

LE TRANSPORT DE LA MARÉE

Par R. ANTHONY,

Docteur ès sciences,
Directeur-adjoint du Laboratoire maritime du Muséum d'Histoire naturelle
à Saint-Vast-la-Hougue.

La question du transport de la marée se réduit pratiquement à celle du transport des produits de pêche par voie ferrée en grande vitesse.

Par le fait de sa nature même, le poisson de mer n'est en aucune façon comparable aux autres denrées alimentaires. Eminemment corrompible, il doit de toute nécessité être amené du lieu de pêche au lieu de consommation à la fois dans des conditions de rapidité exceptionnelles et souvent avec l'aide d'un matériel spécialement aménagé. De plus, dans le but, d'une part, de rendre sa consommation accessible à tous et en quelque sorte courante, pour ne pas, d'autre part, augmenter dans des proportions considérables le prix de revient d'une denrée alimentaire n'ayant souvent par elle-même qu'une valeur intrinsèque assez faible, il devra être transporté dans des conditions de prix suffisamment peu élevées.

L'étude du transport de la marée par voie ferrée comprendra donc, en somme, trois grands chapitres :

- 1° *Les délais de transport ;*
- 2° *Le matériel de transport ;*
- 3° *Les tarifs de transport.*

1^o Les délais de transport

Ce chapitre doit être lui-même divisé en trois sous-chapitres :

- 1^o *Etude des délais de dépôt en gare de départ ;*
- 2^o *Etude des délais de transmission ;*
- 3^o *Etude des délais de livraison en gare d'arrivée et des délais de factage ;*
- 4^o *Etude de la question du cumul des délais ;*
- 5^o *Etude des questions annexes.*

1^o Etude des délais de dépôt en gare de départ

Dans l'état actuel de la réglementation, le délai de dépôt des marchandises en gare de départ est réglementé par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 et par l'article 50 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer.

Ce dernier article est ainsi conçu :

« Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques
« à G. V. seront expédiés par le premier train de voyageurs
« comprenant des voitures de toutes classes et correspondant
« avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à
« l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure régle-
« mentaire du départ de ce train, faute de quoi ils seront remis
« au départ suivant. »

Cet article ne fait donc aucune différence, au point de vue du délai de dépôt en gare, entre les denrées alimentaires. Il s'applique sans distinction aussi bien aux poissons de mer frais qu'aux conserves en boîtes.

D'une façon générale et en quelque sorte essentielle, ce délai paraît excessif. Il n'est pas admissible qu'il faille trois heures de temps aux employés d'une gare pour le triage, l'étiquetage et l'enregistrement des colis.

En ce qui concerne plus particulièrement la marée, il convient de faire remarquer qu'en France, l'industrie de la pêche a un caractère tout différent de celui qu'elle a en Angleterre et

en Allemagne par exemple. Dans ces pays, les ports de pêche, relativement peu nombreux, sont extrêmement importants et le trafic y est considérable. Chez nous, au contraire, très nombreux, échelonnés tout le long des côtes, ils n'ont, chacun pris en particulier, qu'une importance relativement faible, et le port de Boulogne est le seul qui se rapproche, au point de vue de l'importance de son trafic, des grands ports anglais et allemands. Dans nos ports français, l'encombrement n'est donc pas à craindre et le délai de trois heures est manifestement exagéré. Pour celui de Boulogne même, on peut admettre qu'il l'est également, puisque, dans les ports anglais beaucoup plus importants, les expéditions sont acceptées quelques minutes avant le départ du train. En Allemagne, à Vordenham et à Hambourg, le délai ne serait que de dix minutes, et c'est à Altona seulement qu'il s'élèverait, pour les trains de 10 h. 58 du matin et de 7 h. 50 du soir, à 1 heure. L'argument, d'après lequel tous les expéditeurs arriveraient au dernier moment, s'il n'y avait pas de délai légal, tombe sous le coup de ce simple exemple de ce qui se passe à l'étranger dans des ports de pêche plus importants que les nôtres.

L'exagération du délai de dépôt en gare de départ, préjudiciable d'une façon générale à toutes les expéditions de denrées, l'est encore davantage lorsqu'il s'agit de poissons de mer. On augmente ainsi de trois heures la durée du transport du lieu de pêche au lieu de consommation d'une denrée éminemment corruptible. Cet inconvénient est encore plus considérable en été où la putréfaction est naturellement plus rapide et il est encore aggravé de ce fait que la plupart des gares et stations de nos réseaux français ne possèdent pas de marquises, de hangars où pourraient être mis à l'abri pendant ces trois heures et plus les colis qui attendent le moment du départ. Ils restent exposés sur les quais à toutes les intempéries et à l'action du soleil.

De plus, et ceci est peut-être plus important encore, le délai de trois heures est incompatible avec l'exercice de la pêche dans certains ports de l'Océan et de la Manche où les bateaux doivent compter avec les heures de marées pour rentrer au port. Supposons que le train qui doit emporter la marée parte

du port à 8 heures du matin, par exemple ; les pêcheurs devront déposer leurs poissons en gare à 5 heures, emballés et prêts à partir. Si la mer basse est précisément à 5 heures, il a pu leur falloir rentrer au port à 2 heures, par exemple, au plus tard ; si le délai eût été seulement de dix minutes, il leur eût été possible de rentrer à 7 h. 1/2 seulement.

La question se complique encore lorsqu'il s'agit d'une station dont l'ouverture, le matin, précède d'une heure seulement le départ du train qui doit emporter la marée. Dans ce cas, les expéditeurs doivent déposer leurs colis la veille au soir avant l'heure de la fermeture de la station, et les pêcheurs sont ainsi, par conséquent, dans l'impossibilité d'expédier leur pêche du jour même ; ils doivent expédier celle de la veille à laquelle on impose ainsi, dans une gare, un séjour de douze heures tout à fait inutile.

Enfin, ne peut-on admettre jusqu'à un certain point que des délais aussi considérables peuvent inciter à la négligence les agents de la compagnie qui savent la responsabilité de cette dernière toujours à couvert, puisque, lorsqu'une indemnité est réclamée pour retard de livraison, la compagnie peut additionner tous les délais de départ, de transport et d'arrivée, même ceux dont elle n'a pas profité et se trouver ainsi presque toujours dans son droit (cumul des délais) ?

Il y aurait donc lieu d'obtenir des compagnies la réduction du délai de dépôt en gare de départ de trois heures à une heure par exemple, ce qui nous rapprocherait en somme du régime en usage à l'étranger. Pour rendre cette amélioration possible ne pourrait-on simplifier les diverses opérations d'étiquetage, l'enregistrement et le triage des colis ? Le personnel des gares, toujours trop restreint, ainsi que chacun est à même de le constater, ne pourrait-il être augmenté, au moins pendant la saison de pêche, et ne pourrait on faire en sorte de donner aux employés leur avancement sur place, ce qui permettrait d'avoir toujours dans les ports un personnel au courant des expéditions de marée ?

En fait, pourrait-on dire, les agents de nos gares acceptent les denrées dans un délai bien moindre que le délai réglementaire. Pourquoi alors ne pas consacrer cet état de fait ?

Il y aurait lieu d'obtenir aussi l'ouverture de certaines gares pendant la nuit, de façon à pouvoir permettre aux mareyeurs d'expédier le matin à la première heure la pêche de la nuit.

2. Etude des délais de transmission

Aux différents points de transit, les compagnies ont droit à des délais qui sont fixés ainsi qu'il suit par l'article 3 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 modifié le 3 novembre 1879.

Trois heures, lorsque la gare est commune aux deux réseaux.

Six heures, lorsque chaque réseau a sa gare distincte.

Six heures, pour les différentes gares, têtes de ligne de Paris.

Il est absolument évident qu'aux points de transit certaines opérations doivent être faites qui nécessitent un temps matériel appréciable. Ce sont, par exemple, la reconnaissance des colis et leur transbordement, lorsqu'il y a lieu.

Dans les grandes gares de bifurcation situées à l'intérieur d'un même réseau, la reconnaissance des colis se fait sans qu'on prévoie pour cela de délais spéciaux. Pourquoi en prévoir alors dans le cas qui ne paraît pas sensiblement plus compliqué d'un changement de réseau ? Quant au transbordement, la question est toute différente et il nécessite un temps matériel appréciable dont il y a évidemment lieu de tenir compte.

Pour légitimer la durée de ces délais, les compagnies peuvent s'appuyer sur le fait suivant : Soit une gare A, par exemple, point de transit entre les réseaux de l'Orléans et du P.-L.-M. A A, un train arrive à 9 heures, apportant des marchandises de B sur l'Orléans et à destination de C sur le P.-L.-M. A ce train correspond à A, à 9 h. 15, un train du P.-L.-M. se dirigeant sur C. Le battement à A n'est donc que de quinze minutes pendant lesquelles les voyageurs changent de train ; mais durant ces quinze minutes le personnel de la gare de A ne peut avoir le temps matériel de faire le transbordement des colis. Ces derniers sont donc obligés d'attendre le train suivant à destination de C, lequel ne part qu'à 1 heure de l'après-midi par exemple. Il faut donc que les compagnies aient des délais considérables, parce qu'on ne peut admettre qu'on fasse attendre

les voyageurs du train de 9 h. 15 en augmentant le temps de battement de ce dernier.

Evidemment on ne peut proposer d'augmenter les battements des trains de voyageurs. Mais ces battements ne sont pas toujours aussi courts que ceux que nous venons de supposer. Il y en a souvent d'une demi-heure ou d'une heure. Pourquoi ne pas alors profiter de ceux-là pour faire le transbordement immédiat? Il suffirait d'ailleurs au surplus d'une entente entre les diverses compagnies pour que, quand le tonnage des marchandises serait assez élevé, le wagon qui les contient soit détaché d'un train pour être accroché à un autre et puisse ainsi continuer sa route sur le réseau suivant."

L'usage des paniers plombés pourrait aussi être adopté, et ces mesures auraient en plus l'avantage d'éviter à une denrée fragile une manutention supplémentaire.

En mettant en pratique des mesures dans le genre de celles qui viennent d'être préconisées, on pourrait arriver, sinon à supprimer, du moins à réduire considérablement, de trois heures à une heure par exemple, le délai de transmission dans toutes les gares communes ; de six heures à trois heures le délai de transmission entre deux gares distinctes d'une même localité ; enfin de six heures à quatre heures le délai de transmission entre deux gares têtes de lignes à Paris.

Il est vrai de dire que dans le récent tarif commun G. V. 114 (20 mars 1906), applicable sous la réserve de certaines conditions spéciales, les compagnies ont déjà réduit le délai de transmission de trois heures à une heure dans toutes les gares communes et de six heures à trois heures lorsque les deux gares sont distinctes.

3° Etude des délais de livraison

Cette question peut être subdivisée de la façon suivante :

- a) *Etude des délais de livraison en gare d'arrivée ;*
- b) *Etude des délais de factage.*

a) ÉTUDE DES DÉLAIS DE LIVRAISON EN GARE D'ARRIVÉE

Comme les précédents, les délais de livraison en gare

d'arrivée sont réglés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, dont voici les articles 4 et 5 qui s'y rapportent :

« Article 4. — Les expéditions seront mises à la disposition
« des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du
« train mentionné aux articles 2 et 3 ou, si la marchandise a
« été expédiée par un autre train, soit de voyageurs, soit de
« denrées arrivant plus tôt à destination, deux heures après
« l'heure réglementaire d'arrivée de ce train ou des trains
« correspondants qui lui font suite ».

« Article 5. — Les expéditions arrivant de nuit ne seront
« mises à la disposition des destinataires que deux heures après
« l'ouverture de la gare ».

Il est évident que l'opération de déchargement des denrées à l'arrivée nécessite un certain temps ; toutefois, le délai de deux heures accordé pour cette opération peut paraître exagéré, même à l'époque de l'année où l'affluence des arrivages est la plus considérable. Cette opération pourrait d'ailleurs être sensiblement simplifiée en augmentant le personnel des gares. Des mesures de détail de ce genre pourraient peut-être permettre de réduire de deux heures à une heure, par exemple, le délai de livraison en gare.

Semblablement, sans même parler de l'ouverture de certaines gares pendant la nuit, il semble que des colis arrivant nuitamment dans une gare même fermée au public pourraient être déchargés immédiatement et livrés à leurs destinataires le lendemain matin, dès l'ouverture de la gare.

b) ÉTUDE DES DÉLAIS DE FACTAGE

Le factage des colis de marées est fait soit par les soins de la compagnie de chemin de fer, soit par ceux d'une entreprise privée. Lorsque la compagnie de chemins de fer se charge de cette opération, les délais de factage dans Paris sont réglés par l'arrêté ministériel du 5 mars 1884 de la façon suivante : cinq heures pour les denrées alimentaires à destination des halles et des marchés.

Ce délai est en somme un délai de livraison de deux heures augmenté d'un délai de factage proprement dit de trois

heures ; ce qui revient à dire que le délai de factage est de trois heures.

Pour justifier ce délai de trois heures, on peut mettre en avant le temps nécessaire au déchargement des marchandises, qui est surtout considérable à l'époque où la pêche est la plus intense et où il y a, par conséquent, la plus grande affluence d'arrivages, le temps que prend la visite de l'octroi, l'encombrement, souvent considérable, à certaines heures de la journée, des rues de Paris et, enfin, la concurrence des entreprises privées qui incite peu les compagnies de chemins de fer à augmenter leur cavalerie et leur matériel de camions.

L'ensemble de ces raisons a incontestablement une grande force. Aussi, ne peut-on guère, en toute justice, demander, pour le moment du moins, la réduction du délai de factage. Les progrès de l'industrie de l'automobile permettront, sans doute, dans un avenir prochain, aux compagnies de chemins de fer d'utiliser des camions automobiles grâce auxquels on pourra peut-être réduire d'une heure le délai de factage dans Paris.

Quoi qu'il en soit et en tenant compte du desideratum que nous avons émis au sujet de la réduction du délai de livraison en gare (deux heures au lieu de une heure), on peut admettre que la marée doit être rendue aux Halles centrales à Paris quatre heures seulement, au plus tard, après l'arrivée du train qui l'a amenée.

A cette question du délai de livraison en gare se rattache celle très importante des avis d'arrivée et de refus.

Il serait, en effet, très désirable que le destinataire d'un colis de marée soit toujours prévenu, et avec la plus grande célérité, de l'arrivée en gare du colis qui lui est destiné.

D'autre part, il arrive parfois qu'un colis de marée soit refusé par son destinataire. L'expéditeur a alors intérêt à en être prévenu aussitôt que possible afin de pouvoir rentrer dans le minimum de temps en possession de son expédition et de pouvoir ainsi en tirer encore un parti quelconque et diminuer, dans une certaine mesure, l'importance de la perte qu'il éprouve.

Dans l'état actuel des choses, les Compagnies, par l'intermé-

diaire de la gare destinataire, préviennent, par lettre ordinaire, l'expéditeur de l'état de souffrance de son colis.

Ce mode d'avis est peut-être suffisant lorsqu'il s'agit de denrées ordinaires; mais, lorsqu'il s'agit de marée, il ne peut en être de même. N'oublions pas le caractère éminemment corruptible du poisson et soyons persuadé qu'aucun expéditeur ne regrettera la dépense des 50 centimes d'un télégramme, grâce auquel il pourra souvent aviser en temps utile aux moyens d'atténuer, dans une large mesure, une perte pécuniaire parfois considérable.

4^o Cumul des délais.

Une jurisprudence constante des tribunaux français, plutôt que des règlements véritables, reconnaissent aux compagnies le droit de cumul des délais. Un exemple fera comprendre en quoi consiste en réalité ce droit.

Supposons, par exemple, un colis de marée expédié de A pour Paris. Ce colis a été déposé en gare de A quelques minutes avant le départ du train qui doit l'emporter. Bien que n'ayant pas été déposé dans le délai réglementaire, il a été accepté pour ce train, sans, par conséquent, que la compagnie des chemins de fer ait voulu profiter de son délai de trois heures de dépôt en gare. A Paris, la compagnie a un délai de deux heures pour mettre ledit colis à la disposition de son destinataire. Mais là il se produit un retard considérable et la compagnie ne livre le colis que quatre heures après son arrivée, outrepassant ainsi de beaucoup son délai de mise à la disposition. Par le fait de ce retard, le colis est avarié et son destinataire le refuse; l'expéditeur demande une indemnité à la compagnie. Si l'affaire est soumise aux tribunaux, la compagnie n'est jamais condamnée, parce que, faisant l'addition de tous les délais auxquels elle a droit (dépôt, transmission, livraison), il se trouve qu'elle a mis en bloc moins de temps encore qu'elle avait droit d'en mettre.

Il arrive donc ainsi que la compagnie, après avoir volontairement renoncé à profiter du délai réglementaire, peut arguer de ce délai pour refuser toute indemnité.

M. Berthoule (1), d'une part, et MM. Messin et Monvoisin (2), d'autre part, se sont élevés contre ce *modus faciendi*. Il y aurait certainement quelque chose à faire à ce point de vue en faveur des expéditeurs de marée.

5^e Questions annexes

Les principales questions annexes se rattachant à l'importante question des délais sont les suivantes :

a). *Calcul du délai d'après la marche du train effectivement utilisé.*

b). *Faculté pour l'expéditeur de réclamer la voie la plus rapide.*

c). *Coïncidence de l'heure d'arrivée des trains de marée avec celle de l'ouverture des principaux marchés.*

A. — Cette question se rattache à celle du cumul des délais.

En effet, supposons qu'un expéditeur, pour se mettre en règle avec les règlements au point de vue du délai de dépôt en gare, dépose un colis à 8 heures en vue d'un train qui doit partir à 11 heures. Pour des raisons de commodités qui lui sont personnelles, la gare expéditrice fait toutefois partir la marchandise en question par un train qui part à 8 h. 1/2 ; néanmoins elle calculera ses délais comme si l'envoi avait été réellement fait à 11 heures. La compagnie gagne donc ainsi deux heures et demie et les employés de la gare destinataire peuvent retarder de deux heures et demie la livraison des colis sans engager sa responsabilité. Il y aurait grand intérêt à ce que les délais soient calculés d'après la marche du train effectivement utilisé.

B. — Dans l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi que dans l'article 50 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, il est dit que :

(1) BERTHOULE. *Rapport sur le transport du poisson* (Journal officiel, 11 juin 1905).

(2) MESSIN et MONVOISIN. *Revendications relatives au transport du poisson d'eau douce*, Paris 1905.

« Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques
« à G. V. seront expédiés par le premier train de voyageurs
« comprenant des voitures de toutes classes et *correspondant*
« avec leurs destinations.....

Pour ces transports, les compagnies calculent les *délais* et les *taxes* d'après les voies qui sont kilométriquement *les plus courtes*.

D'après de nombreux arrêts des tribunaux, il est explicitement ou implicitement reconnu que les expéditions G. V. doivent être faites par l'itinéraire le plus court, sauf indication contraire de l'expéditeur.

Mais la voie *kilométriquement la plus courte* n'est pas toujours la plus rapide.

Un exemple classique est celui de la ligne qui va de Paris à Lyon. La ligne la plus courte, au point de vue kilométrique, est incontestablement celle qui passe par Paris, Laroche, Auxerre, Cravant, Avallon, Chagny et Lyon. Mais, par suite de l'organisation des convois et de la construction même des voies et des gares, la voie la plus courte, au point de vue du temps, est celle qui passe par Paris, Laroche, Dijon, Chagny et Lyon.

En fait, pour des nécessités pratiques d'exploitation et diverses raisons techniques, les compagnies, tout en calculant les délais et les taxes par la voie *la plus courte*, ont *le plus souvent intérêt* à faire voyager les denrées par la voie *la plus rapide* qui est *kilométriquement* la plus longue ; il leur serait même, dans beaucoup de cas, presque impossible d'en agir autrement.

Mais il n'y a, en réalité, pour l'expéditeur, aucune garantie. Tantôt, et c'est le cas le plus fréquent, la compagnie expédiera effectivement les colis par la voie la plus rapide, mais tantôt aussi il pourra se faire qu'elle les expédie, comme elle en a le droit, par la voie kilométriquement la plus courte, qui, au point de vue du temps, est la plus longue.

Les nouveaux tarifs G. V. 114, dont peuvent profiter les expéditeurs de marée sous la réserve de certaines conditions d'application, leur reconnaissent le droit de réclamer la voie la plus rapide, à la condition que la demande ait été faite

douze heures avant le départ du train qui doit emporter la marchandise.

Il y aurait lieu de régler les choses une fois pour toutes. Disons d'abord que l'on ne peut songer à demander que l'itinéraire le plus rapide soit appliqué dans tous les cas, car, pour ceux dans lesquels la compagnie l'utilise déjà, en fait, la situation des expéditeurs serait aggravée; leurs marchandises voyageraient comme précédemment et paieraient plus cher.

Ce qu'il semble en somme qu'il faille désirer, c'est l'organisation suivante :

Lorsqu'il n'y aura pas d'indications spéciales, les compagnies calculeront les taxes et les délais d'après l'itinéraire le plus court; mais, pour les commodités de leur service et quand elles le jugeront à propos, elles auront la faculté de faire prendre aux denrées l'itinéraire le plus rapide.

En toutes circonstances et *sans conditions d'application spéciale de tarifs*, l'expéditeur aura le droit de demander l'itinéraire le plus rapide; il paiera alors la taxe suivant cet itinéraire, d'après lequel aussi on calculera les délais. L'itinéraire devra être établi *par les agents de la compagnie*, dans un délai à fixer et qui devra être *très réduit*.

C. — Il serait important, notamment à Paris, que les heures d'arrivées des trains venant des ports de pêches soient calculées de façon que les marchandises puissent être livrées autant que possible par le service du factage avant l'ouverture des marchés et des halles. Nous nous rendons compte de la difficulté de réalisation de ce vœu !

2° Le matériel de transport

Si les produits de la pêche doivent être transportés en grande rapidité, ils doivent aussi l'être à l'aide d'un matériel qui permette leur bonne conservation pendant le voyage.

En France, il n'existe pour ainsi dire pas de matériel spécial affecté aux transports de marées. Toutefois, il est vrai de dire que la nécessité de l'existence, sur nos réseaux français, d'un tel matériel ne se fait pas sentir d'une façon aussi pressante que

dans un certain nombre de pays étrangers. En effet, en France les voyages sont toujours d'une durée relativement courte en comparaison de ce qu'ils sont dans l'Amérique du Nord par exemple (Etats-Unis, Canada), et les produits de pêche expédiés en grande vitesse ne séjournent dans les wagons que pendant un temps relativement court.

Il n'y aurait un véritable intérêt à posséder un grand nombre de wagons spécialement aménagés que si les transports en moyenne vitesse prenaient de l'extension.

Les compagnies de chemins de fer français n'ont pas cru pour la plupart devoir se munir jusqu'ici d'un matériel spécial ; elles ont préféré laisser ce soin à l'initiative privée, c'est-à-dire qu'elles se bornent à accepter dans leurs convois les wagons spéciaux soit possédés, soit loués par les expéditionnaires, soit aménagés par eux à l'aide du matériel même de la compagnie.

Le tarif commun G. V. 121, qui vient d'être récemment modifié, règle les conditions de ces sortes de transports. Nous n'entrerons pas ici dans les détails de son application.

Il ne semble pas d'ailleurs que l'on puisse demander aux compagnies de chemins de fer de faire construire à leurs frais des wagons frigorifiques. Ces wagons, qui doivent toujours circuler avec des charges importantes, ne pourraient en effet être utilisés que sur les très grandes lignes et desservir les ports de pêches très importants. Or, en France, ces ports sont plus nombreux qu'importants ; nous n'avons pas sur nos côtes de grands centres analogues à Grimsby et à Geetsmunde et jamais un petit port comme Douarnenez, par exemple, ne pourra fournir la charge d'un wagon frigorifique ; le pourrait-il qu'il faudrait encore pour cela obtenir une entente de tous les mareyeurs de la localité, chose difficile à réaliser dans la pratique en raison de l'esprit de concurrence. Les wagons de la compagnie seraient donc menacés de ne pas couvrir leurs frais.

Mieux vaut donc laisser à des compagnies spéciales le soin de la construction des wagons frigorifiques et demander seulement aux compagnies de chemins de fer de faciliter dans la

plus large mesure possible par l'abaissement des taxes la circulation sur leurs lignes des wagons spéciaux employés par les expéditeurs de marées.

Au point de vue du matériel, mentionnons aussi les cadres à marée, à claire-voie, que la Compagnie du Nord met à la disposition des expéditeurs sans taxe supplémentaire. Ces cadres voyagent à l'air libre et, arrivés à Paris, ils peuvent être transportés aux halles avec leur chargement, ce qui évite ainsi une manutention supplémentaire. Il serait à désirer de voir se généraliser sur tous les réseaux français l'emploi des cadres à marée en usage sur le Nord.

3° Les Tarifs de Transport

En même temps qu'ils doivent être transportés rapidement, les produits de pêches doivent être transportés à bon marché. On peut même demander, étant donnée leur valeur respective très variable, que leur prix de transport soit en rapport avec leur valeur intrinsèque :

L'étude des tarifs de transport comprendra deux chapitres :

- 1° *Etude proprement dite des tarifs ;*
- 2° *Etude des questions annexes :*

1° Etude proprement dite des tarifs.

Les prix de transport des produits de pêche à l'intérieur du territoire sont actuellement réglés par des chapitres spéciaux des tarifs suivants s'appliquant aux denrées d'une façon générale :

- 1° *Tarif général ;*
- 2° *Tarifs spéciaux G. V. 14 ;*
- 3° *Tarif général commun G. V. 114 ;*
- 4° *Nouveau tarif spécial commun G. V. 114.*

1° TARIF GÉNÉRAL (1)

Il s'appliquait à l'origine à tous les réseaux français, mais, quoique ayant été modifié par des tarifs ultérieurs successifs (G. V. 14 — G. V. 114 — nouveau G. V. 114), il reste encore en vigueur dans quelques cas. Ce tarif est un tarif *décroissant*, c'est-à-dire que le prix de la tonne kilométrique diminue à mesure que le parcours augmente.

Prix de la T. K.

Parcours de 100 kil.....	0.24
— 200 kil.....	0.23
— 300 kil.....	0.23
— 400 kil.....	0.225
— 500 kil.....	0.22
— 600 kil.....	0.217
— 700 kil.....	0.212
— 800 kil.....	0.206
— 900 kil.....	0.20
— 1.000 kil.....	0.19

2° TARIFS SPÉCIAUX G. V. 14 (2)

Ces tarifs sont destinés à offrir aux expéditionnaires de denrées un certain nombres d'avantages sur les conditions faites par le tarif général.

a) *Ouest*. — Barème A : S'applique aux expéditions d'au moins 50 kilos ou payant pour ce poids.

Il reproduit sensiblement les conditions du tarif général.

Barème B : S'applique aux expéditions d'au moins 50 kilos ou payant pour ce poids, mais à destination de Paris-Argenteuil seulement.

Prix de la T. K.

Parcours de 175 kil.....	0.19
— 200 kil.....	0.188

(1) Voy. A. Berthoule : loc. citato, p. 6, 7.

(2) Voy. A. Berthoule : loc. citato, p. 7, 15.

Prix de la T. K.

Parcours de 300 kil.....	0.17
— 400 kil.....	0.159
— 500 kil.....	0.153
— 600 kil.....	0.148
— 700 kil.....	0.146
— 800 kil.....	0.144

La Compagnie de l'Ouest pratique, en outre, sans condition de tonnage, quelques prix fermes d'un point donné à un autre point donné.

b) *P.-L.-M.* — Barème III *bis* : S'applique aux expéditions d'au moins 50 kilos ou payant pour ce poids.

Prix de la T. K.

Parcours de 6 kil.....	0.49
— 100 kil.....	0.255
— 300 kil.....	0.235
— 400 kil.....	0.226
— 500 kil.....	0.225
— 600 kil.....	0.22
— 700 kil.....	0.20
— 800 kil.....	0.18
— 900 kil.....	0.16
— 1.000 kil.....	0.15

Barème IV : S'applique à des expéditions de plus de 1,000 kilos.

c) *Etat.* — Tarif spécial G. V. 14 : S'appliquant aux expéditions d'au moins 50 kilos ou payant pour ce poids et à destination de Paris seulement.

Prix de la T. K.

Parcours de 30 kil.....	0.45
— 100 kil.....	0.242
— 200 kil.....	0.216
— 300 kil.....	0.202
— 400 kil.....	0.195

Prix de la T. K.

Parcours de 500 kil.....	0.19
— 600 kil.....	0.187

d) *Nord.* — Barèmes A et C : Le premier est la reproduction de l'ancien tarif général.

Le second, réservé au départ de certaines gares déterminées, n'implique aucune condition de tonnage.

Prix de la T. K.

Parcours de 50 kil.....	0.24
— 75 kil.....	0.23
— 100 kil.....	0.225
— 150 kil.....	0.20
— 200 kil.....	0.18
— 300 kil.....	0.15
— 350 kil.....	0.146

e) *Orléans.* — Cette Compagnie n'a pas de tarif spécial G. V. 14, mais admet une série de prix fermes très peu fixes.

f) *Midi et Est.* — Ces Compagnies n'ont pas de tarif spécial et continuent à appliquer l'ancien tarif général.

Comme le tarif général, tous ces tarifs spéciaux sont des tarifs *décroissants*, c'est-à-dire que le prix de la tonne kilométrique qu'ils fixent diminue à mesure que le parcours devient plus long. Ils ont un grave inconvénient, c'est que, les parcours étant calculés séparément sur chaque réseau, le colis de denrée *recommence à payer le prix d'origine à chaque entrée sur un nouveau réseau.*

3° TARIF GÉNÉRAL COMMUN G. V. 114 (1)

Ce tarif, homologué le 21 mars 1903, est entré en vigueur le 10 mars 1904. Toutes les Compagnies, sauf le Midi, y participent. Il s'applique aux expéditions d'au moins 50 kilos ou

(1) Voy. A. Berthoule : loc. citato, p. 15-17.

payant pour ce poids et sous la condition de *emprunt d'au moins deux réseaux*.

Prix de la T. K.

Parcours de	300 kil.....	0.23
—	400 kil.....	0.207
—	500 kil.....	0.186
—	600 kil.....	0.171
—	700 kil.....	0.16
—	800 kil.....	0.151
—	900 kil.....	0.14
—	1.000 kil....	0.135

4° NOUVEAU TARIF SPÉCIAL COMMUN G. V. 114

Ce nouveau tarif a été mis en application le 18 juillet 1907. Tous les réseaux français, sauf le Midi, y participent. Il s'applique à des expéditions d'au moins 50 kilos ou payant pour ce poids et sous les conditions de *l'emploi de deux réseaux au moins*.

Prix de la T. K.

Parcours de	100 kil.....	0.24
—	200 kil.....	0.22
—	300 kil.....	0.19
—	400 kil.....	0.17
—	500 kil.....	0.156
—	600 kil.....	0.141
—	700 kil.....	0.128
—	800 kil.....	0.118
—	900 kil.....	0.111
—	1.000 kil....	0.105
—	1.100 kil.....	0.10
—	1.200 kil....	0.095
—	1.300 kil.....	0.092
—	1.400 kil.....	0.089
—	1.500 kil.....	0.086

Nota. — Quand le chargement des wagons excède le poids minimum de 5,000 kilos, les prix du barème sont réduits de 1/10 pour le poids excédant.

Le nouveau G. V. 114, mis en vigueur depuis deux mois, constitue un réel progrès sur la plupart des tarifs précédents (le tarif spécial G. V. 14 du Nord (barème C) est cependant encore plus avantageux); nous sommes loin encore des prix des tarifs anglais et allemands.

Ce que l'on pourrait demander actuellement aux compagnies, ce serait : 1° l'unification de tous les tarifs sur la base du nouveau G. V. 114, ou mieux encore, si c'est possible, sur celle du barème C du G. V. 14 du Nord; 2° la division des poissons de mer en catégories, de façon que les poissons bon marché, comme la raie, par exemple, ne paient pas des prix de transport aussi élevés que les poissons de luxe comme le turbot.

Nous nous bornerons dans ce rapport préliminaire à cette étude des tarifs intérieurs, nous réservant dans le rapport détaillé d'aborder celle des tarifs d'exportation.

2° Questions annexes.

Ce chapitre peut être lui-même divisé en 5 sous-chapitres :

- a) *La moyenne vitesse.*
- b) *Réduction des tarifs de transport des poissons transportés en bac ou dans la glace.*
- c) *Retour des emballages vides.*
- d) *Colis agricoles.*
- e) *Clauses forfaitaires.*

A. — L'article 50 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer s'exprime ainsi au sujet de la moyenne vitesse.

« Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, « sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre « ceux de la grande et petite vitesse. Le prix correspondant à « ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande « et de la petite vitesse. »

Cette moyenne vitesse, qui ne s'applique guère en pratique, concerne surtout les denrées les moins périssables et ne serait susceptible de s'appliquer aux transports de marées qu'à la condition de l'adjonction d'un matériel spécial (wagons réfrigérants). Si l'emploi de ces wagons devenait d'un usage courant, il serait alors à désirer que les compagnies organisent, sur les grandes artères du moins, des trains de moyenne vitesse avec des délais intermédiaires à ceux de la grande et de la petite vitesse et des tarifs plus avantageux que ceux qui ont été appliqués jusqu'à ce jour.

B. — Dans l'état de choses actuel, le prix de transport d'un colis de marée est fixé d'après son poids total, c'est-à-dire que l'emballage et la glace qui entourent le poisson sont tarifés de la même façon que ce dernier.

Or, dans les envois de marée, cette tare représente au moins 50 % du poids total de la marchandise.

Cet inconvénient, déjà considérable pour le poisson de mer, l'est encore davantage lorsqu'il s'agit de poisson d'eau douce, qui, pour arriver vivant sur le lieu du marché, doit voyager dans des bacs pleins d'eau dont le poids représente souvent plus des 3/4 du poids total de l'envoi.

La seule compagnie qui fasse aux expéditeurs des avantages sur ce point est la Compagnie du Nord qui accorde une tolérance de 10 % pour la taxe. Il y aurait intérêt à ce que les autres Compagnies imitent ce bon exemple et s'arrangent même, si possible, pour augmenter cette tolérance, laquelle, notamment pour le cas particulier des poissons d'eau douce voyageant en bac et vivants, est notablement insuffisante.

C. — La question du retour des emballages vides a une grande importance dans les expéditions de marées. En effet, les expéditeurs, étant donnée la fragilité des produits de pêche, sont obligés d'employer des emballages d'une certaine solidité, par conséquent d'une certaine valeur ; on ne peut guère leur demander, par conséquent, de faire des envois à emballages perdus. Ils doivent de toute nécessité rentrer en possession desdits emballages et cela dans le délai le plus court possible, afin de pouvoir faire rapidement de nouveaux envois. D'autre

part, ces retours d'emballages ne doivent pas être tarifés de façon à augmenter notablement le prix de la marchandise.

Dans l'état actuel, il n'y a pour ainsi dire pas de réglementation au sujet du renvoi des emballages vides; les compagnies s'adjugent pour cela les délais les plus élastiques et les moins précis. D'autre part, si certaines compagnies comme l'Ouest, le Nord, l'Est et l'Etat font ces renvois gratuitement, les autres taxent ces emballages à des prix qui, quoique réduits, paraissent encore trop élevés.

Il y aurait lieu d'obtenir des compagnies : 1° un délai de huit jours au maximum pour le renvoi des emballages vides; 2° la généralisation de la gratuité sur tous les réseaux, sauf cependant pour les emballages spéciaux et d'un poids considérable.

D. — Les expéditions de 50, 100, 500 kilos ne peuvent intéresser que les grands centres de consommation.

En faveur des petits centres, il y aura intérêt à créer les colis qu'on a déjà essayé de faire accepter sous le nom de *colis agricoles*. Ces colis, de 40 kilos et moins, paraissent devoir être très précieux pour les petites villes dans lesquelles la consommation est forcément restreinte.

En 1898, avec l'assentiment des compagnies, un projet de loi a été déposé à la Chambre des députés. Il tendait à créer un nouveau tarif commun par zone et par coupure de 20, 30, 40 kilos.

Ce projet, adopté à la Chambre, n'a pas été soumis encore au Sénat en raison des difficultés soulevées par le Ministère des Finances, qui n'a pas cru devoir appliquer à ces colis agricoles le bénéfice du tarif réduit de droit de timbre (0 fr. 10 au lieu de 0 fr. 35) commun aux expéditions de chemin de fer.

Il serait grandement à désirer que l'on arrive à s'entendre sur ce point afin de pouvoir faire profiter nos populations rurales du bénéfice de la consommation des produits de la pêche.

E. — Parmi les clauses forfaitaires que les tarifs de denrées des compagnies de chemins de fer comportent, les plus importantes sont celles qui sont relatives aux indemnités auxquelles peuvent être astreintes ces compagnies en cas de

retard. Ces indemnités sont proportionnelles au nombre d'heures de retard.

En ce qui concerne les transports de marées, les clauses forfaitaires peuvent être extrêmement préjudiciables aux expéditeurs. Un retard de trois heures, en effet, pendant lequel des conserves en boîtes ne peuvent s'altérer, peut être cause, en été, de la corruption complète d'une expédition de poissons. Or, pour le cas spécial d'un retard de trois heures, l'expéditionnaire n'a droit qu'au remboursement du tiers du prix de l'envoi.

Il y aurait lieu de supprimer les clauses forfaitaires qui limitent la responsabilité des compagnies ou de les modifier d'une façon rationnelle dans le cas de leur application aux transports de marée.

En résumé, pour faire rendre à l'industrie de la pêche maritime en France tout ce qu'elle doit pouvoir donner, les différentes mesures qui tendront à augmenter la production de poissons comestibles ne seront efficaces que si elles sont accompagnées de celles destinées à faciliter son écoulement. C'est donc à la bonne volonté des compagnies de chemins de fer qu'il convient de faire appel pour arriver à obtenir d'elles le transport rapide et à bon marché des produits de notre pêche maritime.



