T.R. -

Lettre SNCF au MTP  
Circulaire du MTP  
Dépêche du MTP à la SNCF

7.11.42  
14.12.42  
14. 1.43

Paris, le 14 janvier 1943

-----  
Direction de l'Economie

-----  
Service de la Coordination

-----  
3ème Bureau

Le Ministre Secrétaire d'Etat

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

Par lettre du 7 novembre 1942, vous m'avez fait connaître vos observations au sujet de la délivrance d'autorisations spéciales de transports à grande distance à un certain nombre de camions gros porteurs à gazogènes.

Vous trouverez ci-joint copies de ma circulaire du 14 décembre 1942, de ma lettre de même date à M. le Président du Comité d'organisation des Transports routiers, et du règlement annexé. Ces documents vous feront connaître les décisions que j'ai prises.

Je n'ai pas retenu les observations de votre lettre susvisée relatives aux consommations de matières, qu'il vous aurait paru préférable d'affecter à des services routiers de voyageurs pour éviter le rétablissement de services ferroviaires.

Le problème posé n'est pas, en effet, de choisir librement l'affectation à donner à un contingent de matières, mais d'attribuer des trafics à un parc de camions qui, pour être maintenu en bon état de marche, doit être mis en circulation.

Vous verrez par les pièces jointes que les camions en cause ne pourront pas choisir librement leurs trafics. Dans une première étape, leur activité sera limitée par une liste de marchandises et par des règles les obligeant à passer par l'entremise des Services de répartition de fret pour les transports à plus longue distance.

Cette première étape ne doit être qu'une phase provisoire. Il est prévu, pour le régime définitif, des plans définissant très exactement les transports à effectuer et en fonction desquels seront établies les autorisations spéciales de transport à grande distance.

A cette occasion, je vous demande de m'exposer les résultats des essais d'affrètement que vous avez entrepris, ainsi que je vous l'avais demandé d'ailleurs déjà par ma lettre du 22 janvier

.....



1942 restée jusqu'à ce jour sans réponse. Je vous invite tout particulièrement à m'exposer comment sont déterminés les transports qu'effectuent les camions faisant l'objet de ces essais. Vous m'indiquerez comment vos Services choisissent les transports qu'ils confient aux camions, en complétant ces indications par toutes statistiques utiles. En ce qui concerne les transports choisis par les entrepreneurs - dont vous noterez le pourcentage par rapport au total des transports effectués - vous me ferez savoir si vous avez imposé certaines règles à ces entrepreneurs et ce que montrent aussi les statistiques.

Votre exposé doit permettre la comparaison de vos méthodes d'affrètement avec celles prévues dans les textes ci-joints, en faisant ressortir notamment la proportion des transports choisis librement en dehors de tout plan. Il sera ainsi possible d'en dégager les modifications à apporter aux modalités des essais que vous avez entrepris, afin que l'utilisation de tous les camions gros porteurs obéisse à des règles uniformes. Il vous apparaîtra certainement aussi à vous-même qu'il serait anormal que l'activité de vos camions soit plus ou moins libre alors que celle des autres sera étroitement réglementée.

Vous voudrez bien accompagner votre compte rendu de toutes observations et propositions utiles.

Le Directeur de l'Economie des Transports,

Signature.

Ministère de la Production  
Industrielle et des Communications

Paris, le 14 décembre 1942

Secrétariat Général des Travaux  
et Transports

Direction de l'Economie des Transports

SERVICE de la Coordination

3ème Bureau

Autorisations permanentes de transport  
à grande distance à délivrer pour certaines  
catégories de camions gros porteurs.

n° 97-3  
Série B n° 199

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle et aux Communications

à M.M. les Inspecteurs Généraux  
des Ponts et Chaussées chargés d'une  
circonscription régionale

Le Comité d'Organisation des Transports routiers a attiré l'attention de l'Administration sur la situation des entreprises spécialisées en temps de paix, dans les transports à grande distance et disposant uniquement de véhicules lourds pratiquement inutilisables pour les transports à petite distance. Ces entreprises sont particulièrement touchées dans les circonstances actuelles qui ont conduit à l'arrêt à peu près total de leur activité.

Le C.O.T.R. a donc insisté pour qu'une certaine liberté soit donnée pour l'exécution de transports à grande distance par un certain nombre de camions gros porteurs équipés au gazogène (400 véhicules au maximum).

Des considérations d'ordre purement psychologique, pour importantes qu'elles soient, ne seraient pas suffisantes pour justifier la proposition. Il est bien évident, en effet, que le carburant, les lubrifiants, les pneumatiques et les matières diverses nécessaires au fonctionnement des véhicules en cause viendront en déduction des matières distribuées aux véhicules affectés aux transports de petite distance et de camionnage, lesquels sont en nombre insuffisant du fait de la rareté des dites matières.

L'opération envisagée risquerait donc d'être économiquement, contre-indiquée, puisque, dans les circonstances actuelles où de nombreux camions doivent rester inutilisés, il vaut mieux, en règle générale, que ceux-ci portent principalement sur les véhicules équipés uniquement pour les transports à grande distance.

.....



Néanmoins, la mise en circulation d'un certain nombre de ~~en-~~ mions gros porteurs présente quelque intérêt si l'on considère que, de la sorte, on maintiendra en bon état de marche un parc automobile qui pourra se révéler un jour extrêmement utile si, pour une cause quelconque, une défaillance imprévue de la S.N.C.F. venait à paralyser le transport à grande distance, sur certaines relations, de marchandises indispensables à la vie du pays, en matière de ravitaillement notamment.

J'ai donc décidé d'autoriser l'utilisation permanente, sur des parcours à grande distance, et dans la limite d'un maximum de 400 véhicules, des camions de transports publics équipés au gazogène, d'une charge utile d'au moins 10 tonnes, en principe, étant entendu que ces véhicules seront, dans toute la mesure du possible, affectés à l'exécution de plans de transports intéressant les marchandises les plus essentielles sur des relations définies.

Ces plans seront établis, dans le cadre régional et interrégional, par les Inspecteurs généraux régionaux, en liaison avec leurs collègues, en partant du parc des véhicules gros porteurs stationnés dans leur circonscription, qui recevront des autorisations spéciales et dont la liste leur sera fournie par mes soins. Pour l'établissement des plans, les Inspecteurs Généraux feront appel au concours des divers chefs de services régionaux ou départementaux intéressés, ainsi que des représentants locaux de la S.N.C.F. et du Comité d'Organisation des transports routiers. Il y aura lieu de tenir compte, dans la mesure du possible, de la situation géographique des centres d'exploitation des entreprises bénéficiant des autorisations. Ces plans seront à réviser périodiquement.

La mise en route de ce programme demandera nécessairement un certain délai.

J'ai décidé que, en attendant l'établissement des plans de transports, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1943, la mise en service des camions gros porteurs à gazogènes pourra être autorisée par mes soins, dans les conditions ci-après :

1°) Dans un sens ou moins, ces véhicules devront être utilisés pour le transport de certaines marchandises prioritaires dont j'ai établi la liste.

2°) les transports sortant du cadre des deux régions limitrophes comprises elles-mêmes dans la zone fermée par la région du centre d'exploitation et les régions limitrophes, ne pourront être effectués que par l'entreprise obligatoire du service de répartition de fret.

Le détail des conditions imposées aux bénéficiaires des autorisations spéciales de transport à grande distance fait l'objet d'un règlement élaboré par le C.O.T.R. et que j'ai approuvé à titre provisoire à la date de ce jour. Je joins à la présente circulaire copie de ce règlement ainsi que de la liste y annexée des marchandises prioritaires dont le transport sera autorisé. Les Ingénieurs en Chef pourront, le cas échéant, autoriser d'autres transports au titre de transports

.....

prioritaires, en vertu des pouvoirs qu'ils détiennent de l'article 3 de la loi du 16 octobre 1940.

- La liste des autorisations spéciales prévues sera notifiée par mes soins aux Inspecteurs Généraux et aux Ingénieurs en Chef.

- Vous voudrez bien, le moment venu me tenir au courant des dispositions prévues pour l'élaboration des plans de transports à faire exécuter par les camions en cause.

Au fur et à mesure que ces plans entreront en vigueur, les autorisations provisoires que j'aurai été amené à délivrer dans les conditions du règlement provisoire ci-joint seront remplacées par de nouvelles autorisations spéciales précisant les transports à grande distance à effectuer. L'expérience montrera s'il est opportun ou non de maintenir, pour les camions qui ne seraient pas utilisés en permanence, pour des transports faisant l'objet de plans, le système adopté dans la période provisoire, sous réserve que priorité soit toujours donnée aux transports inscrits dans les plans.

J'annexe à la présente circulaire, dont j'adresse directement copie aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, copie de ma lettre en date de ce jour au Comité d'Organisation des Transports Routiers, sur ce même objet.

Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation :  
Le Conseiller d'Etat,  
Secrétaire Général des Travaux et Transports au  
Secrétariat d'Etat aux Communications,

SCHWARTZ

....



Ministère de la Production Industrielle  
et des Communications

-----  
Secrétariat Général des Travaux  
et Transports

Paris, le 14 décembre 1942

-----  
Direction de l'Economie des  
Transports

---  
Service de la Coordination

-----  
3ème Bureau

---  
4551

Le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle et aux Communications

à Monsieur le Président du Comité  
d'Organisation des Transports Routiers

44, rue de la Bienfaisance - PARIS (VIIIème)

Monsieur le Président,

A la date du 1er octobre 1942, vous m'avez soumis un projet de règlement élaboré par le Comité d'Organisation des Transports routiers et relatif aux autorisations spéciales de transport à grande distance qui ont fait l'objet de votre lettre du 10 avril et de l'accord de principe du Secrétaire d'Etat aux Communications en date du 20 juillet dernier.

Depuis cette époque, les conditions générales d'exécution des transports, aussi bien par fer que par route, ont malheureusement évolué dans un sens défavorable, et ont rendu nécessaire l'aggravation des mesures de restriction imposées tant aux usagers qu'aux transporteurs, et par voie de conséquence, la généralisation de plus en plus étendue du système des plans de transports.

Je n'estime donc plus possible, dans les circonstances actuelles, de résoudre la question de l'utilisation rationnelle des camions gros porteurs par la simple attribution à ces véhicules d'autorisations permettant leur libre circulation dans les limites de deux régions limitrophes, avec la seule condition de ne transporter que des marchandises prioritaires.

Il est devenu indispensable de substituer à la notion de l'ordre de priorité des transports celle, beaucoup plus restrictive, de plans de transports.

Je décide donc que les véhicules gros porteurs dont l'utilisation est envisagée d'une manière normale par des transports à grande distance devront être affectés à l'exécution de plans de transports intéressant les marchandises les plus essentielles sur des relations définies, et qui seront établis par les Inspecteurs généraux régionaux des Ponts et Chaussées auxquels je donne, par ailleurs, les instructions nécessaires.

.....



Toutefois, pour ne pas retarder la mise en circulation des véhicules en cause et, d'autre part, pour permettre la connaissance des courants de trafic à grande distance qui se décèleront intéressants pour l'établissement des plans de transports à réaliser, j'accepte que soit provisoirement mis en vigueur le système d'autorisations spéciales envisagé dans le projet de règlement que vous m'avez soumis.

J'approuve, en conséquence, à titre provisoire, sous le bénéfice des réserves formulées par la présente lettre, le règlement élaboré le 29 septembre 1942 par le Comité d'organisation des Transports routiers ainsi que l'annexe fixant la liste des marchandises prioritaires dont le transport à grande distance sera autorisé.

Je vous renvoie, ci-joint, un exemplaire de ces documents revêtu de ma signature.

Des autorisations spéciales provisoires seront délivrées par mes soins, par l'intermédiaire de votre Comité, aux entreprises intéressées.

Je vous prie, en conséquence, de me soumettre la liste des véhicules pour lesquels le Comité d'Organisation sollicite les autorisations en question (avec indication notamment du centre d'exploitation de chaque véhicule, de sa charge utile, ainsi que du nom et de l'adresse du transporteur).

Ces autorisations spéciales provisoires pourront être délivrées à partir du 1er janvier 1943 et seront valables pour une durée de trois mois au maximum (éventuellement renouvelable). Elles cesseront d'avoir effet lors de la mise en vigueur des plans de transports visés plus haut.

Notification sera faite par mes soins à chaque Inspecteur général régional des Ponts et Chaussées de la liste des camions gros porteurs ayant leur centre d'exploitation dans sa circonscription et bénéficiant d'autorisations spéciales, afin de lui permettre d'élaborer un programme d'utilisation de ces véhicules en fonction de véritables plans de transports.

Pour permettre de contrôler l'activité des véhicules bénéficiaires des autorisations et d'en tirer des enseignements utiles pour l'élaboration ultérieure des plans de transports, votre Comité procédera périodiquement au dépouillement des feuilles de route et adressera à la Direction de l'Economie des Transports, d'une part, aux Inspecteurs généraux régionaux intéressés, d'autre part, les résultats de ce dépouillement pour chacun des camions.

.....

Au fur et à mesure que les plans seront établis, les autorisations provisoires des véhicules intéressés seront remplacées par de nouvelles autorisations spéciales précisant les transports à grande distance à effectuer.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération très distinguée.

Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation :  
Le Conseiller d'Etat,  
Secrétaire Général des Travaux et Transports au  
Secrétariat d'Etat aux Communications,

SCHWARTZ

.....



## RÈGLEMENT

Le "Comité d'Organisation des Transports routiers".

- Vu la loi du 16 août 1940 relative à l'organisation provisoire de la Production Industrielle, et le Décret du 19 octobre 1940 instituant un Comité d'Organisation des Transports routiers.

- Vu le Règlement provisoire des Groupements départementaux des Transports routiers

- Vu la loi du 12 avril 1941 et les Arrêtés d'application du 28 mai 1941.

- Vu la lettre du 28 juillet 1942 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications exposant, en réponse à une demande du C.O.T.R. en date du 10 avril 1942, que des autorisations spéciales permanentes de Transport public à grande distance pourraient, sous certaines conditions, être accordées à 300 ou 400 camions équipés au carburant de remplacement.

## D É C I D E

Article 1 - Le "Comité d'Organisation des Transports Routiers" adressera à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications des propositions relatives à l'attribution des autorisations spéciales de transport à grande distance.

Ces propositions ne pourront concerner que des véhicules titulaires d'une carte de transport public à grande distance, équipés pour l'emploi de combustible de remplacement et ayant une charge utile de 10 tonnes au moins ou aménagés pour les transports spécialisés (denrées périssables, fromages, animaux vivants, etc....). Toutefois l'autorisation pourra, à titre exceptionnel, être accordée à un ou plusieurs véhicules de 7 tonnes au moins de charge utile dans les départements où il n'existerait plus de véhicules d'une charge utile supérieure.

Article 2 - Les autorisations une fois établies, seront transmises aux intéressés par le groupement départemental dont ils relèvent.

Chaque bénéficiaire devra déclarer par écrit connaître parfaitement le présent règlement et s'engager à s'y conformer en toute circonstance.

Article 3 - L'autorisation spéciale ne peut être valablement utilisée que si le chargement est constitué, dans un sens au moins du

.....



parcours, par des marchandises dites prioritaires, dont la liste figure à l'annexe A.

Article 4 - A l'intérieur d'une ou de deux régions administratives limitrophes, comprises elles-mêmes dans la zone définie par la région du centre d'exploitation et les régions limitrophes, le transporteur a la latitude de conclure le contrat de transport avec l'expéditeur ou le destinataire, sans intervention du Service de Répartition de Frat (S.R.F.).

Si les points de chargement et de déchargement de la marchandise ne se trouvent pas situés dans une même région ou deux régions limitrophes comprises elles-mêmes à l'intérieur de la zone constituée par la région du centre d'exploitation et les régions limitrophes, le transport ne peut être effectué que sous le couvert d'un ordre de transport émanant d'un S.R.F.

Pour l'application du présent règlement, la région de Lille est considérée comme ne faisant qu'un avec la région de Laon.

Article 5 - Qu'il y ait contrat direct ou ordre de transport, le transporteur doit, le plus tôt possible, et en tout cas avant le départ du véhicule, déclarer au S.R.F. du lieu de chargement, la nature du chargement, l'itinéraire et la date du transport. Cette "déclaration de transport" devra être formulée par écrit; exceptionnellement, elle pourra être faite par téléphone ou télégraphe. Le S.R.F. a tous pouvoirs pour en faire vérifier l'exactitude, même au cours du transport.

Article 6 - Chaque S.R.F. informera par téléphone le S.R.F. des départements intéressés des demandes et déclarations de transport reçues, des ordres de transport délivrés par lui. Au moyen de ces informations réciproques, les S.R.F. feront en sorte que toute circulation superflue soit évitée.

Le registre sur lequel seront consignées les informations ainsi reçues et communiquées, sera soumis à la Commission de contrôle.

Article 7 - Afin de permettre le contrôle de l'application du présent règlement :

- a) le Transporteur devra faire spécifier la nature de la marchandise par l'expéditeur et sous la responsabilité de ce dernier, soit par le dépôt de sa signature au bas de la lettre de voiture (où la nature de la marchandise sera explicitement définie); soit par la souscription d'une déclaration spéciale (comportant la nature de la marchandise et les lieux de chargement et de déchargement), qui accompagnera le véhicule.

.....

- b) Le transporteur devra journellement adresser à son G.D.T.R. la ou les feuilles de route qui auront accompagné le véhicule sous le timbre "autorisation spéciale permanente de grande distance".

Article 8 - Le S.R.P. exerce à l'occasion des transports à grande distance effectués sous le couvert des autorisations spéciales, toutes les prérogatives qui lui ont été conférées par l'arrêté ministériel du 28 mai 1941.

Article 9 - Les véhicules, titulaires d'autorisations spéciales pourront effectuer des transports à grande distance ne répondant pas aux conditions fixées au présent règlement, s'ils y sont autorisés par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, conformément à l'article 8 de la loi du 15 octobre 1940 (autorisation au voyage).

Article 10 - Les contraventions aux règles ci-dessus entraîneront sans préjudice, le cas échéant, des sanctions pénales ou administratives, les sanctions corporatives définies par la loi du 16 août 1940 et l'article 19 du Règlement Provisoire des G.D.T.R.

Délibéré par le Comité d'Organisation des  
Transports routiers  
le 29 septembre 1942.  
Le Président,

Robert SIMON

Approuvé à titre provisoire, sous les réserves  
formulées dans ma lettre de ce jour au Président du  
C.O.T.R.

Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation :  
Le Conseiller d'Etat,  
Secrétaire Général des Travaux et Transports au  
Secrétariat d'Etat aux Communications,

SCHWANTZ

.....



ANNEXE A au règlement des autorisations spéciales  
de transport à grande distance

-----

Liste des marchandises bénéficiant d'un régime de priorité.

Agrès et engins pour la pêche maritime,  
Alcools dénaturés,  
Allumettes et tabacs,  
Animaux vivants (boeufs, chevaux à l'exception des chevaux de courses,  
moutons, porcs, etc.....)  
Détail et abattage,  
Beurre,  
Blés et céréales,  
Caoutchouc et pneumatiques neufs et usagés,  
Charbon, lignite, tourbe, coques, agglomérés de houille, brai et  
goudron de bois, brai de houille, bois combustibles pour gazogènes  
Denrées et produits alimentaires,  
Emballages vides,  
Engrais,  
Essences minérales en fûts ou bidons,  
Farines diverses,  
Fromages,  
Fruits et légumes frais,  
Gaz butane, propane....en récipients métalliques,  
Huiles industrielles et comestibles,  
Laine de tonte,  
Lait,  
Levure,  
Machines agricoles, machines pour la fabrication de produits alimentaires,  
pièces détachées de ces machines, pièces détachées d'automobiles,  
Marchandises diverses destinées aux prisonniers,  
Matériaux nécessaires à la reconstruction des villes sinistrées,  
Meubles en cas d'évacuation commandée des populations civiles,  
Paille et foin,  
Papier à journaux,  
Pommes de terre,  
Produits pharmaceutiques,  
Sacs en papier et en textile,  
Savons,  
Sel,  
Suifs,  
Sucres,

Sulfates.....



sulfate de cuivre et produits destinés au traitement des végétaux.  
Vins, cidre, bières et vinaigres en fûts ou caisses.

Délibéré par le Comité d'Organisation des  
Transports routiers,  
le 29 septembre 1942  
Le Président,

Robert SIMON

Approuvé à titre provisoire,  
sous les réserves formulées dans la lettre  
de ce jour au Président du C.C.T.R.

Pour le Secrétaire d'Etat et par délégation :  
Le Conseiller d'Etat,  
Secrétaire Général des Travaux et Transports au  
Secrétariat d'Etat aux Communications,

SCHWARTZ.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

- C O P I E -

Paris, le 7 novembre 1942

D. 5410-0

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu me communiquer un projet de Règlement élaboré par le C.O.T.R. pour l'utilisation de 3 à 400 autorisations spéciales de transport à grande distance qui seraient accordées pour des camions gros porteurs à gazogène.

J'ai l'honneur de vous indiquer ci-dessous les observations que l'étude de ce projet nous a suggérées.

I - Tout d'abord, l'organisation nouvelle paraît devoir entraîner des dépenses de matières considérables. Les transports nécessiteront environ 1.800 T. par mois de charbon de bois, soit une consommation 10 fois plus élevée que celle de l'ensemble des services voyageurs retenus au plan de Seine-et-Oise.

Le carburant et les pneumatiques nécessaires à la circulation des 400 camions à grande distance, permettraient d'assurer par autobus 3 à 4 aller et retour journaliers sur l'ensemble des 13.000 km de lignes S.N.C.F. fermées au trafic voyageurs, soit un trafic supérieur à la consistance moyenne actuelle des services de remplacement.

Puisqu'il s'agit d'envisager de faire circuler des automobiles pour aider le Chemin de fer, il faudrait en tout cas que la consommation de carburant, de lubrifiant ou de pneumatiques entraînée par ces transports soit d'abord utilisée à éviter toute réduction des services de remplacement, et, toute demande au Chemin de fer de rétablissement de circulations ferroviaires sur des lignes considérées comme insuffisamment desservies par autobus; ces nouvelles circulations diminueraient en effet d'autant les moyens du chemin de fer pour ses autres transports, notamment pour ceux de marchandises.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.-



II - En regard de la consommation importante de carburant et de pneumatiques signalée, il ne faut pas d'ailleurs se dissimuler qu'on n'obtiendra pas la libération d'un grand nombre de wagons. En admettant, ce qui paraît optimiste, un parcours mensuel de 5.000 km par camion, dont 500 à vide et 4.500 avec une charge moyenne de 9 tonnes, le trafic transporté mensuellement par camion serait de 36.000 tonnes kilométriques. Or, ce trafic peut être assuré par 1 ou 3 wagons seulement, suivant que l'on considère les transports à très grande distance ou à des distances de l'ordre de 250 km : selon le cas, en effet, les wagons qui ont une charge moyenne de 11 tonnes ont un parcours mensuel moyen en charge de 3.000 km ou 1.100 km.

Au contraire, pour les transports à moins de 100 km, le parcours moyen en charge d'un wagon est seulement de l'ordre de 220 km par mois et le tonnage kilométrique mensuel de 2.400 tonnes kilométriques; et, si l'on admet que dans le cas de tels transports le rendement des camions est inférieur de 60 % environ au rendement obtenu pour les transports à grande distance, on constate qu'un camion permet de libérer 6 wagons au lieu de 1 ou 3, chiffres indiqués ci-dessus, avec une consommation de matières, qui n'est que les 40 % de la consommation entraînée par l'exécution de transports à grande distance. On est ainsi amené à en conclure que si l'on veut aider le chemin de fer il serait infiniment préférable que les moyens routiers fussent consacrés, d'une part, à des transports de camionnage dont la bonne exécution est nécessaire pour une libération rapide des wagons et, d'autre part, à des transports à petite distance dont l'exécution permettrait, avec des consommations de matières moindres, de libérer un nombre de wagons plus important.

III - J'ajouterai que si on ne veut pas voir une minorité d'expéditeurs profiter de l'organisation nouvelle au détriment de l'exécution des transports les plus essentiels à l'économie nationale, il importe, d'une part, que les chargements des camions ne puissent être constitués, quel que soit le sens du parcours, que par des marchandises prioritaires et que, d'autre part, les transporteurs soient dans l'obligation d'assurer, non pas des transports de leur choix, mais des transports prévus par des programmes analogues à ceux qui sont établis pour les transports de la S.N.C.F. A cet effet, l'affrètement obligatoire devrait être imposé aux transporteurs.

En définitive, nous proposons que les moyens routiers nouveaux et notamment les ressources en carburant, pneumatiques et huile qui pourraient être mis en ligne soient affectés, par priorité, au maintien des services de remplacement voyageurs. Le surplus devrait être utilisé à petite distance, afin de supprimer les transports par wagons qui offrent le moins bon rendement. Il n'est pas possible, en particulier, de laisser la liberté de transport à l'intérieur d'une région

.....



ou de deux régions limitrophes, cette règle permettant en fait des transports à très grande distance : cas de la relation Belfort-Périgueux (713 km) pour un transporteur de l'Eure ou de la relation Perpignan - Lons-le-Saunier (580 km) pour un transporteur de Nice.

En outre, nous proposons que ces transports routiers soient affectés à l'exécution de plans de transport mensuels concertés à l'avance, intéressant les marchandises les plus essentielles sur des relations définies, l'exécution de ces plans étant placée sous la surveillance de vos Services. Ces plans de transport s'appliqueraient en premier lieu à des trafics auxquels le chemin de fer ou la voie d'eau ne pourraient pas faire face dans des conditions satisfaisantes; ils reprendraient, en outre, les trafics pour lesquels la route offre un meilleur rendement que les autres moyens de transport.

Ces plans mensuels pourraient, le cas échéant, être mis au point au cours du mois pour tenir compte à la fois des modifications intervenues dans la hiérarchie des besoins et des difficultés rencontrées par le chemin de fer pour l'exécution de certains transports.

Nous sommes à votre disposition pour la mise au point de l'organisation à prévoir dans le sens envisagé ci-dessus.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.