

505 LH 252/9

5572

(1938-39)

A

Partage du trafic entre le chemin de fer et la batellerie au départ du Havre et de Rouen

Partage du trafic entre le chemin de fer
et la batellerie au départ du Havre et de Rouen

Rapport MORANE au C.S.T.	24.10.38 (n° 1378)
Examen par le C.S.T.	17. 3.39
Arrêté du M.T.P.	29. 3.39
Lettre de la S.N.C.F. au M.T.P.	17. 4.39

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 5420/2

Paris, le 17 avril 1939

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur l'extrême urgence des mesures à prendre pour assurer l'application du règlement que, par arrêté du 29 mars dernier, vous avez mis en vigueur en vue du partage entre le chemin de fer et la batellerie des transports qui s'effectuent au départ de Rouen et du Havre vers l'amont.

En effet, les dispositions de ce règlement devant jouer à dater du 1er janvier 1939, et les prélèvements sur les prix de transport par eau devant être appliqués le 1er du mois suivant le début de chaque trimestre, il eut été souhaitable que, sur la base de la répartition du trafic au cours du dernier trimestre de l'année 1938 les prélèvements aient pu, s'il y avait lieu, être opérés dès le 1er février ou dès la parution de votre arrêté.

Il conviendrait pour le moins que les prélèvements puissent être appliqués le 1er mai prochain, et c'est pourquoi je me permets d'insister auprès de vous pour que l'Ingénieur en Chef Centralisateur soit au plus tôt invité à dresser le bilan des redevances dues par la voie excédentaire à la voie déficitaire pour le trimestre écoulé, et à vous présenter, après avis de la 4e Commission Régionale de coordination, conformément aux dispositions de l'article 8 du règlement, des propositions sur les taux de prélèvements qu'il conviendrait ^{à appliquer} aux prix de transport par eau pour assurer le service des redevances.

A ce sujet, je charge le représentant du chemin de fer à la 4e Commission Régionale de Coordination de fournir à première demande à l'Ingénieur en Chef Centralisateur, l'indication du trafic ferroviaire visé par le règlement.

Je constate que différentes questions relatives à l'application du règlement n'ont pas encore été réglées puisqu'il

.....

leur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS
PARIS

reste à déterminer :

- les marchandises passibles des prélèvements : toutes marchandises ou marchandises des seuls groupes pour lesquels la voie d'eau aurait dépassé sa part;
- le mode de calcul des prélèvements : taux uniformes pour toutes marchandises ou taux différents (dans sa séance du 22 novembre 1938 le Conseil Supérieur des Transports avait émis le vœu que cette dernière solution soit adoptée);
- l'assiette des prélèvements pour les transports qui ne sont pas conclus au bureau de tour : fret réel ou fret fixé par la Commission Régionale des frets;
- les agents chargés de percevoir les prélèvements : (décret dont le Comité de Coordination vous a soumis un projet le 28 juillet 1938) et les lieux et moment de perception;
- les conditions dans lesquelles les statistiques du trafic devront être établies pour que les propositions relatives aux taux des prélèvements puissent vous être adressées dans le délai prévu;
- les conditions de fonctionnement de la Caisse assurant le service des redevances à la charge de la batellerie.

Je suis amené, par ailleurs, à vous signaler tout spécialement la question des "locations coque nue" dont la pratique permet d'effectuer des transports privés, par conséquent en marge du règlement, avec des bateaux appartenant à des entrepreneurs de transport par eau.

Lorsque le 21 octobre 1938, le Commissaire du Gouvernement fit remarquer aux représentants des transporteurs par fer et par eau au Comité de Coordination que les transports privés ne pourraient être incorporés dans le règlement, il avait été envisagé parallèlement que seule la qualité du propriétaire des bateaux serait considérée pour discerner les artisans des autres transporteurs; on réglait ainsi implicitement le problème des bateaux loués "coque nue" et on en écartait le danger.

Or, le règlement intervenu prévoit que sont considérés comme transports privés ceux effectués par des industriels et commerçants non seulement avec des bateaux leur appartenant, mais aussi avec des bateaux mis à leur disposition par des contrats, autres que des conventions à temps. Cette définition est conforme à celle adoptée en séance du Conseil Supérieur des Transports le 22 novembre, mais il ne s'agissait pas en

l'espèce d'ouvrir la voie à une pratique susceptible de faire échec à l'objet même du règlement qui est d'équilibrer le trafic des deux modes de transport.

Constatant cette situation, le Comité de Coordination a estimé, le 20 février 1939, "que les règles de la coordination pourront toujours être tournées tant qu'il ne sera pas interdit formellement de louer des bateaux coque nue à d'autres qu'aux transporteurs publics par eau".

De mon côté, je vous demande donc de façon pressante de vouloir bien intervenir pour que cette mesure d'interdiction soit dès que possible réalisée par décret, ainsi que le permet le décret-loi du 12 novembre 1938 - Annexe B - article 9.

Faute de prendre cette mesure, les prescriptions du règlement seront tournées dans une proportion telle qu'il sera pratiquement inopérant.

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

Le PRÉSIDENT du CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Signé : GUINAND.

M. le PRESIDENT.- Nous passons maintenant à l'examen de
notre ordre du jour.

5572

Conseil Supérieur
des Transports

1° - Projet de Coordination des Transports
par eau et par fer sur la Basse-Seine

Rapporteur : M. MORANE

17/3/39

M. MORANE fait l'exposé de son rapport.

M. le PRESIDENT.- Vous avez entendu les explications
et conclusions du rapport de M. MORANE.

Avant de mettre aux voix l'avis proposé, quelqu'un
demande-t-il la parole?

M. SENECAUX.- Je veux simplement vous confirmer ce que vient de dire M. MORANE notre Rapporteur, concernant la clause de sauvegarde.

A la dernière réunion du Conseil Supérieur, j'avais déclaré, d'accord avec mes collègues, que nous tenions essentiellement à cette clause que nous avons fait insérer dans le projet d'accord, mais depuis, étant donné le décret du 12 novembre permettant à M. le Ministre des Travaux Publics et, partant, à son Administration, de prendre toute décision qui lui conviendra, nous nous sommes rendu compte que la clause de sauvegarde était une illusion et nous ne voulons pas nous bercer d'illusions. Toutefois, si un changement intervenait, nous reprendrions la question.

Je voudrais féliciter M. MORANE pour la phrase insérée page 2 où il est dit "il est certain que la stabilisation du "partage de trafic entre le chemin de fer et la batellerie "doit avoir pour corollaire la stabilisation de la répartition "du tonnage fluvial entre les diverses catégories de trans- "porteurs par eau, faute de quoi, les unes et les autres "risqueraient de voir leur activité compromise en même temps "que la coordination leur interdirait de compenser leurs "pertes par des gains aux dépens du chemin de fer", et j'insiste tout particulièrement auprès des représentants de l'Administration Centrale ici présents pour qu'il soit tenu compte de cette phrase si toutefois le Conseil Supérieur adopte le rapport, comme je le pense.

M. PUGET.- Je demande, si quelques modifications se faisaient dans les trafics dans les deux années, que le règlement soit modifié immédiatement.

M. le PRESIDENT.- D'accord.

Personne ne demande plus la parole ? Je mets aux voix l'avis qui vous est demandé et qui est le suivant : (lecture) (adopté). Je remercie M. MORANE de son rapport.

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

le 24 Octobre 1938

Rapporteur : M. MORANE

n° 1378

PROJET DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR
EAU ET PAR FER SUR LA BASSE-SEINE

DISPOSITIONS PROPOSEES LE 31 DECEMBRE 1937 PAR LE COMITE CENTRAL DE
COORDINATION

Le Comité Central de Coordination rail-eau a présenté le 31 Décembre 1937 à M. le Ministre des Travaux Publics des propositions destinées à assurer la coordination des transports par fer et par eau au départ du Havre et de Rouen vers l'amont de la Seine.

Ces propositions ont été communiquées pour avis au Conseil Supérieur des Transports, le 26 Août 1938.

HISTORIQUE DE L'AFFAIRE.

Le projet présenté par le Comité Central, couramment désigné sous le nom d' "accord de la Basse-Seine" est issu d'une entente de principe intervenue le 18 Juillet 1934 entre le chemin de fer de l'Etat et 14 Sociétés totalisant la majeure partie du trafic à la remonte au départ du Havre et de Rouen.

Conclue deux mois à peine après la publication du décret du 15 Mai 1934 (1), cette entente fût suivie de pourparlers ..

(1) Rappelons les dispositions de l'article 2 de ce décret :

"Article 2. - Les Commissions Régionales préparent des accords entre la navigation et les chemins de fer, en vue notamment de réserver à la navigation une part convenable des transports de marchandises qui s'effectuent normalement par bateaux complets, en particulier de marchandises pondéreuses.

"A défaut d'accord, le Comité Central recherche les mesures permettant d'assurer une répartition convenable du trafic à effectuer par voie d'eau et par voie ferree, et il les propose au Ministre des Travaux Publics."

laborieux portant notamment sur la politique tarifaire, sur la répartition du trafic entre le rail et l'eau pour les diverses catégories de marchandises, sur les modalités de perception et d'attribution des redevances en cas d'infraction à cette répartition, et enfin sur l'importante question des pourcentages du trafic fluvial à attribuer respectivement aux Sociétés et aux marinières artisans.

Il apparut dans le courant de 1936 qu'un accord direct entre les intéressés ne pourrait pas être réalisé.

Conformément au décret du 15 Mai 1934, la 4^{ème} Commission régionale de coordination fer-eau fut alors chargée d'étudier les mesures permettant d'assurer une répartition convenable du trafic. Elle présenta le 20 Octobre 1937 un texte qui fut adopté le 23 Décembre 1937, avec quelques rectifications de détail, par le Comité Central.

C'est le projet dont le Conseil Supérieur des Transports est aujourd'hui saisi.

S'il n'est pas à proprement parler un accord entre transporteurs, il s'inspire étroitement, dans la forme et dans le fond, de l'entente du 18 Juillet 1934 ainsi que des dispositions de détail qui, au cours des négociations poursuivies depuis lors, ont recueilli l'adhésion des signataires de cette entente.

Il a d'ailleurs reçu l'accord du représentant des chemins de fer et du représentant de la navigation au sein de l'ancien Comité de Coordination.

ECONOMIE GENERALE DU PROJET.

Les mesures proposées s'appliquent à l'ensemble des marchandises expédiées du Havre et de Rouen vers l'amont, à l'exception des hydrocarbures.

Elles ne s'étendent pas au trafic à la descente.

Leur objet est de maintenir aux deux voies les situations acquises, au Havre d'une part, et à Rouen d'autre part. Celles-ci sont définies à la fois globalement et dans chacun des cinq groupes de marchandises de la statistique par la moyenne du trafic annuel effectué depuis 1927 jusqu'à la fin de l'année qui a précédé la promulgation des décrets de coordination, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1933.

Les coefficients globaux sont les suivants :

	<u>eau</u>	<u>fer</u>
au départ du Havre	32, 11 %	67,89 %
au départ de Rouen	52, 86 %	47,14 %

Quant aux coefficients partiels, ils diffèrent sensiblement d'un groupe à l'autre. Pour le groupe I (combustibles minéraux) qui joue un rôle prépondérant, ces coefficients sont de :

	<u>eau</u>	<u>fer</u>
au départ du Havre	26, 53 %	73,47 %
au départ de Rouen	64, 89 %	35,11 %

Pour réaliser la stabilité cherchée, les partiels doivent procéder à des ajustements adéquats des tarifs et des frêts.

Au cas où les pourcentages autorisés seraient néanmoins dépassés, la voie excédentaire doit verser à la voie déficitaire des redevances égales à une fraction de la recette procurée par l'excédent de tonnage transporté. Cette fraction varie suivant la catégorie de marchandises et l'importance de l'excédent : dans le groupe I (combustibles minéraux) elle va de 5 à 15 % et dans le groupe V (marchandises diverses) de 10 à 30 %.

Il est prévu pour ces mesures une durée d'application de deux ans, susceptible d'être prorogée d'année en année, sauf demande de suppression ou de révision émanant des transporteurs par fer ou par eau intéressés.

En outre, les transporteurs par eau ont la faculté de reprendre leur liberté à tout moment, moyennant un préavis d'un mois, au cas où la part du trafic fluvial effectuée par les marins artisans excéderait 21,8 % au Havre et 21 % à Rouen.

EXAMEN DU PROJET.

Nous allons tout d'abord examiner chacun des articles du projet, et nous chercherons ensuite à dégager les conclusions quant aux résultats à attendre de son application.

Article I. - Champ d'application du projet.-

A l'inverse de certains autres règlements de coordination tels que l'accord du Midi, le projet ne définit le trafic auquel il s'applique que par les points d'expédition : Rouen ou Le Havre. Il englobe donc toutes les destinations.

Cette disposition peut paraître criticable. Mais elle s'explique par le fait que la majeure partie des marchandises

expédiées par fer du Havre et de Rouen (1) sont acheminées vers le bassin parisien ou les régions de l'Est et du Nord, c'est-à-dire vers des destinations susceptibles d'être également atteintes par la voie d'eau, et par conséquent d'être englobées dans un accord de coordination.

Comme elle présente d'autre part, l'avantage de la simplicité, nous sommes d'avis de l'adopter.

Le trafic des hydrocarbures et celui des marchandises à la descente sont exclus du projet. Le transport des hydrocarbures exige un matériel spécial, impropre à toute autre utilisation ; la persistance de la concurrence dans ce domaine ne risque donc pas de compromettre la coordination des transports ordinaires. Des pourparlers sont d'ailleurs en cours pour l'élaboration d'un accord. Plus regrettable, au moins théoriquement, est l'absence de réglementation pour le trafic des marchandises à la descente, puisque les frêts pratiqués au départ de Rouen et du Havre ne sont pas sans corrélation avec la répartition du trafic de retour entre le fer et l'eau. Cependant la 4^{ème} Commission Régionale de Coordination a été récemment invitée à mettre à l'étude la question de la descente, et il est permis d'espérer que, sans attendre qu'elle ait abouti, la batellerie et la Société Nationale des Chemins de fer français éviteront de compromettre par une concurrence excessive à la descente les résultats attendus des mesures de coordination à la remonte.

Le projet ne mentionne ni les transports en service du chemin de fer ni les transports privés effectués par la voie d'eau. En fait, ainsi qu'il était normal, ces transports n'ont pas été pris en compte dans les statistiques ayant servi de base à la répartition du tonnage. Mais, pour éviter toute contestation ultérieure, il convient de préciser ce point, et aussi de définir exactement ce que l'on entend par transports privés. Par référence à l'article 7 du décret du 21 Septembre 1934, nous proposons de considérer comme transports privés les transports effectués par des industriels ou commerçants au moyen de bateaux leur appartenant et portant sur des marchandises qu'ils produisent ou reçoivent ou dont ils assurent directement la vente. Ainsi resteraient compris dans le champ d'application du projet les

(1) 77,1 % au Havre et 79,8 % à Rouen d'après un relevé effectué pour le mois d'Avril 1938.

transports effectués par des industriels ou commerçants au moyen de bateaux loués suivant la formule "coque nue" qui tend actuellement à se développer.

Pour tenir compte des considérations qui précèdent, la rédaction de l'article 1 pourrait être modifiée comme suit :

texte du projet

texte proposé

A l'exception des hydrocarbures: Les présentes dispositions s'appliquent à toutes les marchandises expédiées du Havre et annexes vers l'amont étant entendu que l'application en sera faite au départ de chacun de ces deux ports considérés séparément.

Le trafic des hydrocarbures, de même que le trafic des marchandises à la descente, feront ultérieurement l'objet de dispositions spéciales.

s'appliquent à toutes les marchandises expédiées du Havre et annexes et de Rouen et annexes vers l'amont étant entendu que l'application en sera faite au départ de chacun de ces deux ports considérés, séparément, et à l'exception :

- a) des hydrocarbures
- b) des marchandises transportées en service par fer
- c) des marchandises que des industriels ou commerçants produisent ou reçoivent ou dont ils assurent directement la vente, et qu'ils transportent par eau avec des bateaux dont ils sont propriétaires.

Le trafic des hydrocarbures de même que le trafic des marchandises à la descente, feront ultérieurement l'objet de dispositions spéciales.

Article 2. - Politique tarifaire.-

Cet article définit les obligations des parties en matière de tarifs.

Au chemin de fer, il impose de ne pas soumettre à l'homologation de nouveaux tarifs applicables à des relations desservies par la voie d'eau sans accord préalable avec les représentants de la batellerie. Cette formule paraît trop absolue : il convient certes d'inviter le chemin de fer à rechercher un accord préalable avec la batellerie, mais il serait excessif de donner à celle-ci un véritable droit de veto peu compatible d'ailleurs avec les textes réglementant l'instruction des propositions tarifaires.

De son côté la batellerie doit "mettre ses propres tarifs en harmonie avec ceux du chemin de fer". Cette rédaction est antérieure à la réglementation instituée par la loi du 18 Juillet 1936 et le décret du 20 Août 1936. En établissant pour les patrons bateliers le tour obligatoire et la fixation par des commissions

spéciales de frêts obligatoires pour toutes les conventions d'affrètement au voyage conclus au bureau de tour, la réglementation de 1936 a introduit dans la navigation intérieure une manière d'économie dirigée. Les Sociétés de transport, qui traitent sur le marché libre des contrats au tonnage et des contrats à temps, sont évidemment amenées à aligner, dans une certaine mesure, leurs prix sur ceux que fixent les commissions des frêts.

Bref, la batellerie n'est plus aujourd'hui entièrement maîtresse de ses propres tarifs. La rédaction de l'article 2 doit tenir compte de cette situation nouvelle et imposer à la batellerie l'obligation non de mettre, mais de tendre à mettre, ses tarifs en harmonie avec ceux du chemin de fer.

texte du projet

texte proposé.

Les Chemins de fer ne soumettront pas à l'homologation ministérielle sans accord préalable avec les représentants de la batellerie, les nouveaux tarifs applicables exclusivement à des relations desservies directement par voie d'eau.

: Les chemins de fer ne soumettront pas à l'homologation ministérielle sans rechercher un accord préalable avec les représentants de la Batellerie de nouveaux tarifs applicables exclusivement à des relations desservies directement par voie d'eau.

De son côté la Batellerie mettra ses propres tarifs en harmonie avec ceux du chemin de fer et prendra toutes mesures utiles pour maintenir les transports par eau dans les limites indiquées à l'article 3, ci-après.

: De son côté, la Batellerie devra tendre à mettre ses propres tarifs en harmonie avec ceux du chemin de fer et prendra toutes mesures utiles pour maintenir les transports par eau dans les limites indiquées à l'article 3 ci-après.

Article 3. - Coefficients globaux et partiels attribués au fer et à l'eau - Part du tonnage réservé aux mariniers artisans - clause de sauvegarde.-

En exposant plus haut l'économie générale du projet, nous avons indiqué qu'il est destiné à maintenir au fer et à l'eau les situations acquises à Rouen et au Havre, situations définies par la moyenne des années de référence.

Telle a été également la base des accords du Midi, du Rhône et de la Loire.

Le principe d'une telle cristallisation est certainement contestable. Le but de la coordination n'est pas de fixer définitivement une démarcation entre le fer et l'eau sur la ligne où les hasards de la concurrence les avaient momentanément placés,

mais d'orienter chaque transport vers la voie qui est en mesure de l'effectuer au mieux de l'intérêt général, c'est-à-dire à un prix qui soit le plus bas possible tout en restant rémunérateur pour le transporteur.

Il suffit, pour juger de la valeur du principe des situations acquises, d'imaginer ce qu'en aurait donné l'application il y a trente ans, avant l'apparition des camions, des automoteurs et du halage électrique.

Mais pour la Basse Seine la critique est peut-être d'ordre surtout théorique. C'est que, en fait, malgré d'amples variations survenues dans l'activité économique française, malgré les à coups d'une lutte parfois vive entre les voies concurrentes, la répartition du trafic entre le chemin de fer et la voie d'eau au départ de Rouen et du Havre tout en marquant une tendance au déplacement vers la voie d'eau a peu varié depuis 10 ans. Cette constatation donne à penser que la répartition empirique du trafic qui s'est ainsi établie sur la Basse-Seine n'est pas sans quelque fondement et qu'elle peut être prise en considération.

Au surplus, la durée de la réglementation proposée est de deux ans seulement ; le maintien des situations acquises pendant ce court laps de temps ne présente donc pas d'inconvénient notable.

Après quatre ans de négociations, le chemin de fer et la batellerie ont un égal désir de voir le projet enfin mis en application. Ce serait en retarder et peut-être en compromettre l'aboutissement que de vouloir modifier d'emblée les situations acquises. Il faut, croyons nous, laisser d'abord les parties acquérir l'expérience d'une réglementation fort complexe même sur la base de l'état de chose actuel, et leur faire confiance pour proposer ensuite les aménagements reconnus nécessaires.

Une controverse prolongée s'est instituée sur la question du tonnage réservé aux marinières artisans et sur la clause de sauvegarde permettant aux Sociétés de Transport de reprendre leur liberté si ce tonnage dépasse une certaine fraction du tonnage total.

Le projet contient à cet égard les dispositions suivantes et qu'il "Dans le trafic de la voie d'eau tel qu'il résulte des "coefficients généraux ci-dessus la part revenant aux marinières "artisans d'après la moyenne des tonnages transportés par eux "durant les années 1932 et 1933 est fixée à :

Après quatre ans de négociations, le chemin de fer et la batellerie ont un égal désir de voir le projet enfin mis en application. Ce serait en retarder et peut-être en compromettre l'aboutissement que de vouloir modifier d'emblée les situations acquises.

"21, 8 % du trafic batellerie au départ du Havre

"21 % du trafic batellerie au départ de Rouen

"Si cette part venait à être augmentée par décision gouvernementale, les transporteurs par eau seraient en droit de reprendre leur liberté moyennant préavis d'un mois."

La position des parties sur cet important problème est la suivante : les compagnies insistent vivement pour l'adoption d'une clause de sauvegarde qui leur apparait comme la contre-partie des sacrifices consentis à la coordination et où elles voient la garantie que leurs intérêts ne seront pas sacrifiés à ceux des autres transporteurs par eau. Quant aux patrons bateliers ils demandent la suppression de toute clause de sauvegarde, en se fondant sur le décret-loi du 31 Août 1937 aux termes duquel c'est à l'autorité administrative qu'il appartient dorénavant de fixer la part du trafic fluvial à réserver aux patrons bateliers. En fin le chemin de fer n'est intéressé à la question que dans la mesure où la solution qui lui sera donnée est susceptible d'influer la mise en application d'une réglementation attendue depuis 4 ans.

Nous croyons qu'il est nécessaire de définir d'abord exactement, le contenu de la clause de sauvegarde proposée parce que l'impropriété du terme de "mariniers artisans" est peut-être à l'origine des difficultés rencontrées.

La statistique du port de Rouen distingue dans la batellerie :

1°) les 14 Compagnies signataires de l'accord de 1934 comportant les plus importantes compagnies de navigation groupées dans un organisme commun, la Compagnie de gérance et d'Armement Fluvial ;

2°) les transporteurs non artisans et non signataires de l'accord de 1934;

a)- agissant comme transporteurs indépendants

b)- loués à des compagnies de navigation.

3°) les patrons bateliers loués à des compagnies de navigation;

4°) les patrons-bateliers loués à des industriels ou commerçants ;

5°) les patrons-bateliers libres, tributaires du bureau de tour et traitant par conventions d'affrètement au voyage dans les conditions fixées par la Commission Régionale des frêts.

Il résulte des renseignements recueillis que le projet doit s'entendre ainsi : l'ensemble formé par les 14 Compagnies signataires de l'accord de 1934 et trois compagnies secondaires (Union, Gaba, Trenseaux) ayant totalisé pendant les années de référence 1932 et 1933, 78,2 % du trafic par eau au départ du Havre et 79 % au départ de Rouen, ces compagnies auraient la faculté de dénoncer l'accord au cas où la part de tous les autres transporteurs réunis -patrons-bateliers libres compris-dépasserait 21, 8 % au Havre et 21% à Rouen.

Le désir de stabilité qui s'exprime par ces dispositions nous paraît, dans son principe, absolument légitime : il est certain que le maintien des situations respectives du chemin de fer et de la batellerie doit avoir pour corollaire le maintien des situations respectives, à l'intérieur de la batellerie, des différentes catégories de transporteurs par eau.

Faute de cette stabilité, les uns ou les autres risqueraient de voir leur activité compromise en même temps que la coordination leur interdirait de compenser leurs pertes par des gains aux dépens du chemin de fer.

En fait, la répartition du trafic fluvial entre les deux groupes de transporteurs par eau a peu varié au cours des dernières années. En nous limitant à Rouen -les patrons bateliers libres ne jouant au Havre qu'un rôle insignifiant- nous indiquerons que le pourcentage des compagnies y est resté aux alentours de 79 % avec des écarts de deux à trois points au plus de part et d'autre de ce chiffre.

A titre d'exemple, la répartition du trafic a été la suivante pendant la décade du 1^{er} au 10 Octobre :

1° / - groupe de 14 Compagnies signataires de l'accord de 1934 et des trois compagnies secondaires.....	<u>80,4 %</u>
2° / - groupe des autres transporteurs :	
transporteurs non artisans et non signataires :	
a)- agissant comme transporteurs indépendants.....	2,2 %
b)- loués à des compagnies de navigation.....	6,4 %
patrons-bateliers loués à des compagnies de navigation...	5,4 %
patrons bateliers loués à des industriels ou commerçants.	1,03 %
patrons-bateliers libres	4,2 %
	<u>19,23 %</u>
	=====

Mais si une stabilité approximative existe entre les deux groupes de transporteurs par eau, par contre, à l'intérieur du deuxième groupe, la situation des patrons-bateliers libres a subi

d'amples variations depuis quelques mois : de 15 % pendant le mois de Juin, aussitôt après la création du bureau de tour, la part des patrons bateliers libres est tombée à 10 % au milieu de Juillet, pour descendre en Octobre au chiffre très faible de 4,2 %. Cette évolution est due à des causes multiples, parmi lesquelles il faut signaler l'orientation de la clientèle vers les conventions au tonnage ou à temps, de préférence aux conventions au voyage traitées au taux obligatoire du bureau de tour. M. le Ministre des Travaux Publics est actuellement saisi de propositions tendant à prélever une fraction du tonnage traité par conventions au tonnage pour l'attribuer aux patrons-bateliers par application des décrets des 31 Août et 3 Septembre 1937. Cette mesure doit rétablir les patrons-bateliers dans une situation voisine de celle du mois de Juin. Corrélativement, elle aura pour effet de réduire quelque peu la part des Compagnies.

De cette analyse se dégage la conclusion suivante ;

Les compagnies constituant le premier groupe de transporteurs peuvent légitimement revendiquer une clause de sauvegarde, mais une telle disposition doit également pouvoir jouer en sens opposé, en faveur du deuxième groupe de transporteurs, de façon que les patrons bateliers libres bénéficient :

1°/ dans l'ensemble de leur groupe, d'une clause de sauvegarde

2°/ directement, de la protection que leur assurent les décrets du 31 Août et du 3 Septembre 1937.

Il va de soi qu'une telle clause de sauvegarde ne saurait avoir le caractère instantané que lui donne le projet : elle ne doit pouvoir jouer, à notre avis, que si les écarts par rapport au pourcentage de base présentent à la fois une amplitude notable et une certaine durée, faute de quoi la réglementation risquerait d'être rendue caduque par le moindre phénomène saisonnier. Par exemple, le trafic des vins, des charbons, des pâtes à bois et de rondins notamment varie suivant les saisons. Or, selon la nature des marchandises, la clientèle préfère les conventions au tonnage ou accepte l'affrètement au bureau de tour. Il en résulte par rapport à la répartition moyenne entre les groupes de transporteurs, de brèves oscillations dont il serait évidemment abusif de faire état. Il semble qu'une clause de sauvegarde basée sur un écart de deux points en plus ou en moins constaté pendant une période consécutive de trois mois conférerait à la réglementation une stabilité suffisante sans léser les intérêts des deux groupes de transporteurs.

D'autre part, nous proposons de supprimer dans la clause de sauvegarde toute référence à une "décision gouvernementale" augmentant la part des patrons bateliers. L'application des décrets du 31 Août et du 3 Septembre 1937 n'est qu'une des clauses susceptibles de modifier l'équilibre entre les deux groupes de transporteurs par eau : elle n'a pas à faire l'objet d'une mention spéciale, puisque aussi bien ce sont les écarts et non les causes de ces écarts qui importent pour la mise en jeu de la clause de sauvegarde.

Enfin la formule de dénonciation elle-même doit être remaniée pour tenir compte du fait que les mesures de coordination en cause ont le caractère non d'un accord entre transporteurs, mais d'une réglementation administrative.

En définitive, nous proposons de modifier comme suit la rédaction de la clause de sauvegarde:

<u>Texte du projet</u>	<u>Texte proposé</u>
.....
Dans le trafic de la voie d'eau tel qu'il résulte des coefficients généraux ci-dessus la part revenant aux mariniers artisans d'après la moyenne des tonnages transportés par eux durant les années de 1932 et 1933 est fixée à :	Au cours des années 1932 et 1933 prises comme référence le trafic de la voie d'eau a été reparté de la manière suivante entre un premier groupe de transporteurs comprenant la Compagnie de Gérance et d'Armement Fluvial, l'Union, Gabat et Trenseaux et un second groupe comprenant tous les autres transporteurs:
21, 8 % du trafic batellerie au départ du Havre	au départ (1°groupe 78,2 %
21 % du trafic batellerie au départ de Rouen.	du Havre { 2°groupe 21,8 %
Si cette part venait à être augmentée par décision gouvernementale, les transporteurs par eau seraient en droit de reprendre leur liberté moyennant un préavis d'un mois.	au départ (1°groupe 79 %
	de Rouen. { 2°groupe 21 %
	Si par rapport aux pourcentages ci-dessus, il était constaté pendant une période consécutive de trois mois un écart de 2 points au moins dans un sens ou dans l'autre, soit à Rouen, soit au Havre, les présentes dispositions cesseraient de porter effet pour le port intéressé, à l'expiration d'un délai d'un mois à dater de la demande qui en serait faite par l'un des groupes de transporteurs à la 4° Commission Régionale de Coordination et à charge pour ce groupe de saisir simultanément ladite Commission des propositions en vue de l'établissement d'une nouvelle réglementation.

Article 4.- Redevances.

Nous avons déjà indiqué, dans l'exposé de l'économie générale du projet, le mécanisme des redevances que la voie excédentaire doit verser à la voie déficitaire.

Les dispositions proposées auront pour effet, dans l'ensemble, de pénaliser plus particulièrement les dépassements portant sur les marchandises auxquelles la tarification ad valorem du chemin de fer applique un prix élevé, mais cette conséquence sera loin d'être absolue, en raison de la disparité des marchandises classées dans chacun des groupes de la classification.

On peut donc souhaiter une révision de cette classification, qui serait fondée sur une conception d'ensemble de la coordination du fer et de l'eau dans la BASSE-SEINE. Un tel regroupement des marchandises accroîtrait l'efficacité des redevances comme instrument de coordination, en permettant des combinaisons diverses tel qu'un système de redevances dissymétriques frappant davantage, à dépassement égal, celle des deux voies qui aurait accru son trafic dans un domaine considéré comme devant normalement revenir à la voie concurrente.

Là encore nous soulignerons que la coordination ne doit pas être limitée à une cristallisation de situations acquises, et que certains déplacements de trafic seront sans doute reconnus nécessaires dans l'intérêt général.

Mais il importe de mettre au plus tôt le projet en application. Le système de redevances soumis au Conseil Supérieur des Transports a recueilli l'adhésion de la S.N.C.F. et de la grande majorité des transporteurs par eau : nous sommes donc d'avis de l'adopter sans changement.

L'expérience montrera sur quels points des perfectionnements devront y être apportés.

Les situations acquises sont définies, nous l'avons dit, d'après les années de référence 1927 à 1933. Comme le trafic s'est légèrement déplacé depuis lors vers la voie d'eau, le système de redevances jouera immédiatement au bénéfice du chemin de fer.

A titre d'exemple, l'application des dispositions de l'article 4 à l'année 1937, aurait, d'après les calculs du

Contrôle, donné les résultats suivants :

Au départ du HAVRE

Groupes	Dépassements de l'eau		
	Tranches de dépassements		
	jusqu'à 5 %	de 5 à 10 %	au-dessus de 10 %
Groupe I	+ 988	+ 988	+ 5.728
--- II	- 5.598	- 5.598	- 10.350
--- III	+ 2.195	+ 2.195	+ 5.876
--- IV	+ 7.074	"	"
--- V	- 7.383,5	- 7.383,5	- 504

Au départ de ROUEN

Groupes	Dépassements de l'eau		
	Tranches de dépassement		
	jusqu'à 5%	de 5 à 10 %	au dessus de 10 %
Groupe I	+ 101.704,5	+ 92.207,5	..
--- II	+ 13.253,5	+ 13.253,5	+ 163.619
--- III	- 16.080,5	- 16.080,5	- 46.862
--- IV	+ 20.341	+ 20.341	+ 24.632
--- V	- 5.561	- 5.561	- 8.374

....

Moyenne des frêts au départ du HAVRE
et de ROUEN vers n'importe quelle destination .

	Année 1937	
	<u>Du Havre</u>	<u>De Rouen</u>
: Groupe I.....	30 frs.	22 frs.
: Groupe II.....	43 frs.	35 frs.
: Groupe III.....	48 frs.	40 frs.
: Groupe IV.....	45 frs.	33 frs.
: Groupe V.....	47 frs.	34 frs.

Redevance de la voie d'eau au chemin de fer :	
au départ du Havre	71.921,00
au départ de Rouen	<u>+1.027.031,00</u>
total	955.110,00

soit en chiffres ronds 950.000 frs.

Pour permettre à la batellerie de s'acquitter des redevances dues au chemin de fer, l'article 4 du projet comporte diverses dispositions aujourd'hui caduques, puisque la question a été réglée par le décret du 17 Juin 1938. Ce texte a créé pour chaque région une caisse spéciale alimentée par la perception, sur le trafic à répartir, de taxes s'élevant au maximum à 1,5 % du frêt, ce maximum pouvant toutefois être dépassé si les redevances et les taxes en permettant le paiement ne s'appliquent qu'à certaines catégories de marchandises.

En reprenant l'exemple de l'année 1937, la taxe moyenne à la tonne nécessaire pour couvrir la redevance due par la batellerie de la BASSE-SEINE eût été un peu inférieure à 1 % du frêt moyen.

La question de l'assiette des taxes n'entre pas dans le cadre du présent rapport. Nous exprimons seulement le vœu que ces taxes ne soient pas fixées à un taux uniforme, ce qui leur donnerait aux yeux des intéressés une apparence purement fiscale mais qu'au contraire, le taux en soit variable suivant la nature des marchandises, de façon à rendre sensible la pénalisation des transports considérés comme devant normalement revenir au chemin de fer : la discrimination dans l'assiette des taxes doit être le corollaire de la discrimination dans la répartition des

redevances.

Nous terminerons l'examen de l'article 4 par une observation de détail sur le mode de calcul des redevances. Dès lors qu'il existe maintenant pour les conventions au voyage des frêts ayant un caractère officiel, la méthode la plus simple consiste à s'y référer non seulement pour les transports traités au Bureau de Tour, mais encore pour tous les autres transports.

En définitive, l'article 4 est à modifier comme suit :

<u>texte du projet</u>	<u>texte proposé</u>
.....
On déterminera d'abord pour chaque groupe la recette que le tonnage excédentaire aurait procuré d'après la moyenne des frêts pratiqués par la batellerie, pendant l'année envisagée, pour l'ensemble des marchandises du groupe visé.	On déterminera d'abord pour chaque groupe la recette que le tonnage excédentaire aurait procurée d'après la moyenne des frêts pratiqués au Bureau de Tour pendant l'année envisagée pour l'ensemble des marchandises du groupe visé.
.....
Les redevances devront être versées aux ayants droit le 1 ^{er} mai qui suivra l'arrêté de l'exercice. En cas de retard dans le paiement, ces ayants droit pourront reprendre immédiatement leur liberté	à supprimer
.....
Les redevances que la batellerie pourrait avoir à payer seront supportées par tous les bateliers, compagnies, sociétés ou artisans naviguant sur la Seine, sans aucune exception.	à supprimer
.....

Article 5.- Accords particuliers.-

Cet article traite des modalités suivant lesquelles peuvent intervenir des accords sur des trafics particuliers.

Il ne donne lieu à aucune observation.

Article 6.- Cas de force majeure.-

L'article 6 dispose que les tonnages limites seront révisés au cas où des "événements fortuits ou exceptionnels" arrêteraient momentanément le trafic de la batellerie ou du chemin de fer.

La rédaction nous paraît devoir être remaniée sur quelques points de détail : adoption de l'expression classique de

"force majeure", fixation de la durée minima de l'interruption, définition des modalités d'appréciation du cas de force majeure.

Nous proposons le texte suivant:

Texte du projet

Texte proposé.

En cas d'événements fortuits ou exceptionnels ayant arrêté le trafic de la batellerie ou du chemin de fer pendant un certain temps les tonnages attribués par l'article 3 à la voie qui aura continué à assurer les transports seront augmentés en fonction de la durée de l'interruption. Cette augmentation sera fixée au début de chaque année pour l'année échue par la 4 ^{ème} Commission Régionale de Coordination à la diligence de la partie qui estimera avoir droit à l'augmentation.	:	En cas d'événements de force majeure ayant arrêté le trafic de la batellerie ou du chemin de fer pendant une durée minima de cinq jours consécutifs, les tonnages limites attribués par l'article 3 à la voie qui aura continué à assurer les transports seront augmentés en fonction de la durée de l'interruption. Ces événements devront être signalés par la partie la plus diligente à la 4 ^{ème} Commission Régionale de Coordination. Celle-ci en appréciera le caractère et la durée, et déterminera en conséquence, au début de chaque année pour l'année échue les modifications à apporter à la répartition du tonnage.
--	---	---

Article 7.- Communication des statistiques à l'Ingénieur en Chef Centralisateur.

Sans observation.

Article 8.- Point de départ et durée de l'application du projet. Conditions de prorogation.

Nous avons indiqué dans l'exposé de l'économie générale du projet que la durée d'application proposée est de deux ans, susceptible d'être prorogée d'année en année, sauf demande de suppression ou de révision émanant des transporteurs par fer ou par eau intéressés.

L'article 8 subordonne la mise en vigueur du projet à l'organisation de la perception des redevances par l'Ingénieur en Chef Centralisateur, et en fait partir l'application du 1^{er} Janvier de l'année où il aura été approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis le décret fixant les modalités et les conditions de recouvrement des taxes prévu par l'article 10 du décret-loi du 17 Juin 1938 paraît devoir être promulgué prochainement. Le montant et la durée de ces taxes pourront être fixés peu après par arrêté ministériel.

Point n'est besoin cependant que la mise en application de la réglementation et celle de la taxation soient exactement simultanée. La seule condition à remplir est que le compte spécial reçoive dès le premier exercice les ressources nécessaires pour le versement en fin d'année des redevances prévues à l'article 4.

On peut donc présumer que rien ne fera obstacle à l'application de la réglementation dès le 1^{er} Janvier 1939.

La rédaction de l'article 8 devra être mise au point lors de la présentation du projet à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, c'est-à-dire à un moment où l'on connaîtra avec précision l'époque à laquelle le décret-loi du 17 Juin 1938 pourra être effectivement appliqué.

CONCLUSIONS

L' "accord de la BASSE-SEINE" tend à stabiliser pendant deux ans les situations respectives du chemin de fer et de la voie d'eau.

Pour atteindre ce but, les intéressés ne disposent que d'un seul moyen, dont le maniement leur échappe d'ailleurs partiellement : l'ajustement des tarifs. Les redevances sont un simple frein, qui ne doit fonctionner qu'exceptionnellement.

Le jeu des tarifs suffira-t-il à assurer la répartition du trafic sur les bases convenues? Dans une étude présentée le 22 Juin 1938 au Conseil d'Administration de la S.N.C.F., M. CRESCENT, Directeur des Voies Navigables, soulignait que les prix moyens à la tonne pour les transports par eau sont très inférieurs aux prix moyens payés à la tonne pour les transports par fer. De cette constatation il deduisait que l'orientation du trafic vers le chemin de fer ou la voie d'eau dépend non seulement du prix du transport mais encore de bien d'autres facteurs d'ordre économique ou psychologique, et il concluait à une répartition des marchandises selon leur nature par l'autorité administrative elle-même.

L'"accord de la BASSE-SEINE" se situe ainsi à mi-chemin entre la libre concurrence et la coordination rigide des transports.

Les accords du RHONE, du MIDI et de la LOIRE sont d'une application récente et assez particulière, soit en raison de la spécialisation du type de matériel fluvial employé, soit par le

caractère du réseau des voies navigables en cause. L'on ne peut donc en tirer d'indications utiles sur les résultats à attendre de l'"accord de la BASSE-SEINE".

Le sort de la formule de liberté contrôlée est entre les mains des intéressés eux-mêmes. Ils auront à faire la preuve non seulement de leur capacité de maintenir les situations acquises mais de leur volonté d'apporter ensuite à la répartition et aux prix actuels des transports les rectifications que la pratique de l'"accord de la BASSE-SEINE" révélera nécessaires dans leur intérêt et dans celui des usagers.

Nous concluons en proposant au Conseil Supérieur des Transports d'émettre en avis favorable à l'adoption du projet de coordination des transports par fer et par eau au départ du HAVRE et de ROUEN présenté par le Comité Central de Coordination le 31 Décembre 1937, sous réserve des modifications proposées dans le présent rapport.

Le RAPPORTEUR,
MORANE.

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

n° 1.378

PROJET DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR EAU
ET PAR FER SUR LA BASSE - SEINE

PROJET D'AVIS

Le Conseil Supérieur des Transports,

Saisi par M. le Ministre des Travaux Publics, le 26 Août 1938, des observations formulées le 20 Août 1938 par M. le Directeur du Contrôle Commercial au sujet des dispositions qu'avait présentées le 31 Décembre 1937, le Comité Central de Coordination des Transports par fer et par eau en vue de coordonner les deux voies de transport au départ du Havre et de Rouen vers l'amont de la Seine ;

Sur le rapport présenté par M. MORANE, Rapporteur au Conseil Supérieur des Transports ;

EMET L'AVIS :

Qu'il y a lieu pour M. le Ministre des Travaux Publics d'approuver le projet de coordination des transports par fer et par eau, au départ du Havre et de Rouen, présenté par le Comité Central de Coordination le 31 Décembre 1937, sous réserve des modifications suivantes :

Article 1^{er} -

Cet article sera ainsi rédigé :

"Les présentes dispositions s'appliquent à toutes les marchandises expédiées du Havre et annexes et de Rouen et annexe vers l'amont étant entendu que l'application en sera faite au départ de chacun de ces deux ports considérés séparément, et à l'exception :

- a) des hydrocarbures ;
- b) des marchandises transportées en service par fer ;
- c) des marchandises que des industriels ou commerçants produisent ou reçoivent ou dont ils assurent directement la vente, et qu'ils transportent par eau avec des bateaux dont ils sont propriétaires.

Le trafic des hydrocarbures, de même que le trafic des marchandises à la descente, feront ultérieurement l'objet de dispositions spéciales".

Article 2 - à la 2^{ème} ligne du premier alinéa écrire : "sans rechercher un accord préalable".....

au 3^{ème} alinéa, écrire : "De son côté, la batellerie devra tendre à mettre ses propres tarifs.....".

Article 3 - A la place des deux derniers alinéas de cet article, écrire : "Au cours des années 1932 et 1933, prises comme référence, le trafic de la voie d'eau a été reparté de la manière suivante entre un premier groupe de transporteurs comprenant : la Cie de Gérance et d'Armement Fluvial, l'Union, GABA et TREUSEAUX, et un second groupe comprenant tous les autres transporteurs :

au départ du Havre	(1 ^{er} groupe 78,2 %
	(2 ^{ème} groupe 21,8 %
au départ de Rouen	(1 ^{er} groupe 79 %
	(2 ^{ème} groupe 21 %

Si, par rapport aux pourcentages ci-dessus, il était constaté, pendant une période consécutive de trois mois un écart de deux points au moins dans un sens ou dans l'autre, soit à Rouen, soit au Havre, les présentes dispositions cesseraient de porter effet pour le port intéressé, à l'expiration d'un délai d'un mois à dater de la demande qui en serait faite par l'un des groupes de transporteurs à la 4^{ème} Commission Régionale de coordination et a charge pour ce groupe, de saisir simultanément la dite commission de propositions en vue de l'établissement d'une nouvelle réglementation.

Article 4 - Au 2^{ème} alinéa, 2^{ème} ligne, écrire : "d'après la moyenne des frêts pratiqués au bureau de tour pendant l'année envisagée.."
Les 3^{ème} et 4^{ème} alinéas sont à supprimer.

Article 5 - Sans changement .

Article 6 - Cet article sera ainsi rédigé :
"En cas d'événements de force majeure ayant arrêté le trafic de la batellerie ou du chemin de fer pendant une durée minima de 5 jours consécutifs, les tonnages limites attribués par l'article 3 à la voie qui aura continué à assurer les transports seront augmentés en fonction de la durée de l'interruption. Ces événements devront être signalés par la partie la plus diligente à la 4^{ème} Commission Régionale de Coordination. Celle-ci

en appréciera le caractère et la durée et déterminera, en conséquence, au début de chaque année, pour l'année échue, les modifications à apporter à la répartition du tonnage.

Article 7 - Sans changement.

Article 8 - Au 2^{ème} alinéa, in fine, écrire : le 1^{er} Janvier 1939.
La rédaction de tout l'article 8 sera à reprendre lorsque le décret fixant les modalités et les conditions de recouvrement des taxes prévues par l'article 10 du décret-loi du 17 Juin 1938 aura été promulgué.

Il émet en outre le vœu :

Que les taxes prévues pour alimenter la caisse spéciale prévue par l'article 10 du décret-loi du 17 Juin 1938 ne soient pas fixées à un taux uniforme, mais à un taux variable suivant la nature des marchandises.

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

DOCUMENT ANNEXE AU RAPPORT DE M. MORANE
DU 24 OCTOBRE 1938

Dispositions proposées le 31 décembre 1937 par le Comité Central de Coordination des transports par fer et par eau pour réaliser la coordination entre les deux voies des transports au départ du HAVRE et de ROUEN vers l'amont de la Seine.

Le Comité Central de Coordination des transports par fer et par eau, réuni à Paris, le 23 Décembre 1937, a, en apportant certaines modifications aux articles 7 et 8, approuvé les dispositions suivantes arrêtées par la 4^{ème} Commission Régionale, et les a adressées à M. le Ministre des Travaux Publics, le 31 Décembre 1937.

Article 1^{er}

A l'exception des hydrocarbures, les présentes dispositions s'appliquent à toutes les marchandises expédiées du HAVRE et annexes et de ROUEN et annexes vers l'amont étant entendu que l'application en sera faite au départ de chacun de ces deux ports considérés séparément.

Le trafic des hydrocarbures, de même que le trafic des marchandises à la descente, feront ultérieurement l'objet de dispositions spéciales.

Article 2

Les Chemins de fer ne soumettront pas à l'homologation ministérielle sans accord préalable avec les Représentants de la batellerie, de nouveaux tarifs applicables exclusivement à des relations desservies directement par voie d'eau.

Ils communiqueront à ces Représentants, avant de les soumettre à l'homologation ministérielle, les propositions concernant des tarifs autres que ceux définis ci-dessus et qui seraient cependant de nature à influencer sur le trafic de la voie d'eau.

De son côté, la batellerie mettra ses propres tarifs en harmonie avec ceux du Chemin de fer et prendra toutes mesures utiles pour maintenir les transports par eau dans les limites indiquées à l'article 3 ci-après.

Article 3

Il est admis qu'afin de maintenir les situations acquises le trafic dont il doit être tenu compte en vue d'obtenir un part - ge équitable des transports est le trafic moyen effectué au départ de chacun des ports du HAVRE et annexes et de ROUEN et annexes depuis 1927 jusqu'à la fin de l'année qui a précédé immédiatement celle où les décrets de coordination ont été promulgués, c'est-à-dire jusqu'à fin 1933.

Durant cette période, la proportion des transports par eau et par fer dans le tonnage total des évacuations (hydrocarbures exceptés) s'est élevée en moyenne :

Coefficients généraux

	Eau	Fer
au départ du HAVRE à	32,11 %	67,89 %
au départ de ROUEN à	52,86 %	47,14 %

et la ventilation des marchandises en cinq groupes (non compris le groupe des hydrocarbures) conformément aux indications de l'annexe aux présentes dispositions, fait ressortir que, dans le tonnage total de chaque groupe, la proportion des transports par eau et par fer a atteint :

Coefficients partiels

Groupes	Nature des marchandises	LE HAVRE		ROUEN	
		eau	fer	eau	fer
I	Combustibles minéraux	26.53	73.47	64.89	35.11
II	Produits bruts	39.71	60.29	29.56	70.44
III	Produits industriels	26.80	73.20	43.95	56.05
IV	Produits agricoles	27.14	72.86	58.34	41.66
V	Autres marchandises (hydrocarbures exceptés)	48.14	51.86	18.14	81.86

La batellerie et le chemin de fer devront limiter leur activité aux tonnages obtenus par application de ces coefficients généraux et partiels au trafic de l'année envisagée.

Toutefois, dans le cas où la somme des tonnages partiels ainsi calculés dépasserait pour l'une des deux voies la part lui revenant d'après les coefficients généraux de partage, l'excédent après répartition du prorata des tonnages totaux de chaque groupe serait déduit, dans chacun de ces groupes, des tonnages afférents à la voie excédentaire et ajouté à ceux de la voie déficitaire.

Les tonnages ainsi déterminés pour chaque groupe constituent les tonnages limites destinés à servir de base pour le calcul

des redevances prévues à l'article ci-après.

Dans le trafic de la voie d'eau tel qu'il résulte des coefficients généraux ci-dessus la part revenant aux marinières artisans d'après la moyenne des tonnages transportés par eux durant les années 1932 et 1933, est fixée à :

21,8 % du trafic batellerie au départ du HAVRE

21 % du trafic batellerie au départ de ROUEN

Si cette part venait à être augmentée par décision gouvernementale, les transporteurs par eau seraient en droit de reprendre leur liberté moyennant préavis d'un mois.

Article 4

Si, pour une année donnée, le trafic assuré par l'une des deux voies en concurrence dépasse, pour un ou plusieurs groupes de marchandises, les tonnages limites définis à l'article 3, cette voie versera à l'autre, pour l'excédent du tonnage transporté, des redevances qui seront calculées comme suit :

On déterminera d'abord pour chaque groupe la recette que le tonnage excédentaire aurait procuré d'après la moyenne des frêts pratiqués par la Batellerie, pendant l'année envisagée, pour l'ensemble des marchandises du groupe visé (il sera fait état pour l'établissement de cette moyenne, des frêts bruts servant de base à l'impôt sur les transports) ; puis sur la recette ainsi obtenue, il sera versé par la voie excédentaire à la voie déficitaire une redevance dont le taux pour chaque groupe est indiqué ci-après.

Pour la tranche de dépassement.			
	jusqu'à 5 %	jusqu'à 10 %	au-dessus de 10 %
1er groupe....	5 %	10 %	15 %
2ème groupe....	5 %	10 %	15 %
3ème groupe....	7,5 %	15 %	20 %
4ème groupe....	10 %	20 %	30 %
5ème groupe....	10 %	20 %	30 %

Les redevances devront être versées aux ayants-droit le 1er Mai qui suivra l'arrêté de l'exercice. En cas de retard dans le paiement, ces ayants-droits pourront reprendre immédiatement leur liberté.

Les redevances que la Batellerie, pourrait avoir à payer seraient supportées par tous les bateliers, compagnies, sociétés ou artisans, naviguant sur la Seine, sans aucune exception.

Article 5

Les dispositions des articles 3 et 4 ne font pas obstacle à ce que certains transports particuliers fassent l'objet d'accords distincts fixant à la fois un tonnage limite différent de celui qui résulterait de l'article 3 et des taux de redevance différents de ceux prévus à l'article 4.

Dans ce cas, le tonnage limite de chacun des groupes dans lesquels figurent les marchandises faisant l'objet de ces accords particuliers sera constitué par la différence entre le tonnage limite total de chacun de ces groupes tel qu'il est fixé à l'article 3 et le tonnage limite fixé par les accords particuliers pour les marchandises intéressées; Ce nouveau tonnage limite servira de base, s'il y a lieu, pour le calcul des redevances.

Article 6

En cas d'évènements fortuits ou exceptionnels ayant arrêté le trafic de la batellerie ou du chemin de fer pendant un certain temps, les tonnages limites attribués par l'article 3 à la voie qui aura continué à assurer les transports seront augmentés en fonction de la durée de l'interruption. Cette augmentation sera fixée au début de chaque année pour l'année échuë par la 4^{ème} Commission régionale de coordination à la diligence de la partie qui estimera avoir droit à l'augmentation.

Article 7

La batellerie fournira à l'Ingénieur en Chef Centralisateur, chaque mois et, au plus tard dans le délai d'un mois après l'expiration du mois envisagé, les relevés du trafic par groupe et les recettes nettes d'impôts correspondantes. Elle renseignera régulièrement l'Ingénieur en Chef Centralisateur sur les trafics nouveaux ainsi que sur les frêts perçus pour les principaux courants de transports anciens et nouveaux et sur les variations survenant dans ces frêts.

Article 8

Les présentes propositions ne seront mises en application qu'autant que l'Ingénieur en Chef Centralisateur chargé d'en assurer l'exécution aura, après consultation de la 4^{ème} Commission régionale de Coordination des transports par fer et par eau pris toutes dispositions de détail pour le jeu des redevances prévues à l'article 4 du présent accord.

Elles seront applicables pour une durée de deux années à partir du 1^{er} Janvier de l'année où elles auront été approuvées par M. le Ministre des Travaux Publics et au plus tôt le 1^{er} Janvier 1938.

Au delà de ce délai, elles seront prorogées d'année en année pour une nouvelle période d'un an, à moins que la 4^{ème} Commission régionale de coordination n'ait été saisie, un mois au moins avant la date d'expiration, d'une ou plusieurs demandes de suppression ou de modification émanant de transporteurs par fer ou par eau intéressés. Dans ce cas, la 4^{ème} Commission régionale examinera, avant le 31 décembre de l'année en cours, si les dispositions doivent être prorogées avec ou sans modification ou être supprimées.

A N N E X E

AUX DISPOSITIONS ADOPTEES PAR LA 4^{ème} COMMISSION REGIONALE DE COORDINATION RAIL
et EAU pour réaliser la coordination des transports par eau et par fer
au départ du HAVRE et de ROUEN.

Division de la nomenclature Batellerie		Division des tarifs de chemin de fer	
I Combustibles minéraux	I - Combustibles minéraux	Combustibles minéraux	P.V. 7
	4 - Bois à brûler et de service.	(Bois à brûler Bois de construction)	P.V. 9
II Produits bruts	2 - Matériaux de construction -minéraux	(Chaux, Ciments, Plâtres Matériaux de construction)	P.V. 11
		(Pierres et terres, asphaltes)	P.V. 12
	6 - Matières premières de l'Industrie Métallurgique	(Castines Minerais)	P.V. 13
	3 - Engrais & amendements	(Engrais et amendements)	P.V. 22
III Produits industriels	5 - Métaux et machines	(Produits métallurgiques)	P.V. 14
		(Sel)	P.V. 4
		(Savons -Corps gras)	P.V. 16
	7 - Produits industriels	(Produits chimiques)	P.V. 18
		(Cartons et papiers)	P.V. 19
		(Poteries, bouteilles, Verrerie)	P.V. 21
IV Produits agricoles .	8 - Produits agricoles et Denrées alimentaires	(Animaux Céréales Fruits, légumes, denrées)	Vitesse unique P.V. 3
		(Betteraves)	P.V. 5
		(Boissons)	P.V. 6
		(Matière tinctoriales)	P.V. 17
		(Textiles, tissus)	P.V. 20
		(Fourrages, pailles)	P.V. 23
		(Cuirs et peaux)	P.V. 27
V Autres mar- chandises (à l'exception des hydrocar- bures).	10 - Marchandises non dénommées dans les autres groupes (à l'exception des hydrocarbures).	(Mobilier, Bimbeloterie Emballages vides Véhicules Groupages)	P.V. 24 P.V. 25 P.V. 26 P.V. 28 P.V. 100 P.V. 1
		(Autres marchandises non désignées dans ce groupe ou dans les groupes précédents.)	
VI Hydrocarbures	9 - Hydrocarbures	Huiles minérales et Combustibles liquides	P.V. 15