

505 LH 249 (9)

5563

(1961)

ob

SECRETARIAT D'ETAT
aux
COMMUNICATIONS

Paris le 1er mars 1941

Direction Générale
des Transports

C O P I E

LE SECRETAIRE D'ETAT

Service de la Coordination

3ème Bureau.

n° 132/9

À Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Nationale
des Chemins de fer français.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, pour information, copie de la lettre que j'adresse ce jour au Conseil Général des Transports.

Je vous prie de bien vouloir la notifier, notamment aux agents de vos Services de Contrôle, dans les départements intéressés.

Par autorisation,

Le Directeur Général des Transports,

signé: René CLAUDON.

SECRETARIAT D'ETAT
aux
COMMUNICATIONS

REPUBLIQUE FRANCAISE

Direction Générale
des Transports

C O P I E

Paris, le 1er mars 1941

Service de la Coordination

LE SECRETAIRE D'ETAT

3ème Bureau

À Monsieur le Président du Conseil
Général des Transports.

n°132/9

A la suite de nombreuses réclamations dont j'ai été saisi, tant par le Comité d'Organisation des Transports Routiers ou par des Groupements Professionnels Départementaux que par des Présidents de Chambres de Commerce ou par des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, il est apparu que la loi du 15 octobre 1940, en obligeant les transporteurs à limiter leur activité à la zone de petite distance, a placé un certain nombre de départements dans une situation particulièrement désavantagée.

Certains, en effet, se trouvent, en raison de l'existence de la ligne de démarcation entre la zone libre et la zone occupée, soit amputés d'une partie de leur territoire, soit privés d'une partie de la zone de petite distance.

D'autres ne se trouvent séparés de certaines grandes régions d'approvisionnement qui constituent pour eux des centres d'attraction que par une étroite bande de territoire d'un département voisin : la délimitation trop rigide de leur zone de petite distance, telle qu'elle résulte de la définition de l'article 66 du décret du 12 Janvier 1939, risque donc de les couper de leur principal centre, - parfois de leur unique centre - de ravitaillement.

.....

J'estime, en conséquence, qu'il y aurait lieu d'étudier s'il ne conviendrait pas de modifier la zone de petite distance de certains départements et j'ai l'honneur, conformément à la procédure prévue par l'article 67 du décret du 12 janvier 1939, de soumettre à l'avis du Conseil Général des Transports quatre projets en ce sens.

Vous voudrez bien trouver, ci-après, un exposé des motifs qui me paraissent justifier, dans chaque cas, la mesure envisagée.

1° - Rattachement du département des Basses-Alpes au département des Bouches-du-Rhône.

Ces deux départements ne sont séparés l'un de l'autre que par une étroite bande de territoire du département de Vaucluse. Tandis qu'un transporteur du Var peut rayonner sur quatre départements et aller sans autorisation d'Arles à Nice, de Grasse à Avignon et de Marseille à Digne, un transporteur du département des Basses-Alpes doit demander une autorisation spéciale pour se rendre à Marseille. Or ce département ne peut s'approvisionner que par le port de Marseille, et, d'autre part, la configuration du réseau ferré dans la région est telle que le chemin de fer ne peut pas assurer dans des conditions convenables les transports de ravitaillement et d'intérêt général entre les Basses-Alpes et les Bouches-du-Rhône.

J'ajoute que, durant la période des hostilités, mon prédécesseur, en raison des motifs ci-dessus exposés et des difficultés que présentait, à l'époque, l'application de la procédure fixée par l'article 67 du décret du 12 janvier 1939, avait prescrit, par une décision provisoire du 11 janvier 1940, à l'Ingénieur en Chef des Bouches-du-Rhône, d'accorder, dans les conditions prévues par les articles 8 et 10 du décret-loi du 19 septembre 1939, les autorisations spéciales qui lui seraient demandées pour aller de l'un de ces départements dans l'autre. Ces autorisations étaient renouvelables de mois en mois jusqu'à la fin des hostilités.

Il paraît donc équitable que les départements des Bouches-du-Rhône et des Basses-Alpes soient considérés comme limitrophes.

En attendant que le Conseil Général des Transports m'ait fait connaître son avis, j'ai prescrit à l'Ingénieur en Chef des Bouches-du-Rhône de continuer à appliquer, dans le cadre de la loi du 15 octobre 1940, les instructions contenues dans la décision sus-visée du 11 janvier 1940.

.....

2°- Rattachement de l'agglomération lyonnaise (Lyon et sa zone de camionnage urbain) aux zones respectives de petite distance des départements du Jura, de la Savoie, de la Drôme, de l'Ardèche et des Hautes-Alpes.

Pour chacun de ces départements, l'agglomération lyonnaise (Lyon et sa zone de camionnage urbain) constitue, en raison de sa situation géographique en bordure du département du Rhône, un centre normal d'approvisionnement.

En ce qui concerne le département du Jura, le Préfet avait réclamé, dès le 12 juillet 1939, l'incorporation de l'agglomération lyonnaise à sa zone de petite distance. Or, à l'heure actuelle, l'existence de la ligne de démarcation a amputé ce département du tiers de son territoire et le prive de tout trafic avec la presque totalité de sa zone de petite distance : Doubs, Côte d'Or et partie nord de la Saône-et-Loire. La mesure envisagée ne ferait donc que compenser la réduction de sa zone de petite distance.

Pour les départements de la Savoie et des Hautes-Alpes, régions particulièrement déshéritées au point de vue économique, Lyon est le seul centre possible d'approvisionnement.

La Drôme et l'Ardèche, enfin, entretiennent avec la région lyonnaise des relations agricoles, industrielles et commerciales dont le maintien est indispensable à la vie économique de ces deux départements.

Je vous signale, d'ailleurs, que mon prédécesseur avait, par une décision du 24 janvier 1940, analogue à la décision précitée du 11 janvier 1940, et pour des motifs du même ordre, adressé aux Ingénieurs en Chef de chacun des départements en question, des instructions ^{analogues} à celles qu'il avait données à l'Ingénieur en Chef des Bouches-du-Rhône, afin qu'ils accordent les autorisations spéciales qui leur seraient demandées pour se rendre de leur département dans l'agglomération lyonnaise.

Je viens également de proroger l'application de cette décision du 24 janvier 1940, par une lettre adressée aux Ingénieurs en Chef de chacun des départements intéressés, jusqu'à l'arrêté à intervenir après les propositions du Conseil Général des Transports.

3°- Rattachement de la Mayenne à la Loire-Inférieure.

Ces deux départements voisins ne sont séparés que par une étroite bande territoriale de 3 à 4 kilomètres, du département du Maine-et-Loire.

.....

Dès le début de l'année 1939, mon prédécesseur avait saisi le Conseil Supérieur des Transports de la question du rattachement de la Loire-Inférieure à la zone de petite distance de la Mayenne. Par un avis du 13 juillet 1939, le Conseil Supérieur des Transports avait fait connaître qu'il n'admettait ce rattachement qu'en ce qui concerne l'arrondissement de Châteaubriant.

Toutefois, à la suite d'un rapport de l'Ingénieur en Chef de la Mayenne, en date du 21 décembre 1939, le Conseil Supérieur fut saisi une seconde fois : mon prédécesseur demandait, en effet, que le Conseil reconsidérât la possibilité de rattacher la totalité du département de la Loire-Inférieure à la zone de petite distance de la Mayenne, le rattachement du seul arrondissement de Châteaubriant ne lui paraissant pas suffisant.

L'affaire a été inscrite à l'ordre du jour de la réunion qui devait se tenir le 15 juin. Cette réunion n'a pas eu lieu par suite des événements, et la question est demeurée sans solution.

Or, il résulte de l'état de choses actuel l'anomalie suivante : tandis qu'un transporteur de Laval est libre d'effectuer des transports vers Cherbourg, distant de 237 km, il lui est interdit d'en effectuer vers Nantes, distant seulement de 124 km. C'est cependant essentiellement dans la Loire-Inférieure, particulièrement à Nantes et aux ports de la côte, que le département de la Mayenne va se ravitailler.

4°- Rattachement du département de la Charente (partie occupée) à la zone de petite distance du département de la Gironde (partie occupée).

Le département de la Gironde, comme tout département côtier, se trouve désavantagé en ce qui concerne sa zone de petite distance, par rapport aux départements du Centre, puisque, du fait de sa situation géographique, il a moins de départements limitrophes. Or, le tracé de la ligne de démarcation empute sa zone de petite distance de la presque totalité du département de la Dordogne, du Lot-et-Garonne et d'une partie des Landes, la réduisant à la Charente-Inférieure et à la partie libre du département des Landes.

De ce fait, le courant d'échanges économiques, déjà très actif avant la guerre, entre la Gironde et le département de la Charente, s'est encore intensifié, compensant, pour la région bordelaise, la perte de son trafic avec la Dordogne et le Lot-et-Garonne.

Il serait donc équitable de rattacher à la zone de petite distance du département de la Gironde le département de la Charente qui n'est, d'ailleurs, séparé de ce dernier que par une étroite bande de territoire de la Charente-Inférieure.

.....

Tels sont les quatre projets de modifications de zones de petite distance que je vous prie de soumettre à l'examen du Conseil Général des Transports.

Etant donné l'importance de ces questions et les décisions d'attente que j'ai dû prendre en ce qui concerne les deux premières, je vous demande de bien vouloir me saisir des propositions de cette Assemblée aussi rapidement que possible.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Conseiller d'Etat
Secrétaire Général des Travaux et Transports
au Ministère des Communications,

Signé : SCHWARTZ.