

SOS LH 252/14

5572

(19h1-h2)

A

Programmes de priorité pour les transports par eau -
Report de trafic du rail sur la voie d'eau.

Lettre SNCF au M. des T.P.	24. 6.41
Arrêté	10. 8.41 (J.O. 16.10.41)
Dépêche du MTP à la SNCF	11. 8.42
Lettre SNCF au MTP	19.11.42

V. D. 547 : Etablissement de priorités
- et de programmes de trans-
port par voie ferrée.

5572

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1942

5420 - 21

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre D.G.T. - Service Economique - 2ème Bureau - C.F.2 2804 du 11 août 1942, vous avez bien voulu me demander de procéder à l'étude du report sur les voies navigables de certains trafics habituellement confiés au fer.

J'ai l'honneur de vous rendre compte ci-après des résultats de cette étude.

I - Chaux agricoles de Bordeaux à Agen et Montauban -

La Société "L'air Liquide" possède dans une carrière du Bouscat, desservie par la gare de Caudéran-Mérignac, des amas de résidus de la fabrication du carbure de calcium, entassés en ce lieu depuis des années et composée principalement de chaux éteinte. Ces matières, considérées jusqu'ici comme n'ayant aucune valeur, seraient susceptibles d'être utilisées comme amendements. Mais la Société n'aurait pas l'intention de les écouter elle-même; elle serait plutôt disposée à les céder, par exemple, à un agent de vente, qui les revendrait et s'occuperait de leur transport. Il ne s'agit donc pas d'un trafic immédiat.

Quoi qu'il en soit, la comparaison des prix de transport par fer ou par eau, qui ressort du tableau-annexe A ci-joint, fait apparaître, en faveur de la voie ferrée, une différence très sensible, qui est de 6 fr 20 par tonne sur le parcours Caudéran-Mérignac-Agen, et de 18 fr 20 par tonne sur le parcours Caudéran-Mérignac-Montauban, chiffres à majorer de la différence entre les frais de transport par route de la carrière aux quais de la Garonne et les frais de transport de cette carrière à la gare de Caudéran, la carrière étant plus rapprochée de cette dernière gare que des quais.

Mais, d'autre part, l'économie que le chemin de fer peut retirer de la mesure proposée est certaine : ces matières qui, comme nous l'avons dit, n'ont pas été jusqu'ici utilisées comme amendements, n'ont encore jamais fait l'objet d'expéditions par fer ni par eau. Leur remise à la voie d'eau éviterait donc l'utilisation de notre matériel. L'économie ainsi réalisée se chiffrerait par

.....
Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

1.680 journées-wagons, Nous envisagerions donc très favorablement la remise de ces transports éventuels à la voie d'eau.

II - Boues résiduaires de Bordeaux à Agen -

Il n'existe actuellement aucun trafic de l'espèce et on n'envisage pas la possibilité de reprise d'un tel trafic.

III - Ciments du Teil (Ardèche) à Tarascon-Ariège -

Nous nous sommes rapprochés du Directeur de l'usine de Tarascon de la Société Hydro-Electrique des Pyrénées. Il résulte des renseignements obtenus que l'entreprise va être amenée à interrompre les travaux de construction du barrage de Gnioure dans le courant du mois de novembre, dès l'apparition des premières neiges. Le Directeur de l'usine ignore, pour l'instant, de quelle provenance sera le ciment qui sera utilisé lors de la reprise des travaux, au printemps prochain. Il nous renseignera le moment venu.

IV - Alumine de Salindres (Gard) et Gardanne (Bouches-du-Rhône) à Tarascon-Ariège.-

L'étude de la question a fait ressortir les particularités suivantes :

a) Le parcours mixte fer-eau Salindres - Tarascon-Ariège se décomposerait en trois parcours : un par fer de Salindres à Beaucaire avec transbordement à Beaucaire de wagon sur péniche; un par canal de Beaucaire à Toulouse, avec transbordement à Toulouse de péniche sur wagon; et un dernier parcours par fer, de Toulouse à Tarascon. Par suite de ces deux transbordements, les opérations, comparées au trajet par toutes voies fer, se solderaient par une dépense supplémentaire d'environ 85 fr 50 par tonne pour la Société "Alais-Froges et Camargues" destinataire des transports.

Or, le chemin de fer ne réaliserait aucune économie de matériel (tableau annexe A); cette combinaison paraît donc devoir être abandonnée.

b) Le parcours mixte Gardanne-Tarascon-Ariège comporterait deux transbordements, l'un à Marseille-Joliette, l'autre à Toulouse, entraînant, par rapport au trajet par toutes voies fer, un accroissement des frais de 23 fr 10 par tonne, soit, pour un trafic annuel de 6.600 T., un surcroit de dépenses de plus de 150.000 fr.

L'économie de matériel que nous pourrions escompter de cette opération s'élèverait à 440 journées-wagons.

Il est à noter que les transports de Salindres à Tarascon sont les seuls existants à l'heure actuelle. La Société Alais, Froges et

.....

Camargue n'aurait recours aux transports de Gardanne à Tarascon qu'en cas d'insuffisance des mines de Salindres, éventualité qui n'est pas à envisager pour l'instant.

V - Coke de l'usine à gaz de Toulouse à l'O.N.I.A.-

Ces transports s'effectuent actuellement entre l'embranchement des Magasins Généraux et l'embranchement de l'O.N.I.A. à Toulouse. Leur report à la voie d'eau se traduirait par un accroissement de dépenses de 10,6 par tonne pour l'O.N.I.A., soit, pour 18.000 tonnes par an, un total de 190.800 fr de frais supplémentaires.

Mais nous retirions de cette opération une économie de 2.400 journées-wagons (tableau annexe A). Etant donné la lourde sujexion que représentent pour nous ces transports, la mesure nous semble devoir être spécialement intéressante.

J'ajouterais, en terminant, que le trafic des tuiles et briques de Jégala à Marseille interdit par fer suivant votre instruction du 11 août 1942 est nul. La mesure ne présente donc pas d'intérêt.

Par contre, nous signalons que la Société des Tuileries et Briqueteries du Lauragais à Ségala reçoit fréquemment de son groupement des ordres de fourniture de tonnages importants à expédier à Béziers, Montpellier, Perpignan, St-Pé-de-Bigorre, etc.... alors que des envois de cette nature ont lieu de Bédarieux et Narbonne sur Toulouse. Cette mauvaise organisation des transports du Groupe-ment conduit à des chassés-croisés de transports d'où résulte une utilisation abusive de notre matériel.

Pour éviter dans l'avenir ce gaspillage, nous estimons qu'il serait nécessaire d'intervenir auprès de l'organisme répartiteur des tuiles et briques, dont le siège se trouve à Lyon.

En définitive, il ressort de notre enquête que parmi les mesures d'interdiction de transport par fer envisagées dans votre lettre du 11 août 1942, seules celles qui concernent les trafics suivants offrent un intérêt pour le moment :

- 1°- chaux agricoles de Bordeaux à Agon et Montauban;
- 2°- coke de l'usine à gaz de Toulouse à l'O.N.I.A.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 16 octobre 1941

ARRETE du 10 août 1941 instituant un régime de priorité pour les transports de marchandises par navigation intérieure

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Vu la loi du 16 octobre 1940 relative au régime des priorités à établir sur les transports de marchandises, et notamment l'article 4 ;

Vu l'arrêté du 17 octobre 1940 relatif aux transports à effectuer par priorité par voie d'eau ;

Sur la proposition du directeur général des transports,

Arrête :

Art. 1er - Les transports de marchandises par navigation intérieure, bénéficiant d'un régime de priorité, sont répartis en deux catégories :

I - Transports de priorité absolue.

Ces transports doivent être exécutés en toutes circonstances, même si l'opération exige le déplacement de bateaux à vide.

Entrent dans cette catégorie :

- a) les transports militaires (Werhmacht-transports) ordonnés par les autorités allemandes dans la zone occupée ;
- b) les transports de charbons ;
- c) les transports économiques généraux allemands, sur la demande des autorités d'occupation ;
- d) les transports pour l'économie civile française expressément désignés par la direction générale des transports, dans la mesure des bateaux disponibles, une fois assurés les transports désignés sous a, b et c ci-dessus.

.....

II - Transports de priorité ordinaire.

Ces transports sont exécutés au moyen des bateaux qui restent disponibles à l'intérieur de la circonscription d'affrètement, au moment où les expéditeurs adressent leur demande au bureau d'affrètement, après satisfaction des priorités absolues.

Art. 2 - Les transports ne figurant pas dans les deux catégories ci-dessus sont exécutés dans la mesure où il existe des bateaux disponibles, après que les priorités ont été satisfaites.

Art. 3 - Le classement des transports en transports de priorité absolue et transports de priorité ordinaire est décidé par le directeur général des transports, après avis du directeur de l'office national de la navigation.

Sauf le cas d'urgence, cette décision intervient mensuellement lors de l'établissement du programme officiel de transports.

Art. 4 - En cas de non exécution des dispositions précédentes, les transporteurs pourront être astreints aux obligations prévues par les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté du 17 octobre 1940.

Art. 5 - Le directeur général des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 10 août 1941.

Jean BERTHELOT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-:-:-

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 juin 1941

D 5420/21

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Au cours d'une réunion tenue le 14 mai dernier, sous la présidence de M. le Directeur Général des Transports, pour l'examen des mesures propres à assurer l'utilisation rationnelle de la batellerie, les représentants de cette corporation et de l'Office National de la Navigation ont suggéré que le transport des houilles du bassin de Saint-Etienne sur le littoral méditerranéen soit inscrit dans les programmes de priorité pour les transports par eau.

Nous avons constaté, par la suite, que le trafic dont il s'agit avait, en première étape, été inscrit dans le programme des transports par eau de juin, pour un contingent de 1.500 tonnes.

Cette décision qui correspond au report d'un trafic de la voie ferrée sur la voie d'eau a été prise malgré l'opposition des représentants de la S.N.C.F. qui ont fait remarquer qu'elle était tout à fait irrationnelle.

L'acheminement des transports par voie mixte : chemin de fer jusqu'à Lyon ou Givors et navigation intérieure au delà, ne serait, en effet, justifié que s'il en résultait une meilleure utilisation des moyens de transport. Or, la mesure se traduira par un résultat contraire.

La durée normale de transport de Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane à Marseille, voie des quais, y compris le chargement et le déchargement est de 5 jours. De Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane à Port-Rambaud, ce délai pourrait être abaissé à 4 jours; il serait réduit à 3 s'il s'agissait d'un transport sur Givors. Mais il convient de rappeler qu'alors que les wagons dirigés sur Givors ou Port-Rambaud devraient être ramenés vides sur Saint-Etienne, les wagons dirigés sur Marseille trouvent leur réutilisation à charge au départ de ce port ou, à défaut, dans le bassin minier d'Alès qui doit être ravitaillé en tombereaux vides. Dans ces conditions, si les envois de charbon sur Marseille étaient confiés au Rhône à partir de Lyon ou de Givors, il faudrait, pour compenser la non réception de tombereaux

.....

chargés à Marseille, envoyer davantage de tombereaux vides sur le bassin d'Alès, un certain nombre de ces tombereaux vides partant précisément de la région lyonnaise.

En définitive, l'opération envisagée, compte tenu des mouvements de matériel vide, loin de se traduire par une amélioration de la rotation du matériel, entraînerait au contraire des mouvements de matériel supplémentaires. On aura simplement déplacé du trafic du chemin de fer sur la navigation pour obtenir une meilleure utilisation des bateaux descendant le Rhône au détriment de la S.N.C.F. à laquelle on imposera des transports à vide; ce déplacement de trafic s'effectuera également au détriment de l'intérêt général puisqu'on aura une moins bonne utilisation de l'ensemble des moyens de transports existants.

La S.N.C.F. accepterait volontiers la diminution correspondante de ses recettes s'il devait en résulter, du point de vue de l'intérêt général, un avantage sous la forme d'une augmentation des possibilités de transport mises à la disposition de l'économie française. Nous venons de voir qu'il n'en est rien. Nous nous permettons dès lors de vous demander de bien vouloir examiner la possibilité de revenir sur la décision prise.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.