

138 LM 199 / 3

1934-1944

D 735 / 194

Exécution et réception de contrats sur la région Sud-Est

Marchés avec MR Etienne BUGATTI pour la fourniture  
de matériel roulant et remorqué

et résiliation de certains marchés

(1535-1939)

Escamen ol pise en charge  
des monies



NOTES INTERIEURES

COPIE pour Monsieur IMBAULT

27 Février

39

Monsieur le Directeur Général 28 FEV. 1939

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
28 FEV. 1939	
D	785/1941 30

J'ai l'honneur de vous remettre les documents que j'ai réunis en vue de l'entretien que vous devez avoir demain à 11<sup>h</sup>30 avec M. DORMANN, Sénateur.

Je vous ai remis <sup>après-midi</sup> cet ~~après-midi~~ le procès-verbal du Conseil d'Administration de la séance du 6 Avril au cours de laquelle a été discuté le programme d'autorails 1938.

Le dossier concernant ce programme, ainsi que les modifications qui ont provoqué sa présentation nouvelle au Ministère, est joint à votre dossier "Comité" de Mardi.

Vous voudrez bien trouver ci-joint :

1°) Le dossier reprenant les diverses demandes de commandes sollicitées pour parer à la situation financière de M. BUGATTI.

Dans ce dossier se trouve notamment la question de l'achat de deux autorails à caisse surallongée construits sans commande de notre part (objet de la dernière démarche de M. DORMANN auprès de M. le Président GUINAND);

2°) Le dossier du marché pour la fourniture de deux

Monsieur LE BESNERAIS

AVISE : M. IMBAULT  
M. FALAISE/M<sup>me</sup> ELZBACH



autorails BUGATTI simples destinés à la Région du Sud-Est;

3°) Le dossier du marché de deux autorails triples destinés à la ligne PARIS-STRASBOURG;

4°) Enfin, un dossier dans lequel j'ai rassemblé les décisions prises par le Comité et le Conseil en ce qui concerne le matériel vapeur BUGATTI.

Votre respectueux et dévoué,

Le Secrétaire  
de la Direction Générale,

3 SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PARIS, LE

10 DEC 1938

Service Central du Matériel

N° 231 000  
4102 Te

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
20, RUE DE ROMÉ, ARR. TÉLÉPHONE : LABORDE 88-00	
DIRECTION GÉNÉRALE	
- 9 DEC. 1938	
Dossier <u>D 235</u>	Pièce N° <u>19H</u> <u>2H</u>

Monsieur le Directeur Général,

Comme suite à votre annotation sur la note ci-jointe en retour, de M. LECLERC du SABLON, relative à l'examen, par la Commission des Marchés, en exécution de l'article 11 du décret-loi du 31 Août 1937, du marché passé par l'ancien Réseau de l'Etat avec M. BUGATTI pour la construction d'une automotrice à vapeur de 1 000 ch, je remets sous vos yeux ma lettre N° 3758 Te, du 7 Novembre 1938, aux termes de laquelle j'ai proposé :

- 1°- de résilier le marché P.L.M. relatif à la fourniture d'une locomotive à vapeur de 2 000 ch, d'un tender-fourgon et de trois remorques;
- 2°- de poursuivre la réalisation des deux marchés Etat relatifs, respectivement à la construction d'une locomotive de 1 000 ch et à celle de trois remorques.

Le Marché P.L.M. a déjà fait l'objet, en exécution de l'article 11 précité, d'un examen par la Commission des Marchés qui a émis un avis favorable dans sa Réunion du 19 Août 1938 (le Conseil d'Administration de la Société Nationale avait également donné avis favorable dans sa séance du 6 Juillet 1938).

Quant aux deux marchés Etat, l'un d'eux, celui qui concerne l'acquisition de trois remorques a été examiné le 16 Novembre 1938 par le Comité de Direction, qui l'a approuvé. Le dossier a été transmis à la Commission des Marchés qui se prononcera prochainement.

Le second marché Etat, relatif à l'acquisition d'une locomotive de 1 000 ch est celui dont le dossier est joint à la note de M. LECLERC du SABLON.

Comme le propose M. LECLERC du SABLON, je suis d'avis de donner suite à ce dossier.

*Urgent*  
*M. Luchan*  
*en cuivre*  
*Ly*

Vu



Bien que ce dernier marché ait été passé avec M. BUGATTI par l'ancien Réseau de l'Etat, c'est la Région du Sud-Est qui le présente, car c'est de cette Région que dépend la Division spécialisée des Etudes de Locomotives (D.E.L.) qui est chargée maintenant de suivre la réalisation de la locomotive dont il s'agit.

LE DIRECTEUR,



SOCIETE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
-----

Service Central du Matériel  
-----

PIECES à CONSULTER

26 décembre 1934

Direction Générale des Chemins  
de fer et des Routes

2ème Bureau

Matériel roulant

Réseau de l'ÉTAT

Acquisition d'une automotrice  
à vapeur Bugatti

Projet de marché

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Comité de Réseau  
des Chemins de fer de l'ÉTAT

Par lettre du 14 novembre 1934, vous m'avez soumis le projet de marché que vous vous proposez de passer avec M. E. BUGATTI, constructeur à Molsheim, pour la commande de l'automotrice à vapeur de 1000 ch. dont j'ai, sous certaines réserves, approuvé l'acquisition par décision du 5 septembre dernier.

Après avoir consulté le Service du Contrôle de l'Exploitation Technique, du Matériel et de la Traction et prenant acte des dispositions arrêtées dans la conférence tenue par mon Administration, le 20 novembre dernier, à propos de l'établissement du marché analogue à passer par le Réseau P.L.M. pour la construction d'une locomotive de puissance double - conférence à laquelle a pris part M. le Chef du Service du Matériel et Traction de votre Réseau - j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de ne pas maintenir le caractère impératif des essais préalables à poste fixe du générateur et des moteurs que prévoit votre lettre précitée du 14 novembre dernier. J'estime, par contre, qu'il convient de baser la rémunération du constructeur sur une formule prévoyant à la fois des primes et des pénalités se référant aux résultats obtenus en ligne de vitesse convenable maximum, de consommation de mazout et d'eau, enfin d'endurance.

J'ai statué dans ce sens sur les propositions que m'avait soumises le P.L.M., par ma décision du 3 décembre 1934, dont je vous communique ci-joint copie.

Dans ces conditions, je ne puis que vous inviter à modifier le projet de marché que vous m'avez soumis de manière à le rendre conforme aux dispositions de cette décision, adaptée au cas de votre Réseau en substituant au trajet de Paris à Lyon-Ferrière celui de Paris au Havre et en réduisant les taux de primes et de pénalités ainsi que les limites de leurs montants totaux dans la proportion des prix de base respectifs des locomotives destinées au Réseau P.L.M. et à votre Réseau, c'est-à-dire dans la proportion de 2 400 000 f. à 1 600 000 f. ou de 3 à 2.

Il y aura lieu, en outre, de spécifier dans le marché à établir le type et le poids des voitures qui constitueront le train d'essai et d'adapter au cas de ce train d'essai compte tenu du tonnage total, les chiffres de consommation de mazout et d'eau par kilomètre-train pris pour base en ce qui concerne le Réseau P.L.M. et indiqués dans ma décision susvisée du 3 décembre 1934.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente décision.

P. le Ministre et par autorisation  
LE CONSEILLER D'ÉTAT - DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS  
DE FER ET DES ROUTES  
signé: BOUTET



Direction Générale des Chemins  
de fer et des Routes

2ème Bureau

Réseau P.L.M.

Matériel Roulant

LE MINISTRE

à MM. les Administrateurs de la Compagnie des  
Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditer-  
ranée

Acquisition d'une locomotive  
à vapeur d'un tender et de 3  
voitures.

Vous m'avez présenté, le 20 juillet 1934, un projet relatif à l'achat à M. BUGATTI, constructeur à Molsheim, d'une locomotive à vapeur de 2 000 ch. à commande individuelle des essieux, d'un tender et de 3 voitures légères carénées. Cette acquisition a été approuvée, en principe, par ma décision du 5 septembre dernier, dans la limite d'une dépense globale de 6 000 000 f.

Par lettre du 5 novembre, vous m'avez fait connaître les mesures que vous proposiez pour satisfaire à diverses réserves contenues dans cette décision et notamment pour faire dépendre le prix de la locomotive des résultats qu'elle donnera.

Tout en prenant acte de la réduction que, d'accord avec M. BUGATTI, vous avez apportée au prix de base de cette locomotive et des clauses envisagées pour primer le maximum de vitesse commerciale et l'endurance de ce matériel, ainsi que pour primer et pénaliser sa consommation de mazout par kilomètre-train, j'estime qu'il convient, sans modifier le principe de ces essais, d'en préciser quelque peu les modalités d'exécution, et d'étendre l'application des primes et pénalités prévues.

A la suite des conférences tenues à ce sujet entre mon Administration et les Services de votre Compagnie, j'ai l'honneur de vous inviter à substituer, aux clauses prévues par votre lettre du 5 novembre, les clauses suivantes qui ont été acceptées verbalement par les représentants de votre Compagnie et le Constructeur.

1° - Essai de vitesse commerciale maximum -

Cet essai sera effectué sur le parcours de Paris à Lyon-Perrache et pourra être renouvelé une deuxième fois à la demande du constructeur. Il précédera l'exécution de l'essai d'endurance.

La vitesse maximum sur ce parcours étant limitée à 140 km/h, la vitesse commerciale réalisée vaudra au constructeur :

une prime de 10 000 f. par kilomètre à l'heure en sus de 95;

une pénalité de 25 000 f. par kilomètre à l'heure au moins de 95.

2° - Essai de consommation par kilomètre-train -

Cet essai sera effectué sur le parcours Paris-Lyon et retour à la vitesse commerciale de 95 km/h et dans une période de 36 heures au plus. Il pourra être renouvelé une deuxième fois à la demande du constructeur et précédera l'exécution de l'essai d'endurance. La consommation de mazout et d'eau par kilomètre-train relevée au cours de cet essai vaudra au constructeur :



a) - Une prime de 15 000 f. par 0k,100 de mazout en moins de 5 k,5;

Une pénalité de 5 000 f. par 0k,100 de mazout en plus de 5 k,5.

b) - Une prime de 2 000 f. par kg. d'eau en moins de 50 kg;

Une pénalité de 1 000 f. par kg. d'eau en plus de 50 kg.

3° - Essai d'endurance -

Cet essai s'étendra pendant un trimestre commençant, d'accord avec le constructeur, au plus tard 12 mois après livraison du matériel et pourra être renouvelé une fois à la demande du constructeur au plus tard 15 mois après la livraison.

L'endurance sera caractérisée par le parcours total effectué sur un roulement établi pour un trimestre et comprenant au moins 80 000 km. avec parcours journaliers compris entre 800 et 1200 km.

Le résultat obtenu vaudra au constructeur:

Une prime de 20 000 f. par 1 000 km. en sus de 50 000;

Une pénalité de 10 000 f. par 1 000 km. en moins de 50 000.

4° - Limitation des primes et pénalités -

La somme des pénalités résultant de l'application des clauses précédentes sera limitée à 400 000 f.

La somme des primes correspondantes sera limitée à 1 000 000 f.

Il est entendu que pour chacun des essais qui seront renouvelés, ce sera celui donnant les meilleurs résultats dont il sera tenu compte.

J'ai pris acte, d'autre part, de l'engagement contenu dans votre lettre précitée du 5 novembre 1934, de me soumettre, avant la construction du matériel à voyageurs prévu dans votre projet du 20 juillet 1934, les dispositions définitivement adoptées pour l'aménagement du dit matériel.

P. le Ministre et par autorisation:  
LE CONSEILLER D'ETAT,  
DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER  
ET DES ROUTES,  
BOUTET

Direction Générale des Chemins  
de fer et des routes

COPIE

2ème Bureau

LE MINISTRE

Réseau de l'ETAT

à Monsieur le Président du Comité de Réseau des  
Chemins de fer de l'ETAT

MATERIEL ROULANT

Acquisition d'une locomotive  
à vapeur et de son tender.

N° M.T. 2741

Nous avez présenté, le 9 juillet 1934, un projet relatif à l'acquisition d'une locomotive à vapeur de 1 000 ch. et de son tender, système Bugatti.

La dépense, évaluée à 2 000 000 f. serait entièrement imputable au compte de premier établissement du Matériel roulant. Elle serait, en partie, prélevée sur le crédit de 1 500 000 f. inscrit sous le N° 65 de votre programme approuvé de C. de premier établissement du matériel roulant de 1934 pour l'acquisition - qui ne serait pas réalisée en 1934 - d'une locomotive à haute pression.

Après avoir consulté le Service du Contrôle de l'Exploitation Technique, du Matériel et de la Traction, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'apprécie la tentative intéressante que, conformément aux idées de mon Administration, vous vous proposez d'entreprendre pour le perfectionnement de la locomotive à vapeur.

Toutefois, tenant compte d'un projet soumis le 20 juillet 1934 par la Compagnie P.L.M. pour l'acquisition d'une locomotive à vapeur de 2000 ch. basée sur la même conception, j'estime qu'il conviendrait d'envisager pour l'unité de 1000 ch. destinée à votre réseau, l'application d'une chaudière distincte de celle adoptée pour la locomotive P.L.M. Sans aller peut-être, pour le moment, jusqu'à l'adoption d'une chaudière à vaporisation rapide proprement dite, pour laquelle les études et les recherches doivent néanmoins être poursuivies, notamment dans l'intérêt de la sécurité, il me paraît que l'étude entreprise par M. BUGATTI en collaboration avec un constructeur de chaudière, pour la réalisation d'une chaudière à tubes d'eau, mérite de retenir particulièrement votre attention.

En même temps, je vous signale l'intérêt d'établir le générateur de vapeur de manière à pouvoir produire de la vapeur à une pression variable comprise, par exemple, entre 30 et 50 hps, de façon à élargir le champ de l'expérimentation à entreprendre sur cette machine, considérée comme unité d'essai.

Enfin, il va de soi que l'engagement d'une dépense importante pour la réalisation d'un matériel entièrement nouveau doit être subordonné à des conditions précises de performances à remplir et à des clauses garantissant la rémunération du constructeur à la mesure des résultats obtenus, notamment en ce qui concerne la marche et le rendement du moteur et de la chaudière.

Sous le bénéfice de ces observations, et sous la réserve que votre Compagnie me soumettra, dès qu'elles seront établies, les clauses et conditions visées ci-dessus, j'approuve le principe de votre projet du 9 juillet 1934.

P. le Ministre et par autorisation:

P/ LE CONSEILLER d'ETAT,

Le Sous-Directeur

signé: R. THEVENET

1300

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE

---

Matériel et Traction

-----

Ettore Bugatti

-----

S O U M I S S I O N

pour la fourniture

31 décembre 1934.

-----

d'une locomotive à vapeur  
à commande individuelle des essieux.

d'un tender-fourgon

et de 3 voitures légères car nées.

---

Je soussigné, Ettore BUGATTI, Constructeur à Molsheim  
( Bas-Rhin), faisant, pour l'exécution des présentes, élec-  
tion de domicile à Paris, 46, avenue Montaigne;

M'engage à fournir et livrer à la Compagnie des  
Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à mes  
frais et risques, aux conditions indiquées ci-après :

- une locomotive à vapeur de 2.000 ch, à essieux mo-  
teurs actionnés par des moteurs individuels, équipée de  
deux chaudières chauffées au mazout, dont les alimentations  
en air, en combustible et en eau seront conjuguées de façon  
que le travail du chauffeur soit réduit à un simple travail  
de surveillance;

- un véhicule agencé pour servir de tender, comportant  
en outre deux compartiments-fourgons à bagages;

- trois voitures légères spéciales :

empattement des bogies de chaque voiture	15 mètres
longueur hors tout des 3 voitures	60 mètres

l'une de ces voitures comportant une cuisine.

.....



Ce matériel sera exécuté dans mes ateliers de Molsheim, d'après mes plans et mes indications, et sous mon entière responsabilité.

Le train pourra faire tout d'une traite, le trajet Paris-Menton, sans que la durée totale des arrêts dépasse 28 minutes.

La consommation de mazout ne dépassera pas 5,500 kg par kilomètre.

Sauf indications contraires données par la présente soumission, ou dérogations que pourrait éventuellement accorder la Compagnie P.L.M. sur ma demande, les prescriptions du Cahier des clauses et conditions générales, du 17 avril 1934, pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant des grands réseaux de chemins de fer français, seront applicables à la présente soumission.

#### LIVRAISONS .

Je m'engage à livrer le train complet, prêt à entrer en essais, dans un délai de dix-huit mois à dater de la réception de la présente soumission.

La livraison sera faite tant pour le train complet à livrer à la Compagnie P.L.M. que pour les pièces à fournir en wagons par elle, sur les voies de la dite Compagnie dans sa gare de Belfort.

#### PRIX.

La fourniture de la locomotive complète dans toutes ses parties, y compris l'outillage, mais non compris l'indicateur de vitesse, dont le montage, toutefois, devra être



assuré par moi, me sera payée deux millions quatre cent mille francs,

ci..... 2.400.000 frs

Le véhicule tender, contenant deux compartiments-fourgons à bagages, me sera payé huit cent mille francs,

ci..... 800.000 frs

Les trois voitures me seront payées, ensemble, un million cinq cent mille francs, ci.....1.500.000 frs

La Compagnie P.L.M. me fournira gratuitement les demi-accouplements de frein qui seront nécessaires pour accoupler ces véhicules. J'aurai à en assurer le montage.

Ces prix sont consentis par la Compagnie P.L.M. en raison du délai de livraison indiqué plus haut et à l'observation duquel elle tient essentiellement.

Moyennant ces prix, le train complet, prêt à être mis en essais, sera fourni et rendu franco, par mes soins et à mes frais, risques et périls, sur le lieu de livraison ci-dessus indiqué.

Les démontages nécessités par le transport du train et les remontages à faire au lieu d'emploi ou de dépôt seront à ma charge, et compris dans le montant de la présente soumission.

**PRIMES ET  
PENALITES.**

Le prix de 2.400.000 frs prévu ci-dessus pour la locomotive sera, suivant les résultats obtenus au cours des essais, modifié dans les conditions suivantes, étant en-

.....

tendu d'une part que pour chacun des essais qui seront renouvelés, on ne tiendra compte que de celui ayant donné les meilleurs résultats, et d'autre part que le jeu combiné des primes et des pénalités ne pourra avoir pour effet de porter le prix à plus de 3.400.000 frs ni de le réduire à moins de 2.000.000 frs.

1° - Essai de vitesse commerciale maximum.

Cet essai sera effectué sur le parcours de Paris à Lyon-Perrache et pourra être renouvelé une deuxième fois à ma demande. Il précèdera l'exécution de l'essai d'endurance.

La vitesse maximum sur ce parcours étant limitée à 140 km/h, la vitesse commerciale réalisée me vaudra :

- une prime de 10.000 frs par kilomètre à l'heure en sus de 95;
- une pénalité de 25.000 frs par kilomètre à l'heure en moins de 95.

2° - Essai de consommation par kilomètre-train.

Cet essai sera effectué sur le parcours Paris-Lyon et retour à la vitesse commerciale de 95 km/h et dans une période de 36 heures au plus. Il pourra être renouvelé une deuxième fois à ma demande et précèdera l'exécution de l'essai d'endurance. La consommation de mazout et d'eau par kilomètre-train relevée au cours de cet essai me vaudra

- a) - une prime de 15.000 frs par 0,100 kg de mazout en moins de 5,5 kg;
- une pénalité de 5.000 frs par 0,100 kg de mazout en plus de 5,5 kg.

- b) - une prime de 2.000 frs par kg d'eau en moins de 50 kg
- une pénalité de 1.000 frs par kg d'eau en plus de 50 kg.

### 3° - Essai d'endurance

Cet essai s'étendra pendant un trimestre commençant, d'accord avec moi, au plus tard 12 mois après livraison du matériel et pourra être renouvelé une fois à ma demande au plus tard 15 mois après la livraison.

L'endurance sera caractérisée par le parcours total effectué sur un roulement établi pour un trimestre et comprenant au moins 80.000 kilomètres avec parcours journaliers compris entre 800 et 1.200 kilomètres.

Le résultat obtenu me vaudra :

- une prime de 20.000 frs par 1.000 kilomètres en sus de 50.000;
- une pénalité de 10.000 frs par 1.000 kilomètres en moins de 50.000.

### INDEMNITES POUR RETARDS.

En cas de retard sur l'époque fixée pour la livraison du train complet, il me sera retenu, à titre d'indemnité et sans préjudice de tous dommages et intérêts, un pour mille pour chaque jour de tard, de la valeur de la locomotive et des véhicules du train dont la fourniture aura été retardée.

L'indemnité ci-dessus stipulée sera due à la Compagnie P.L.M. par le seul fait du retard, sans qu'il soit besoin de me notifier aucune mise en demeure ni acte quelconque extrajudiciaire. Les dommages et intérêts ne sont dus à la Compagnie que si elle a éprouvé un tort réel.

.....

De plus, la Compagnie P.L.M. se réserve le droit, si elle le juge convenable, de me retirer, en cas de retard, tout ou partie de la fourniture restant à livrer par moi.

RECEPTION  
PROVISOIRE.

La réception provisoire du train complet aura lieu après livraison sur les voies de la Compagnie P.L.M. et exécution des performances prévues aux 1° et 2° du paragraphe ci-dessus : Primes et Pénalités.

RECEPTION  
DEFINITIVE.

La réception définitive du train complet aura lieu un an après la mise en service acceptée par moi, ce délai étant toutefois prolongé d'une durée égale à celle des immobilisations résultant des réparations importantes nécessitées par des vices de construction.

PAYEMENTS.

Les paiements auront lieu de la manière suivante, sauf déduction, s'il y a lieu, des sommes dues par moi pour retards ou rebuts pour chacune des fournitures :

- un dixième ( 0,1) du montant de la fourniture, à la notification de la commande;
- deux dixièmes (0,2) du montant de la fourniture, après constatation, en mes usines, des approvisionnements concernant les châssis et les essieux;
- trois dixièmes ( 0,3) du montant de la fourniture, après constatation, en mes usines, des approvisionnements concernant les moteurs et les chaudières;
- trois dixièmes (0,3) du montant de la fourniture, dans le courant du mois qui suivra la réception définitive.
- le dernier dixième (0,1) du montant de la fourniture, dans le courant du mois qui suivra la réception définitive.

Les paiements se feront par chèques à mon adresse :

.....



46, avenue Montaigne, à Paris, ou à Molsheim (Bas-Rhin) .

Les primes ou pénalités seront payées aussitôt après constatation que les conditions prévues pour leur application ont été remplies.

Il est bien entendu que les paiements à effectuer en 1935 et ultérieurement ne pourront l'être qu'après que le Parlement aura autorisé le réseau à se procurer, par l'émission d'obligations, les sommes afférentes aux commandes de matériel roulant neuf à régler sur ces exercices.

Il est enfin précisé que le règlement des avances prévues au titre de la présente soumission, implique la remise préalable, à la Compagnie P.L.M., de la caution d'un tiers agréé par elle, garantissant le remboursement, avec intérêts de 5 % des sommes avancées, dans le cas où la livraison n'aurait pas été effectuée pour une raison quelconque.

#### GARANTIE.

Le matériel faisant l'objet de la présente soumission sera garanti, contre tout vice de construction ou de fabrication, pendant un délai de un an à dater de la livraison. Cette garantie consistant dans le remplacement ou la remise en état, au choix de la Compagnie P.L.M., de toute partie ou ensemble de la fourniture qui présenterait des défauts de matières ou de fabrication.

#### DESSINS.

Dès la livraison du matériel faisant l'objet de la présente soumission, je remettrai gratuitement à la Compa-

.....

gnie P.L.M. une collection des dessins d'ensemble ainsi que des pièces de détail nécessaires à l'entretien de ce matériel.

Ils seront établis sous forme de contre-clichés sur papier calque fort pour les ensembles et sur papier ozalid pour les détails.

Je fournirai en outre une nomenclature détaillée des pièces, établie sous forme de contre-clichés, sur papier ozalid, avec indication de leur poids et de la qualité des matières.

JUGEMENT  
DES  
CONTESTATIONS  
ET  
ENREGISTRE-  
MENT

Les contestations qui pourraient s'élever entre la Compagnie P.L.M. et moi, pour l'exécution de la présente soumission, seront jugées par le Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de contestation, les frais d'enregistrement de la présente soumission seront à la charge de celle des parties qui succombera dans l'instance.

Fait double à Paris, le trente et un décembre mil neuf cent trente-quatre.

Approuvé l'écriture  
Signé: ~~Et~~ttore BUGATTI

Approuvé  
Conformément à la décision du Conseil  
d'Administration, en date du 20 Juillet 1934  
P. le Directeur Général de la Compagnie  
Le Sous-Directeur

Signé : A. JOURDAIN

1305

## CHEMINS DE FER DE L'ETAT

-----  
MATÉRIEL et TRACTION-----  
M A T É R I E LN° 1591 du  
17 Janvier 1935MARCHE pour la FOURNITURE  
d'UNE AUTOMOTRICE A VAPEUR DE 1000 CV  
-----

Je soussigné, Ettore BUGATTI, Constructeur à  
MOLSHEIM (Bas-Rhin), faisant élection de domicile, pour  
l'exécution des présentes, à PARIS, 46 Avenue Montaigne,

M'engage à fournir et livrer aux Chemins de Fer de  
l'Etat, à mes frais et risques, aux conditions indiquées  
ci-après:

UNE AUTOMOTRICE à vapeur de 1000 CV. à essieux  
moteurs actionnés par des moteurs individuels, équipés  
d'une chaudière chauffée au mazout, dont les alimentations  
en air, en combustible et en eau seront conjuguées de  
façon que le travail du chauffeur soit réduit à un simple  
travail de surveillance.

Ce matériel sera exécuté dans mes Ateliers de  
MOLSHEIM, d'après mes plans et mes indications, et sous  
mon entière responsabilité.

L'automotrice considérée, remorquant un train de  
deux voitures profilées, d'un poids total de 40 tonnes  
du type spécial BUGATTI prévu sur le dessin BUGATTI W.R.371  
avec aménagements à déterminer ultérieurement, pourra tenir  
en palier une vitesse de 150 km/h sur un parcours de 10 km.

Elle pourra, en outre, effectuer un trajet d'une  
durée de quatre heures, sans ravitaillement, avec la même  
charge.

La consommation de mazout ne dépassera pas 3.700  
grammes par kilomètre.

Sauf indications contraires données par la présente  
soumission, ou dérogations que pourraient éventuellement  
accorder les Chemins de Fer de l'Etat, sur ma demande, les prescrip-  
tions du Cahier des Clauses et Conditions Générales du



17 Avril 1934, pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant des Grands Réseaux de Chemins de Fer Français, sont applicables à la présente soumission.

LIVRAISON - La livraison sera effectuée en gare de MOLSHEIM (Bas-Rhin), dans un délai de dix-huit mois à dater de la notification du présent marché.

Les démontages qui pourraient être nécessités par le transport de l'automotrice, et les remontages à faire au lieu d'emploi ou de dépôt, seront à ma charge et compris dans le montant de la présente soumission.

PRIX - La fourniture de l'automotrice complète dans toutes ses parties, y compris l'outillage, mais non compris l'indicateur de vitesse et sa serrure, ainsi que les demi-accouplements de frein qui me seront fournis gratuitement par les Chemins de fer de l'Etat, mais dont le montage devra être assuré par mes soins, me sera payée le prix à forfait de UN MILLION SIX CENT MILLE Francs (1 600 000 fr.)

Ce prix est consenti par l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat en raison du délai de livraison indiqué ci-dessus, et à l'observation duquel elle tient essentiellement.

PRIMES  
& PENALITES Le prix de 1 600.000 fr. sera, suivant les résultats obtenus au cours des essais, modifié dans les conditions suivantes, étant entendu, d'une part, que pour chacun des essais qui seront renouvelés on ne tiendra compte que de celui qui a donné les meilleurs résultats, et d'autre part, que le jeu combiné des primes et des pénalités ne pourra avoir pour effet de porter le prix à plus de 2.270.000 fr. ni le réduire à moins de 1.340.000<sup>f</sup>

1<sup>o</sup> - Essai de vitesse commerciale maximum

Cet essai sera effectué sur le parcours de PARIS au HAVRE et pourra être renouvelé une deuxième fois à ma demande. Il précèdera l'exécution de l'essai d'endurance. La vitesse maximum sur ce parcours étant limitée à 140 km/h. la vitesse commerciale réalisée me vaudra:

- une prime de 10.000 fr. par km. à l'heure en sus de 95;
- une pénalité de 25.000 fr. par km. à l'heure en moins de 95.

2° - Essai de consommation par km. train -

Cet essai sera effectué sur le parcours PARIS-LE HAVRE et retour, à la vitesse commerciale de 95 km/h, et dans une période de 24 heures au plus. Il pourra être renouvelé une deuxième fois à ma demande et précèdera l'exécution de l'essai d'endurance.

La consommation de mazout et d'eau par Km. train relevée au cours de cet essai me vaudra:

- a) une prime de 15.000 fr. par 0kg,100 de mazout en moins de 3 kg,700;
- b) une pénalité de 5.000 fr. par 0 kg,100 de mazout en plus de 3 kg,700;
- b) une prime de 2.000 fr. par kg d'eau en moins de 35 kg;
- c) une pénalité de 1.000 fr. par kg d'eau en plus de 35 kg.

3° - Essai d'endurance -

Cet essai s'étendra pendant un trimestre commençant d'accord avec moi, au plus tard douze (12) mois après livraison du matériel, et pourra être renouvelé une fois à ma demande, au plus tard quinze (15) mois après la livraison.

L'endurance sera caractérisée par un parcours total réalisé pendant le trimestre.

Le résultat obtenu me vaudra:

- une prime de 20.000 fr. par 1000 km. en plus de 50.000 km;
- une pénalité de 10.000 fr. par 1000 km. en moins de 50.000 km.

INDEMNITE  
POUR RETARD

En cas de retard sur l'époque fixée pour la livraison, il me sera retenu, à titre d'indemnité, et sans préjudice de tous dommages et intérêts, UN pour MILLE (1 c/oo) pour chaque jour de retard de la valeur de l'automotrice.

L'indemnité ci-dessus stipulée sera due aux Chemins de fer de l'Etat par le seul fait du retard, sans qu'il soit besoin de me notifier aucune mise en demeure ni acte quelconque extra-judiciaire. Les dommages-intérêts ne seront dus aux Chemins de Fer de l'Etat que s'ils ont éprouvé un tort réel.



RECEPTION  
PROVISoire.

La réception provisoire de l'automotrice aura lieu après exécution des performances prévues aux alinéas 1°) et 2°) du paragraphe ci-dessus: Primes et Pénalités.

RECEPTION  
DEFINITIVE.

La réception définitive aura lieu un an après la mise en service acceptée par moi, ce délai étant toutefois prolongé d'une durée égale à celle des immobilisations résultant des réparations importantes nécessitées par des vices de construction.

PAIEMENTS.

Les paiements auront lieu de la manière suivante, sauf déduction, s'il y a lieu, des sommes dues par moi pour retard:

- Un dixième (0,1) du montant de la fourniture à la notification de la commande;
- Deux dixièmes (0,2) du montant de la fourniture après constatation, en mes usines, des approvisionnements concernant le châssis et les essieux;
- Trois dixièmes (0,3) du montant de la fourniture après constatation, en mes usines, des approvisionnements concernant les moteurs et la chaudière;
- Trois dixièmes (0,3) du montant de la fourniture, dans le courant du mois qui suivra la réception provisoire;
- Un dixième (0,1) du montant de la fourniture dans le courant du mois qui suivra la réception définitive.

Les primes ou pénalités seront payées aussitôt après constatation que les conditions prévues pour leur application ont été remplies.

Il est bien entendu que le règlement des avances prévues au titre du présent marché implique la remise préalable, à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, de la caution d'un tiers agréé par elle, garantissant le remboursement, avec intérêts de 5 %, des sommes avancées, dans le cas où la livraison n'aurait pas été effectuée pour une raison quelconque.

....



GARANTIE - Le matériel faisant l'objet du présent marché sera garanti contre tout vice de construction ou de fabrication pendant un délai d'UN AN à dater de la livraison. Cette garantie consistant dans le remplacement ou la remise en état, au choix des Chemins de fer de l'Etat, de toute partie ou ensemble de la fourniture qui présenterait des défauts de matière ou de fabrication.

DESSINS. Dès la livraison du matériel faisant l'objet du présent marché, je remettrai gratuitement aux Chemins de fer de l'Etat une collection, sur toile à calquer, des dessins d'ensemble, ainsi que des pièces de détail nécessaires à l'entretien de ce matériel.

Je fournirai, en outre, une nomenclature détaillée comportant la nature, la qualité et le poids des pièces et matières entrant dans la construction de l'automotrice.

MISE EN SERVICE. Des permis en 1ère classe pour mes Ingénieurs et moi, et en 2e classe pour mes Chefs Monteurs, valables exclusivement sur le Réseau de l'Etat, pourront, le cas échéant, m'être délivrés pour la mise au point et les essais de cette automotrice.

FRAIS DE MARCHE. Je m'engage à payer les frais du présent marché, dont le montant est fixé approximativement à CENT CINQUANTE (150) francs.

Fait à PARIS, le 9 Janvier 1935

Lu et approuvé  
signé: BUGATTI

Approuvé  
PARIS, le 17 Janvier 1935  
Le Directeur Général  
des Chemins de fer de l'Etat  
signé: DAUTRY

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

-----  
Matériel et Traction

-----  
MATERIEL

N° 1 5 9 1 A  
du 20 Décembre 1935

A V E N A N T

au MARCHE n° 1591 du 17 Janvier 1935  
(fourniture d'une Automotrice à vapeur de 1000 CV)

Entre les soussignés:

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, dont  
le siège est à Paris, 20 rue de Rome, représentée par son  
Directeur Général,

d'une part,

et M. Ettore BUGATTI, Constructeur, demeurant à  
Molsheim (Bas-Rhin),

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

ARTICLE I

Le contrat 1591 passé avec M. BUGATTI pour la fourniture d'une automotrice à vapeur de 1000 CV, prévoit que le remboursement, en cas de non exécution du contrat, des avances sur approvisionnements versées à valoir sur la valeur de ce matériel, sera garanti par la remise, avant règlement, de la caution d'un tiers agréé par le Réseau.

Le présent Avenant a pour objet de substituer à la production de cette caution, en ce qui concerne les avances sur approvisionnements, dont le versement sera effectué après les 1er décembre 1935, la clause de garantie ci-après:

Il est entendu que les pièces et matières dont l'approvisionnement aura donné lieu au paiement d'un acompte deviendront ipso facto, et sans qu'il soit besoin de notification spéciale, la propriété des Chemins de fer de l'Etat, le montant des acomptes versés à ce titre devant s'imputer d'office sur le prix du marché.



A cet effet, ces pièces et matières seront emmagasinées dans des locaux et enclos spécialement affectés à cet usage, loués au Réseau de l'Etat et placés sous le contrôle de ses agents. Elles recevront, en outre, une marque spéciale permettant de les identifier et d'en suivre l'utilisation.

Toutefois et malgré cette transmission de propriété, le Constructeur restera seul responsable, en tant que dépositaire, de la conservation des pièces ou matières ainsi vendues et sera responsable de leur valeur au cas où elles viendraient à disparaître par vol, incendie, ou pour toute autre cause, même de force majeure.

A cette fin, le Constructeur s'engage à contracter par une Compagnie agréée par le Réseau, une assurance contre l'incendie spécifiant que l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat sera subrogée, en cas de sinistre, et par priorité et préférence à tous autres, à tous les droits du Constructeur.

Fait à Paris, le 3 Décembre 1935

Lu et approuvé:

signé: E. BUGATTI

APPROUVE

Paris, le 20 Décembre 1935  
Le Directeur Général  
des Chemins de fer de l'Etat  
signé: DAUTRY



## CHEMINS DE FER DE L'ETAT

-----  
Matériel et Traction  
-----M A T E R I E LN° 1639  
du 7/2/36Notifié le 31 Janvier 1936

## MARCHE DE GRÉ A GRÉ

pour la fourniture de TROIS (3) REMORQUES  
destinées à constituer l'ensemble Bugatti à vapeur.

---

Je soussigné, Ettore BUGATTI, Constructeur, demeurant à MOLSHEIM (Bas-Rhin) et faisant élection de domicile à PARIS, Avenue Montaigne N° 46,

Après avoir pris connaissance:

- I - des Clauses et Conditions Générales pour l'exécution des fournitures aux Chemins de fer de l'Etat en date du 21 Septembre 1922, enregistrées à Paris, le même jour, sous le N° 409;
- II - du Cahier des Charges pour la fourniture de voitures à voyageurs en date du 21 Février 1914, enregistré à Paris, le 2 Mars 1914, sous le N° 27;
- III - des Spécifications Techniques et Cahiers des Charges unifiés communs aux grands Réseaux de Chemins de fer français, actuellement en vigueur,

m'engage à fournir et livrer, à mes frais et risques, aux conditions indiquées ci-après:

TROIS (3) remorques à 2 bogies de 4 essieux.

CONDITIONS DU MARCHÉDescription de la fourniture-

Les remorques faisant l'objet du présent marché seront dérivées au point de vue de la construction de la caisse, de l'automotrice 400 CV. Une amélioration sera cependant apportée à cette construction, par le renforcement des bouts assurant une meilleure résistance de la caisse en cas de collision.

Ces trois remorques constitueront un ensemble destiné à former avec le tracteur de 1000 CV commandé par contrat 1591, une composition homogène.

A cet effet:

La voiture milieu (de 14 m de longueur) est à pans coupés droits et les deux voitures qui l'encadrent (d'une longueur totale de 16m,670) ont une de leurs extrémités profilée aérodynamiquement.

#### Dispositions intérieures -

La voiture milieu comporte un compartiment central offrant 24 places assises de 2e classe et desservi de part et d'autre par un couloir conduisant à la plateforme d'accès située en bout de la voiture. Le long de chacun de ces couloirs sont aménagés 2 W.C. et un compartiment à bagages.

Les voitures extrêmes sont affectées uniquement au transport des voyageurs et offrent:

l'une, 60 places assises de 1ère classe  
l'autre, 68 places assises de 2e classe.

Elles comportent chacune à chaque extrémité une plateforme d'accès.

Les sièges sont constitués par des fauteuils individuels réversibles disposés par rangées de 4.

Des filets porte-bagages et des appareils garde-places sont prévus au-dessus de chaque place.

#### Portes et Baies :

L'étanchéité des baies et des portes d'accès devra être complète pour s'opposer à toute rentrée d'air.

Toutes les baies sont munies de glaces "Sécurit", le mot "Sécurit" étant inscrit en caractères apparents (2 à 4 mm de hauteur).

#### Chauffage et ventilation:

Le chauffage et l'aération seront réalisés par application du dispositif mis au point sur le Réseau de l'Etat par M. Moreau-Fèbvre, Ingénieur Conseil du Réseau.

La valeur de cette installation ayant été comprise dans le prix unitaire fixé au présent contrat pour 30.000<sup>+</sup>, il a été convenu que, dans le cas où les dépenses réelles seraient supérieures à cette estimation, le Réseau de l'Etat prendrait le supplément à sa charge.



Freinage:

Il est prévu un frein à air avec tambour sur chaque roue.

Signalisation:

A l'extrémité profilée de chacune des remorques extrêmes sont prévus:

3 lanternes électriques de signalisation dont  
1 grand signal à 2 lampes et 2 petits signaux de position à 1 lampe chacun.

Le grand signal comporte une giberne avec disque à verre rouge et disque opaque pouvant se placer à volonté devant le verre blanc.

Les petits signaux comportent 3 feux: blanc, rouge et vert qui s'obtiennent par la manœuvre d'un support rotatif comportant ces couleurs.

Prix :

Cette fourniture me sera payée au prix net et à forfait de Cinq cent mille francs (500 000 frs) par remorque.

Ce prix s'entend pour véhicule livré en gare de MOLSHEIM (Bas-Rhin).

ARRETE le présent marché à la somme de UN MILLION CINQ CENT MILLE FRANCS (1.500.000 fr.)

Ces véhicules seront livrés absolument complets, prêts à être mis en service.

Paielements:

Les paiements seront effectués comme suit:

TRENTE POUR CENT (30 %) de la valeur de chaque remorque après constatation dans les Ateliers du Constructeur de l'approvisionnement des tôles en acier doux, des profils et des aciers divers pour ébauches,

VINGT POUR CENT (20 %) de la valeur de chaque remorque après constatation dans les Ateliers du Constructeur de l'approvisionnement des principales pièces mécaniques de forge et des ébauches traitées pour bandages, plateaux de tambour de frein, engrenages de pont et roulements,



VINGT POUR CENT (20 %) de la valeur de chaque remorque après constatation dans les Ateliers du Constructeur de l'achèvement du montage du gros œuvre, châssis et caisse.

VINGT POUR CENT (20 %) de la valeur de chaque remorque le mois qui suivra la signature par le Constructeur et par un agent qualifié des Chemins de fer de l'Etat d'un P.V. de réception provisoire,

DIX POUR CENT (10 %) de la valeur de chaque remorque six mois après.

Il est bien entendu que les pièces et matières dont l'approvisionnement aura donné lieu au paiement d'un acompte deviendront ipso facto, et sans qu'il soit besoin de notification spéciale, la propriété des Chemins de fer de l'Etat, le montant des acomptes versés à ce titre devant s'imputer d'office sur le prix du marché.

A cet effet, ces pièces et matières seront emmagasinées dans ces locaux et enclos spécialement affectés à cet usage, loués au Réseau de l'Etat et placés sous contrôle de ses agents. Elles recevront, en outre, une marque spéciale permettant de les identifier et d'en suivre l'utilisation.

Toutefois, et malgré cette transmission de propriété le Constructeur restera seul responsable, en tant que dépositaire, de la conservation des pièces ou matières ainsi vendues et sera responsable de leur valeur au cas où elles viendraient à disparaître par vol, incendie ou pour toute autre cause, même de force majeure.

A cette fin, le Constructeur s'engage à contracter par une Compagnie agréée par le Réseau, une assurance contre l'incendie spécifiant que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat sera subrogée, en cas de sinistre, et par priorité et préférence à tous autres, à tous les droits du Constructeur.

#### Garantie -

Le matériel faisant l'objet du présent marché sera garanti contre tout vice de construction ou de fabrication pendant un délai de UN AN à dater de la livraison de chaque véhicule, cette garantie consistant dans le remplacement ou la remise en état au choix des Chemins de fer de l'Etat, de toute partie ou ensemble de la fourniture qui présenterait des défauts de matière ou de fabrication.

## Contrôle de la construction

L'exécution du présent contrat sera suivie dans mes Ateliers par les Agents des Chemins de fer de l'Etat.

Les dessins des pièces et les dessins de montage leur seront communiqués sur leur demande verbale et toutes facilités leur seront accordées pour leur permettre d'exercer leur contrôle tant sur la construction que sur la qualité des matières employées et de procéder aux essais prévus par les Spécifications techniques.

## Dessins

Par dérogation à l'article 2 du Cahier des Charges pour la fourniture de voitures à voyageurs, je m'engage à fournir aux Chemins de fer de l'Etat, dès livraison de la première remorque faisant l'objet du présent marché, une collection de dessins, sur toile à calquer, de l'ensemble des bogies, caisse et châssis ainsi que des pièces de détail nécessaires à l'entretien des unités considérées (axes, essieux, roues, bandages, etc...)

## Mise en service

Des permis en 1ère classe pour mes Ingénieurs et moi et en 2e classe pour mes chefs monteurs, valables exclusivement sur le Réseau de l'Etat, pourront, le cas échéant, m'être délivrés pour la mise au point et les essais des unités comprises au présent marché.

## Livraisons

Les livraisons seront effectuées à raison d'une (1) unité par mois, la première livraison ayant lieu dans le douzième mois qui suivra la notification du présent marché.

## Pénalités

La pénalité prévue par l'article 21 des Clauses et Conditions Générales est fixée, pour chaque semaine de retard, à deux pour mille (2 o/oo) de la valeur de la fourniture retardée. Cette pénalité sera appliquée sans qu'il soit besoin d'acte et par la seule échéance du terme, par dérogation expresse aux dispositions de l'article 21 sus-visé.

## Cautionnement

Par application des dispositions de l'article 4 des Clauses & Conditions Générales, il n'est pas exigé de cautionnement pour cette fourniture.



Frais de marché

Je m'engage à payer les frais du présent marché dont le montant est fixé approximativement à CENT CIN-  
QUANTE Francs (150 fr.)

Fait à PARIS, le 6 Février 1936

LU et APPROUVE

signé: E. BUGATTI

APPROUVE

PARIS, le 7 Février 1936

Le Directeur Général  
des Chemins de fer de l'Etat  
signé: DAUTRY



CHEMINS DE FER DE L'ETAT

-----  
Matériel et Traction

-----  
MATERIEL

N° 1 5 9 1 A  
du 20 Décembre 1935

A V E N A N T

au MARCHE n° 1591 du 17 Janvier 1935

(fourniture d'une Automotrice à vapeur de 1000 CV)

Entre les soussignés:

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, dont le siège est à Paris, 20 rue de Rome, représentée par son Directeur Général,

d'une part,

et M. Ettore BUGATTI, Constructeur, demeurant à Mosheim (Bas-Rhin),

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

ARTICLE I

Le contrat 1591 passé avec M. BUGATTI pour la fourniture d'une automotrice à vapeur de 1000 CV, prévoit que le remboursement, en cas de non exécution du contrat, des avances sur approvisionnements versées à valoir sur la valeur de ce matériel, sera garanti par la remise, avant règlement, de la caution d'un tiers agréé par le Réseau.

Le présent Avenant a pour objet de substituer à la production de cette caution, en ce qui concerne les avances sur approvisionnements, dont le versement sera effectué après les 1er décembre 1935, la clause de garantie ci-après:

Il est entendu que les pièces et matières dont l'approvisionnement aura donné lieu au paiement d'un acompte deviendront ipso facto, et sans qu'il soit besoin de notification spéciale, la propriété des Chemins de fer de l'Etat, le montant des acomptes versés à ce titre devant s'imputer d'office sur le prix du marché.

A cet effet, ces pièces et matières seront emmagasinées dans des locaux et enclos spécialement affectés à cet usage, loués au Réseau de l'Etat et placés sous le contrôle de ses agents. Elles recevront, en outre, une marque spéciale permettant de les identifier et d'en suivre l'utilisation.

Toutefois et malgré cette transmission de propriété, le Constructeur restera seul responsable, en tant que dépositaire, de la conservation des pièces ou matières ainsi vendues et sera responsable de leur valeur au cas où elles viendraient à disparaître par vol, incendie, ou pour toute autre cause, même de force majeure.

A cette fin, le Constructeur s'engage à contracter par une Compagnie agréée par le Réseau, une assurance contre l'incendie spécifiant que l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat sera subrogée, en cas de sinistre, et par priorité et préférence à tous autres, à tous les droits du Constructeur.

Fait à Paris, le 3 Décembre 1935

Lu et approuvé:

signé: E. BUGATTI

APPROUVE

Paris, le 20 Décembre 1935

Le Directeur Général  
des Chemins de fer de l'Etat  
signé: DAUTRY



## CHEMINS DE FER DE L'ETAT

-----  
Matériel et Traction  
-----M A T E R I E L

Notifié le 31 Janvier 1936

## MARCHE DE GRÉ A GRÉ

pour la fourniture de TROIS (3) REMORQUES  
destinées à constituer l'ensemble Bugatti à vapeur.

-----

Je soussigné, Ettore BUGATTI, Constructeur, demeurant à MOLSHEIM (Bas-Rhin) et faisant élection de domicile à PARIS, Avenue Montaigne N° 46,

Après avoir pris connaissance:

- I - des Clauses et Conditions Générales pour l'exécution des fournitures aux Chemins de fer de l'Etat en date du 21 Septembre 1922, enregistrées à Paris, le même jour, sous le N° 409;
- II - du Cahier des Charges pour la fourniture de voitures à voyageurs en date du 21 Février 1914, enregistré à Paris, le 2 Mars 1914, sous le N° 27;
- III - des Spécifications Techniques et Cahiers des Charges unifiés communs aux grands Réseaux de Chemins de fer français, actuellement en vigueur,

m'engage à fournir et livrer, à mes frais et risques, aux conditions indiquées ci-après:

TROIS (3) remorques à 2 bogies de 4 essieux.

CONDITIONS DU MARCHEDescription de la fourniture-

Les remorques faisant l'objet du présent marché seront dérivées au point de vue de la construction de la caisse, de l'automotrice 400 CV. Une amélioration sera cependant apportée à cette construction, par le renforcement des bouts assurant une meilleure résistance de la caisse en cas de collision.

Ces trois remorques constitueront un ensemble destiné à former avec le tracteur de 1000 CV commandé par contrat 1591, une composition homogène.

....



A cet effet:

la voiture milieu (de 14 m de longueur) est à pans coupés droits et les deux voitures qui l'encadrent (d'une longueur totale de 16m,670) ont une de leurs extrémités profilée aérodynamiquement.

#### Dispositions intérieures -

La voiture milieu comporte un compartiment central offrant 24 places assises de 2e classe et desservi de part et d'autre par un couloir conduisant à la plateforme d'accès située en bout de la voiture. Le long de chacun de ces couloirs sont aménagés 2 W.C. et un compartiment à bagages.

Les voitures extrêmes sont affectées uniquement au transport des voyageurs et offrent:

l'une, 60 places assises de 1ère classe  
l'autre, 68 places assises de 2e classe.

Elles comportent chacune à chaque extrémité une plateforme d'accès.

Les sièges sont constitués par des fauteuils individuels réversibles disposés par rangées de 4.

Des filets porte-bagages et des appareils garde-places sont prévus au-dessus de chaque place.

#### Portes et Baies :

L'étanchéité des baies et des portes d'accès devra être complète pour s'opposer à toute rentrée d'air.

Toutes les baies sont munies de glaces "Sécurit", le mot "Sécurit" étant inscrit en caractères apparents (2 à 4 mm de hauteur).

#### Chauffage et ventilation:

Le chauffage et l'aération seront réalisés par application du dispositif mis au point sur le Réseau de l'Etat par M. Moreau-Fèbvre, Ingénieur Conseil du Réseau.

La valeur de cette installation ayant été comprise dans le prix unitaire fixé au présent contrat pour 30.000<sup>f</sup>, il a été convenu que, dans le cas où les dépenses réelles seraient supérieures à cette estimation, le Réseau de l'Etat prendrait le supplément à sa charge.

Freinage:

Il est prévu un frein à air avec tambour sur chaque roue.

Signalisation:

A l'extrémité profilée de chacune des remorques extrêmes sont prévus:

3 lanternes électriques de signalisation dont  
1 grand signal à 2 lampes et 2 petits signaux de position à 1 lampe chacun.

Le grand signal comporte une giberne avec disque à verre rouge et disque opaque pouvant se placer à volonté devant le verre blanc.

Les petits signaux comportent 3 feux: blanc, rouge et vert qui s'obtiennent par la manœuvre d'un support rotatif comportant ces couleurs.

Prix :

Cette fourniture me sera payée au prix net et à forfait de Cinq cent mille francs (500 000 frs) par remorque.

.. Ce prix s'entend pour véhicule livré en gare de MOISHEIM (Bas-Rhin).

ARRETE le présent marché à la somme de UN MILLION CINQ CENT MILLE FRANCS (1.500.000 fr.)

Ces véhicules seront livrés absolument complets, prêts à être mis en service.

Paielements:

Les paiements seront effectués comme suit:

TRENTE POUR CENT (30 %) de la valeur de chaque remorque après constatation dans les Ateliers du Constructeur de l'approvisionnement des tôles en acier doux, des profils et des aciers divers pour ébauches,

VINGT POUR CENT (20 %) de la valeur de chaque remorque après constatation dans les Ateliers du Constructeur de l'approvisionnement des principales pièces mécaniques de forge et des ébauches traitées pour bandages, plateaux de tambour de frein, engrenages de pont et roulements,



VINGT POUR CENT (20 %) de la valeur de chaque remorque après constatation dans les Ateliers du Constructeur de l'achèvement du montage du gros œuvre, châssis et caisse.

VINGT POUR CENT (20 %) de la valeur de chaque remorque le mois qui suivra la signature par le Constructeur et par un agent qualifié des Chemins de fer de l'Etat d'un P.V. de réception provisoire,

DIX POUR CENT (10 %) de la valeur de chaque remorque six mois après.

Il est bien entendu que les pièces et matières dont l'approvisionnement aura donné lieu au paiement d'un acompte deviendront ipso facto, et sans qu'il soit besoin de notification spéciale, la propriété des Chemins de fer de l'Etat, le montant des acomptes versés à ce titre devant s'imputer d'office sur le prix du marché.

A cet effet, ces pièces et matières seront emmagasinées dans ces locaux et enclos spécialement affectés à cet usage, loués au Réseau de l'Etat et placés sous contrôle de ses agents. Elles recevront, en outre, une marque spéciale permettant de les identifier et d'en suivre l'utilisation.

Toutefois, et malgré cette transmission de propriété le Constructeur restera seul responsable, en tant que dépositaire, de la conservation des pièces ou matières ainsi vendues et sera responsable de leur valeur au cas où elles viendraient à disparaître par vol, incendie ou pour toute autre cause, même de force majeure.

A cette fin, le Constructeur s'engage à contracter par une Compagnie agréée par le Réseau, une assurance contre l'incendie spécifiant que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat sera subrogée, en cas de sinistre, et par priorité et préférence à tous autres, à tous les droits du Constructeur.

#### Garantie -

Le matériel faisant l'objet du présent marché sera garanti contre tout vice de construction ou de fabrication pendant un délai de UN AN à dater de la livraison de chaque véhicule, cette garantie consistant dans le remplacement ou la remise en état au choix des Chemins de fer de l'Etat, de toute partie ou ensemble de la fourniture qui présenterait des défauts de matière ou de fabrication.



### Contrôle de la construction

L'exécution du présent contrat sera suivie dans mes Ateliers par les Agents des Chemins de fer de l'Etat.

Les dessins des pièces et les dessins de montage leur seront communiqués sur leur demande verbale et toutes facilités leur seront accordées pour leur permettre d'exercer leur contrôle tant sur la construction que sur la qualité des matières employées et de procéder aux essais prévus par les Spécifications techniques.

### Dessins

Par dérogation à l'article 2 du Cahier des Charges pour la fourniture de voitures à voyageurs, je m'engage à fournir aux Chemins de fer de l'Etat, dès livraison de la première remorque faisant l'objet du présent marché, une collection de dessins, sur toile à calquer, de l'ensemble des bogies, caisse et châssis ainsi que des pièces de détail nécessaires à l'entretien des unités considérées (axes, essieux, roues, bandages, etc...)

### Mise en service

Des permis en 1ère classe pour mes Ingénieurs et moi et en 2e classe pour mes chefs monteurs, valables exclusivement sur le Réseau de l'Etat, pourront, le cas échéant, m'être délivrés pour la mise au point et les essais des unités comprises au présent marché.

### Livraisons

Les livraisons seront effectuées à raison d'une (1) unité par mois, la première livraison ayant lieu dans le douzième mois qui suivra la notification du présent marché.

### Pénalités

La pénalité prévue par l'article 21 des Clauses et Conditions Générales est fixée, pour chaque semaine de retard, à deux pour mille (2 o/oo) de la valeur de la fourniture retardée. Cette pénalité sera appliquée sans qu'il soit besoin d'acte et par la seule échéance du terme, par dérogation expresse aux dispositions de l'article 21 sus-visé.

### Cautionnement

Par application des dispositions de l'article 4 des Clauses & Conditions Générales, il n'est pas exigé de cautionnement pour cette fourniture.

Frais de marché

Je m'engage à payer les frais du présent marché  
dont le montant est fixé approximativement à CENT CIN-  
QUANTE Francs (150 fr.)

Fait à PARIS, le 6 Février 1936

LU et APPROUVÉ

signé: E. BUGATTI

APPROUVÉ

PARIS, le 7 Février 1936

Le Directeur Général  
des Chemins de fer de l'Etat  
signé: DAUTRY

RECEIVED LA CROIX-ROUX

On 1941 20 November 1941

RECEIVED LA CROIX-ROUX

On 1941 20 November 1941

RECEIVED LA CROIX-ROUX

RECEIVED LA CROIX-ROUX

MEMENTOS

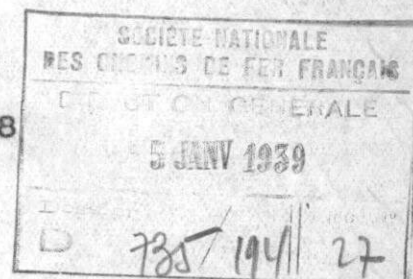
RECEIVED LA CROIX-ROUX

RECEIVED LA CROIX-ROUX



# MEMENTO DE LA CONFERENCE

du Lundi 26 Décembre 1938



Etaient présents : M. LE BESNERAIS  
MM. LEMONNIER, Jean LEVY, PORCHEZ, DUMAS

## 1° - Repliement des Services Centraux

Le projet d'instruction relatif au repliement des Services Centraux sera retouché et la question M. GOURSAT sera suivie dorénavant par le Service M, au lieu et place du Service O .

## 2° - Marchés BUGATTI

La S.N.C.F. va prendre en charge les deux marchés de trains à vapeur BUGATTI. M. Jean LEVY M. Jean LEVY négociera ensuite la résiliation du marché P.L.M.

## 3° - Economies à résulter de la suppression des gardiennages des passages à niveau

M. PORCHEZ chiffrera l'économie à attendre de la récente décision ministérielle en comparaison avec nos prévisions budgétaires et mettra au courant M. LASSERRE. M. PORCHEZ

## COMITE DE DIRECTION du 16 NOVEMBRE 1938

SOCIÉTÉ NATIONALE DES MARCHÉS ET TRAITÉS FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
DEC 1938	
D	Pièce N° 23

- Marchés et Commandes - SUBSTITION III - Marchés -

a) de la compétence du Conseil d'Administration

1 - Marchés soumis par application de l'art. 11 du décret du 31 Août 1937 -

Le Comité prend acte de la désignation de M. BOUFFANDEAU comme Rapporteur du marché suivant qui sera inscrit à l'ordre du jour d'une prochaine séance du Conseil d'Administration :

1°) Bail pour la location de cités situées à CERBERE et destinées au logement des agents - Région Sud-Ouest - (Durée : 30 ans - loyer annuel : 32.400 fr).

2 - Autres marchés -

"

b) de la compétence du Comité de Direction

1 - Marchés soumis par application de l'art. 11 du décret du 31 Août 1937 -

- D'une part, le Comité donne un avis favorable à la prise en charge par la Société Nationale des marchés et traités suivants :

1°) Marché avec la Compagnie Electrique de la Loire et du Centre pour la fourniture d'énergie électrique (Éclairage et Force) à la gare de SAINT-ETIENNE-CHATEAUGUARD (embranchement de BERARD) - Région Sud-Est - (redevance annuelle : force motrice : 12.000 fr. éclairage : 95.000 fr.).

2°) Traité avec la Société Vosges-Alsace pour l'exécution d'un service de factage à la gare de NANCY - Région Est - (redevance annuelle : 172.000 fr.).

3°) Traité avec la Société Transports Henri WALBAUM et C<sup>ie</sup> pour l'exécution d'un service de factage à la gare de NANCY - Région Est - (redevance annuelle : 102.000 fr.).

4°) Traité avec la Maison FARGAT pour l'exécution d'un service de factage et de camionnage à la gare de GENÈVE -



Région Sud-Est - (recette annuelle de l'entreprise : 169.000 fr)

7°) Traité avec la Société auxiliaire d'Éclairage et de Force pour la fourniture d'énergie électrique aux divers établissements de SAINT-GERMAIN-des-FOURÉS - Région Sud-Est - (redevance annuelle : 98.000 fr).

8°) Marché avec la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques pour la construction d'une locomotive à haute pression - Région Nord - (8.166.000 fr).

- D'autre part, le Comité ajourne à une séance ultérieure l'examen des deux traités suivants :

2°) Traité avec MM. BERGER et Fils pour l'exécution d'un service de factage et de camionnage aux gares de LINDGES - BERNDSTADT et LINDGES-MONTJOVIS - Région Sud-Ouest - (redevance payée en 1937 : 128.948 fr 20).

3°) Traité avec la Société des Transports auxiliaires des Chemins de fer du Midi (S.T.A.M.) pour l'exécution d'un service de factage et de camionnage aux gares de TOULOUSE-MATABIAU et TOULOUSE-SAINT-CYPRIEN - Région Sud-Ouest - (redevance payée en 1937 : 237.937 fr 20).

- Enfin, en ce qui concerne le marché suivant :

9°) Marché avec M. BUGATTI pour l'acquisition de 3 remorques destinées à l'ensemble BUGATTI vapeur - Région Ouest - (1.500.000 fr).

le Comité décide, conformément à la délibération du Conseil d'Administration du 28 Juin 1938, concernant les marchés passés par les anciens Réseaux d'Etat de se borner à le transmettre à la Commission des Marchés, par application de la dépêche du Ministre des Travaux Publics du 9 Juin 1938.

## 2 - Autres Marchés -

Le Comité approuve le marché et l'avenant suivants :

1°) Marché avec la Société "Les Consommateurs de Pétrole" pour la fourniture de 1.250 tonnes de carburants pour moteurs à explosion - Ensemble des régions (4.500.000 fr).

2°) Avenant à la convention avec l'Imprimerie Chaix pour la fourniture d'indicateurs et de bonnes épreuves destinées à l'impression des affiches du service des trains de voyageurs - Ensemble des Régions -.



## DECISIONS

---

COMITE DE DIRECTION  
du 30 Décembre 1938

SOCIÉTÉ NANTAISE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
13 JANV 1939	
Dossier	Acc. n°
D 735/194	29

Marchés et Commandes -

QUESTION III - Marchés et Commandes

b) de la compétence du  
Comité de Direction -

1 - Marchés soumis par application de l'art. 11 du décret du  
31 Août 1937 -

D'autre part, le Comité décide, conformément à la délibération du Conseil d'Administration du 29 Juin 1938 concernant les marchés passés par les anciens Réseaux d'Etat, de se borner à transmettre à la Commission des Marchés par application de la dépêche du Ministre des Travaux Publics du 9 Juin 1938, les marchés et traités suivants :

6°) Traité avec M. JACOB pour la location d'un emplacement  
à usage de garage dans la gare de MONTFARNASSE - Région Ouest -  
(redevance annuelle : 86.400 Frs).

étant entendu que des pourparlers seront engagés en vue d'obtenir le retour au chiffre de 120.000 Frs primitivement fixé pour la redevance, chiffre actuellement réduit à 86.400 Frs.

10°) Traité avec la Société Nantaise d'Eclairage et de  
Force par l'électricité pour la fourniture d'énergie électri-  
que en haute et basse tension aux gares de NANTES, CHOLET et  
autres gares de la région nantaise - Région Ouest - (redevance  
annuelle : 238.530 Frs).

13°) Fourniture d'eau potable à la gare de ROUEN - Région  
Ouest - (redevance annuelle : 117.500 Frs).

14°) Traité avec la Compagnie Française d'Eclairage et de  
Chauffage par le Gaz pour la fourniture d'énergie électrique  
aux gares de LA ROCHELLE, de LA PALICE et autres petites gares  
avoisinantes - Région Ouest - (redevance annuelle : 279.910 Frs).

étant entendu que les pourparlers en cours devront être poursuivis en vue d'obtenir un prix au moins égal à celui des décrets-lois.



15°) Bail de 15 ans concernant la location par la Société Immobilière du Chemin de fer de l'Etat de deux immeubles comprenant 12 logements situés dans le lotissement de la gare de TRAPPES - Région Ouest - (redevance annuelle : 77.000 Frs).

17°) Location aux Usines REHAULT de 3 terrains situés Route Nationale de SEVRES à St-CLOUD - Région Ouest - (redevance perçue annuellement : 55.000 Frs).

18°) Marché avec M. E. MUGIATTI pour l'acquisition d'une automotrice à vapeur de 1.000 CV - Région Ouest - (1.800.000<sup>fr</sup>).

Enfin, le Comité ajourne à huitaine l'examen de l'affaire suivante :

16°) Bail de 3 ans pour la location de locaux à usage de bureaux, 33 Boulevard de la Bastille à PARIS - Région Sud-Est - (redevance payée annuellement : 65.000 Frs).

### 2 - Autres Marchés -

Le Comité approuve les marchés suivants :

1°) Marché avec la Société GUERRE et Cie pour la fourniture de fourrures d'éclisses "BAIM" - Régions Est, Sud-Est et Sud-Ouest - (1.400.719 Frs).

2°) Marché avec la Société d'Electricité "ORS" pour installation complémentaire à réaliser sur la section d'AMENS à St-ROCH, en corrélation avec l'installation du block automatique lumineux et avec le remplacement de la cabine 4 de la gare d'AMENS - Région Nord - (1.031.300 Frs).



(1938-43)

Paiement d'acompte sur les marchés  
et cours d'exercice : correspondance

CORRESPONDANCE AVEC M. BUGATTI

---

S<sup>CO</sup> CENTRAL DU MATÉRIEL

PROJET DE RÉPONSE À LA SIGNATURE DE  
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

*petite copie  
Si exact,  
un certain nombre  
pages?*

*[Signature]*

*M. Legrand*

*1/1 non regardé.*

*2/23 regardé*

*il faut faire une  
note au sujet*

*de la loi, sans  
avec 8 m*

*Pom 19, voir*

N° 683	1
3 Date de la réponse	
10	

19 SEP 1938  
Te  
N° 26987

Paris, le 13 Septembre 1938.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
15 SEP 1938	
Dossier	"1000"
D 785/194	9

Monsieur le Directeur Général de la  
Sté NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS,  
88, Rue Saint-Lazare,  
P A R I S.-

Secrétariat n° 23	5683
-------------------	------

Te

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-inclus,  
copie d'une lettre que j'ai adressée à Monsieur Jean LEVY,  
et dont une partie concerne le matériel "Vapeur" que j'ai  
en construction.

Monsieur le Directeur du Matériel & de la  
Traction m'a fait remarquer qu'il était impossible de me  
faire des règlements sur cette construction.- De mon côté,  
je lui ai rappelé les conditions de ces marchés qui n'étaient  
pas remplies, puisqu'il a été constaté un approvisionnement  
sur ces 2 constructions, d'environ 1.600.000 Frs.

Ces travaux augmentent continuellement. J'ai  
dépensé des sommes considérables pour cette construction, et  
j'aimerais recevoir, sans retard, les sommes dûes, afin de  
me permettre de continuer ces travaux.

Je suis d'ailleurs obligé de faire toutes  
réserves en ce qui concerne les nouveaux retards dans les  
livraisons, du fait que les conditions stipulées dans ces  
marchés n'ont pas été remplies par les Réseaux.

Je suis certain qu'un examen sérieux de cette  
construction vous permettrait de juger moins sévèrement que  
certaines personnes ont bien voulu le faire, les travaux  
qui ont été faits.

Comptant sur votre bienveillance en cette  
circonstance,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur  
Général, l'expression de mes sentiments distingués.

*il y a quelques jours  
la lettre n'est pas  
changée*

*[Signature]*

E. BUGATTI,



CORRESPONDANCE INTERIEURE ET ETUDES DES SERVICES

---

S. N. C. F.

SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

## FICHE DE SORTIE

DOSSIER N°

735 / 194

PIÈCES N°s

43

Concernant

Remis à M.

*Président*

le

27 - 11 -

1943.

Joint à la lettre n°

241000/27c  
24443

du

26 / 11 / 43

de

*Luc T.*

Blanchard - 80/W 55407 - 3-43

T/

S/11

Copie

## SERVICE GENERAL DU MATERIEL

PARIS, le 4 NOV 1943

5 NOV 1943

38, rue La Bruyère (9<sup>e</sup>)

N° 231 000/2 Te

*Par d'objection  
pour en finir  
s: Berthelot*

14819

*puet  
D'accord  
vise: S.B.*

Monsieur le Directeur Général,

SOUJET		RES. CHEM. 123 123	
DIRECTIVE			
Dossier	735 / 194	Prise d'	43

Vous avez bien voulu, je le rappelle, vous déclarer d'accord sur les propositions faisant l'objet de ma lettre n° 231 000/2 Te/13320 du 17 mai 1943 et concernant un projet de règlement transactionnel entre la S.N.C.F. et M. BUGATTI, à la suite de la résiliation des trois commandes passées à cet industriel par les anciens Réseaux du P.L.M. et de l'ETAT pour la fourniture de matériel à vapeur.

Ces propositions, que je replace ci-joint sous vos yeux, consistaient essentiellement à s'entendre avec M. BUGATTI:

- sur la somme S que nous estimons nous être actuellement due par lui, en raison des acomptes qui lui ont été versés, des commandes dont il s'agit;  
au titre
- sur la valeur actuelle p à attribuer à l'autorail que M. BUGATTI a offert de nous céder.

Le second point nécessitait de notre part une expertise préalable qui a été quelque peu retardée par diverses circonstances. Les conclusions de cette expertise venant de me parvenir, je suis maintenant en mesure de vous fournir des précisions sur les propositions dont vous avez bien voulu approuver le principe.

En ce qui concerne la somme S, nous partirions dans nos négociations avec M. BUGATTI, de S = 4 150 000 f., qui représente en chiffres ronds le total des acomptes à lui versés par les anciens réseaux, soit 3 010 000 f. et des intérêts de retard calculés, à la date du 1er mai 1943, sur le montant de ces acomptes aux taux successifs des avances de la Banque de France, majorés d'un point, soit 1 137 189 f. Toutefois, dans le cas où nous ne pourrions obtenir à ce sujet l'accord de M. BUGATTI, nous pourrions, à mon avis, si vous êtes d'accord, admettre d'arrêter le calcul des intérêts de retard à une date antérieure, en vue de tenir compte, en totalité ou en partie, de la période des hostilités et de l'évacuation des usines de Molsheim sur l'ordre des autorités militaires.

De toute manière, nous réserverons entièrement, bien entendu, dans la discussion la liberté de décision des autorités supérieures de la S.N.C.F.

Quant à la valeur actuelle p de l'autorail offert par M. BUGATTI, l'expertise détaillée à laquelle j'ai fait procéder nous conduit à la fixer à 2 200 000 f., les considérations justifiant ce résultat peuvent être résumées comme il suit:

Des autorails identiques ont été achetés en 1938 par la S.N.C.F. à M. BUGATTI au prix unitaire de 1 350 000 f. qui, compte tenu de l'évolution des conditions économiques doit, à notre avis, être doublé pour obtenir la valeur d'un tel engin en 1943.

....



soit 2 700 000 f. Les dépenses de main-d'oeuvre à prévoir pour la remise en état de l'autorail, qui est à l'abandon depuis la guerre, ont été estimées à: 157 300 f.

Les dépenses de matières s'élèveraient à 95 300 f.

La valeur actuelle de l'autorail, supposé à l'état neuf, serait donc égale à:

$$2\,700\,000\text{ f.} - 157\,300 - 95\,300\text{ f.} = 2\,447\,400\text{ f.}$$

Mais, il y a lieu, en outre, d'appliquer à ce résultat, du seul fait que l'autorail est sorti de construction avant guerre, un coefficient de dépréciation qu'il est, à notre avis, très modéré de fixer à 10 %; la valeur actuelle de l'autorail doit donc être ramenée à:

$$2\,447\,400 \times 0,9 = 2\,202\,660\text{ f.}, \text{ soit } 2\,200\,000 \text{ en chiffres ronds.}$$

.  
.  
.

Je vous serais obligé de bien vouloir me confirmer, compte tenu des précisions ci-dessus, que vous êtes d'accord pour que nous reprenions nos négociations avec M. BUGATTI en nous efforçant d'obtenir de ce dernier qu'il remette à la S.N.C.F.:

- d'une part, l'autorail dans l'état où il se trouve;

- d'autre part, en espèces, la différence; soit:

$$4\,150\,000\text{ f.} - 2\,200\,000\text{ f.} = 1\,950\,000\text{ f.}$$

/ LE DIRECTEUR,

Signé : HÉBERT

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
27 DEC. 1938	
Dossier D	785/194    14 Pièce N°

7 NOV 1938

N° 23.100/2  
3758 Te

Monsieur le Directeur Général,

Lors de la Réunion des Directeurs de Services du 24 Octobre, vous avez bien voulu m'inviter à examiner de nouveau l'état d'avancement des traités BUGATTI, conclus respectivement par l'ex-Réseau ETAT et l'ex-Réseau P.L.M. pour la construction de locomotives à vapeur et de remorques. Vous avez demandé s'il ne serait pas possible d'envisager l'arrêt de l'exécution de ces constructions.

Je me permets tout d'abord de remettre sous vos yeux ma note du 27 Septembre relative aux acomptes payés à M. BUGATTI pour ce matériel; aucun élément nouveau important n'est intervenu depuis cette date et la situation est sensiblement la même que celle indiquée dans cette note.

En ce qui concerne la résiliation éventuelle de ces marchés, je vous signale :

1°- que les 2 marchés ETAT (1 marché pour 1 locomotive à vapeur de 1000 ch et 1 marché pour 3 remorques) ne comportent aucune clause de résiliation;

2°- que le marché P.L.M. (1 locomotive et 3 remorques) comporte la clause suivante:

" La C<sup>ie</sup> P.L.M. se réserve le droit, si elle le juge convenable, de retirer à M. BUGATTI, en cas de "retard, tout ou partie de la fourniture restant à livrer".

Or, aux termes du marché, la locomotive et les trois remorques P.L.M. auraient dû être livrées le 1er Juillet 1936.

Il me semble donc que, d'ores et déjà, nous sommes fondés à faire jouer la clause dont il s'agit.

Au surplus, je rappelle que la locomotive commandée par le P.L.M. est une locomotive de 2000 ch constituée par deux éléments dont chacun n'est autre que la locomotive 1000 ch ETAT; par conséquent, du point de vue



technique, nous serions très suffisamment renseignés par l'expérimentation de la seule locomotive de l'ETAT.

Je souligne enfin, ainsi qu'il résulte de la note jointe, que la question de paiement éventuel de nouveaux acomptes pour les deux marchés ETAT ne se pose pas.

Par contre, elle peut se poser pour le marché P.L.M. sur lequel il a été payé 1 600 000 fr, alors que si la caution avait été jugée suffisante et si les retards, et par suite, les pénalités qui en découlent, n'avaient pas été aussi élevés, nous aurions pu payer davantage, eu égard aux approvisionnements constitués.

C'est une raison supplémentaire, je crois, pour envisager la résiliation du marché P.L.M. en clarifiant complètement la situation en ce qui le concerne.

\*  
\* \*

Les matières et pièces correspondant aux termes déjà payés sur constat d'approvisionnement, en ce qui concerne ce marché P.L.M., matières et pièces dont nous avons la liste très précise et qui sont d'ailleurs marquées S.N.C.F., resteraient, bien entendu, notre propriété.

\*  
\* \*

Je vous serais obligé de me faire connaître si nous pouvons engager l'affaire dans cette voie.

LE DIRECTEUR :

Signé: J. LEVY



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
28 SEP 1938	
Dossier D 735/194	Pièce N° 10

Copie

N° 3235 To

27 SEP 1938

## NOTE

pour Monsieur le Directeur Général

M. BUGATTI vous a transmis le 13 Septembre 1938 une copie de la lettre qu'il m'avait adressée le 9 septembre, concernant les 3 points suivants :

- 1°) demande d'un nouvel acompte sur le matériel "vapeur" commandé par les ex-réseaux de l'Etat et du P.L.M.
- 2°) catalogue de pièces de rechange
- 3°) pièces standard

Je me réserve de poursuivre avec M. BUGATTI l'examen des deux derniers points ci-dessus.

Quant à la demande d'acompte sur le matériel "vapeur", j'ai exposé récemment à M. le Directeur Général Adjoint l'état de la question, qui avait d'ailleurs été évoquée devant le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., le 6 juillet 1938. Je vous transmets, ci-après, les éléments de cette affaire, en vous demandant de vouloir bien me donner vos directives.

Les marchés en cours aux usines BUGATTI, en ce qui concerne le matériel à vapeur, comportent :

1°) pour la Région de l'Ouest :

Marché Etat du 17 Janvier 1935 : 1 automotrice à vapeur  
de 1000 ch ..... I 600 000 fr

7 Février 1936 : 3 remorques ..... I 500 000 fr

2°) pour la Région du Sud-Est :

Marché P.L.M. du 31 décembre 1934 : 1 automotrice à  
vapeur de 2000 ch..2 400 000 fr

retour à M. Jean  
Lévy pour suite  
comme convenu  
Bureau 31/8

M. Bureau - m'en parler  
c'est pour évoluer rapidement  
et alors ne vaudrait-il pas mieux abandonner  
le Remorques

M. Le Orga  
Il ne me paraît pas  
possible d'accorder à  
M. Bugatti de nouveaux  
avances sur un matériel  
dont nous ne savons pas  
s'il pourra jamais  
être mis en service

Bureau  
29/9

Marché P.L.M. du 31 décembre 1934 : 1 tender-fourgon. 800 000 fr  
" 3 remorques .....I 500 000 fr

Le 28 Juillet 1935, M. BUGATTI a demandé le versement d'un nouvel acompte de 2 000 000 fr sur les marchés précités.

Les acomptes rappelés ci-après ont déjà été versés à M. BUGATTI.

a) Marchés du Réseau de l'Etat

- sur l'automotrice à vapeur, tous les acomptes payables après constatation des approvisionnements, soit les 6/10 du montant de la fourniture ont été versés avant fin décembre 1935 :  
960 000 fr

L'état d'avancement de la construction de cette automotrice ne permet le paiement d'aucun nouvel acompte, d'après les termes du marché.

Sur les 3 remorques, un seul acompte représentant les 3/10 du montant de la fourniture a été payé en février 1936 :  
450 000 fr

M. BUGATTI demande le versement du 2ème terme, soit 2/10 ou 300 000. Toutefois, l'inventaire établi par les Services du Contrôle à la date du 15 Juillet ne fait pas ressortir que les approvisionnements nécessaires au paiement de ce terme soient effectivement constitués, pour les 3 remorques.

b) Marché du Réseau P.L.M.

(La lettre ci-jointe de M. JOURDAIN expose la situation de ce marché).

Le montant total de la fourniture est de 4 700 000 fr.

Il a déjà été versé à M. BUGATTI, avant le 1<sup>er</sup> Mars 1935, la somme de 1 600 000 fr qui représente les 2 premiers termes du contrat et une partie du 3ème.

La Région du Sud-Est estime que le complément des trois premiers termes, -termes représentant les 6/10 du montant de la fourniture et payables après constatation de certains approvisionnements-, pourraient être, eu égard à l'état d'avancement de la constitution des approvisionnements, versé sous la réserve que la caution fournie en 1935 par M. BUGATTI soit acceptée par la S.N.C.F. ou que celle-ci se trouve suffisamment garantie par la reconnaissance de sa propriété sur les pièces approvisionnées.



Le versement qui pourrait alors être effectué serait de : 2 820 000 - 1 600 000 soit 1 220 000 fr.

Mais je dois rappeler que M. le Rapporteur GALLIOT a fait observer, devant le Conseil d'Administration, dans sa séance du 6 Juillet 1938, dont Procès-Verbal ci-joint, lors de la reprise du marché P.L.M. par la S.N.C.F., que le constructeur encourt, pour n'avoir pas livré le matériel dans le délai prévu, des pénalités dont le montant dépasse largement, tant pour le matériel P.L.M. que pour l'automotrice Etat, le solde restant à verser sur le prix des marchés. (Pour ces matériels, le retard dépasse deux ans).

M. le Président du Conseil a d'ailleurs, dans cette même séance, déclaré que la "Société Nationale était décidée à ne plus faire d'avances à ce constructeur" et a indiqué qu'il avait écrit au Ministre des Travaux Publics pour l'informer qu'il ne pourrait plus être fait appel à la Société Nationale pour venir en aide aux difficultés de trésorerie du Constructeur.

\* \* \*

M. BURLEAU avait estimé préférable, quand je lui ai exposé cette affaire dans les derniers jours du mois d'août, de ne pas répondre à la lettre du 28 juillet de M. BUGATTI.

Si, toutefois, vous jugiez opportun de donner une suite favorable à la dernière démarche de ce constructeur, il faudrait que la question de la caution rappelée par M. JOURDAIN dans sa lettre du 8 août 1938 soit reprise sur de nouvelles bases (acceptation intégrale par la S.N.C.F. de la caution remise à l'origine par M. BUGATTI, ou remise d'une nouvelle caution, ou reconnaissance de la propriété de la S.N.C.F. sur les pièces approvisionnées) et que vous vouliez bien, d'autre part, admettre une atténuation des pénalités pour le cas, à la vérité tout spécial, des prototypes en question.

LE DIRECTEUR,

Signé: J. LEVY



(1941-1944)

Résiliation de certains marchés

Conspiration

5 JUIL 1944

5 JUIL 1944

Paris le 1 JUIL 1944 194

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

Direction  
des Chemins de fer

Service Technique

3e Bureau

LE MINISTRE, SECRETAIRE D'ETAT  
A LA PRODUCTION INDUSTRIELLE & AUX COMMUNICATIONS

S.N.C.F.

Matériel roulant

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER  
FRANCAIS.

Résiliation de marchés  
pour fourniture de  
matériel roulant par  
la Maison BUGATTI

Livraison, en compensation,  
d'un autorail à la  
S.N.C.F.

Par lettre D.735/I94, datée du 27 mai 1944,  
vous m'avez demandé l'autorisation de prendre livrai-  
son d'un autorail que M. Ettore BUGATTI serait disposé  
à vous remettre pour compenser une oréance résultant  
de la non livraison, dans les circonstances suivantes,  
de matériel roulant précédemment commandé.

Les décisions ministérielles des 5 septembre,  
3 et 26 décembre 1934 ont autorisé les Réseaux de  
l'Etat et du P.L.M. à conclure, avec M. BUGATTI, Cons-  
tructeur à MOLSHEIM, des commandes pour la fourniture  
du matériel roulant ci-après:

a- Réseau de l'Etat: une automotrice à vapeur de  
1.000 chevaux, à commande individuelle des essieux mo-  
teurs et trois remorques montées sur bogies à trois  
essieux;

b - Réseau P.L.M.: une locomotive à vapeur de  
2.000 chevaux, à commande individuelle des essieux  
moteurs, un tender-fourgon et trois voitures légères  
spéciales.

Les commandes ont donné lieu à l'établisse-  
ment de marchés, en exécution desquels les anciens  
Réseaux de l'Etat et du P.L.M. ont versé au Construc-  
teur des acomptes formant une somme globale de  
3.010.000 frs. qui a été imputée au compte d'établis-  
sement.

Ces marchés ont été repris en charge par la  
S.N.C.F., qui n'a pas pu obtenir la livraison des

M.R. 21/ 12

3 Copies adressées le 10/4/44

CENTRAL DU MATERIEL

2000 Attributions



commandes faites et a notifié la résiliation desdits marchés à M. BUGATTI le 18 avril 1941.

Pour rentrer en possession des acomptes versés, la S.N.C.F. a passé avec M. BUGATTI un accord aux termes duquel:

M. BUGATTI conserverait la somme de 3.010.000 frs. montant des acomptes versés par les anciens Réseaux et resterait propriétaire des approvisionnements constitués par lui et ayant motivé les dits acomptes;

en échange de ceux-ci, la S.N.C.F. recevrait de M. BUGATTI, pour solde de tout compte, un autorail d'une valeur estimée à 2.500.000 frs. et un lot de pièces de rechange d'une valeur globale de 518.000 frs.

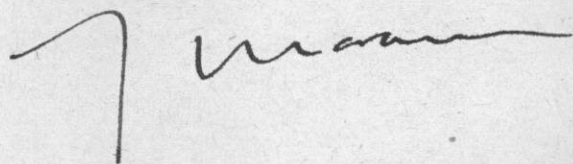
L'autorail à recevoir serait du même type que les autorails BUGATTI existant dans le parc de la S.N.C.F. depuis 1938, type auquel s'appliquent également les pièces de rechange précitées.

Après examen par le Service Technique de la Direction des Chemins de fer, j'approuve l'accord susvisé, passé entre la S.N.C.F. et M. BUGATTI, et je vous autorise à prendre livraison de l'autorail et des pièces de rechange dont il s'agit, étant entendu que la dépense de 3.010.000 frs. restera imputée au budget d'établissement (programme ordinaire), savoir:

pour 2.500.000 frs. représentant la valeur de l'autorail, au chapitre A (Matériel roulant neuf);

pour 510.000 frs. représentant la valeur des pièces de rechange, au chapitre H.C. (Divers - Approvisionnements).

Pour le Secrétaire d'Etat  
et par autorisation  
Le Directeur des Chemins de Fer



27 MAI 1944

1305

DOSSIER

Avisé S<sup>co</sup> CENTRAL DU MATÉRIEL

Ving  
L. B.

N° 231 000/2 Te

D. 735/194.50

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

24 MAI 1944	
DIRECTION GÉNÉRALE	
30 MAI 1944	
Dossier	735/194
	50

27 Mai 1944

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. a été saisie par M. BUGATTI de propositions tendant à lui remettre un autorail de son type, en compensation d'une créance qu'elle possède sur lui par suite des circonstances exposées ci-après.

La présente lettre a pour objet de solliciter l'autorisation, pour la S.N.C.F., de prendre livraison de l'autorail dont il s'agit.

Par dépêches ministérielles des 5 septembre, 3 décembre et 26 décembre 1934, dont ci-joint copies, adressées la 1<sup>re</sup> et la 3<sup>ème</sup> au Réseau de l'ETAT et la 2<sup>ème</sup> au Réseau P.L.M., ces deux Réseaux avaient été autorisés à conclure avec M. Ettore BUGATTI, constructeur à Molsheim, des commandes relatives à la fourniture du matériel roulant ci-après indiqué :

Réseau de l'ETAT - une automotrice à vapeur de 1000 ch, à commande individuelle des essieux moteurs; trois remorques montées sur deux bogies à quatre essieux.

Réseau du P.L.M. - une locomotive à vapeur de 2000 ch, à commande individuelle des essieux moteurs; un tender-fourgon; trois voitures légères spéciales.

Ces commandes ont donné lieu à l'établissement des marchés dont des reproductions sont également jointes et énumérées ci-après :

- Marché P.L.M. du 31 décembre 1934;
- Marchés ETAT n° 1591 du 17 janvier 1935 (modifié par avenant du 20 cembre 1935) et n° 1639 du 7 février 1936.

Les marchés précités ont été repris en charge par la S.N.C.F. en 1938 et présentés par les soins de cette dernière, au titre de l'article 11 du décret loi du 31 août 1937, à l'examen de la Commission des Marchés de Chemins de fer qui a émis à leur sujet un avis favorable (Séances des 19 août 1938, 8 décembre 1938 et 12 janvier 1939).

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat  
à la Production Industrielle & aux Communications  
Direction des Chemins de fer  
244, Boulevard Saint-Germain, 244  
PARIS



Les grandes difficultés techniques rencontrées par M. BUGATTI dans la réalisation des matériels de types nouveaux qu'il s'était engagé à fournir et les nombreux essais effectués par lui à cet effet, se traduiraient par des retards si considérables qu'à l'ouverture des hostilités, en 1939, les commandes en question avaient à peine reçu un commencement d'exécution et ne pouvaient faire encore l'objet d'aucune prévision de livraisons.

Toute probabilité ayant pratiquement disparu, du fait des circonstances, de voir M. BUGATTI mener à bonne fin des projets ne présentant plus, d'ailleurs, actuellement, l'intérêt qui leur avait été attribué à l'origine, la S.N.C.F. a décidé - ainsi que les conditions contractuelles lui permettaient de le faire - de résilier les marchés dont il s'agit et elle a notifié cette résiliation à M. BUGATTI le 18 avril 1941.

La question se pose pour la S.N.C.F. de rentrer en possession des acomptes qui, conformément aux conditions de paiement prévues, avaient été réglés à M. BUGATTI, par les anciens Réseaux de l'ETAT et du P.L.M., après constatation de la constitution de certains approvisionnements, et dont le montant global atteint 3 010 000 f.

Après des échanges de vues prolongés au cours desquels ont été successivement envisagées les différentes solutions possibles, la SNCF et M. BUGATTI se sont mis finalement d'accord - sous réserve de l'autorisation administrative à intervenir - pour résoudre la question dans les conditions suivantes :

M. BUGATTI conserverait la somme de 3 010 000 f à lui versée par les anciens Réseaux, tout en restant propriétaire des approvisionnements constitués par lui pour l'exécution de la fourniture. Ces approvisionnements ne présentent d'ailleurs pas d'intérêt pour la S.N.C.F. et n'auraient, pour elle, que la valeur de vieilles matières.

En échange des acomptes versés par elle à M. BUGATTI, la S.N.C.F. recevrait de ce dernier, pour solde de tout compte :

- un autorail dont les principales caractéristiques sont indiquées plus loin et, dont compte tenu de la marge qu'impose le caractère toujours quelque peu approché d'une telle estimation, la valeur actuelle est certainement au moins égale à 2 500 000 f ;
- un lot de pièces de rechange, d'une valeur globale actuelle de 518 000 f dont la liste est donnée plus loin.

L'autorail proposé par M. BUGATTI est d'un type dont la S.N.C.F. possède déjà deux exemplaires. Son introduction dans notre parc ne présenterait donc pas d'inconvénient et les pièces de rechange livrées en même temps que cet engin, seraient indifféremment utilisables sur l'une ou l'autre des trois unités du type considéré. Les caractéristiques principales de l'autorail dont il s'agit, sont les suivantes :

Il est équipé de deux moteurs à essence d'une puissance unitaire de 200 ch avec radiateurs latéraux.



La caisse surallongée a une distance de 21 m entre axes des pivots de bogies. Elle est insonorisée par "flockage", ventilée par un système d'aspirateurs et de souffleurs et chauffée par des aérothermes "Chausson".

La transmission comporte des démultiplicateurs COTAL et des couples d'engrenages permettant d'obtenir la vitesse maximum de 150 km/h.

Le poids à vide est d'environ 30 t; le poids en charge atteint 36,5 t environ.

L'une des plateformes d'extrémités est aménagée en vue de son utilisation, soit par le chef de train, soit par un agent des postes.

Les deux engins du même type livrés à la S.N.C.F. par M. BUGATTI en 1938, ont été payés au prix ferme de 1 350 000 f chacun. Compte tenu de l'évolution des conditions économiques depuis cette époque, la somme de 2 500 000 f à laquelle a été estimée ci-dessus la valeur minimum actuelle de l'autorail proposé, dans l'état où il se trouve, doit, à notre avis, être considérée comme très modérée. Il faut prévoir, en outre, une dépense de 250 000 f en chiffres ronds pour couvrir divers frais de remise en état de cet engin par les soins de la S.N.C.F.

Les pièces de rechange qu'il a paru intéressant de retenir parmi celles que proposait M. BUGATTI sont énumérées sur la liste ci-après qui indique également leurs valeurs respectives actuelles :

	Valeur	
	unitaire	globale
4 blocs cylindres .....	72 000 f	288 000 f
3 vilebrequins .....	46 188	138 564
10 tubes de transmission.....	5 148	51 480
10 arbres de transmission.....	3 975	39 750
1 arbre à cardan avec boîte..	1 023	1 023
		518 817 f

Les prix ci-dessus ont été fixés par application d'un coefficient forfaitaire de majoration de 200 %, qui nous a paru raisonnable, aux prix pratiqués en 1936 pour les pièces dont il s'agit.

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser la S.N.C.F. à prendre possession de l'autorail qui lui est proposé par M. BUGATTI dans les conditions ci-dessus exposées.

.....

Les sommes versées à titre d'acomptes par les anciens Réseaux de l'ETAT et du P.L.M. à M. BUGATTI ont été, en leur temps, imputées au compte de premier établissement. Elles y seraient maintenues, à concurrence de 2 500 000 f, valeur attribuée à l'autorail. Le complément, représentant la valeur des pièces de rechange, serait viré du compte de premier établissement au compte "approvisionnements".

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Signé: FOURNIER

CORRESPONDANCE AVEC MONSIEUR BUGATTI

---



*7* *L*  
**Copie pour le Dossier**

Avisé le 5<sup>e</sup> CENTRAL DU MATÉRIEL

Paris, le

*7* juillet 1941

D 735/194/40

N° 231 000/2 Te

**Minute**

**COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL**

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
29 JUIL 1941	
Dossier <b>D</b> 735/194	Pièce N° 40

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 10 Mai 1941 et de vous faire connaître qu'il ne nous est pas possible de revenir sur la décision prise par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 26 Février dernier.

Je ne puis donc que vous confirmer ma lettre du 18 Avril 1941.

D'ores et déjà la S.N.C.F. se voit dans l'obligation de s'adresser à justice pour obtenir la restitution des approvisionnements qui lui appartiennent et le paiement de toutes les sommes qui lui sont dues.

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

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Signé : LE BESNERAIS

Monsieur BUGATTI,  
46 Avenue Montaigne  
PARIS (8<sup>me</sup>)

5/6/41

C O P I E D 735/194

faite le 6/6/41

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
- 6 JUIN 1941	
Dossier D 735 / 194	Pièce N° 38

PARIS, le 10 Mai 1941

Société Nationale des Chemins de fer Français,  
88, rue Saint-Lazare, PARIS.

Messieurs,

En réponse à votre lettre recommandée du 18 Avril, réf. D 735/194 - Trains à vapeur, la Compagnie P.L.M. et les Chemins de fer de l'Etat m'ont en effet, en son temps, passé une commande de trains à vapeur. Comme vous le dites, par la suite, la Société Nationale a repris ces marchés.

J'ai le regret de devoir vous dire que je ne peux, en aucun cas, me déclarer d'accord avec le contenu de votre lettre, m'apportant la décision que le Conseil d'Administration de la Société Nationale a bien voulu prendre concernant ces commandes.

Tout d'abord, il m'est impossible de vous répondre, d'une façon précise, car depuis le début de Septembre 1939, mon Usine a été repliée par ordre du Ministère de l'Air, et il m'a été impossible de suivre, d'une façon régulière, les travaux concernant ces commandes.

D'autre part, à la date du 5 Juillet 1940, mon usine, mes machines-outils, mon matériel, en un mot tout ce que je possède, a été pris par les Occupants, et il m'est impossible, non seulement d'entrer dans mon usine, mais de reprendre toute ma comptabilité, ainsi que tous les papiers concernant mon Industrie.

Néanmoins, si je ne peux vous donner des précisions, mes souvenirs sont assez précis pour vous dire qu'à plusieurs reprises, j'ai réclamé un versement pour des travaux exécutés

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - "Projet de réponse à la signature de  
M. le Directeur Général, d'accord avec X  
(s) LE BESNERAIS" -



concernant la commande des 2 locomotives, travaux qui ont été constatés par vos Contrôleurs, et qui donnaient lieu à un paiement - si mes souvenirs sont exacts - d'environ 1.900.000<sup>f</sup>. J'ai fait remarquer à votre Direction que si ce paiement ne m'était pas fait, il me serait impossible de continuer une construction de prototypes d'une importance et d'un modèle tout particuliers, pour lesquels j'ai dû faire des dépenses extraordinaires d'essais et d'études.

D'autre part, s'il y a eu des retards qui me sont imputables, ils sont dans les proportions d'une chose raisonnable entre une Administration comme la vôtre et un Industriel qui a perdu des dizaines de millions, en travaillant pour les Chemins de fer, et ceci, je l'ai fait remarquer à la Direction des anciennes Compagnies et également aux Services de la S.N.C.F.

En conséquence, il m'est impossible d'accepter, dans les conditions que vous me stipulez, l'annulation de ces marchés.

Je dois, par cette même occasion, vous rappeler la correspondance pénible concernant une commande de 2 automotrices qui m'a été faite, puis annulée ; ainsi qu'un remboursement de quelques millions pour le marché d'entretien que j'avais avec le P.L.M. et qui, par un jeu d'écritures que je n'ai jamais pu comprendre, ne m'a jamais été communiqué d'une façon précise. Il m'a été retenu ainsi des millions qui étaient bien ma propriété.

Si vous le permettez, lorsque le moment sera venu, et lorsque je pourrai rentrer en possession de tout ce qui m'appartient au point de vue dossiers administratifs de ma maison, je reviendrai sur toutes ces questions d'une façon complète, afin de liquider, d'une façon définitive, une situation très grave que vous avez vous-même aggravée et sur laquelle je vous ai toujours rendu attentif par une correspondance par laquelle j'essayais de préciser les choses afin d'arriver à un arrangement équitable.

Confiant dans votre bienveillance en cette circonstance, veuillez, je vous prie, revoir toutes les questions en prenant connaissance de tout de qui a été écrit en son temps.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

signé : E. BUGATTI  
46, Avenue Montaigne,  
PARIS



13/1 Copie pour le Dossier

L Avisé le 8<sup>me</sup> CENTRAL DU MATÉRIEL

Minute

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
23 AVR 1941	
Dossier D 735 194	Pièce N° 36

18 avril 1941

D 735. 194

Trains à vapeur  
BUGATTI

Résiliation

Monsieur,

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

Suivant soumission en date du 31 Décembre 1934, vous vous êtes engagé à construire pour la Compagnie P.L.M. une locomotive à vapeur de 2 000 chevaux, un tender-fourgon et trois voitures légères, le tout moyennant un prix global de 4 700 000 f.

D'autre part, vous vous êtes également engagé à fournir et livrer à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat :

- suivant marché n° 1591 du 17 Janvier 1935, une locomotive à vapeur de 1000 chevaux, dont la valeur était fixée à la somme de 1 600 000 f ,
- suivant marché n° 1639 du 7 Février 1936, trois remorques d'une valeur totale de 1 500 000 f .

Par la suite, la Société Nationale des Chemins de fer a repris à son compte les trois conventions susvisées.

En raison des retards considérables apportés à l'exécution des dites conventions, nous avons, à différentes reprises, appelé votre attention sur les pénalités que vous encouriez et sur l'obligation dans laquelle nous allions nous trouver de résilier les contrats.

Les avertissements qui vous ont été donnés à ce sujet, tant oralement que par écrit, sont restés sans réponse de votre part.

Devant la situation ainsi créée par votre fait, le Conseil d'Administration de la Société Nationale a décidé, dans sa Séance du 26 Février 1941, de résilier purement et simplement les trois marchés susvisés.

Je crois, à toutes fins, devoir vous rappeler que cette résiliation est prononcée en exécution même des clauses de nos Conventions.

Monsieur BUGATTI  
46, Avenue Montaigne, 46  
PARIS  
(8°)

Le "Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant" contient, tant dans son édition du 17 Avril 1934 à laquelle se réfèrent la soumission P.L.M. et le marché ETAT n° 1591, que dans celle du 3 Octobre 1935, applicable au marché ETAT n° 1639, une disposition ainsi conçue :

"Indépendamment des indemnités pour retards, qui lui restent acquises, un retard de douze mois dans les livraisons pour-  
ra, si le Réseau le décide, être considéré comme un cas de rési-  
liation par inexécution du marché".

La soumission P.L.M. précise, en outre, à l'article "Indemnités pour retards" :

"De plus, la Compagnie P.L.M. se réserve le droit, si elle  
le juge convenable, de se retirer, en cas de retard, tout ou  
partie de la fourniture restant à livrer par moi".

Vous reconnaitrez que les retards considérables apportés par vous dans la construction de notre matériel constituent indiscutablement un motif de résiliation, motif expressément prévu par les conventions que vous avez souscrites.

Ces retards étant, au surplus, antérieurs aux hostilités vous ne pouvez, en l'espèce, vous prévaloir d'un cas de force majeure.

Vous voudrez bien, en conséquence, considérer la présente lettre recommandée comme comportant notification régulière de la décision de la S.N.C.F., décision emportant résiliation de vos trois marchés, dans les conditions prescrites par l'article 6 du Cahier des Clauses et Conditions Générales.

°  
° °

Les anciens Réseaux vous ont consenti, pour l'exécution de ces marchés, des avances importantes dont le total atteint trois millions dix mille francs.

Une partie de cette somme, soit deux millions deux cent mille francs, est garantie, aux termes de la soumission P.L.M. et du premier marché ETAT, par les engagements de caution remis par vous aux anciens Réseaux.

Le complément, soit huit cent dix mille francs, est gagé par des approvisionnements dont la propriété nous a été transférée du fait même des paiements, par application des dispositions du second marché ETAT et de l'avenant au premier marché ETAT.

En ce qui concerne les approvisionnements qui se trouvent dans ce dernier cas, vous voudrez bien, aussitôt que possible, vous mettre en mesure de nous les représenter et nous renseigner sur leur lieu d'entrepôt actuel afin que nous puissions en pren-

.....



dre possession après avoir procédé à toutes vérifications utiles. Je crois devoir rappeler à ce sujet, qu'aux termes des contrats, le transfert de propriété ne vous a pas dégagé des obligations que vous assumiez en tant que dépositaire des dits approvisionnements et que vous restez responsable de la valeur de ceux d'entr eux qui auraient pu disparaître pour quelque cause que ce soit.

Nous vous prions d'autre part, de bien vouloir nous faire connaître comment vous avez l'intention de constituer la somme de deux millions deux cent mille francs qui doit, comme il est dit ci-dessus, nous être remboursée par vous-même ou par les signataires des engagements de caution. Nous n'aurions pas d'objection de principe à ce que vous nous adressiez des propositions pour la reprise de ceux des approvisionnements n'ayant pas déjà donné lieu à transfert de propriété à notre profit et dont la valeur actuelle d'utilisation, que la S.N.C.F. se réserve de fixer elle-même, pourrait alors venir en déduction de la somme que vous-même ou vos cautions auriez à nous verser en espèces.

° ° °

Vous voudrez bien noter, en outre, que nous entendons réserver tous nos droits en ce qui concerne tant les pénalités de retard que l'indemnité légitimement due à la S.N.C.F. en raison du préjudice qu'elle a subi du fait de votre défaillance dans l'exécution de vos engagements.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS



D 725 / 194

N° 517-2.

Cm.  
l'et  
gr  
er  
d.  
c  
5.



RÉCÉPISSÉ

à remettre au déposant.

(A remplir par l'Expéditeur.)

NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE :

M. *Brigati*  
rue *A. Montaigne*, n° *46*  
à *Paris 8<sup>e</sup>*

(A remplir par l'Agent des Postes.)

Nature de l'objet : \_\_\_\_\_

Signature {  
de l'Agent {

*AR remis  
au sa 6 le  
7 5 41*

Le délai de prescription des valeurs de toute nature confiées à la Poste est d'un an.

Dans le régime intérieur, les objets de correspondance affranchis au tarif réduit et contenant des inscriptions manuscrites non autorisées, ou des inscriptions imprimées présentant le caractère de correspondance personnelle, sont considérés comme lettres insuffisamment affranchies.

NOTES INTERIEURES ET ETUDES DES SERVICES

---



PT 1/3/44  
D 735/194

M. LE BESNERAIS  
---

Je suis d'accord sur la transaction que vous proposez. Une question de procédure se posera seulement le Conseil d'Administration doit certainement être saisi à nouveau. Ne convient-il pas également de saisir le Ministère et la Commission des Marchés puisque la transaction aboutit, en fait, à l'achat d'un autorail ?  
Signé : FOURNIER

21 Février 1944

SECURITE NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GENERALE	
1 MARS 1944	
Dossier	735/194
D	148

N O T E

pour Monsieur BOUTET

Les conditions de la transaction ne sont évidemment pas très satisfaisantes.

Nous sommes, en réalité, propriétaires de produits dont la valeur d'achat, au cours antérieur à 1939, représente 3 millions, et nous transigeons pour une matière qui ne dépasse pas, au cours actuel, 2.700.000 francs.

Il semble, cependant, que les Services ont recherché la meilleure solution et se sont efforcés de dégager de cette affaire, au mieux, les intérêts de la S.N.C.F.

Nous ne pourrions probablement aller plus loin qu'en entamant une procédure devant les tribunaux, procédure assez aléatoire étant donné qu'en raison de son expulsion d'ALSACE-LORRAINE, M. BUGATTI pourrait invoquer le cas de force majeure.

Je crois que, dans ces conditions, il convient de s'incliner.

Voulez-vous me faire connaître si vous partagez ce sentiment.

Signé : FOURNIER

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL "pour examen avec le Service du Contrôle des Marchés des questions posées par le Président.

Signé : BERTHELOT

"vu : Signé : LE BESNERAIS"

u 14/1/44

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		
DIRECTION GÉNÉRALE		
14 JANV 1944		
Dossier		
D	735	194 47

Résiliation des commandes  
BUGATTI

---

I - Par notre lettre du 1er Mars 1940, il semble que nous ayons proposé une transaction comportant abandon des acomptes versés au titre des 2 commandes en échange de la seule remise des approvisionnements de matières constitués.

Cette lettre était visée dans le Rapport présenté au Conseil d'Administration le 26 Février 1941, mais sans que fût faite aucune allusion aux modalités de règlement envisagées. Le Conseil s'est donc prononcé sans connaître toute la portée de cette première phase des transactions.

Quoiqu'il en soit, du point de vue juridique, la question se pose de savoir dans quelle mesure les propositions de la lettre - encore que celle-ci réserve la position du Conseil d'Administration - lient la S.N.C.F. et si M. BUGATTI peut y trouver une arme contre elle ? Le Service du Contentieux a-t-il été appelé à examiner cette question, qui est importante ainsi que le relève le Service lui-même dans sa note du 26 Novembre ?

II - Le Conseil, en 1941, n'a donné son accord aux négociations que sur les bases suivantes :

- récupération des approvisionnements constitués ;
- recours contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

A-t-on tenté réellement de toucher les cautions et, avec le concours du Service du Contentieux, de les mettre en cause ? Il conviendrait de préciser ce qui a été fait à ce sujet et les résultats obtenus.

D'autre part, s'est-on préoccupé de la situation personnelle

AVISE : "M. CLOSSET - Pensez-vous que, à l'heure actuelle, il faut perdre son temps à des bêtises pareilles, qui ne peuvent que retarder la solution d'une affaire urgente"

Signé : LE BESNERAIS



de M. BUGATTI, de sa solvabilité propre et des chances que nous pourrions avoir de récupérer certaines sommes en dirigeant notre recours contre lui-même ?

III - Les propositions nouvelles qui sont présentées appellent les remarques suivantes :

- M. BUGATTI est-il ou non actuellement en faillite ? Ce point est très important.

S'il y a faillite, il est juridiquement impossible d'envisager un règlement autrement que dans le cadre de cette faillite. S'est-on assuré de l'acceptation éventuelle par la masse des autres créanciers d'une liquidation préférentielle à notre égard ?

- Il résulte des indications de valeur qui sont données que nous abandonnerions, en définitive, 510.000 francs.

La note du 26 Novembre indique bien que la nouvelle solution serait préférable aux premières propositions (C.A. du 26 Février 1941).

Mais, ceci ne justifie pas en soi une perte de 510.000 francs. D'autre part, est-il établi que nous devions forcément renoncer à ces 510.000 francs. Ne seraient-ils pas récupérables, même ultérieurement, d'une façon ou d'une autre ?

Signé : CLOSSET.



Paris, le 17 DEC 1943  
38, Rue La Bruyère

SOCIETE ...	
DIRECTION ...	
18 DEC 1943	
Dossier	Place N°
D 725/1944	46

N° 231 000/2 Te

Monsieur le Directeur Général,

Le projet de règlement transactionnel de l'affaire BUGATTI, faisant l'objet de ma lettre n° 231 000/2 Te 14447 du 26 novembre 1943 (pièce n°1), a donné lieu, de la part de M. le Président GRIMPRET, à qui vous l'aviez soumis, à deux observations que vous avez bien voulu me demander d'examiner (note du 3 décembre 1943, pièce n°2).

Je reprends successivement ci-après les deux observations dont il s'agit :

1°- M. le Président GRIMPRET souligne que le principal argument venant à l'appui de notre projet de règlement, réside dans le fait que "si M. BUGATTI était en mesure de nous restituer en nature les approvisionnements qu'il avait constitués pour la construction des engins à vapeur, nous ne pourrions guère ne pas nous déclarer d'accord, eu égard aux termes de notre lettre du 1er mars 1940".

Il demande à être éclairé sur ce point important.

Vous voudrez bien trouver, ci-joint, copie de notre lettre du 1er mars 1940 (pièce n°3) dont il a d'ailleurs été fait état dans le rapport déjà présenté au Conseil d'Administration au sujet de cette affaire (les pièces n°4 et 5 ci-jointes sont respectivement, la copie du rapport dont il s'agit et l'extrait du P.V. de la séance du 26 février 1941 du Conseil d'Administration, ayant traité cette résiliation).

Je crois que nous ne pourrions pas éviter que la restitution, à la S.N.C.F. par M. BUGATTI, des approvisionnements constitués par lui en vue de la réalisation des engins à vapeur qui lui avaient été commandés, entraînant notre accord sur la rupture de ses engagements vis à vis de nous, sans autre indemnité de sa part, bien que ces approvisionnements n'aient, actuellement, pour la S.N.C.F., qu'une valeur d'utilisation extrêmement faible.- Le recours, prévu par le P.V. du Conseil (pièce n°5), contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution "à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués" se serait, en tout cas, avéré illusoire, - en raison, notamment, des circonstances actuelles qui interdisent tout espoir de rechercher, pratiquement, les signataires de ces engagements - signataires domiciliés à Strasbourg.

J'ajoute que M. BUGATTI n'est, en fait, certainement pas en mesure d'effectuer la restitution de tous ces approvisionnements, en raison du désordre provoqué dans les magasins des Etablissements BUGATTI par l'évacuation précipitée de Molsheim, et par l'intervention des autorités allemandes dans ses Etablissements de Bordeaux.

2°- La seconde observation de M. le Président GRIMPRET lui a été inspirée par une objection que j'avais moi-même formulée dans ma lettre précitée du 26 novembre (page 1, 5e alinéa), sur les prix pratiqués en 1939 pour les pièces de rechange.

Il est bien entendu que l'accord de principe auquel j'avais fait allusion et qui, en tout état de cause, réserverait l'entière liberté de décision du Conseil d'Administration, ne serait donné à M. BUGATTI que lorsqu'il aurait lui-même reconnu l'obligation dans laquelle il se trouve de ne pas majorer ses prix de vente au delà de la limite légale.

° °

En définitive, ma proposition consiste à soumettre au Conseil d'Administration un projet de règlement aux termes duquel M. BUGATTI serait délié de ses engagements moyennant la livraison à la S.N.C.F. :

- de l'autorail disponible du type Bugatti surallongé, dans son état actuel,
- de pièces de rechange dont la liste -avec le prix de chacune d'elles- serait jointe au rapport au Conseil, pièces dont les prix unitaires auront été fixés et discutés, poste par poste, la valeur globale de ces pièces constituant un total de 500 000 fr.

° °

Ces modalités sont beaucoup moins défavorables que celles que nous pouvions redouter. Les seules voies qui nous étaient offertes en 1941, consistaient, en effet, soit à poursuivre la récupération d'approvisionnements pratiquement inutilisables par la S.N.C.F., soit à exercer un recours hypothétique contre les signataires défaillants des engagements de caution fournis par M. BUGATTI. Il ne me paraît donc pas excessif de dire qu'en dépit de son caractère transactionnel, la solution envisagée peut être, tout compte fait, considérée comme assez heureuse pour la S.N.C.F.

LE DIRECTEUR,

*Signé: PONCET*



28  
r 7/12/43  
D 735/194

Le Vice-Président du  
Conseil d'Administration

PARIS, le 3 Décembre 1943

"M. LE BESNERAIS"  
(s) FOURNIER

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION	
Date	
Dossier	735 194 45

Règlement transactionnel de l'Affaire BUGATTI  
-----

NOTE pour Monsieur le Président FOURNIER  
-----

Ainsi que vous le faites observer, le dossier ne contient pas des éléments suffisants pour permettre de formuler un avis en pleine connaissance de cause. Je me bornerai, pour le moment, à formuler deux observations.

I- Le principal argument donné par M. le Directeur du Service Central du Matériel à l'appui de sa proposition est que :

"si M. BUGATTI était en mesure de nous restituer en nature les  
"approvisionnements qu'il avait constitués pour la construc-  
"tion des engins à vapeur, nous ne pourrions guère ne pas nous  
"déclarer d'accord, eu égard aux termes de notre lettre du  
"1er mars 1940.....".

Sur ce point important, il n'est pas possible de s'en tenir à une opinion doublement hésitante.

Il conviendrait, d'une part, d'apprécier de façon ferme la portée de la lettre du 1er mars 1940 (laquelle n'est pas jointe aux pièces communiquées) d'autre part, de savoir si, en fait, M. BUGATTI serait en mesure d'effectuer la restitution dont il s'agit.

II - En tout état de cause, il me paraît impossible

"de donner un accord de principe à M. BUGATTI sur l'adoption  
"de la solution transactionnelle dont il s'agit, en attirant  
"toutefois son attention sur le fait que les plus values  
"affectant les prix des pièces de rechange doivent rester  
"dans la limite légale".

Je crois nécessaire de dire à M. BUGATTI que sa proposition, consistant à doubler systématiquement ses prix du catalogue, de 1939, ne peut pas être examinée, parce que inacceptable au regard de la législation, et de l'amener, sans que les représentants de la S.N.C.F. s'engagent eux-mêmes en quoi que ce soit, à la modifier de façon telle qu'elle ne semble plus sous le coup de cette objection dirimante.

Le Vice-Président,

(s) GRIMPRET

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - "Pour examen et avis" (s) LE BESNERAIS



14  
T/ 27  
11  
Cas d'objection sous la réserve indiquée signé: Schelot  
Le Président pour le tenir au courant. L et d. signé: Le Besmeray  
puis  
SERVICE CENTRAL DU MATERIEL  
J'ai T d'accord sous la réserve A. C'est un bon  
aboutissement d'une affaire où nous risquions de tout perdre.  
PARIS, le 26 NOV 1943  
38, rue la Bruyère (9°)  
ré: L.B.  
N° 231 000/2 Ts  
4444

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
27 NOV 1943	
Dossier 735 / 194	Pages 44

Monsieur le Directeur Général,

En égard à l'accord que vous avez bien voulu me donner par annotation sur ma lettre du 4 novembre 1943, concernant une proposition de règlement transactionnel de l'affaire BUGATTI, nous avons repris, avec les représentants de celui-ci, des négociations au cours desquelles nous nous sommes efforcés de faire prévaloir la solution exposée dans la dite lettre (ci-jointe en annexe).

Comme nous nous y attendions, nous n'avons toutefois pu faire admettre que les intérêts de retard sur les acomptes versés à M. BUGATTI fussent calculés jusqu'au 1er mai 1943, époque à laquelle nous avons été saisis par lui d'un projet de règlement amiable. Il a été facile, en effet, aux représentants de M. BUGATTI de faire valoir le caractère de force majeure que présentaient les ordres de l'autorité militaire aux termes desquels en 1939-1940, l'usine de Molsheim a dû d'abord consacrer son activité à des fabrications aéronautiques, puis cesser toute activité, son personnel et son matériel étant évacués vers l'intérieur du territoire.

Nous ne sommes pas davantage parvenus à obtenir des représentants de M. BUGATTI, encore qu'ils n'aient pas contesté absolument, en principe, le bien-fondé de notre demande d'intérêts moratoires, leur accord sur le résultat du calcul arrêtant le décompte de ces intérêts au 1er septembre 1939 et ramenant leur montant global de 1 137 000 f. à 696 000 f. en chiffres ronds.

La proposition finale de M. BUGATTI, qui nous l'a adressée par lettre dont ci-joint copie après la discussion ci-dessus résumée, consiste essentiellement à conserver les 3 010 000 f. reçus par lui, à titre d'acompte, des anciens Réseaux de l'OUEST et du P.L.M. et à nous remettre, en échange, pour solde de tout compte:

- l'autorail stationné à Bordeaux et récemment estimé par nous à 2 200 000 f., dans son état actuel;
- un lot de pièces de rechange à prélever sur le stock encore en possession de M. BUGATTI, à concurrence d'une valeur totale de 500 000 f., décomptée en appliquant une majoration de 100 % aux tarifs du catalogue d'avant-guerre.

Quoique les pièces de rechange dont il s'agit aient incontestablement subi une plus-value notable depuis 1939, il ne me paraît toutefois guère douteux, a priori, que si M. BUGATTI doublait systématiquement, comme il l'envisage, ses prix de catalogue, il enfreindrait la législation actuelle qui fixe les hausses maxima autorisées par rapport aux prix pratiqués au 1er septembre 1939. Les majorations admissibles par la S.N.C.F. sont, à mon avis, au plus égales aux hausses homologuées pour les pièces en question.

Sous réserve de cette observation, j'estime que tout compte fait, la proposition dont il s'agit est acceptable pour la S.N.C.F. et peut être prise par elle en considération.

Il convient, en effet, de ne pas méconnaître la valeur de l'argument suivant qui

a été mis en avant, dans la discussion, par les représentants de M. BUGATTI: Si celui-ci était en mesure de nous restituer en nature les approvisionnements qu'il avait constitués pour la construction des engins à vapeur, nous ne pourrions guère ne pas nous déclarer d'accord, eu égard aux termes de notre lettre du 1er mars 1940 à laquelle M. BUGATTI fait allusion dans sa proposition, et pratiquement, ces approvisionnements inutilisables pour nous, devraient être, pour leur presque totalité, mis à la ferraille.

En somme, M. BUGATTI offre de nous indemniser à concurrence de 2 200 000 f. + 500 000 f. = 2 700 000 f., somme qui, sans doute, est, pour autant que nous puissions être sûrs de l'exactitude, dans les circonstances actuelles, de notre évaluation de la valeur de l'autorail, - inférieure de 310 000 f. aux comptes versés. Mais le mode de remboursement envisagé nous met en possession d'un engin susceptible de présenter pour nous quelque intérêt, alors que le remboursement, - en approvisionnements constitués pour la fabrication des locomotives à vapeur, - n'en eût certainement présenté aucun.

En définitive, j'ai l'honneur de vous proposer de donner notre accord de principe à M. BUGATTI sur l'adoption de la solution transactionnelle dont il s'agit, en attirant toutefois son attention sur le fait que les plus-values affectent les prix des pièces de rechange doivent rester dans la limite légale.

A ( Bien entendu, l'accord dont il s'agit serait donné à M. BUGATTI en réservant expressément l'entière liberté de décision du Conseil d'Administration.

Si vous partagez cette manière de voir, je ferai préparer et je vous soumettrai le dossier de présentation de cette affaire au Conseil.

En cas d'approbation de celui-ci, je m'entendrai avec M. BUGATTI, compte tenu de ses disponibilités, pour dresser la liste des pièces de rechange à nous livrer.

LE DIRECTEUR,

Signé: PONCEAU

P.S. - M. BUGATTI fait allusion dans sa lettre à trois points qui n'ont qu'un intérêt rétrospectif, mais que je crois devoir relever ci-après:

- 1° - Contrairement à ce qui est dit en page 2 de cette lettre, l'arbitre désigné par le Tribunal dans le litige qui nous oppose à M. BUGATTI avait reçu uniquement mission de procéder, en cas de difficultés, à l'identification des pièces et matières faisant partie des approvisionnements constitués pour l'exécution des trois marchés-vapeur;
- 2° - En page 3, M. BUGATTI rappelle, une fois de plus, la prétendue commande de deux autorails qui lui aurait été notifiée au début de 1939 et qui aurait été ensuite annulée. Il s'agit toujours des deux autorails que M. BUGATTI avait construits à ses risques et périls, sans avoir de commande et que le ministre d'alors, M. de MONZIE, avait donné à la S.N.C.F. l'ordre d'acquiescer, ordre auquel le Conseil d'Administration a estimé ne pas devoir se conformer;
- 3° - Le contrat d'entretien F.L.M., dont parle M. BUGATTI en page 3, prévoyait le



paiement, par la S.N.C.F., de redevances kilométriques forfaitaires et payables mensuellement. Ces redevances constituant de véritables avances sur réparations, la S.N.C.F. a décidé en 1939 de résilier le contrat dont il s'agit et de lui en substituer un autre qui subordonnait le règlement des redevances d'entretien à l'exécution effective des grandes réparations. La S.N.C.F. s'est trouvée avoir ainsi à réclamer à M. BUGATTI une somme de 2 261 000 f., en chiffres ronds, dans cette affaire qui, au surplus, n'a rien à voir avec l'objet de la présente lettre.



M. BUGATTI

PARIS, le 12 Novembre 1943

30, avenue Hoche - PARIS

Monsieur LEGRAND,  
Ingénieur en Chef, Chef de la  
Division Centrale des Etudes  
du Matériel

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHREMS DE FER FRANÇAIS	
COLLECTION GÉNÉRALE	
NOV 1943	
Dossier	Place N°
D 735	194 44

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

J'ai l'honneur de vous confirmer la conversation que vous avez eue le 10 courant avec mes deux Directeurs, MM. BONNEFON-CRAPONNE et de MAISTRE, au sujet de la résiliation de 3 marchés-vapeur.

Permettez-moi de vous rappeler brièvement les origines du litige:

Il s'agit de la non-exécution:

1° - d'une soumission P.L.M. du 31 décembre 1934 comprenant:

- 1 locomotive à vapeur
- 1 tender fourgon
- 3 voitures légères carénées,

pour un montant total de 4 700 000 francs sur lequel il m'a été versé en 1935 1 600 000 f. d'acompte.

2° - d'un marché ETAT N° 1591 du 17 janvier 1935, pour une automotrice à vapeur, se montant à 1 600 000 f., sur lequel j'ai reçu en 1935 960 000 f. d'acompte.

3° - d'un marché ETAT N° 1639 du 7 février 1936 pour un total de 1 500 000 f., sur lequel j'ai reçu en 1936 450 000 f. d'acompte.

L'ensemble de ces marchés représente par conséquent une somme de 7 800 000 f. sur lesquels j'ai reçu en 1935 et 1936: 3 010 000 f. d'acompte.

Je ne crois pas nécessaire de retracer les difficultés auxquelles je me suis heurté pour la réalisation d'un matériel d'une conception toute nouvelle et au sujet desquelles une nombreuse correspondance a été échangée avec vos Services en son temps.

Le 1er mars 1940, le Directeur de la S.N.C.F., M. LEVY, par lettre N° 23 100 me signifiait la résiliation de la soumission P.L.M. en spécifiant les conditions suivantes:

"La somme de 1 600 000 f. qui vous a déjà été versée en exécution de ce marché, vous restera acquise. En contre-partie, les pièces et matériel dont l'approvisionnement a donné lieu à ce paiement, resteront bien entendu notre propriété. En dehors de cet arrangement, la S.N.C.F. serait dégagée vis-à-vis de vous de toute obligation au titre de ce marché".

Au cours de la même lettre, M. LEVY me proposait une résiliation amiable des deux marchés ex-ETAT, me proposant, dans ce cas, de demander aux Autorités Supérieures de la S.N.C.F. de résilier ces marchés suivant des dispositions analogues à celles qu'il m'avait exposées plus haut pour le marché ex-P.L.M.

Par lettre D. 735 194 du 18 avril 1941, M. LE BESNERAIS me faisait connaître que le Conseil National de la S.N.C.F. avait décidé, dans sa séance du 26

....

février 1941, de résilier purement et simplement ces trois marchés.

Le 10 mai 1941, je vous faisais part de mon désaccord sur les termes de cette lettre et de l'impossibilité dans laquelle je me trouvais de vous faire une proposition quelconque, mes Etablissements étant occupés par les Autorités allemandes, mon matériel étant réquisitionné et l'entrée de mes usines m'étant interdite.

En 1942, la question était portée par vous devant les Tribunaux.

Dans mes conclusions, tout en reconnaissant le droit de la S.N.C.F. à se voir attribuer le bénéfice de sa demande si l'on considérait les marchés en question indépendamment des autres relations commerciales ayant existé entre nous depuis 1932, je faisais des réserves expresses concernant les revendications que j'entendais faire valoir contre la S.N.C.F. et je concluais en demandant la nomination d'un arbitre, avec mission d'établir le compte général de nos réclamations réciproques.

Le Tribunal désigna un arbitre.

Au cours d'une réunion chez celui-ci, puis à la suite de divers entretiens que mes collaborateurs ont eus avec vos Services, désirant régler amiablement, et le plus rapidement possible ce litige, j'ai été amené à faire une proposition transactionnelle.

Désirant en effet conserver une grande partie du matériel réalisé, qui pour vous n'aurait que la valeur de la ferraille, tandis qu'il représente pour moi plusieurs années d'études dont la réalisation pratique n'est peut-être pas encore au point, mais que je me réserve de reprendre dès que la situation générale le permettra, je vous ai proposé de vous remettre en compensation de l'annulation des trois marchés et des avances qui m'avaient été consenties en 35/36 une automotrice stationnée à BORDEAUX, que vous avez fait examiner par vos Services.

Je n'ai pas voulu essayer d'établir une comptabilité de l'opération. Il est incontestable que j'ai reçu de vous des avances se montant à 3 010 000 f., que des intérêts de retard vous sont probablement dus. Il est par contre non moins certain:

- que j'ai dépensé pour cette étude des sommes infiniment supérieures à celles qui m'ont été versées (en fait mes débours s'élèvent à plus de 10 000 000);
- que, d'autre part, il doit être tenu compte de certains déboires que j'ai eus avec votre Société: je me contenterai de vous rappeler la commande faite puis annulée, de deux automotrices et les difficultés de la liquidation du marché d'entretien avec le P.L.M. où j'ai été lésé de plusieurs millions;
- qu'enfin, il est actuellement impossible de déterminer la valeur de l'automotrice que je vous offre en compensation.

Au cours de la conversation que mes Collaborateurs ont eue avec vous, mercredi dernier, vous leur avez fait part de la crainte que vous éprouviez de voir le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. refuser ma proposition comme insuffisante.

Afin de prouver mon désir de voir régler rapidement et amicalement le conflit qui nous sépare, j'ai le plaisir de compléter mon offre de la façon suivante:

Moyennant l'annulation des marchés et de la dette en résultant, j'offre à la S.N.C.F. l'automotrice examinée par vos Services et actuellement garée à BORDEAUX-  
BASTIDE, plus 500 000 f. de pièces de rechange d'automotrice, à prélever sur le stock qui me reste: étant donné cependant que, pour tenir compte de l'augmentation actuelle des prix, les tarifs du catalogue seront majorés de 100 %.

.....



Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir transmettre ces propositions finales au Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

et vous prie d'agréer, Monsieur .....

signé: E. BUGATTI



PARIS, le 17 MAI 1943  
38, rue La Bruyère

17 MAI 1943

N° 231 000/2 Te

1<sup>er</sup> Central du Matériel  
D'accord

visé : L.B.

*Pour sommes bien d'accord : du moment que l'on tient compte des intérêts de retard il faut considérer la valeur actuelle de l'autorail.*

signé : Berthelot  
Monsieur le Directeur Général,

Dossier 735/194  
Pièce n° 42

En vue de liquider la résiliation de la commande des trains vapeur Bugatti, vous avez bien voulu, par annotation sur ma note N° 231 000/2 Te/13152 du 15 avril 1943, me donner votre accord de principe sur la prise en considération de la proposition suivante:

M. BUGATTI - à qui les anciens Réseaux du P.L.M. et de l'ETAT ont versé, de janvier 1935 à février 1936, une somme globale de 3 010 000 f. à titre d'acomptes sur le montant de 3 commandes que le Conseil d'Administration a, en février 1941, décidé de résilier, - offre d'indemniser la S.N.C.F. en lui remettant, non pas les approvisionnements constitués par lui pour l'exécution des dites commandes, mais un autorail de 400 ch., à l'état neuf, sauf à compléter cette remise par une soulte au cas où la valeur de l'autorail serait jugée insuffisante.

J'ai aussitôt, à toutes fins utiles, informé de votre accord M. le Chef du Service du Contentieux en attirant son attention:

- d'une part, sur le fait qu'il s'agit d'une décision de principe, dont l'application demeure subordonnée à la réalisation d'un accord avec M. BUGATTI sur les éléments à faire intervenir dans la balance des comptes et, notamment, sur la valeur à attribuer à l'autorail en question;
- d'autre part, sur les réserves dont il y aura lieu de faire état au cours de nos négociations avec M. BUGATTI, la décision finale appartenant, en effet, au Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

La procédure, actuellement engagée, a pour objet d'assigner M. BUGATTI devant le Tribunal de Commerce de la Seine, en remboursement du montant des sommes à lui versées par les anciens Réseaux du P.L.M. et de l'ETAT, déduction faite de la valeur du matériel approvisionné.

Dans ce matériel, il y a lieu de distinguer deux catégories:

a) Approvisionnements dont la propriété a été transférée à la S.N.C.F.

Si ces approvisionnements nous étaient intégralement restitués par M. BUGATTI, ils interviendraient, dans la balance des comptes, pour

.....

leur valeur contractuelle de 810 000 f., alors que nous ne pourrions guère en tirer parti qu'en les vendant comme "vieilles matières", ce qui entraînerait la perte de la presque totalité de la somme ci-dessus.

b) Approvisionnements dont la propriété n'a pas été transférée à la S.N.C.F., les comptes correspondants étant garantis par des engagements de caution.

La S.N.C.F. aurait, bien entendu, la faculté de déduire la valeur actuelle d'utilisation par elle des approvisionnements de cette catégorie, dont la valeur contractuelle est de 2 200 000 f. et de réclamer à M. BUGATTI le remboursement de la différence entre ces deux valeurs. Toutefois, en égard à la carence des signataires des engagements de caution, il paraît au moins douteux que la S.N.C.F. parvienne à récupérer la totalité de cette somme de 2 200 000 f.

Elle éprouverait de même, vraisemblablement, des difficultés:

- d'une part, pour être indemnisée, à leur valeur contractuelle, de la disparition de certains approvisionnements de la catégorie a) qui ne pourraient lui être restitués;
- d'autre part, pour obtenir le paiement des intérêts de retard qu'elle serait en droit de demander à M. BUGATTI sur les sommes versées à ce dernier.

En résumé, pour les raisons ci-dessus, la S.N.C.F. ne doit, à mon avis, attendre qu'un résultat très limité de l'action en cours contre M. BUGATTI.

C'est à la lumière de ces observations qu'il convient, à mon avis d'examiner la proposition transactionnelle de M. BUGATTI et d'apprécier dans quelle mesure il nous est possible de maintenir, pour aussi juste qu'il soit, le principe posé dans l'annotation de M. le Directeur Général Adjoint et suivant lequel la valeur de l'autorail devrait être calculée dans les conditions économiques de référence des marchés à résilier.

On doit noter, par ailleurs, qu'il n'est pas possible d'invoquer simultanément et ce principe et la notion d'intérêts de retard dont il a généralement été fait état jusqu'ici dans cette affaire.

Je serais finalement d'avis d'adopter, dans la suite des négociations, la position suivante:

La somme versée à titre d'acompte à M. BUGATTI étant au total de 3 010 000 f. et le montant total des intérêts de retard calculés sur les sommes versées, aux taux successifs des avances de la Banque de France, majorés d'un point, s'élevant, à la date du 1er mai 1943, à 1 137 189 f., il va de soi que la S.N.C.F. ne pourrait que se déclarer d'accord s'il lui était versé actuellement une somme totale de 4 150 000 f. en chiffres ronds: la S.N.C.F. aurait évidemment intérêt,



en effet, à ce que M. BUGATTI conserve la totalité des approvisionnements inutilisables pour elle et l'indemnisé en espèces, et il ne pourrait être question, dans cette hypothèse, de faire intervenir la notion d'un préjudice résultant pour la S.N.C.F. des variations survenues dans la valeur de la monnaie.

En bref, il semble bien que la S.N.C.F. ne puisse qu'être d'accord pour le versement total de 4 150 000 de nos francs actuels.

Ceci posé, la question est de savoir à combien de francs actuels il est équitable d'évaluer l'autorail qui nous est proposé.

En d'autres termes, le point de vue selon lequel l'autorail doit être estimé à sa valeur actuelle, ne paraît défendable, pourvu, bien entendu, que cette estimation soit contradictoire et admissible par la S.N.C.F.

°  
° °

En somme, il s'agirait de s'entendre avec M. BUGATTI:

- sur la somme S à nous revenir, à l'heure actuelle. - Nous partirons, dans nos conversations, de  $S = 4\ 150\ 000$ ;
- sur la valeur actuelle p de l'autorail. - Nous ne pouvons pas encore vous donner de précisions à cet égard, - car il est préalablement nécessaire d'examiner l'engin qui nous est offert.

M. BUGATTI aurait à nous remettre l'autorail et  $S - p$  francs.

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir me faire connaître si vous êtes d'accord pour que les négociations avec M. BUGATTI soient engagées dans ce sens.

LE DIRECTEUR,

*Signé: FONG*



Paris, le 15 AVRIL 1943  
38, Rue La Bruyère

N° 231 000/2 Te

Monsieur le Directeur Général.

Je rappelle que M. BUGATTI était titulaire des commandes suivantes qui lui avaient été passées par les anciens réseaux du P.L.M. et de l'ETAT et que la S.N.C.F. avait reprises à son compte :

- 1°- Commande P.L.M., en date du 31 décembre 1934, pour la fourniture d'une locomotive à vapeur de 2000 ch, un tender-fourgon et trois voitures légères au prix global de 4 700 000 f.
- 2°- Commande ETAT (n°1591), en date du 17 janvier 1935, pour la fourniture d'une locomotive à vapeur de 1000 ch au prix de 1 600 000 f.
- 3°- Commande ETAT n° 1639, en date du 7 février 1936, pour la fourniture de trois remorques au prix de 1 500 000 f.

Conformément aux clauses de ces commandes, ces réseaux ont versé au constructeur, de janvier 1935 à février 1936, après constatation de certains approvisionnements, des acomptes d'un montant total égal à 3 010 000 f, dont 2 200 000 f ont été garantis par des engagements de caution et 810 000 f ont été gagés par un transfert de propriété au profit de la S.N.C.F. d'une partie des approvisionnements.

Les difficultés d'ordre technique rencontrées par M. BUGATTI dans la réalisation de ces projets ont provoqué des retards de construction d'une ampleur telle que le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., dans sa séance du 16 février 1941, vous a donné délégation pour procéder à la résiliation des trois commandes dans les conditions générales ci-après :

- récupération des approvisionnements constitués par M. BUGATTI,
- recours contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

Le Conseil vous a pris de lui rendre compte des résultats obtenus.

Vous avez notifié à M. BUGATTI cette décision du Conseil, en lui rappelant que la résiliation était prononcée en exécution même des clauses auxquelles se référaient les commandes - Mais, M. BUGATTI n'ayant pas accusé réception de cette notification, vous avez approuvé ma proposition tendant à essayer de récupérer, en recourant à la voie judiciaire, une partie des avances sur la valeur des approvisionnements constitués.

Le Service du Contentieux a, en conséquence, introduit une instance en référé contre M. BUGATTI, en vue d'obtenir la nomination d'un expert ayant pour mission de rechercher et d'identifier les matières et pièces dont la propriété a été transférée à la S.N.C.F. Ce résultat étant supposé acquis, la S.N.C.F. aurait ensuite à assigner M. BUGATTI devant le Tribunal de Commerce de la Seine, en remboursement du montant des avances, déduction faite de la valeur du matériel approvisionné.

Cette procédure s'avère particulièrement longue et laborieuse. En première étape, la mission d'expert commis par l'arbitre pour l'identification des pièces et matières appartenant à la S.N.C.F. se trouve compliquée par le fait qu'au début des hostilités, les Usines BUGATTI de Molsheim se sont, conformément aux ordres des pouvoirs publics, repliées à Bordeaux, dans les ateliers de la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport, qui ont été, par la suite, occupés par l'armée allemande. Outre de grandes difficultés d'accès dans ces ateliers, accès subordonné à l'agrément des autorités occupantes, les caisses renfermant les approvisionnements entrant dans la construction des trains vapeur dont il s'agit ont été visitées par ces dernières et le mélange de leurs contenus ne pourra qu'aggraver considérablement les difficultés des opérations de recèlement.

Or, au cours de la dernière réunion des parties, dans le Cabinet de l'arbitre, et à laquelle mon Service était représenté, M. BONNEFOND GRAPONNE, représentant M. BUGATTI, a fait la proposition suivante:

M. BUGATTI avait construit avant les hostilités, de sa propre initiative et sans commande, deux autorails de 400 ch à caisse surallongée, d'un type identique à celui des engins à deux moteurs de 200 ch livrés en 1938 à la région du SUB-EST. Je rappelle qu'il avait été question pour la S.N.C.F., sur l'invitation de M. de MONZIE, alors Ministre des T.P., de faire l'acquisition de ces autorails, moyennant le prix unitaire de 1 430 000 f, mais, dans sa séance du 17 janvier 1939, le Comité de Direction de la S.N.C.F., en égard aux économies rigoureuses à réaliser dans son budget d'établissement de 1939, avait été d'avis de ne pas approuver cette acquisition, et l'affaire n'avait eu aucune suite.

M. BUGATTI offre d'indemniser la S.N.C.F. en remettant <sup>lui</sup> en sa possession, non pas les approvisionnements constitués, mais l'un des autorails - à l'état neuf - dont il s'agit, sauf à compléter cette remise par une somme au cas où la valeur de l'autorail serait jugée insuffisante.

Avant de discuter avec le constructeur, le détail de cette transaction, qui nécessitera notamment une estimation aussi exacte que possible du prix détail de l'autorail, je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si vous n'y avez pas d'objection de principe.

Bien que l'utilisation d'un tel autorail ne paraisse guère intéressante, ni présentement, ni même, je crois, après les hostilités, il convient de souligner que cette solution est sans doute tout de même plus avantageuse que celle consistant à rentrer en possession de matières et de pièces très spéciales, dont la presque totalité n'aura - il ne faut pas se le dissimuler - d'autre valeur pour la S.N.C.F. que celle de "vieilles matières".

.....

(1) J'ai reçu, il y a quelque temps, la visite de M. BONNEFOND GRAPONNE - qui s'était recommandé de M. FILIPPI - pour m'entretenir de la politique d'avenir de la S.N.C.F. en matière d'utilisation d'autorails.



Si vous êtes d'accord, je poursuivrai dans ce sens des conversations avec les Hts BUGATTI, et après mise sur pied d'une formule chiffrée - en admettant que je puisse aboutir à un accord avec eux à cet égard - j'établirai un projet de note au Conseil d'Administration pour lui soumettre cette solution, toute réserve étant faite, bien entendu, au cours des négociations, sur la décision finale qu'il appartient seulement au Conseil d'Administration de prendre.

LE DIRECTEUR,

*Sgt: PONCHET*

*Il faut évaluer  
l'ail et les approvisionnements  
à une date bien évidemment  
et pas l'autorail, valeur actuelle  
et approvisionnement valeur 1936 !  
signé: Berthelot*



2 JUIL 1941 - 3 JUIL 1941

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SOCIÉTÉ NATIONALE JUIL 1941	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
20, RUE DE BOME - 8 <sup>e</sup> ARR <sup>1</sup>	
DIRECTION GÉNÉRALE	
- 3 JUIL 1941	
Dossier	Page N°
D 735 / 194	39

N° 231000/2 Te

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre signature, un projet de réponse à la lettre, datée du 10 Mai et reçue le 5 Juin, que M. BUGATTI vous a adressée au sujet de la résiliation des trois marchés de matériel à vapeur dont il est titulaire.

Ce projet, préparé par le Service du Contentieux, ne donne lieu à aucune observation de ma part.

Pour vous tenir au courant, je vous donne ci-joint, copie de la lettre par laquelle le projet dont il s'agit m'a été adressé par M. AURENGE; je donne accord à ce dernier sur sa proposition relative à la nomination d'un expert.

LE DIRECTEUR,

3<sup>e</sup> CENTRAL DU MATÉRIEL

*4 JUIL 1941*  
*Il ne faut pas laisser*  
*aller ce projet sans*  
*avoir vu M. Bugatti*

*M. Bugatti a vu*  
*M. Aurenge avant*  
*de le déposer*

20  
N° 231000/2 Te

9004  
Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre signature, un projet de réponse à la lettre, datée du 10 Mai et reçue le 5 Juin, que M. BUGATTI vous a adressée au sujet de la résiliation des trois marchés de matériel à vapeur dont il est titulaire.

Ce projet, préparé par le Service du Contentieux, ne donne lieu à aucune observation de ma part.

Pour vous tenir au courant, je vous donne ci-joint, copie de la lettre par laquelle le projet dont il s'agit m'a été adressé par M. AURENGE; je donne accord à ce dernier sur sa proposition relative à la nomination d'un expert.

LE DIRECTEUR,

Signé: PONCET

SCC Central T  
S: L.B  
7/7/41

Mis sous les yeux de  
M. le Président avant expédition  
V. R. et devoué  
Signé: Le Penven

4/7/41  
Il me paraît nécessaire  
d'aller en justice pour en  
finir avec M. Bugatti  
Signé: Fournier

Paris, le 20 Juin 1941

Bureau C.A.<sup>1</sup>  
Dossier N° 11.096R

aff. BUGATTI

Monsieur le Directeur du Service  
Central du Matériel

V.R. 231.000/2 Te  
8.926

Comme suite à votre lettre du 12 courant, j'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, un projet de réponse à la lettre de M. BUGATTI du 10 Mai 1941, en vous priant de vouloir bien soumettre ce projet à la signature de M. le Directeur Général.

Je me propose d'introduire, dès à présent, une instance en référé contre M. BUGATTI, en vue d'obtenir la nomination d'un expert ayant pour mission de rechercher et déterminer quelles sont parmi les pièces actuellement entreposées à Bordeaux, celles dont la propriété a été transférée à la S.N.C.F. Cette mission pourrait être confiée, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, à M. GASSER par exemple ou à toute autre personne, résidant à Bordeaux, que vous voudrez bien m'indiquer.

Lorsque nous serons fixés sur la consistance de ce matériel nous envisagerons l'opportunité d'assigner M. BUGATTI devant le Tribunal de Commerce de la Seine, en remboursement du montant de nos avances, déduction faite de la valeur du matériel approvisionné et en paiement des indemnités de retard.

Ainsi que je vous l'ai exposé dans ma note du 21 Mai 1941, il ne me paraît pas qu'il y ait lieu, du moins pour l'instant, d'agir contre MM. KAMPMANN et BAHEUX, cautions solidaires de M. BUGATTI, étant donné les renseignements peu favorables qui nous ont été fournis par la Sûreté du Commerce.

LE CHEF DU CONTENTIEUX  
Signature.



SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

38, Rue La Bruyère, PARIS-8°  
Tél. Trinité 92-10

Copie

29 MAI 1941

N° 231 000/2 Te

8865

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTEUR
29 MAI 1941
Dossier D 735/1941 37

Monsieur le Directeur Général,

M. BUGATTI n'a pas jusqu'ici, à ma connaissance, accusé réception à la S.N.C.F. de la lettre recommandée n° D 735/194 du 18 Avril 1941, lui notifiant la résiliation de ses trois marchés relatifs à la fourniture de matériel à vapeur.

Questionné par moi sur les suites à donner, dans ces conditions, à l'affaire dont il s'agit, M. le Chef du Service du Contentieux vient de me répondre par lettre dont ci-joint copie.

La question se pose de savoir si la S.N.C.F. doit, sans plus attendre, recourir à la voie judiciaire pour tenter de récupérer le montant des avances consenties par elle pour l'exécution des dits marchés. Je vous serais obligé de bien vouloir me donner des instructions à cet égard.

En raison des renseignements peu favorables, obtenus sur la solvabilité des cautions, je suis d'accord avec le Contentieux pour estimer que nous devons, en premier lieu, essayer de récupérer une partie des avances sur la valeur des approvisionnements constitués par M. BUGATTI.

Je fais le nécessaire pour réunir les renseignements de fait demandés, à cette fin, dans le dernier alinéa de la lettre du Contentieux.

LE DIRECTEUR

Signé: PONCET

JCT

Il faut faire tout le possible pour rentrer dans votre créance visée L.B.

SERVICE DU  
CONTENTIEUXMonsieur le Directeur  
du Service Central du Matériel, 23 MAI 1941Bureau CA<sup>I</sup>  
Dossier N° 11096<sup>R</sup>

Af. : Bugatti

V.R.: 231.000/2 Te  
8592

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien me faire connaître si M. BUGATTI a répondu à la lettre recommandée de M. le Directeur Général comportant notification de la résiliation de ses trois marchés.

Dans la négative, je vous serais obligé de m'indiquer si nous devons, sans plus attendre, tenter de récupérer par la voie judiciaire le montant des avances consenties pour l'exécution des dits marchés.

Les renseignements qui m'ont été fournis par la "Sûreté du commerce" sur la situation actuelle et la solvabilité de MM. KAMPMANN et BAHEUX, cautions solidaires de M. BUGATTI, ne sont pas très favorables :

MM. KAMPMANN et BAHEUX avaient formé entre eux, le 1er novembre 1922, une société en nom collectif ayant pour objet la vente d'huiles et de graisses industrielles.

Cette société, dont la principale cliente était la Maison BUGATTI, n'a plus d'activité depuis la guerre. Elle avait ses usines à Strasbourg-Neudorf et n'a pu faire évacuer son matériel lors du repli de la population alsacienne.

Depuis la fin des hostilités, M. KAMPMANN est retourné à Strasbourg où il réside encore. On ignore où se trouve actuellement son associé, M. BAHEUX.

M. KAMPMANN serait propriétaire de plusieurs immeubles à Saverne et à Strasbourg, mais l'état hypothécaire de ces immeubles est inconnu.

Etant donné les renseignements ci-dessus, le résultat d'une instance contre les cautions de M. BUGATTI me paraît bien aléatoire. Il serait préférable à mon sens, d'envisager en premier lieu la possibilité de récupérer une partie de nos avances sur la valeur des approvisionnements constitués par la Maison BUGATTI pour l'exécution de nos marchés.

A cet effet, la procédure à suivre sera toute différente selon qu'il s'agira de matériaux dont la propriété a été transférée à la S.N.C.F. en exécution des clauses du second marché Etat et de l'avenant au premier marché Etat ou, au contraire, de matériaux appartenant toujours à l'Entreprise BUGATTI.

Dans le premier, nous serons fondés, en tant que propriétaires, à exercer une action en revendication.

Dans le deuxième cas, il nous faudra tout d'abord assigner l'Entreprise BUGATTI devant le tribunal de commerce, à l'effet de s'entendre condamner au remboursement de nos avances. En exécution de ce jugement, nous ferons pratiquer ensuite une saisie sur le matériel appartenant à la dite entreprise.

Pour me permettre d'apprécier quelle procédure doit être mise en mouvement, il me serait indispensable d'être fixé, aussi exactement que possible, sur la consistance, la nature et les lieux d'entrepôt actuels du matériel que la Maison BUGATTI avait acquis pour l'exécution de chacune de nos commandes et, le cas échéant, sur les droits de propriété de la S.N.C.F. sur les approvisionnements.

Je vous saurais gré des renseignements que vous pourriez me fournir à ce sujet.

LE CHEF DU CONTENTIEUX  
Si nature

15 AVR. 1941

735/194

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL  
DU MATÉRIEL

Paris, le 15 AVR 1941 19

20, Rue de Rome (8°)	
DES CH	FRANÇAIS
Tél.: LABORDE 88-00	
17 AVR 1941	
D	735/194 35

N° 231 000/2 Te

8625

Monsieur le Directeur Général,

Comme suite à vos récentes directives verbales, j'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à votre signature, une nouvelle rédaction du projet de lettre destinée à notifier à M. BUGATTI la résiliation des trois commandes relatives à la fourniture de matériel à vapeur.

Le texte ainsi modifié a été communiqué à M. le Chef du Service du Contentieux et ne donne lieu à aucune observation de sa part.

LE DIRECTEUR,

*[Signature]*

*[Signature]*

*M. le Directeur Général de  
M. le Chef du Service du Contentieux  
San 12 et al.*



Copie

RECOMMANDER A.B.

RECEVUE GÉNÉRALE	
23 AVR 1941	
735 / 194	Pièces n° 36

18 avril 1941

D 735. 194

Trains à vapeur  
BUGATTI

Résiliation

Monsieur,

Suivant soumission en date du 31 Décembre 1934, vous vous êtes engagé à construire pour la Compagnie P.L.M. une locomotive à vapeur de 2 000 chevaux, un tender-fourgon et trois voitures légères, le tout moyennant un prix global de 4 700 000 f.

D'autre part, vous vous êtes également engagé à fournir et livrer à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat :

- suivant marché n° 1591 du 17 Janvier 1935, une locomotive à vapeur de 1000 chevaux, dont la valeur était fixée à la somme de 1 300 000 f ,
- suivant marché n° 1639 du 7 Février 1936, trois remorques d'une valeur totale de 1 500 000 f .

Par la suite, la Société Nationale des Chemins de fer a repris à son compte les trois conventions susvisées.

En raison des retards considérables apportés à l'exécution des dites conventions, nous avons, à différentes reprises, appelé votre attention sur les pénalités que vous encouriez et sur l'obligation dans laquelle nous allions nous trouver de résilier les contrats.

Les avertissements qui vous ont été donnés à ce sujet, tant oralement que par écrit, sont restés sans réponse de votre part.

Devant la situation ainsi créée par votre fait, le Conseil d'Administration de la Société Nationale a décidé, dans sa Séance du 26 Février 1941, de résilier purement et simplement les trois marchés susvisés.

Je crois, à toutes fins, devoir vous rappeler que cette résiliation est prononcée en exécution même des clauses de nos Conventions.

Monsieur BUGATTI  
46, Avenue Montaigne, 46  
PARIS  
(8°)

Le "Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant" contient, tant dans son édition du 17 Avril 1934 à laquelle se réfèrent la soumission P.L.M. et le marché ETAT n° 1591, que dans celle du 3 Octobre 1935, applicable au marché ETAT n° 1639, une disposition ainsi conçue :

"Indépendamment des indemnités pour retards, qui lui restent acquises, un retard de douze mois dans les livraisons pour-  
"ra, si le Réseau le décide, être considéré comme un cas de rési-  
"liation par inexécution du marché".

La soumission P.L.M. précise, en outre, à l'article "Indemnités pour retards" :

"De plus, la Compagnie P.L.M. se réserve le droit, si elle  
"le juge convenable, de ne retirer, en cas de retard, tout ou  
"partie de la fourniture restant à livrer par moi".

Vous reconnaitrez que les retards considérables apportés par vous dans la construction de notre matériel constituent indiscutablement un motif de résiliation, motif expressément prévu par les conventions que vous avez souscrites.

Ces retards étant, au surplus, antérieurs aux hostilités vous ne pouvez, en l'espèce, vous prévaloir d'un cas de force majeure.

Vous voudrez bien, en conséquence, considérer la présente lettre recommandée comme comportant notification régulière de la décision de la S.N.C.F., décision emportant résiliation de vos trois marchés, dans les conditions prescrites par l'article 6 du Cahier des Clauses et Conditions Générales.

. . .

Les anciens Réseaux vous ont consenti, pour l'exécution de ces marchés, des avances importantes dont le total atteint trois millions dix mille francs.

Une partie de cette somme, soit deux millions deux cent mille francs, est garantie, aux termes de la soumission P.L.M. et du premier marché ETAT, par les engagements de caution remis par vous aux anciens Réseaux.

Le complément, soit huit cent dix mille francs, est gagé par des approvisionnements dont la propriété nous a été transférée du fait même des paiements, par application des dispositions du second marché ETAT et de l'avenant au premier marché ETAT.

En ce qui concerne les approvisionnements qui se trouvent dans ce dernier cas, vous voudrez bien, aussitôt que possible, vous mettre en mesure de nous les représenter et nous renseigner sur leur lieu d'entrepôt actuel afin que nous puissions en pren-  
....



dre possession après avoir procédé à toutes vérifications utiles. Je crois devoir rappeler à ce sujet, qu'aux termes des contrats, le transfert de propriété ne vous a pas dégagé des obligations que vous assumiez en tant que dépositaire des dits approvisionnements et que vous restez responsable de la valeur de ceux d'entre eux qui auraient pu disparaître pour quelque cause que ce soit.

Nous vous prions d'autre part, de bien vouloir nous faire connaître comment vous avez l'intention de constituer la somme de deux millions deux cent mille francs qui doit, comme il est dit ci-dessus, nous être remboursée par vous-même ou par les signataires des engagements de caution. Nous n'aurions pas d'objection de principe à ce que vous nous adressiez des propositions pour la reprise de ceux des approvisionnements n'ayant pas déjà donné lieu à transfert de propriété à notre profit et dont la valeur actuelle d'utilisation, que la S.N.C.F. se réserve de fixer elle-même, pourrait alors venir en déduction de la somme que vous-même ou vos cautions auriez à nous verser en espèces.

o  
o o

Vous voudrez bien noter, en outre, que nous entendons réserver tous nos droits en ce qui concerne tant les pénalités de retard que l'indemnité légitimement due à la S.N.C.F. en raison du préjudice qu'elle a subi du fait de votre défaillance dans l'exécution de vos engagements.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

LE DIRECTEUR GENERAL,  
Signé : LE BESNERAIS



26 FEB. 1941

Dossier

D

735

194

Fiche n°

32

le 2<sup>e</sup> tirage de Rapport au Comité  
sur la résiliation de marchés Budgets  
de l'Effectif du 1<sup>er</sup> tirage par  
la suppression de membres d'ultra  
"Pour autant que la chose soit  
possible" en tête du 2<sup>e</sup> alinéa de  
la page 5.

Cherchez le 26 février  
LM 21/2/41

LM

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL  
DU MATÉRIELN°231.000/2 Te  
8366

PARIS, le

11 FEV 1941

19

20, Rue de Rome (8)	SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
Tél. LA BORDE 88-00	DIRECTION GÉNÉRALE
	20 FEV. 1941
Dessaler D	Pièce N° 735/194 30 bis

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en vue de sa présentation au Conseil d'Administration, le dossier relatif à la résiliation des commandes de trains à vapeur confiées à M. BUGATTI.

Pour tenir compte de vos annotations sur le projet que je vous avais soumis au sujet de cette affaire par lettre N°231.000/2 Te du 27-1-41, la fin du rapport au conseil a été modifiée sur les deux points suivants :

1°) Il a seulement été indiqué que les sommes dont la S.N.C.F. pourrait finalement rester à découvert et qui doivent être considérées comme dépenses d'études n'ayant pas abouti, seraient à passer par "profits et pertes".

2°) Il m'a paru décidément préférable de supprimer, dans le rapport, toute allusion aux pénalités de retard contractuellement encourues par le constructeur.

Il serait en effet illusoire, à mon avis, de lui réclamer un remboursement quelconque à ce titre, tant en raison de sa situation financière personnelle que des circonstances générales actuelles.

Au surplus, si la question était soulevée en séance, je erois vraiment qu'il y aurait lieu de faire remarquer que les dépenses, d'ailleurs infructueuses, effectuées par M. BUGATTI, surpassent de beaucoup les sommes qu'il a touchées et qu'il est déjà lourdement pénalisé de ce fait. Au cours de nos tournées à Molsheim, nous avons notamment été à même de constater le grand nombre de pièces rebutées par lui au cours de ses essais et de ses recherches.

LE DIRECTEUR

DECISIONS

—



Séance du 24 Mai 1944  
-----

Dossier 735 1944  
Pièce n° 51  
- 3 JUIL 1944

Marchés et Commandes.

. QUESTION III - Marchés et Commandes.

1°) Résiliation de trois marchés passés avec M. BUGATTI.

M. BOUTET rappelle que le Conseil avait, le 26 février 1941, donné délégation au Directeur Général pour procéder à la résiliation des trois marchés dont il s'agit, relatifs à la construction de deux trains à vapeur, dans les conditions générales ci-après :

- les approvisionnements constitués seraient récupérés par la S.N.C.F.;
- des recours seraient exercés contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

Ces conditions, qui sauvegardaient les intérêts de la S.N.C.F., n'ont pas été acceptées par M. BUGATTI. Celui-ci n'a pas renoncé à l'idée de construire pour son propre compte les engins dont il s'agit et il a fait valoir que, dans ces conditions, les approvisionnements, s'ils peuvent n'avoir pour la S.N.C.F. qu'un intérêt très limité, conservent pour lui un très grand prix. En tout état de cause, il a refusé de rembourser à la S.N.C.F. des sommes importantes dont la faible valeur attribuée par le chemin de fer aux approvisionnements l'aurait éventuellement encore laissé débiteur. D'autre part, il a été reconnu que le résultat d'un recours contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution ne pourrait être que très aléatoire.

En cet état des choses, le Service a accepté de poursuivre les négociations sur d'autres bases et, réserve étant faite de la décision du Conseil, ces négociations ont abouti à un accord sur les modalités de résiliation ci-après :

- M. BUGATTI conserverait ses approvisionnements ainsi que les acomptes à lui versés par les anciens Réseaux;
- en échange il remettrait à la S.N.C.F. un autorail de sa construc-

tion, d'un type analogue à ceux déjà en service dont la valeur actuelle peut être estimée à 2.500.000 fr ainsi qu'un lot de pièces de rechange pour autorails de même type, évaluées à 518.000 fr.

La valeur du matériel qui serait ainsi livré représente sensiblement le montant des sommes que la S.N.C.F. pouvait envisager de récupérer. Dès lors, la transaction semble devoir être approuvée, étant entendu que M. BUGATTI renoncerait à tout recours relatif aux marchés dont la résiliation est proposée.

Le Conseil approuve ces conditions de résiliation.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation au cours de la dernière semaine, ainsi que de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des derniers chiffres concernant l'évolution du trafic et des recettes.

M. BERTHELOT retrace les principaux incidents qui ont marqué la circulation.

Dossier  
de M<sup>r</sup> le Directeur Général

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 24 MAI 1944

QUESTION N° III

Résiliation de trois marchés passés avec M. BUGATTI pour la fourniture  
de deux trains à vapeur

Solution adoptée

Approuvé.

Communiqué à M. OLIVIER, le 24/5/44

FAIT COPIE à MM. OLIVIER  
PONCET  
GOURSAT  
LEGOUX

le 24/5/44

Notes de séance

**A RETOURNER**  
**AU SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE**



7 AOUT 1944

Dossier

D

735 / 194

Pièce N°

48

## DEUXIEME RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

au sujet de la résiliation de trois marchés passés avec  
M. BUGATTI pour la fourniture de deux trains à vapeur.

Dans sa séance du 26 février 1941, le Conseil d'Administration a donné délégation à M. le Directeur Général pour procéder à la résiliation de trois marchés conclus avec M. BUGATTI par les anciens Réseaux de l'ETAT et du P.L.M. et concernant la construction de deux trains à vapeur, dans les conditions générales rappelées ci-après :

- "1° - Récupération des approvisionnements constitués par M. BUGATTI et dont il n'est d'ailleurs pas possible actuellement de chiffrer avec précision la valeur d'utilisation.
- "2° - Recours contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution, à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

"Dans le cas où ce recours serait inefficace, les sommes dont la S.N.C.F. resterait finalement à découvert seraient à considérer comme des dépenses d'études n'ayant pas abouti et à passer, en conséquence, par "profits et pertes"."

Le présent rapport a pour objet de rendre compte au Conseil des conditions dans lesquelles cette délégation de pouvoir a été exercée, ainsi que des résultats auxquels de longues négociations avec M. BUGATTI ont permis d'aboutir et qu'il est proposé au Conseil de bien vouloir approuver.

Une fois la résiliation notifiée à M. BUGATTI par lettre du 18 avril 1941 dont ci-joint copie, le Service Central du Matériel et le Service du Contentieux ont procédé en commun à l'étude des mesures à prendre en vue des suites à donner à l'affaire.

L'enquête effectuée par le Service du Contentieux sur la situation et la solvabilité des signataires des cautions fournies par M. BUGATTI l'amena à conclure que le résultat d'une instance contre ceux-ci serait des plus aléatoires.

M. BUGATTI ayant répondu, par lettre du 10 mai 1941 dont ci-joint copie, qu'il n'acceptait pas l'annulation de ses marchés dans les conditions stipulées par la S.N.C.F., le Service du Contentieux mit au point la procédure à engager contre lui.

A la demande de la S.N.C.F., le Tribunal de Commerce de la Seine nomma, en mai 1942, un expert chargé d'inventorier à Bordeaux où ils avaient été transportés au début de la guerre, les approvisionnements constitués par M. BUGATTI pour l'exécution du matériel commandé par la S.N.C.F.

Entrepris en septembre 1942, l'inventaire mit en évidence que les approvisionnements étaient dispersés, que leur identification était difficile et que de nombreuses pièces seraient certainement manquantes.

Fin 1942, il apparût qu'il serait vraisemblablement impossible à la S.N.C.F. de résoudre la question sans s'écarter des dispositions approuvées par le Conseil en raison, d'une part, des constatations faites au sujet des approvisionnements et, d'autre part, du caractère très aléatoire d'un recours contre les cautions.

Tout en réservant, bien entendu, l'entière liberté de décision du Conseil d'Administration, le Service Central du Matériel, autorisé par M. le Directeur Général, ne s'opposa donc pas à l'orientation nouvelle prise en 1943 par les négociations à la faveur d'une proposition transactionnelle de M. BUGATTI.

Ce dernier, qui déclare ne pas avoir renoncé à l'idée de réaliser, pour son propre compte et à ses risques et périls, les engins prototypes à vapeur dont il s'agit, manifesta son désir de conserver les approvisionnements constitués par lui à cet effet, à charge pour lui de dédommager la S.N.C.F. autrement. Comme l'inventaire avait permis de se rendre compte de l'extrême difficulté qu'il y aurait à récupérer ces approvisionnements et qu'au surplus, leur valeur d'utilisation eût été pour la S.N.C.F. bien faible, - voire même pratiquement nulle, - le Service Central du Matériel ne se montra pas hostile au principe d'une telle solution. C'est alors que M. BUGATTI offrit de remettre à la S.N.C.F. pour solde de tout compte, un autorail surallongé de son type, construit par lui immédiatement avant la guerre.

D'assez laborieuses négociations s'engagèrent alors et aboutirent finalement à un accord avec M. BUGATTI sur le projet suivant :

M. BUGATTI conserverait ses approvisionnements, ainsi que les acomptes à lui versés par les anciens Réseaux, soit 3 010 000 f au total.

En échange, il remettrait à la S.N.C.F., non seulement comme il a longtemps voulu se borner à le faire, l'autorail précité, mais aussi un lot de pièces de rechange. Compte tenu de la marge qu'impose le caractère toujours quelque peu approché d'une telle estimation, la valeur actuelle de l'autorail est certainement au moins égale à 2 500 000 f.

La liste des pièces de rechange, d'une valeur globale actuelle de 518 000 f, est donnée plus loin avec la justification des prix auxquelles elles sont estimées.



L'autorail proposé par M. BUGATTI est d'un type dont la SNCF possède déjà deux exemplaires. Son introduction dans notre parc ne présenterait donc pas d'inconvénient et les pièces de rechange livrées en même temps que cet engin, seraient indifféremment utilisables sur l'une ou l'autre des trois unités du type considéré. Les caractéristiques principales de l'autorail dont il s'agit, sont les suivantes :

Il est équipé de deux moteurs à essence d'une puissance unitaire de 200 ch avec radiateurs latéraux.

La caisse surallongée a une distance de 21 m entre axes des pivots de bogies. Elle est insonorisée par "flockage", ventilée par un système d'aspirateurs et de souffleurs et chauffée par des aérothermes "Chausson".

La transmission comporte des démultiplicateurs COTAL et des couples d'engrenages permettant d'obtenir la vitesse maximum de 150 km/h.

Le poids à vide est d'environ 30 t; le poids en charge atteint 36,5 t environ.

L'une des plateformes d'extrémités est aménagée en vue de son utilisation, soit par le chef de train, soit par un agent des postes.

Les deux engins du même type, livrés à la S.N.C.F. par M. BUGATTI en 1938, ont été payés au prix ferme de 1 350 000 f chacun. Compte tenu de l'évolution des conditions économiques depuis cette époque, la somme de 2 500 000 f à laquelle a été estimée ci-dessus la valeur minimum actuelle de l'autorail proposé, dans l'état où il se trouve, doit, à notre avis, être considérée comme très modérée. Il faut prévoir, en outre, une dépense de 250 000 f en chiffres ronds, pour couvrir divers frais de remise en état de cet engin par les soins de la S.N.C.F.

Les pièces de rechange qu'il a paru intéressant de retenir parmi celles que proposait M. BUGATTI sont énumérées sur la liste ci-après qui indique également leurs valeurs respectives actuelles :

	Valeur	
	unitaire	globale
4 blocs cylindres .....	72 000 f	288 000 f
3 vilebrequins .....	46 188	138 564
10 tubes de transmission .....	5 148	51 480
10 arbres de transmission .....	3 975	39 750
1 arbre à cardan avec boîte....	1 023	1 023
		<hr/> 518 817 f <hr/>

Les prix ci-dessus ont été fixés par application d'un coefficient forfaitaire de majoration de 200 %, qui nous a paru raisonnable, aux prix pratiqués en 1936 pour les pièces dont il s'agit.



Les sommes versées à titre d'acomptes par les anciens Réseaux de l'ETAT et du P.L.M. à M. BUGATTI ont été, en leur temps, imputées au compte de premier établissement. Elles y seraient maintenues, à concurrence de 2 500 000 f, valeur attribuée à l'autorail. Le complément, représentant la valeur des pièces de rechange, serait viré au compte de premier établissement au compte "approvisionnements".

Il est demandé à MM. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir donner leur accord à la solution transactionnelle ainsi intervenue qui, eu égard aux circonstances présentes et aux conditions dans lesquelles se présentait initialement l'affaire, paraît de nature à sauvegarder au mieux les intérêts de la S.N.C.F.

Il est également demandé au Conseil de bien vouloir approuver le projet, ci-joint, d'une lettre ayant pour objet de solliciter de M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, l'autorisation pour la S.N.C.F. de prendre possession de l'autorail que lui propose M. BUGATTI, et de le faire figurer à l'inventaire de son matériel.

Après approbation par le Ministre, l'affaire sera, pour la bonne règle et à titre de régularisation, soumise à l'examen de la Commission des Marchés.

Paris, le 29 AVR 1944

LE DIRECTEUR,



27 Mai 1944

D-735/194

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. a été saisie par M. BUGATTI de propositions tendant à lui remettre un autorail de son type, en compensation d'une créance qu'elle possède sur lui par suite des circonstances exposées ci-après :

La présente lettre a pour objet de solliciter l'autorisation, pour la S.N.C.F., de prendre livraison de l'autorail dont il s'agit.

°  
°

Par dépêches ministérielles des 5 Septembre, 3 Décembre et 26 Décembre 1934, dont ci-joint copies, adressées la 1ère et la 3ème au Réseau de l'Etat et la 2ème au Réseau P.L.M., ces deux Réseaux avaient été autorisés à conclure avec M. Ettore BUGATTI, constructeur à MOLSHEIM, des commandes relatives à la fourniture du matériel roulant ci-après indiqué :

Réseau de l'ETAT - une automotrice à vapeur de 1000 ch, à commande individuelle des essieux moteurs; trois remorques montées sur deux bogies à quatre essieux.

Réseau du P.L.M. - une locomotive à vapeur de 2.000 ch. à commande individuelle des essieux moteurs ; un tender-fourgon; trois voitures légères spéciales.

Ces commandes ont donné lieu à l'établissement des marchés dont des reproductions sont également jointes et énumérées ci-après:

- Marché P.L.M. du 31 décembre 1934 ;
- Marchés ETAT n° 1591 du 17 Janvier 1935 (modifié par avenant du 20 Décembre 1935) et n° 1639 du 7 Février 1936.

Les marchés précités ont été repris en charge par la S.N.C.F. en 1938 et présentés par les soins de cette dernière, au titre de l'article 11 du décret loi du 31 août 1937, à l'examen de la Commission des Marchés de Chemins de fer qui a émis à leur sujet un avis favorable (séances des 19 Août 1938, 8 Décembre 1938 et 12 Janvier 1939).

°  
°

Les grandes difficultés techniques rencontrées par M. BUGATTI dans la réalisation des matériels de types nouveaux qu'il s'était engagé à fournir et les nombreux essais effectués par lui à cet effet, se traduisirent par des retards si considérables qu'à l'ouverture des hostilités, en 1939, les commandes en question avaient

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications  
Direction des Chemins de fer  
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS



à peine reçu un commencement d'exécution et ne pouvaient faire encore l'objet d'aucune prévision de livraisons.

Toute probabilité ayant pratiquement disparu, du fait des circonstances, de voir M. BUGATTI mener à bonne fin des projets ne représentant plus, d'ailleurs, actuellement, l'intérêt qui leur avait été attribué à l'origine, la S.N.C.F. a décidé - ainsi que les conditions contractuelles lui permettaient de le faire - de résilier les marchés dont il s'agit et elle a notifié cette résiliation à M. BUGATTI le 18 Avril 1941.

La question se pose pour la S.N.C.F. de rentrer en possession des acomptes qui, conformément aux conditions de paiement prévues, avaient été réglés à M. BUGATTI, par les anciens Réseaux de l'Etat et du P.L.M., après constatation de la constitution de certains approvisionnements, et dont le montant global atteint 3.010.000 frs.

Après des échanges de vues prolongés au cours desquels ont été successivement envisagées les différentes solutions possibles, la S.N.C.F. et M. BUGATTI se sont mis finalement d'accord - sous réserve de l'autorisation administrative à intervenir - pour résoudre la question dans les conditions suivantes :

M. BUGATTI conserverait la somme de 3.010.000 frs à lui versée par les anciens Réseaux, tout en restant propriétaire des approvisionnements constitués par lui pour l'exécution de la fourniture. Ces approvisionnements ne présentent d'ailleurs pas d'intérêt pour la S.N.C.F. et n'auraient, pour elle, que la valeur de vieilles matières.

En échange des acomptes versés par elle à M. BUGATTI, la S.N.C.F. recevrait de ce dernier, pour solde de tout compte :

- un autorail dont les principales caractéristiques sont indiquées plus loin, et, dont compte tenu de la marge qu'impose le caractère toujours quelque peu approché d'une telle estimation, la valeur actuelle est certainement au moins égale à 2.500.000 frs ;
- un lot de pièces de rechange, d'une valeur globale actuelle de 518.000 frs dont la liste est donnée plus loin.

°  
°

L'autorail proposé par M. BUGATTI est d'un type dont la S.N.C.F. possède déjà deux exemplaires. Son introduction dans notre parc ne présenterait donc pas d'inconvénient et les pièces de rechange livrées en même temps que cet engin, seraient indifféremment utilisables sur l'une ou l'autre des trois unités du type considéré. Les caractéristiques principales de l'autorail dont il s'agit, sont les suivantes :

Il est équipé de deux moteurs à essence d'une puissance unitaire de 200 ch. avec radiateurs latéraux.

La caisse surallongée a une distance de 21 m entre axes des pivots de bogies. Elle est insonorisée par "flockage", ventilée par un système d'aspirateurs et de souffleurs et chauffée par des



aérottermes "Chaussons".

La transmission comporte des démultiplicateurs COTAL et des couples d'engrenages permettant d'obtenir la vitesse maximum de 150 km/h.

Le poids à vide ~~est~~ d'environ 30 t; le poids en charge atteint 36,5 t environ.

L'une des plateformes d'extrémités est aménagée en vue de son utilisation, soit par le chef de train, soit par un agent des postes.

Les deux engins du même type livrés à la S.N.C.F. par M. BUGATTI en 1938, ont été payés au prix ferme de 1.350.000 frs chacun. Compte tenu de l'évolution des conditions économiques depuis cette époque, la somme de 2.500.000 frs à laquelle a été estimée ci-dessus la valeur minimum actuelle de l'autorail proposé, dans l'état où il se trouve, doit, à notre avis, être considérée comme très modérée. Il faut prévoir, en outre, une dépense de 250.000 frs en chiffre ronds pour couvrir divers frais de remise en état de cet engin par les soins de la S.N.C.F.

Les pièces de rechange qu'il a paru intéressant de retenir parmi celles que proposait M. BUGATTI sont énumérées sur la liste ci-après qui indique également leurs valeurs respectives actuelles :

	Valeur	
	unitaire	globale
4 blocs cylindres.....	72.000 f	288.000 f
3 villebrequins.....	46.188	138.564
10 tubes de transmission...	5.148	51.480
10 arbres de transmission..	3.975	39.750
1 arbre à cardan avec boîte....	1.023	1.023
		518.817 f

Les prix ci-dessus ont été fixés par application d'un coefficient forfaitaire de majoration de 200 %, qui nous a paru raisonnable, aux prix pratiqués en 1936 pour les pièces dont il s'agit.

°  
°

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser la S.N.C.F. à prendre possession de l'autorail qui lui est proposé par M. BUGATTI dans les conditions ci-dessus exposées.

Les sommes versées à titre d'acomptes par les anciens Réseaux de l'Etat et du P.L.M. à M. BUGATTI ont été, en leur temps, imputées au compte de premier établissement. Elles y seraient maintenues, à concurrence de 2.500.000 frs, valeur attribué à l'autorail. Le complément, représentant la valeur des pièces de rechange, serait viré du compte de premier établissement au compte "approvisionnements".

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération. Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Paris, le 29 AVR 1944  
38, Rue La Bruyère

N° 231 000/2 Te  
183

Monsieur le Directeur Général,

Par annotation sur la note D.735/194, en date du 21 février 1944, de M. le Président à M. BOUTET, note dont vous avez bien voulu m'adresser copie le 2 mars, vous m'avez demandé d'examiner avec le Service du Contrôle des Marchés, les questions posées par M. le Président, à propos de la transaction consistant dans la remise à la S.N.C.F., par M. BUGATTI, d'un autorail et de pièces de rechange, en compensation de notre créance sur cet industriel.

Ces questions avaient trait, je le rappelle, à la nécessité de soumettre l'affaire dont il s'agit, non seulement - bien entendu - au Conseil, mais aussi à l'approbation du Ministre et à l'examen de la Commission des Marchés.

M. OLIVIER et moi-même avons été d'accord pour estimer qu'il convenait en effet d'observer, à cette occasion, les étapes de la procédure normale, étant toutefois entendu que l'approbation du Conseil serait simultanément sollicitée et sur la transaction proposée et sur le projet de demande d'autorisation ministérielle.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, le dossier de présentation de cette affaire au Conseil.

En ce qui concerne la Commission des Marchés qu'il nous a paru, pour la bonne règle, nécessaire de saisir aussi de la question, il convient d'attendre pour le faire que nous ayons l'accord du Ministre. Je fais d'ores et déjà préparer le dossier utile à cet effet, ainsi que le projet de la convention à conclure avec M. BUGATTI pour constater la résiliation des trois marchés anciens ainsi que la remise de l'autorail et de pièces de rechange. Eu égard à la valeur du matériel dont il s'agit, la signature de cette convention sera de votre compétence.

Le délai écoulé depuis l'époque à laquelle nous avons eu connaissance de l'accord de M. le Président sur nos propositions s'explique d'une part par l'échange de vue préalable auquel nous avons dû procéder avec le Service du Contrôle des Marchés; d'autre part et surtout, par la nécessité de négocier avec M. BUGATTI les conditions de reprise des pièces de rechange ainsi que par les difficultés de récolement de ces dernières.

Je crois devoir signaler enfin que, conformément à une suggestion du Service du Contrôle des Marchés, nous avons procédé à une réévaluation de la valeur attribuée à l'autorail; l'estimation de 2 200 000 f dont il avait été fait état dans nos propositions au sujet de cette affaire remonte maintenant, en effet, à un an environ; ayant été faite alors avec prudence, elle doit aujourd'hui être considérée comme inférieure à la réalité. Le jeu de la formule de révision, applicable au matériel dont il s'agit, conduirait à estimer actuellement l'autorail à 2 700 000 f. Nous conservons donc encore une marge importante en indiquant, dans le dossier, que la valeur de l'engin doit être considérée comme au moins égale à 2 500 000 f.

LE DIRECTEUR,





1395

SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

N° 231 000/2 Te

N° 163

Paris, le 29 AVR 1944  
38, Rue La Bruyère

Monsieur le Directeur Général,

Par annotation sur la note D.735/194, en date du 21 février 1944, de M. le Président à M. BOUTET, note dont vous avez bien voulu m'adresser copie le 2 mars, vous m'avez demandé d'examiner avec le Service du Contrôle des Marchés, les questions posées par M. le Président, à propos de la transaction consistant dans la remise à la S.N.C.F., par M. BUGATTI, d'un autorail et de pièces de rechange, en compensation de notre créance sur cet industriel.

Ces questions avaient trait, je le rappelle, à la nécessité de soumettre l'affaire dont il s'agit, non seulement - bien entendu - au Conseil, mais aussi à l'approbation du Ministre et à l'examen de la Commission des Marchés.

M. OLIVIER et moi-même avons été d'accord pour estimer qu'il convenait en effet d'observer, à cette occasion, les étapes de la procédure normale, étant toutefois entendu que l'approbation du Conseil serait simultanément sollicitée et sur la transaction proposée et sur le projet de demande d'autorisation ministérielle.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, le dossier de présentation de cette affaire au Conseil.

En ce qui concerne la Commission des Marchés qu'il nous a paru, pour la bonne règle, nécessaire de saisir aussi de la question, il convient d'attendre pour le faire que nous ayons l'accord du Ministre. Je fais d'ores et déjà préparer le dossier utile à cet effet, ainsi que le projet de la convention à conclure avec M. BUGATTI pour constater la résiliation des trois marchés anciens ainsi que la remise de l'autorail et de pièces de rechange. En égard à la valeur du matériel dont il s'agit, la signature de cette convention sera de votre compétence.

Le délai écoulé depuis l'époque à laquelle nous avons eu connaissance de l'accord de M. le Président sur nos propositions s'explique d'une part par l'échange de vue préalable auquel nous avons dû procéder avec le Service du Contrôle des Marchés; d'autre part et surtout, par la nécessité de négocier avec M. BUGATTI les conditions de reprise des pièces de rechange ainsi que par les difficultés de récolement de ces dernières.

Je crois devoir signaler enfin que, conformément à une suggestion du Service du Contrôle des Marchés, nous avons procédé à une réévaluation de la valeur attribuée à l'autorail; l'estimation de 2 200 000 f dont il avait été fait état dans nos propositions au sujet de cette affaire remonte maintenant en effet, à un an environ; ayant été faite alors avec prudence, elle doit aujourd'hui être considérée comme inférieure à la réalité. Le jeu de la formule de révision, applicable au matériel dont il s'agit, conduirait à estimer actuellement l'autorail à 2 700 000 f. Nous conservons donc encore une marge importante en indiquant, dans le dossier, que la valeur de l'engin doit être considérée comme au moins égale à 2 500 000 f.

LE DIRECTEUR,

signé: PONCET



S. N. C. F.

27 FEV 1941

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dossier

de M<sup>r</sup> le Directeur Général

du

26 FEV. 1941

27 FEV. 1941

QUESTION N° III

Résiliation de trois marchés, d'un montant total de 7.800.000 fr  
passés de gré à gré avec M. BUGATTI pour la fourniture de deux trains  
à vapeur.

Solution adoptée

La résiliation des marchés passés avec M. BUGATTI  
est approuvée, étant entendu que des propositions seront  
faites sur l'imputation des sommes qui ne pourront pas  
être recouvrées au moment où le Directeur Général fera  
son compte rendu au Conseil.

Communiqué à M. PONCET le 26/2/41

en le priant de me faire, d'accord avec le  
Contentieux, les propositions nécessaires  
pour réclamer à M. BUGATTI et à ses garants  
les sommes qui nous sont dues.

Fait copie le 26/2/41 à M. PONCET  
Service A  
Service du Contentieux

Notes de séance

proposé par le représentant  
au moment du CR au  
Conseil.

Commentaire pour le journal ?

A RETOURNER  
AU SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

### Exposé :

Le présent dossier est relatif à un projet de résiliation des commandes passées en 1934, 1935 et 1936 à M. BUGATTI pour la fourniture de deux trains à vapeur.

Le constructeur a rencontré des difficultés techniques auxquelles il ne s'attendait pas dans l'exécution de ces commandes, qui se trouve définitivement compromise par les circonstances générales actuelles.

Il est proposé au Conseil de donner délégation au Directeur Général pour apporter une solution à cette affaire au mieux des intérêts de la S.N.C.F.

pas  
rel



E. BUGATTI  
46, avenue Montaigne  
PARIS

13 05

PARIS, le 10 Mai 1941

S.N.C.F.  
88, rue St-Lazare  
PARIS

Messieurs,

En réponse à votre lettre recommandée du 18 avril, référence: D 735-194 - Trains à vapeur, la Compagnie P.L.M. et les Chemins de fer de l'ETAT m'ont en effet en son temps passé une commande de trains à vapeur. Comme vous le dites, par la suite, la S.N.C.F. a repris ces marchés.

J'ai le regret de devoir vous dire que je ne peux en aucun cas, me déclarer d'accord avec le contenu de votre lettre, m'apportant la décision que le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a bien voulu prendre concernant ces commandes.

Tout d'abord, il m'est impossible de vous répondre, d'une façon précise, car depuis le début de septembre 1939, mon usine a été repliée par ordre du Ministère de l'Air, et il m'a été impossible de suivre, d'une façon régulière les travaux concernant ces commandes.

D'autre part, à la date du 5 juillet 1940, mon usine, mes machines-outils, mon matériel, en un mot tout ce que je possède, a été pris par les Occupants, et il m'est impossible, non seulement d'entrer dans mon usine, mais de reprendre toute ma comptabilité, ainsi que tous les papiers concernant mon Industrie.

Néanmoins, si je ne peux vous donner des précisions, mes souvenirs sont assez précis pour vous dire qu'à plusieurs reprises, j'ai réclamé un versement pour des travaux exécutés concernant la commande des 2 locomotives, travaux qui ont été constatés par vos contrôleurs et qui donnaient lieu à un paiement - si mes souvenirs sont exacts - d'environ 1 900 000 f. - J'ai fait remarquer à votre Direction que si ce paiement ne m'était pas fait, il me serait impossible de continuer une construction de prototypes d'une importance et d'un modèle tout particuliers, pour lesquels j'ai dû faire des dépenses extraordinaires d'essais et d'études.

D'autre part, s'il y a eu des retards qui me sont imputables, ils sont dans les proportions d'une chose raisonnable entre une Administration comme la vôtre et un Industriel qui a perdu des dizaines de millions, en travaillant pour les Chemins de fer, et ceci, je l'ai fait remarquer à la Direction des anciennes Compagnies et également aux Services de la S.N.C.F.

En conséquence, il m'est impossible d'accepter, dans les conditions que vous m stipulez, l'annulation de ces marchés.

Je dois, par cette même occasion, vous rappeler la correspondance pénible concernant une commande de 2 automotrices qui m'a été faite, puis annulée; ainsi qu'un remboursement de quelques millions pour le marché d'entretien que j'avais avec le P.L.M. et qui, par un jeu d'écritures que je n'ai jamais pu comprendre, ne m'a jamais été communiqué d'une façon précise. Il m'a été retenu ainsi des millions qui étaient bien ma propriété.

Si vous le permettez, lorsque le moment sera venu, et lorsque je pourrai rentrer en possession de tout ce qui m'appartient au point de vue dossiers administratifs de

.....



ma maison, je reviendrais sur toutes ces questions d'une façon complète, afin de liquider, d'une façon définitive, une situation très grave que vous avez vous-mêmes aggravée et sur laquelle je vous ai toujours rendu attentif par mes correspondances par laquelle j'essayais de préciser les choses afin d'arriver à un arrangement équitable.

Confiant dans votre bienveillance en cette circonstance, veuillez, je vous prie, revoir toutes les questions en prenant connaissance de tout ce qui a été écrit en son temps.

Je vous prie d'agréer,.....

signé: E. BOUATTE

13 05

RECOMMANDÉE A.R.

18 avril 1941

D 735/194

Trains à vapeur

BUGATTI

Résiliation

Monsieur,

Suivant soumission en date du 31 décembre 1934, vous vous êtes engagé à construire pour la Compagnie P.L.M. une locomotive à vapeur de 2000 ch., au tender-fourgon et trois voitures légères, le tout moyennant un prix global de 4 700 000 f.

D'autre part, vous vous êtes également engagé à fournir et livrer à l'Administration des Chemins de fer de l'ETAT:

- suivant marché n° 1591 du 17 janvier 1935, une locomotive à vapeur de 1000 ch. dont la valeur était fixée à la somme de 1 600 000 f.
- suivant marché n° 1639 du 7 février 1936, trois remorques d'une valeur totale de 1 500 000 f.

Par la suite, la S.N.C.F. a repris à son compte les trois conventions susvisées.

En raison des retards considérables apportés à l'exécution des dites conventions nous avons, à différentes reprises, appelé votre attention sur les pénalités que vous encourriez et sur l'obligation dans laquelle nous allions nous trouver de résilier les contrats.

Les avertissements qui vous ont été donnés à ce sujet, tant oralement que par écrit, sont restés sans réponse de votre part.

Devant la situation ainsi créée par votre fait, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a décidé, dans sa séance du 26 février 1941, de résilier purement et simplement les trois marchés susvisés.

Je crois, à toutes fins, devoir vous rappeler que cette résiliation est prononcée en exécution même des clauses de nos Conventions.

Le "Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant" contient, tant dans son édition du 17 avril 1934 à laquelle se réfèrent la soumission P.L.M. et le marché ETAT n° 1591, que dans celle du 3 octobre 1935, applicable au marché ETAT n° 1639, une disposition ainsi conçue:

"Indépendamment des indemnités pour retards, qui lui resteront acquises, un retard de douze mois dans les livraisons pourra, si le Réseau le décide, être considéré comme un cas de résiliation par inexécution du marché".

La soumission P.L.M. précise, en outre, à l'article "Indemnités pour retards":

Monsieur BUGATTI  
46, avenue Montaigne  
PARIS

(8°)



"De plus, la Compagnie P.L.M. se réserve le droit, si elle le juge convenable, "de se retirer, en cas de retard, tout ou partie de la fourniture restant à livrer "par moi".

Vous reconnaîtrez que les retards considérables apportés par vous dans la construction de notre matériel constituent indiscutablement un motif de résiliation, motif expressément prévu par les conventions que vous avez souscrites.

Ces retards étant au surplus antérieurs aux hostilités, vous ne pouvez, en l'espèce, vous prévaloir d'un cas de force majeure.

Vous voudrez bien, en conséquence, considérer la présente lettre recommandée comme comportant notification régulière de la décision de la S.N.C.F., décision emportant résiliation de vos trois marchés, dans les conditions prescrites par l'article 6 du Cahier des Clauses et Conditions Générales.

°  
° °

Les anciens Réseaux vous ont consenti, pour l'exécution de ces marchés, des avances importantes dont le total atteint trois millions dix mille francs.

Une partie de cette somme, soit deux millions deux cent mille francs, est garantie, aux termes de la soumission P.L.M. et du premier marché ETAT, par les engagements de caution remis par vous aux anciens Réseaux.

Le complément, soit huit cent dix mille francs, est gagé par des approvisionnements dont la propriété nous a été transférée du fait même des paiements, par application des dispositions du second marché ETAT et de l'avenant au premier marché ETAT.

En ce qui concerne les approvisionnements qui se trouvent dans ce dernier cas, vous voudrez bien, aussitôt que possible, vous mettre en mesure de nous les représenter et nous renseigner sur leur lieu d'entrepôt actuel afin que nous puissions en prendre possession après avoir procédé à toutes vérifications utiles. Je crois devoir rappeler à ce sujet, qu'aux termes des contrats, le transfert de propriété ne vous a pas dégagé des obligations que vous assumiez en tant que dépositaire des dits approvisionnements et que vous restez responsable de la valeur de ceux d'entre eux qui auraient pu disparaître pour quelque cause que ce soit.

Nous vous prions d'autre part, de bien vouloir nous faire connaître comment vous avez l'intention de constituer la somme de deux millions deux cent mille francs qui doit, comme il est dit ci-dessus, nous être remboursée par vous-même ou par les signataires des engagements de caution. Nous n'aurions pas d'objection de principe à ce que vous nous adressiez des propositions pour la reprise de ceux des approvisionnements n'ayant pas déjà donné lieu à transfert de propriété à notre profit et dont la valeur actuelle d'utilisation, que la S.N.C.F. se réserve de fixer elle-même, pourrait alors venir en déduction de la somme que vous-même ou vos cautions auriez à nous verser en espèces.

°  
° °

Vous voudrez bien noter, en outre, que nous entendons réserver tous nos droits en ce qui concerne tant les pénalités de retard que l'indemnité légitimement due à la S.N.C.F. en raison du préjudice qu'elle a subi du fait de votre défaillance dans l'exécution de vos engagements.

Veuillez agréer.....

LE DIRECTEUR GENERAL  
signé: LE BESNERAIS



1e

Le Président du  
Conseil d'Administration

PROJET

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. a été saisie par M. BUGATTI de propositions tendant à lui remettre un autorail de son type, en compensation d'une créance qu'elle possède sur lui par suite des circonstances exposées ci-après.

La présente lettre a pour objet de solliciter l'autorisation, pour la S.N.C.F., de prendre livraison de l'autorail dont il s'agit.

° ° °

Par dépêches ministérielles des 5 septembre, 3 décembre et 26 décembre 1934, dont ci-joint copies, adressées la 1<sup>ère</sup> et la 3<sup>ème</sup> au Réseau de l'ETAT et la 2<sup>ème</sup> au Réseau P.L.M., ces deux Réseaux avaient été autorisés à conclure avec M. Ettore BUGATTI, constructeur à Mosheim, des commandes relatives à la fourniture du matériel roulant ci-après indiqué :

Réseau de l'ETAT - une automotrice à vapeur de 1000 ch, à commande individuelle des essieux moteurs; trois remorques montées sur deux bogies à quatre essieux.

Réseau du P.L.M. - une locomotive à vapeur de 2000 ch, à commande individuelle des essieux moteurs; un tender-fourgon, trois voitures légères spéciales.

Ces commandes ont donné lieu à l'établissement des marchés dont des reproductions sont également jointes et énumérées ci-après :

- Marché P.L.M. du 31 décembre 1934;
- Marchés ETAT n° 1591 du 17 janvier 1935 (modifié par avenant du 20 décembre 1935) et n° 1639 du 7 février 1936.

Les marchés précités ont été repris en charge par la S.N.C.F. en 1938 et présentés par les soins de cette dernière, au titre de l'article 11 du décret loi du 31 août 1937, à l'examen de la Commission des Marchés de Chemins de fer qui a émis à leur sujet un avis favorable (Séances des 19 août 1938, 8 décembre 1938 et 12 janvier 1939).

° ° °

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat  
à la Production Industrielle & aux Communications  
Direction des Chemins de fer  
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS

.....

Les grandes difficultés techniques rencontrées par M. BUGATTI dans la réalisation des matériels de types nouveaux qu'il s'était engagé à fournir et les nombreux essais effectués par lui à cet effet, se traduisirent par des retards si considérables qu'à l'ouverture des hostilités, en 1939, les commandes en question avaient à peine reçu un commencement d'exécution et ne pouvaient faire encore l'objet d'aucune provision de livraisons.

Toute probabilité ayant pratiquement disparu, du fait des circonstances, de voir M. BUGATTI mener à bonne fin des projets ne présentant plus, d'ailleurs, actuellement, l'intérêt qui leur avait été attribué à l'origine, la S.N.C.F. a décidé - ainsi que les conditions contractuelles lui permettaient de le faire - de résilier les marchés dont il s'agit et elle a notifié cette résiliation à M. BUGATTI le 18 avril 1941.

La question se pose pour la S.N.C.F. de rentrer en possession des acomptes qui, conformément aux conditions de paiement prévues, avaient été réglés à M. BUGATTI, par les anciens Réseaux de l'Etat et du P.L.M., après constatation de la constitution de certains approvisionnements, dont le montant global atteint 3 010 000 f.

Après des échanges de vues prolongés au cours desquels ont été successivement envisagées les différentes solutions possibles, la SNCF et M. BUGATTI se sont mis finalement d'accord - sous réserve de l'autorisation administrative à intervenir - pour résoudre la question dans les conditions suivantes :

M. BUGATTI conserverait la somme de 3 010 000 f à lui versée par les anciens Réseaux, tout en restant propriétaire des approvisionnements constitués par lui pour l'exécution de la fourniture. Ces approvisionnements ne présentent d'ailleurs pas d'intérêt pour la S.N.C.F. et n'auraient, pour elle, que la valeur de vieilles matières.

En échange des acomptes versés par elle à M. BUGATTI, la S.N.C.F. recevrait de ce dernier, pour solde de tout compte :

- un autorail dont les principales caractéristiques sont indiquées plus loin et, dont compte tenu de la marge qu'impose le caractère toujours quelque peu approché d'une telle estimation, la valeur actuelle est certainement au moins égale à 2 500 000 f ;
- un lot de pièces de rechange, d'une valeur globale actuelle de 518 000 dont la liste est donnée plus loin.

L'autorail proposé par M. BUGATTI est d'un type dont la S.N.C.F. possède déjà deux exemplaires. Son introduction dans notre parc ne présenterait donc pas d'inconvénient et les pièces de rechange livrées en même temps que cet engin, seraient indifféremment utilisables sur l'une ou l'autre des trois unités du type considéré. Les caractéristiques principales de l'autorail dont il s'agit, sont les suivantes :

Il est équipé de deux moteurs à essence d'une puissance unitaire de 200 ch avec radiateurs latéraux.



La caisse surallongée a une distance de 21 m entre axes des pivots de bogies. Elle est insonorisée par "flockage", ventilée par un système d'aspirateurs et de souffleurs et chauffée par des aérothermes "Chausson".

La transmission comporte des démultiplicateurs GOTAL et des couples d'engrenages permettant d'obtenir la vitesse maximum de 150 km/h.

Le poids à vide est d'environ 30 t; le poids en charge atteint 36,5 t environ.

L'une des plateformes d'extrémités est aménagée en vue de son utilisation, soit par le chef de train, soit par un agent des postes.

Les deux engins du même type livrés à la S.N.C.F. par M. BUGATTI en 1938, ont été payés au prix ferme de 1 350 000 f chacun. Compte tenu de l'évolution des conditions économiques depuis cette époque, la somme de 2 500 000 f à laquelle a été estimée ci-dessus la valeur minimum actuelle de l'autorail proposé, dans l'état où il se trouve doit, à notre avis, être considérée comme très modérée. Il faut prévoir, en outre, une dépense de 250 000 f en chiffres ronds pour couvrir divers frais de remise en état de cet engin par les soins de la S.N.C.F.

Les pièces de rechange qu'il a paru intéressant de retenir parmi celles que proposait M. BUGATTI sont énumérées sur la liste ci-après qui indique également leurs valeurs respectives actuelles :

	Valeur	
	unitaire	globale
4 blocs cylindres .....	72 000 f	288 000 f
3 vilebrequins .....	46 188	138 564
10 tubes de transmission .....	5 148	51 480
10 arbres de transmission .....	3 975	39 750
1 arbre à cardan avec boîte....	1 023	1 023
		518 817 f

Les prix ci-dessus ont été fixés par application d'un coefficient forfaitaire de majoration de 200 %, qui nous a paru raisonnable, aux prix pratiqués en 1936 pour les pièces dont il s'agit.

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser la S.N.C.F. à prendre possession de l'autorail qui lui est proposé par M. BUGATTI dans les conditions ci-dessus exposées.



Les sommes versées à titre d'acomptes par les anciens Réseaux de l'ETAT et du P.L.M. à M. BUGATTI ont été, en leur temps, imputées au compte de premier établissement. Elles y seraient maintenues, à concurrence de 2 500 000 f, valeur attribuée à l'autorail. Le complément, représentant la valeur des pièces de rechange, serait viré au compte de premier établissement au compte "approvisionnement".

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Conseil d'Administration

Séance du 26 Février 1941



Marchés et  
Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

- Résiliation de trois marchés passés avec  
M. BUGATTI pour la fourniture de deux trains  
à vapeur (7.800.000 fr).-

M. GRIMPRET rappelle qu'il s'agit de trois commandes de prototypes passées, l'une le 31 décembre 1934 par l'ancienne Compagnie P.L.M., les deux autres les 17 janvier 1935 et 7 février 1936 par l'ancien Réseau de l'Etat. Ces marchés ont été, depuis, pris en charge, non sans quelque hésitation d'ailleurs, par la S.N.C.F.

La Sous-Commission des Marchés reconnaît que la résiliation proposée est aujourd'hui la seule solution possible.

Toutefois, il convient de tirer de cette affaire une leçon pour l'avenir. Un seul essai aurait été suffisant. D'autre part, les travaux ont été conduits avec une lenteur anormale, alors que le marché conclu par l'ancienne Compagnie P.L.M. précisait que le prix était consenti "en raison du délai de livraison (18 mois) à l'observation duquel la Compagnie tient essentiellement". En pareil cas, il est indispensable que les Services s'attachent à tenir le constructeur en haleine.

Par ailleurs, la Sous-Commission des Marchés demande que le Directeur Général, à qui délégation doit être donnée pour mener à bien la liquidation, rende compte au Conseil des résultats qu'il aura pu obtenir.

M. LAURENT-ATTHALIN fait observer que M. BUGATTI avait fourni des engagements de caution dont les signataires existent toujours et peuvent être touchés. Ces cautions devront jouer, dans toute la mesure de leur solvabilité, au cas où, comme on peut le craindre, la faillite BUGATTI ne permettrait pas de rembourser intégralement la S.N.C.F..

Sans doute, ne pourront-elles être mises en cause qu'après liquidation de la masse de la faillite, et celle-ci exigera vraisemblablement un assez long délai.

Mais il n'est pas certain, comme pourrait le laisser supposer le dernier alinéa de la note qui a été distribuée, qu'en définitive, la S.N.C.F. ne sera pas totalement désintéressée.

M. LE PRESIDENT demande au Directeur Général de faire examiner par le Service du Contentieux la question de savoir dans quelles conditions les cautions devront être appelées à jouer.

M. LE BESNERAIS précise que le dernier alinéa de la note n'a d'autre objet que de proposer au Conseil que les sommes dont la S.N.C.F. pourrait rester finalement à découvert soient imputées au compte d'exploitation : dès lors qu'aucun matériel ne sera construit, leur prise en charge au Compte des Travaux Complémentaires ne se justifierait pas.

M. LE PRESIDENT est d'accord pour considérer que, dans le cas où, après épuisement de tous les recours, la S.N.C.F. n'aurait pas obtenu le remboursement intégral des sommes qui ont été payées, la perte ne pourra qu'être inscrite au compte d'exploitation.

Mais la question ne se pose pas pour le moment. Le Con-



seil aura, le cas échéant, à décider de cette imputation lorsque le Directeur Général lui rendra compte des récupérations et recouvrements qui auront pu être assurés.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil donne délégation au Directeur Général pour procéder à la résiliation des trois commandes dans les conditions générales ci-après :

- récupération des approvisionnements constitués par M. BUGATTI.

- recours contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

Le Directeur Général rendra compte au Conseil des résultats obtenus.

27 FEV. 1941

Dossier

D

735 / 194

Folio n°

33

- Il n'a geté ces deux "superbeaux" machines  
passés à la Cour pour G. P. et l'éclair  
aux Wugotte pour la combustion de l'huile  
à la Cigars à vapeur.
- Il n'est certainement intéressant de  
chercher à valoir à la vapeur des trous au  
niveau que seuls le moteur à explosion  
ou à combustion interne avec ses "alors"  
peuvent valoir, - et W. Wugotte, de par son  
ingénierie bien connue, prendrait l'un  
des plus après à l'essai.
- Mais et après cette, - et la guerre est venue  
supprimer tout espoir.
- C'est pourqu'on se propose de liquider cette  
affaire sur la base suivante:  
Réception de ces "actes" construct pour ces trous au  
niveau par la  
Cherche à avoir à son actif la régularité des  
engagements à l'essai  
Résultat, et pour G. P. et par profet et par la

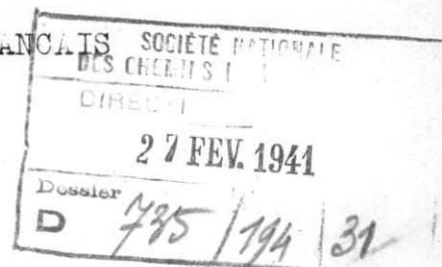
Lg

Présenté par M. le Directeur Général



Service Central  
du Matériel

2ème TIRAGE



RAPPORT au CONSEIL d' ADMINISTRATION

au sujet de la résiliation de trois marchés,  
d'un montant total de 7 800 000 fr.  
passés de gré à gré avec M. BUGATTI  
pour la fourniture de deux trains à vapeur.

M. BUGATTI, Constructeur à MOLSHEIM, est actuellement titulaire des commandes suivantes, qui lui ont été passées par les anciens Réseaux et que la S.N.C.F. a reprises à son compte:

Commande de l'ancien Réseau P.L.M.

- une locomotive à vapeur de 2000 ch;
- un tender-fourgon,
- trois voitures légères,

matériel ayant fait l'objet d'un marché, en date du 31 décembre 1934, d'un montant total de 4 700 000 fr.

Commandes de l'ancien Réseau de l'Etat.

- une locomotive à vapeur de 1000 ch, ayant fait l'objet du marché n° 1591 en date du 17 janvier 1935, d'un montant de 1 600 000 fr;
- trois remorques, ayant fait l'objet du marché n° 1639, en date du 7 février 1936, d'un montant total de 1 500 000 fr.

Les trois marchés ci-dessus énumérés ont reçu en 1938 l'approbation des autorités supérieures de la S.N.C.F. (Séance du Conseil d'Administration du 6 Juillet 1938 pour le marché P.L.M.; séances du Comité de Direction des 16 Novembre et 20 Décembre 1938 pour les marchés Etat);

En exécution de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937, ces marchés ont été, d'autre part, soumis à l'examen de la Commission des Marchés qui a émis à leur sujet un avis favorable (Séances du 19 août 1938 pour le marché P.L.M.; des 8 décembre 1938 et 12 janvier 1939 pour les marchés Etat).

\* \* \*

Les difficultés rencontrées par M. BUGATTI dans la réalisation de ses projets et les retards considérables déjà acquis dans l'exécution des commandes dont il s'agit, avaient, en 1939, incité la S.N.C.F. à préparer la résiliation du marché P.L.M., tout en laissant se poursuivre l'étude et la construction du matériel commandé par le Réseau de l'Etat.

Sans priver la S.N.C.F. de l'intérêt qu'il pouvait y avoir pour elle à procéder à l'essai d'une rame légère à vapeur du système Bugatti, cette manière de faire offrait l'avantage de permettre au constructeur de concentrer ses moyens techniques et financiers sur une seule réalisation, la moins difficile des deux en ce qui concerne la partie motrice, puisque la locomotive commandée par l'Etat devait être de 1000 ch et celle du P.L.M. de 2000 ch.

Un rapport avait donc été préparé en vue de soumettre la résiliation du marché P.L.M. à l'approbation du Conseil d'Administration, mais l'ouverture des hostilités conduisit à différer la présentation de ce rapport.

Entre temps, M. BUGATTI avait été saisi à plusieurs reprises depuis le début de 1939, par le Service Central du Matériel, de l'intention de la S.N.C.F. à son égard et avait, de plus, été invité à faire connaître ses projets relatifs à l'exécution de la commande Etat; M. BUGATTI n'a jamais répondu aux démarches ainsi faites auprès de lui; il n'a pas davantage accusé réception à la S.N.C.F. de sa lettre, en date du 1er mars 1940, ayant pour objet:

- d'une part, de lui confirmer son intention de résilier le marché P.L.M., étant donné que les circonstances ne pouvaient qu'aggraver les difficultés déjà rencontrées par lui avant la guerre;
- d'autre part, de lui suggérer, en raison de ces mêmes circonstances, la liquidation des commandes Etat dans des conditions analogues à celles qui étaient envisagées pour celle du P.L.M.

Il apparaît, dans la situation actuelle, que M. BUGATTI n'est décidément plus en mesure d'assurer la fourniture, même réduite à la seule commande de l'Etat, d'un matériel dont la livraison, tout en ayant déjà subi des retards considérables, ne peut cependant faire encore l'objet d'aucune prévision et dont la construction est, au surplus, totalement suspendue depuis la déclaration de guerre.

Les machines-outils de l'usine de Molkheim ont, en effet, été "repliées" à Bordeaux dès septembre 1939, dans

les Ateliers des Docks appartenant à la C<sup>ie</sup> Industrielle de Matériel de Transport où se trouvent également entreposés les approvisionnements destinés aux trains à vapeur; mais la fabrication n'a pas été reprise dans cet établissement.

\*  
\*   \*  
\*

Les commandes Bugatti ont donné lieu à plusieurs paiements partiels dont le tableau ci-dessous indique le montant et la date; ces paiements ont été effectués par les anciens Réseaux du P.L.M. et de l'Etat après constatation de divers approvisionnements réunis par le constructeur pour l'exécution des fournitures dont il était chargé.

	Montant	Date
Commande P.L.M. du 31-12-34 (4 700 000 fr.)	470 000 fr 530 000 600 000	18-1-35 22-1-35 1-3-35
Total :	1 600 000 fr.	
Commande Etat N° 1591 du 17-1-35 (1 600 000 fr.)	160 000 fr 240 000 80 000 120 000 360 000	12-1-35 12-1-35 27-2-35 27-2-35 21-12-35
Total :	960 000 fr	
Commande Etat N° 1639 du 7-2-36 (1 500 000 fr.)	450 000 fr	27-2-36

Conformément aux termes de la soumission P.L.M. et du marché Etat N° 1591, qui subordonnaient le règlement des acomptes payables avant livraison du matériel à la remise préalable d'une caution, M. BUGATTI avait fourni au Réseau P.L.M. et au Réseau de l'Etat deux engagements de caution s'élevant respectivement à 2 820 000 fr et à 1 000 000 fr.

...



Par la suite, un avenant du 20 décembre 1935 au marché Etat n° 1591 avait eu pour objet de substituer, à partir du 1er décembre 1935, à la garantie fournie par la caution celle qui résulte du transfert de propriété des approvisionnements.

La garantie par transfert de propriété fut également prévue dans le marché Etat N° 1639 concernant la fourniture des trois remorques.

\*  
\*   \*  
\*

Le "Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant" contient, tant dans son édition du 17 avril 1934 à laquelle se réfèrent la soumission P.L.M. et le marché Etat N° 1591, que dans celle du 3 octobre 1935 applicable au marché Etat N° 1639, la disposition suivante:

" Résiliation - Cas de résiliation - 1°) Indépendamment des indemnités pour retards qui lui resteront acquises, un retard de douze mois dans les livraisons pourra, si le Réseau le décide, être considéré comme un cas de résiliation par inexécution du marché".

La soumission P.L.M. précise, en outre, à l'article "Prix":

" Ces prix sont consentis par la C<sup>e</sup> P.L.M. en raison du délai de livraison indiqué plus haut et à l'observation duquel elle tient essentiellement."

et à l'article "Indemnités pour retards":

" De plus, la C<sup>e</sup> P.L.M. se réserve le droit, si elle <sup>le</sup> juge convenable, de se retirer, en cas de retard, tout ou partie de la fourniture restant à livrer par moi".

Le marché Etat n° 1591 insiste, dans les mêmes termes que ci-dessus, sur l'intérêt qu'attachait le Réseau à l'observation des délais de livraison convenus.

Il est ainsi bien établi que les retards considérables, survenus dans l'exécution des trois commandes dont il s'agit, donnent à la S.N.C.F. la possibilité d'exiger la résiliation de ces dernières par application littérale de dispositions contractuelles.

Dans cette hypothèse, le Service du Contentieux a été prié par le Service Central du Matériel d'examiner

le parti qu'il est possible à la S.N.C.F. de tirer des engagements de caution remis par M. BUGATTI. Il résulte de cet examen que les circonstances actuelles sont de nature à rendre très difficile, sinon pratiquement impossible, tout recours contre les signataires desdits engagements du fait que ceux-ci sont domiciliés à Strasbourg.

Finalement, eu égard à la façon dont se présente cette affaire à laquelle il est indispensable d'apporter une solution, il est proposé au Conseil d'Administration de vouloir bien donner au Directeur Général délégation pour procéder à la résiliation des trois commandes dont il s'agit, dans les conditions générales ci-après:

- 1°/ Récupération des approvisionnements constitués par M. BUGATTI et dont il n'est d'ailleurs pas possible actuellement de chiffrer avec précision la valeur d'utilisation.
- 2°/ Recours contre M. BUGATTI et les signataires des engagements de caution, à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

Dans le cas où ce recours serait inefficace, les sommes dont la S.N.C.F. resterait finalement à découvert seraient à considérer comme des dépenses d'études n'ayant pas abouti et à passer, en conséquence, par "profits et pertes".

PARIS, le 21 FEV 1941

LE DIRECTEUR

signé: PONCET

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central  
du Matériel



## RAPPORT au CONSEIL d' ADMINISTRATION

au sujet de la résiliation de trois marchés,  
d'un montant total de 7 800 000 fr.  
passés de gré à gré avec M. BUGATTI  
pour la fourniture de deux trains à vapeur.

M. BUGATTI, Constructeur à MOLSHEIM, est actuellement titulaire des commandes suivantes, qui lui ont été passées par les anciens Réseaux et que la S.N.C.F. a reprises à son compte:

Commande de l'ancien Réseau P.L.M.

- une locomotive à vapeur de 2000 ch;
- un tender-fourgon,
- trois voitures légères,

matériel ayant fait l'objet d'un marché, en date du 31 décembre 1934, d'un montant total de 4 700 000 fr.

Commandes de l'ancien Réseau de l'Etat.

- une locomotive à vapeur de 1000 ch, ayant fait l'objet du marché n° 1591 en date du 17 janvier 1935, d'un montant de 1 600 000 fr;
- trois remorques, ayant fait l'objet du marché n° 1639, en date du 7 février 1936, d'un montant total de 1 500 000 fr.

Les trois marchés ci-dessus énumérés ont reçu en 1938 l'approbation des autorités supérieures de la S.N.C.F. (Séance du Conseil d'Administration du 6 Juillet 1938 pour le marché P.L.M.; séances du Comité de Direction des 16 Novembre et 20 Décembre 1938 pour les marchés Etat).

En exécution de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937, ces marchés ont été, d'autre part, soumis à l'examen de la Commission des Marchés qui a émis à leur sujet un avis favorable (Séances du 19 août 1938 pour le marché P.L.M.; des 8 décembre 1938 et 12 janvier 1939 pour les marchés Etat).

\*

\* \*

....



Les difficultés rencontrées par M. BUGATTI dans la réalisation de ses projets et les retards considérables déjà acquis dans l'exécution des commandes dont il s'agit, avaient, en 1939, incité la S.N.C.F. à préparer la résiliation du marché P.L.M., tout en laissant se poursuivre l'étude et la construction du matériel commandé par le Réseau de l'Etat.

Sans priver la S.N.C.F. de l'intérêt qu'il pouvait y avoir pour elle à procéder à l'essai d'une rame légère à vapeur du système Bugatti, cette manière de faire offrait l'avantage de permettre au constructeur de concentrer ses moyens techniques et financiers sur une seule réalisation, la moins difficile des deux en ce qui concerne la partie motrice, puisque la locomotive commandée par l'Etat devait être de 1000 ch et celle du P.L.M. de 2000 ch.

Un rapport avait donc été préparé en vue de soumettre la résiliation du marché P.L.M. à l'approbation du Conseil d'Administration, mais l'ouverture des hostilités conduisit à différer la présentation de ce rapport.

Entre temps, M. BUGATTI avait été saisi à plusieurs reprises depuis le début de 1939, par le Service Central du Matériel, de l'intention de la S.N.C.F. à son égard et avait, de plus, été invité à faire connaître ses projets relatifs à l'exécution de la commande Etat; M. BUGATTI n'a jamais répondu aux démarches ainsi faites auprès de lui; il n'a pas davantage accusé réception à la S.N.C.F. de sa lettre, en date du 1er mars 1940, ayant pour objet:

- d'une part, de lui confirmer son intention de résilier le marché P.L.M., étant donné que les circonstances ne pouvaient qu'aggraver les difficultés déjà rencontrées par lui avant la guerre;
- d'autre part, de lui suggérer, en raison de ces mêmes circonstances, la liquidation des commandes Etat dans des conditions analogues à celles qui étaient envisagées pour celle du P.L.M.

Il apparaît, dans la situation actuelle, que M. BUGATTI n'est décidément plus en mesure d'assurer la fourniture, même réduite à la seule commande de l'Etat, d'un matériel dont la livraison, tout en ayant déjà subi des retards considérables, ne peut cependant faire encore l'objet d'aucune prévision et dont la construction est, au surplus, totalement suspendue depuis la déclaration de guerre.

Les machines-outils de l'usine de Mulheim ont, en effet, été "repliées" à Bordeaux dès septembre 1939, dans

les Ateliers des Docks appartenant à la C<sup>ie</sup> Industrielle de Matériel de Transport où se trouvent également entreposés les approvisionnements destinés aux trains à vapeur; mais la fabrication n'a pas été reprise dans cet établissement.

\*  
\*   \*  
\*

Les commandes Bugatti ont donné lieu à plusieurs paiements partiels dont le tableau ci-dessous indique le montant et la date; ces paiements ont été effectués par les anciens Réseaux du P.L.M. et de l'Etat après constatation de divers approvisionnements réunis par le constructeur pour l'exécution des fournitures dont il était chargé.

	Montant	Date
Commande P.L.M. du 31-12-34 (4 700 000 fr.)	470 000 fr 530 000 600 000	18-1-35 22-1-35 1-3-35
Total :	1 600 000 fr.	
Commande Etat N° 1591 du 17-1-35 (1 600 000 fr)	160 000 fr 240 000 80 000 120 000 360 000	12-1-35 12-1-35 27-2-35 27-2-35 21-12-35
Total :	960 000 fr	
Commande Etat N° 1639 du 7-2-36 (1 500 000 fr)	450 000 fr	27-2-36

Conformément aux termes de la soumission P.L.M. et du marché Etat N° 1591, qui subordonnaient le règlement des acomptes payables avant livraison du matériel à la remise préalable d'une caution, M. BUGATTI avait fourni au Réseau P.L.M. et au Réseau de l'Etat deux engagements de caution s'élevant respectivement à 2 820 000 fr et à 1 000 000 fr.

...

Par la suite, un avenant du 20 décembre 1935 au marché Etat n° 1591 avait eu pour objet de substituer, à partir du 1er décembre 1935, à la garantie fournie par la caution celle qui résulte du transfert de propriété des approvisionnements.

La garantie par transfert de propriété fut également prévue dans le marché Etat N° 1639 concernant la fourniture des trois remorques.

\*  
\*   \*  
\*

Le "Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant" contient, tant dans son édition du 17 avril 1934 à laquelle se réfèrent la soumission P.L.M. et le marché Etat N° 1591, que dans celle du 3 octobre 1935 applicable au marché Etat N° 1639, la disposition suivante:

" Résiliation - Cas de résiliation - 1°) Indépendamment des indemnités pour retards qui lui resteront acquises, un retard de douze mois dans les livraisons pourra, si le Réseau le décide, être considéré comme un cas de résiliation par inexécution du marché".

La soumission P.L.M. précise, en outre, à l'article "Prix":

" Ces prix sont consentis par la C<sup>ie</sup> P.L.M. en raison du délai de livraison indiqué plus haut et à l'observation duquel elle tient essentiellement."

et à l'article "Indemnités pour retards":

" De plus, la C<sup>ie</sup> P.L.M. se réserve le droit, si elle <sup>le</sup> juge convenable, de me retirer, en cas de retard, tout ou partie de la fourniture restant à livrer par moi".

Le marché Etat n° 1591 insiste, dans les mêmes termes que ci-dessus, sur l'intérêt qu'attachait le Réseau à l'observation des délais de livraison convenus.

Il est ainsi bien établi que les retards considérables, survenus dans l'exécution des trois commandes dont il s'agit, donnent à la S.N.C.F. la possibilité d'exiger la résiliation de ces dernières par application littérale de dispositions contractuelles.

Dans cette hypothèse, le Service du Contentieux a été prié par le Service Central du Matériel d'examiner



le parti qu'il est possible à la S.N.C.F. de tirer des engagements de caution remis par M. BUGATTI. Il résulte de cet examen que les circonstances actuelles sont de nature à rendre très difficile, sinon pratiquement impossible, tout recours contre les signataires desdits engagements du fait que ceux-ci sont domiciliés à Strasbourg.

Finalement, eu égard à la façon dont se présente cette affaire à laquelle il est indispensable d'apporter une solution, il est proposé au Conseil d'Administration de vouloir bien donner au Directeur Général délégation pour procéder à la résiliation des trois commandes dont il s'agit, dans les conditions générales ci-après:

- 1°/ récupération des approvisionnements constitués par M. BUGATTI et dont il n'est d'ailleurs pas possible actuellement de chiffrer avec précision la valeur d'utilisation.
- 2°/ pour autant que la chose soit possible, recours contre les signataires des engagements de caution, à concurrence de la différence qui se révélerait éventuellement entre la valeur d'utilisation des approvisionnements récupérés et le montant des paiements partiels effectués.

Dans le cas où ce recours serait inefficace, les sommes dont la S.N.C.F. resterait finalement à découvert seraient à considérer comme des dépenses d'études n'ayant pas abouti et à passer, en conséquence, par "profits et pertes".

PARIS, le 11 FEV 1941

LE DIRECTEUR

Signé: PONCET