

SOS LH 37/4

2323

(1938-
1939)

Construction de 300 wagons Tasu. (wagons à primeurs.)

Construction de 300 wagons à primeurs Tasu.

| | | | | | | | |
|---------------------------------|-----|--------|----------|----|----|----|----|
| | (s) | C.A. | 9.11.38 | 20 | IV | | |
| | | C.G.D. | 14. 3.39 | 25 | | V7 | 28 |
| | | C.A. | 15. 3.39 | 17 | | V | 18 |
| Lettre de la S.N.C.F. au M.T.P. | | | 30. 3.39 | | | | |
| Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F. | | | 28. 7.39 | | | | |

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

5ème Bureau

Matériel roulant

Construction de 300 wagons
à primeurs F a s u

M.R.: 30-451

Paris, le 28 juillet 1939

C O P I E

LE MINISTRE

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

Vous m'avez présenté, le 20 mars 1939, un projet relatif
à la construction de 300 wagons à primeurs F a s u, à gabarit
anglais.

L'acquisition de ces wagons permettrait d'accroître le
parc de wagons affectés au transport des primeurs et de satis-
faire aux exigences, tant du trafic actuel qu'à une recrudescence
éventuelle du trafic à attendre, notamment, du développement de
la production des fruits et primeurs en Afrique du Nord.

Ce projet figure au programme des commandes de matériel
roulant neuf de la Société Nationale pour l'exercice 1939, et
comporte une dépense de 28.600.000 fr imputable au compte de pre-
mier établissement de matériel roulant.

La dépense serait répartie de la façon suivante :

4.500.000 fr sur l'exercice 1939,
24.100.000 fr sur l'exercice 1940.

Après avoir consulté les Services de Contrôle Technique et
Economique et de Coordination, j'approuve le projet présenté le
20 mars 1939 qui comprend des travaux de premier établissement du
matériel roulant évalués en principal à 28.600.000 fr, étant enten-
du que :

1°) les imputations, tant en dépense qu'en recette, seront
effectuées conformément à la circulaire ministérielle du
20 mai 1902 ;

.....

2°) la dépense à engager chaque année devra rester dans la limite des crédits inscrits à cet effet au programme des travaux de premier établissement de matériel roulant neuf de la Société Nationale régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Pour le Ministre et par autorisation

Le Conseiller d'Etat

Directeur Général des Chemins de fer et des
Transports,

Signé : CLAUDON.

15 mars 1939

2323

Construction de 300 wagons à primeurs Fasu (28.600.000 fr)

M. René MAYER, Rapporteur, rappelle que le budget d'établissement de 1939 prévoit la construction de 300 wagons à primeurs Fasu. La note qui a été distribuée, ainsi que le diagramme joint, sont suffisamment explicites, pour qu'il n'y ait pas lieu de commenter les caractéristiques techniques de ces véhicules. Ce sont des wagons à aération. Ils sont prévus pour pouvoir circuler sur les voies britanniques ; toutefois, il n'est pas prévu de les munir, dès à présent, des organes spéciaux nécessaires à leur circulation en Grande-Bretagne (frein anglais et frein à levier), ce qui a permis de réduire à 90.000 fr le prix unitaire qui avait été évalué à 110.000 fr lors de la présentation du budget d'établissement.

Au cours de l'examen de ce budget, le Conseil d'Administration, à la demande de M. GRIMPRET, avait exprimé le désir d'être éclairé sur la rentabilité de ces wagons, soit qu'il s'agisse du transport des primeurs en général, soit qu'il s'agisse du trafic spécial des primeurs avec l'Angleterre.

La Direction Générale a fourni tous les renseignements utiles, concernant non seulement les wagons Fasu à gabarit anglais, mais également le parc de wagons couverts.

A la fin de l'exercice 1939, la S.N.C.F. disposera de 163.000 wagons couverts, compte tenu des véhicules en réparation et immobilisés. Si l'on admet une durée de rotation de 3, 8 jours, ce qui est normal, on pourra, dans ces conditions, charger 24.000 wagons couverts par jour, ce qui correspond au trafic de pointe en 1937.

Le trafic de pointe ayant été, en 1938, inférieur de 2,5 % seulement à celui de 1937, il en résulte que la Société Nationale est assez à l'étroit en ce qui concerne son parc de wagons couverts. C'est ce qu'avait déjà signalé M. GALLIOT, en ce qui concerne les difficultés de fourniture de wagons couverts pour la campagne des engrais. Et cela justifie la construction des 5.000 wagons couverts prévue au plan quadriennal.

Quant à la commande de wagons à primeurs, elle se justifie également par l'augmentation constante de cette nature de trafic, en particulier par l'importance croissante des expéditions de produits français nord-africains vers l'Angleterre, auxquels se joindront prochainement les envois de primeurs en provenance de l'Espagne. Depuis que le P.L.M. a mis à la disposition des usagers les wagons Fasu, les expéditeurs de primeurs ne veulent plus en utiliser d'autres.

Reste la question de savoir si les 300 wagons à primeurs Fasu doivent être construits en gabarit anglais. M. René MAYER fait remarquer que la S.N.C.F. dispose, à l'heure actuelle, de 12.700 wagons à primeurs, dont 1.040 seulement sont à gabarit anglais.

Or, on constate que le tonnage des denrées transportées par ferry-boat entre la France et l'Angleterre a été, en 1938, supérieur à ce qu'il était en 1937 de 39 % dans le sens France-Angleterre. Pour l'ensemble des marchandises, le trafic accuse, pendant la même période, une augmentation de 70 % pour les expéditions vers l'Angleterre, et de 34 % pour les expéditions vers la France.

Il ne faut pas oublier que, si la construction du ferry-boat a été décidée, c'était avant tout pour le transport des marchandises, afin de lutter contre la concurrence de certaines voies étrangères telles que le ferry-boat Zeebrugge-Harwich alimenté notamment par la gare frigorifique de Vérone. Au surplus, le trafic assuré par ce ferry-boat est en développement continu.

En ce qui concerne la rentabilité des wagons Fasu à gabarit anglais, on ne doit pas se fonder uniquement, pour la déterminer, sur la durée du trafic saisonnier de primeurs, parce que, en dehors de cette utilisation spéciale, ces wagons servent, notamment, à assurer certains trafics de groupage.

On fera donc une évaluation particulièrement modérée, si l'on tient seulement compte du trafic de primeurs.

Or on estime que la recette, pour un voyage entre Marseille, ou la frontière espagnole, et Dunkerque, s'élève à 2.400 fr environ, la dépense correspondante étant de l'ordre de 1.200 fr. En tablant sur douze voyages annuels, le produit net de l'exploitation d'un wagon Fasu serait de 14.500 fr par an, c'est-à-dire environ 13 % du capital investi.

En résumé, la construction de wagons couverts présente actuellement un intérêt certain; d'autre part, le parc actuel de la S.N.C.F. ne renferme qu'un nombre très réduit de wagons à gabarit anglais. Enfin, les véhicules dont on envisage la construction ne seront pas munis, pour le moment, des organes spéciaux nécessaires à leur circulation en Grande-Bretagne et pourront être utilisés à des fins multiples.

Dans ces conditions, la Sous-Commission, chargée d'examiner le projet et composée de MM. GRIMPRET, René MAYER et JACQUET, propose au Conseil - et le Comité de Direction a fait sienne cette proposition - d'approuver le projet de construction de 300 wagons à primeurs Fasu à gabarit anglais, le marché devant être soumis ultérieurement à l'approbation du Conseil.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

C^e de D^{re} de 14 mars

Projet

20/ Construction de 300 wagons à premier stade

10/ Le premier projet figure : l'Etat F⁴
du programme, où le prix unitaire indiquait
de 110.000 f., le dépense globale s'élevait à
33 M. vers 4, 5 M. en 1939

La note faisait état d'un prix unitaire
de 90.000 + 5% environ pour impôts, soit
95.000 f. environ.

Le dépense totale serait de 28.600.000,
vers 4, 5 M. en 1940

22/ Lors de l'examen par le CA, le
9 nov. 1938, le du programme révisé
1939, le Comité avait présenté l'observation
ci-jointe (I)

30/ Lors de l'examen le 27 août 1938
d'un projet de court^{re}, au titre de 1938, de
300 Wagons à gabarit anglais, M. Jacquet
avait présenté l'observation suivante également
ci-jointe (II)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

Conseil d'Administration

Séance du 15 mars 1939

V - Projets

1°) Construction de 300 wagons à primeurs
Fasu (28.600.000 fr).

) Rapporteurs:
(MM. GRIMPRET
) René MAYER
(JACQUET

adopté

14 mars 1939

2323

C.D. 14 mars 1939

QUESTION V

P.V. COURT

2°) Construction de 300 wagons à primeurs FASU
(28.600.000 francs).

Le Comité arrête, sur le Rapport de M. René MAYER, les propositions qui seront soumises au Conseil d'Administration dans sa séance du lendemain.

STENO

p. 25

M. René MAYER - Nous avons examiné l'affaire, M. le Président GRIMPET, M. JACQUET et moi, et nous avons peu de choses à dire sur le projet en lui-même. Nos observations seront plutôt d'ordre économique et financier.

Ce projet figure à l'état F 4 du programme d'établissement de 1939, et il vous souvient que, lors de l'examen en Conseil, M. GRIMPET avait fait remarquer que la rotation des wagons à primeurs Fasu à gabarit anglais est particulièrement lente, de l'ordre de 15 jours en moyenne, ce qui fait qu'ils ne peuvent effectuer que 2 voyages par mois soit 16 voyages dans l'année puisque la campagne des primeurs ne dure guère que 8 mois. De ce fait, chaque voyage se trouve grevé d'une dépense importante, et nous nous sommes demandés si la dépense est réellement et suffisamment payante.

Le Directeur Général nous a donné les indications chiffrées suivantes concernant non seulement les wagons Fasu, mais également l'ensemble du parc de la S.N.C.F. en wagons couverts.

A la fin de l'exercice 1939, compte tenu des véhicules en réparation et immobilisés, nous disposerons ~~encore~~ de 163.600 wagons

couverts. Le plan quadriennal et le programme 1938-1939 prévoient un apport de 1.500 wagons par an. Ce chiffre de 1.500 wagons correspondant approximativement à l'amortissement annuel, notre parc va donc se trouver maintenu à cet effectif de 163.600. Or, si l'on admet une durée de rotation de 6,8 jours, ce qui est normal, notre effectif correspond à un chargement de 24.000 wagons couverts par jour, c'est-à-dire la pointe de trafic de 1937. Le trafic de pointe de 1938 ayant été inférieur de 2,5 % seulement à celui de 1937, il en résulte que la S.N.C.F. est assez à l'étroit en ce qui concerne son parc de wagons couverts. Les commandes que nous avons prévues au programme quadriennal sont donc tout à fait justifiées.

Mais la question se pose de savoir s'il faut ou non commander des wagons Fasu. Ce sont des wagons spéciaux pouvant, suivant la nature des marchandises transportées, la saison, la longueur et les caractéristiques du parcours, soit être très largement ventilés, soit, au contraire, être rendus isothermes dans une certaine mesure par obturation des ouvertures de ventilation. Ils ont actuellement la faveur des expéditeurs de primeurs qui ne veulent plus charger dans des wagons sans volets.

La S.N.C.F. possède 12.700 wagons Fasu, dont 1.040 peuvent circuler sur les voies anglaises. Quels sont, actuellement, ses besoins en wagons de ce dernier type ? C'est toute la question du développement des transports par ferry boat.

La statistique du tonnage transporté par ferry-boats accuse une augmentation d'année en année de 39 % dans le sens France-Angleterre en 1938 par rapport à 1937 et de 34 % dans le sens Angleterre-France. Pour l'ensemble des marchandises exportées, le trafic accuse pendant la même période une ^{en France} ~~augmentation~~ de 70 % pour les exportations vers l'Angleterre et de 34 % pour les exportations vers le continent. Sans doute, le ferry-boat de Dunkerque sert-il à transporter des voyageurs. Mais il ne faut pas oublier que, si sa création a été décidée, c'est avant tout à la suite des rapports des agents commerciaux des chemins de fer en Italie et en Suisse signalant le développement croissant du trafic par la voie italienne, allemande et belge et du ferry-boat belge, c'est-à-dire en raison de considérations tirées de l'évolution du trafic des marchandises.

ce trafic,
Au surplus, ^{ce trafic,} actuellement en augmentation, est encore susceptible de s'accroître le jour où aux primeurs algériennes, marocaines et du sud de la France viendront se joindre les produits espagnols. Car il y avait autrefois un fort trafic de primeurs d'Espagne à destination de l'Angleterre.

Dans ces conditions, et compte tenu du fait que, pour favoriser le trafic par voie française, la S.N.C.F. doit assurer la

fourniture de matériel à gabarit anglais à certains fournisseurs de l'étranger, votre Commission pense qu'il est utile de développer le parc de wagons à gabarit anglais.

Quant à la rentabilité des wagons à gabarit anglais, on ne doit pas la déterminer en se basant uniquement sur le trafic saisonnier des primeurs.

À ne considérer que cette utilisation, le produit de chaque wagon - 2400 frs par voyage moins 1200 frs de dépenses - assurerait déjà au capital investi - 110.000 frs - un rapport de l'ordre de 13 %.

Mais, dans la période où ces wagons ne servent pas au trafic des primeurs, ils sont utilisés à des trafics de groupages.

On peut donc dire que le rendement est au minimum de 13 %, et sûrement plus considérable, étant donné que, d'une part, ils servent à autre chose que le transport des primeurs, et que, d'autre part, quand ils séjournent en Angleterre plus du nombre de jours prévu pour leur rotation moyenne, les réseaux anglais payent les allocations fixées par le règlement sur la circulation des wagons.

En résumé, compte tenu des commandes prévues tant dans le programme 1936-1939 que dans le plan quadriennal, notre parc total de wagons couverts sera loin d'être exagéré par rapport aux besoins probables pendant les années qui viennent. D'autre part, pour les raisons que nous avons dites, il y a intérêt à construire des wagons à primeurs et, le pourcentage des unités à gabarit anglais par rapport au parc total étant relativement faible, il n'y a pas d'inconvénient à construire dès maintenant des wagons qui puissent circuler sur toutes les voies, étant entendu qu'ils ne seront munis qu'ultérieurement des systèmes de freinage et d'attelage spéciaux à l'Angleterre, au cas où le trafic par ferry-boat continuerait à se développer.

Votre Commission est d'avis, en conséquence, de proposer demain au Conseil l'approbation du projet préparé par la Direction Générale.

M. ARON. - Ces wagons spéciaux ne doivent-ils pas être commandés à un constructeur breveté ?

M. LE GÉNÉRAL. - Non.

M. LE PRÉSIDENT. - Au surplus, il s'agit aujourd'hui uniquement d'un projet, non d'un marché.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT. - L'administration est déjà saisie d'un premier projet de construction de 800 wagons Fasu au titre de l'exercice 1938. L'étude a donné lieu à quelque difficulté, faute de renseignements numériques tels que ceux que vient de donner M. René MAYER. Je suis très heureux d'enregistrer ces renseignements qui seront très précieux pour le contrôle technique. On peut espérer que le premier projet sortira d'ici peu.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous vous demandons de hâter l'examen de ce premier projet. L'affaire est urgente. Car le trafic des primeurs est en progression et, du fait d'événements que l'on peut escompter prochains, est susceptible de se développer ~~brusquement~~ brusquement. Il serait déplorable que nous soyons surpris par un manque de matériel.

M. René MAYER. - Nous devons nous féliciter des indications du Commissaire du Gouvernement. Peut-on lui demander si c'est également l'absence de données numériques suffisantes qui retarde l'examen d'un certain nombre de projets déjà anciens, tels que celui du matériel spécial de la ligne du Fayet à Valloraines, lequel date de 1937 ? La question est également de la première urgence. Car il faudra 18 mois ou 2 ans pour construire ce matériel et l'on peut douter que les voitures et wagons actuels tiennent encore très longtemps.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT. - L'étude, je crois, est restée un certain temps en suspens pour des raisons analogues. Mais, d'après les renseignements qui nous ont été donnés, elle vient d'être reprise.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous espérons que ces divers projets sortiront bientôt.

Le Comité est d'accord pour proposer demain au Conseil l'approbation du projet en cause, conformément aux conclusions de M. E. GRIMMET, René MAYER et JACQUET.

adopt' CA

Le Conseil a approuvé, le 13 avril 1938, l'exécution d'une première tranche du programme d'acquisition de matériel roulant de l'exercice 1938. Il comportait notamment 200 wagons F&S au gabarit anglais. Le coût prévoyait un prix unitaire de 100 000 francs + 10% à rabais - Ce profit ~~est~~ ^{est} ~~il~~ ^{il} ~~prévu~~ ^{prévu}, mais non approuvé. Il figure au budget d'établissement 1939 (état F³) pour un montant global de 22 M., le prévisionnel pour l'exercice 1939 s'élevant à 17 M.

Le présent projet d'acquisition de 300 wagons Fasu figure à l'état F4 du programme, où le prix unitaire indiqué est de 110 000 francs, la dépense globale s'élevant à 33 M, dont 4,5 M en 1939.

Il a à remarquer que la note fait état d'un prix unitaire de 90 000 francs + 6% univoi, pour univoi, soit 95 000 francs univoi - Il ne semble que la différence de prix unitaire indiquée ne corresponde à aucune différence technique dans la construction des wagons qui sont du type univoi -

300 mg. Etkin

Programa satelio? 1939.

CA 9 nov. 1938

Rep M. Grimpert, R. Meyer,
et Jacques

observation a L Grimpert p. 22

Projets nouveaux contact 1938

CA. 27 avr. 1938

Rep. H. Galliot, R. Meyer, L. Jourd

Proposition: H. Galliot, R. Meyer, Jacques

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(Question N°)
NOTE JUSTIFICATIVE

(Question N° V/4)

N° 64 Tc/20

Service Central du Matériel

Construction de 300 wagons à primeurs Fasu

Le budget d'établissement de 1939 (matériel roulant neuf) prévoit l'acquisition de 300 wagons à primeurs Fasu.

I - JUSTIFICATIONS

Le trafic des primeurs nécessite l'utilisation de wagons spéciaux, pouvant, suivant la nature de la marchandise transportée, suivant la saison, suivant la longueur et la nature du parcours, soit être très largement ventilés, soit au contraire être rendus isothermes dans une certaine mesure, par l'obturation des ouvertures de ventilation.

Ce trafic est par nature essentiellement saisonnier, sujet à des poussées subites selon les fluctuations des cours. Ses sources sont d'ailleurs diverses, nombreuses et réparties non seulement sur l'ensemble du territoire national et aux frontières, mais encore en Afrique du Nord et en territoire étranger.

Pour satisfaire aux exigences d'un tel trafic, il faut pouvoir disposer quelquefois simultanément, et en général instantanément, en des points éloignés les uns des autres, d'un nombre important de tels wagons spéciaux.

x
x x

Or, le plus souvent, dans la situation actuelle, les

gares ne disposent pas des réserves nécessaires et doivent demander le matériel à des gares fort éloignées; les délais d'acheminement sont parfois tels qu'il s'ensuit des pertes importantes en denrées périssables, qui constituent la part essentielle des primeurs transportés.

Les exemples de ces insuffisances sont nombreux et la S.N.C.F. a reçu à ce sujet de fréquentes protestations des expéditeurs.

De toute manière, nous sommes actuellement dans l'obligation d'effectuer de nombreux parcours à vide de ce matériel, et il en résulte une mauvaise utilisation des trains réguliers.

Enfin, nous ne serions certainement pas en mesure de faire face à une recrudescence importante de ce trafic, et nous nous trouvons justement en présence d'une certaine reprise du transport des primeurs par ferry-boats, rien que pour les primeurs originaires de la France Métropolitaine : 5 335 t en 1937, 10 090 t en 1938, reprise qui peut s'accroître rapidement avec l'amélioration de la situation intérieure en Espagne, et surtout avec le développement de la production des fruits et primeurs en Afrique du Nord.

x
x x

Ces diverses considérations nous conduisent à estimer indispensable l'accroissement du parc de wagons spécialisés au transport des primeurs par l'acquisition de 300 nouveaux wagons, d'un type actuellement en service et qui donne entière satisfaction, tant en ce qui concerne les besoins du trafic que sa tenue en service et son entretien.

Compte tenu de ce que le prix de ces wagons n'en sera pas augmenté, nous envisageons de les construire au gabarit anglais, sans les munir, pour le moment, des organes spéciaux nécessaires à leur circulation en Grande-Bretagne (frein à vide et frein à levier).

La capacité intérieure de tels wagons, qui sera de 52 m³ environ, répond à toutes les exigences du trafic, et la présence de ces wagons dans le parc de la S.N.C.F. constituerait un appoint précieux dans le cas où le trafic par ferry-boat, vers l'Angleterre, viendrait à en exiger l'emploi pour ce service : il suffirait alors de leur appliquer les accessoires de frein dont nous venons de parler.

Les efforts faits par les producteurs de l'Afrique du Nord pour concurrencer sur les marchés anglais les fruits et primeurs étrangers seraient neutralisés si nous ne pouvions garantir l'acheminement rapide, sans transbordement, et dans les conditions adaptées à la nature périssable de ces marchandises.

Nous appelons l'attention sur le chiffre très faible du parc de wagons F à gabarit anglais (actuellement 1040).

II - DESCRIPTION - (Diagramme N° 33291 ci-joint).

Les wagons Fasu sont des wagons couverts, à deux essieux, établis pour circuler en France dans les trains à marche rapide et disposés spécialement pour le transport des primeurs.

Leurs caractéristiques principales sont les suivantes:

| | |
|--|--|
| - Longueur totale (tampons compris)..... | 11 m 180 |
| - Ecartement des essieux | 6 m |
| - Dimensions intérieures | (longueur..... 9 m,940 (largeur..... 2 m,210 (hauteur (au milieu) 2 m,432 |
| - Capacité utile..... | 52 m ³ env. |
| - Tare..... | 13 000 kg env. |
| - Chargement utile..... | 15 000 kg |

La caisse, montée sur châssis métallique robuste, est elle-même à ossature métallique. Elle comporte des parois, un toit et un plancher en bois et comprend sur chaque face longitudinale :

- une porte roulante ;
- quatre ouvertures grillagées avec volets métalliques, à la partie supérieure ;
- quatre persiennes avec volets intérieurs en bois, à la partie inférieure.

Chaque face de bout comporte également une persienne à la partie inférieure.

Ces wagons sont munis d'un équipement complet de frein à air comprimé Westinghouse avec triple-valve Lu.V.I. et dispositif vide - chargé S.A.B.

Ils comportent des conduites blanches de chauffage par la vapeur et de chauffage électrique.

Ils pourront recevoir, éventuellement, le frein à vide Clayton-Hardy et le frein à main nécessaires pour leur circulation en Angleterre.

III - IMPUTATION DES DEPENSES

Le prix unitaire de ces wagons est évalué à 90 000 fr.

Les dépenses à engager pour la construction des 300 wagons dont il s'agit sont donc :

300 wagons à 90 000 fr..... 27 000 000 fr

Sommes à valoir pour imprévus..... 1 600 000

28 600 000 francs

Les dépenses seront supportées par le compte de l'établissement (matériel roulant neuf).

Les imputations à ce compte seront faites à raison de :

4 500 000 fr en 1939

le reste sur l'exercice 1940.

La dépense de l'exercice 1939 est prévue au budget de cet exercice, la dépense de l'exercice ultérieur sera prévue en temps utile au budget de cet exercice.

Paris, le -3 MAR 1939

LE DIRECTEUR,

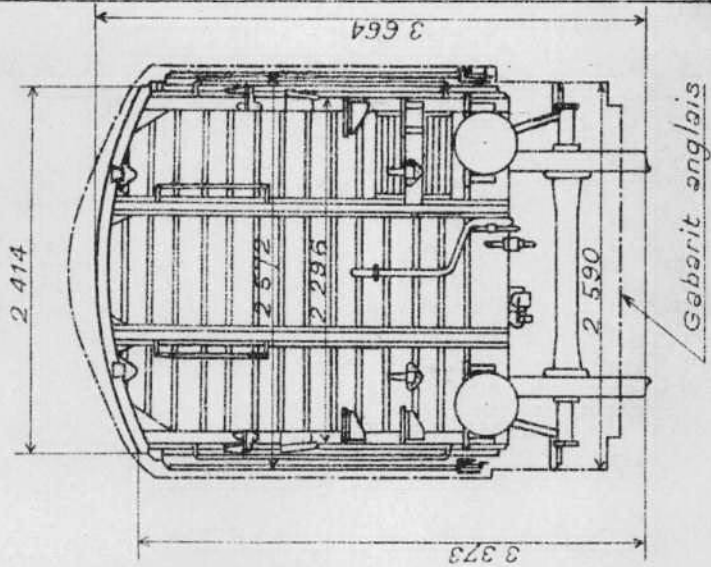
J. LEVY.

WAGON A PRIMEURS Fasu

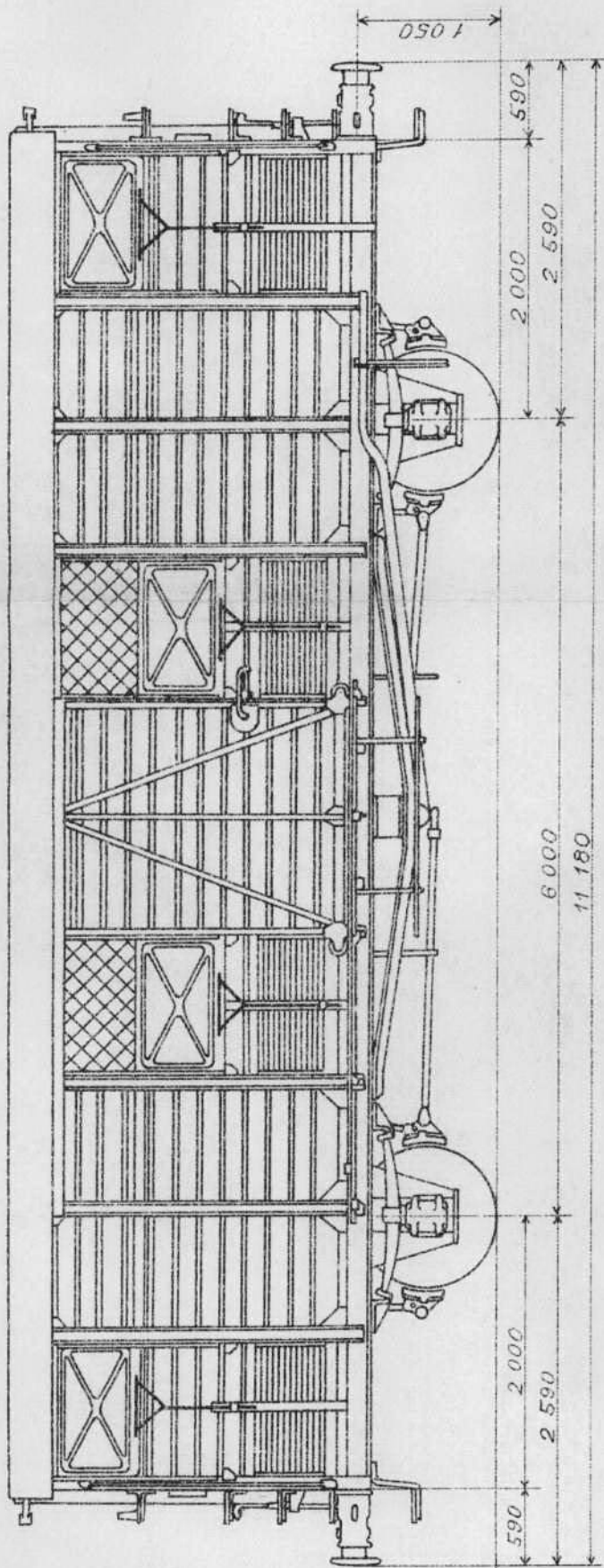
Diagramme N°

Tare : 13¹⁵
Chargt : 15¹

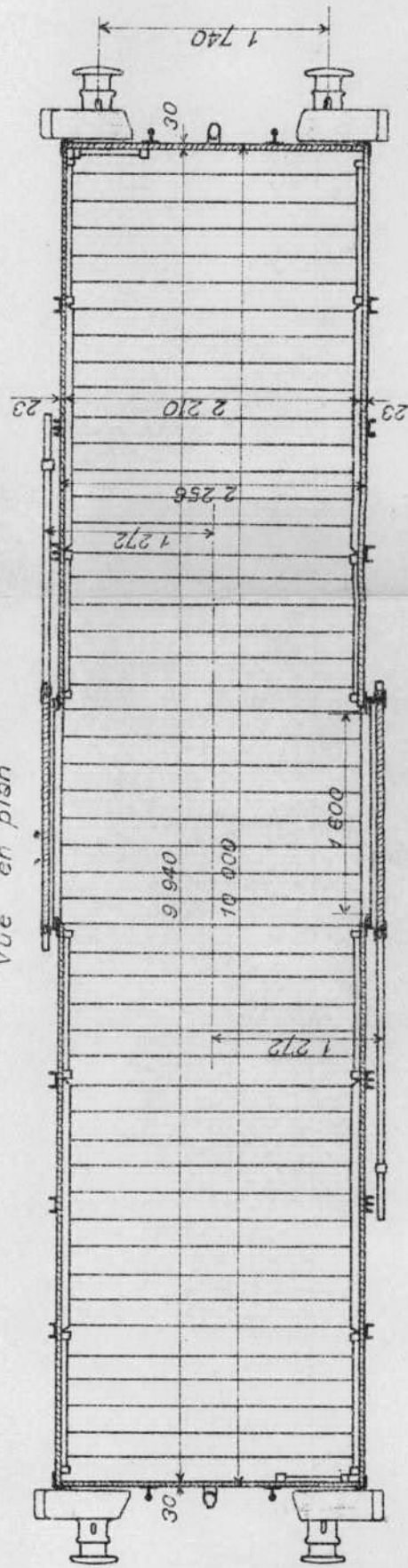
Vue par bout



Elevation



Vue en plan



LE CHef DE LA DIVISION DES
ETUDES-MATERIEL

Adolphe

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

01_035200_

Question IV - Budget d'établissement

(a) p.20

M. LE DESHERAIS -

Etat 7 : Matériel roulant neuf

.....

Sur les projets à présenter, il n'y aurait rien à dire si le programme ne prévoyait l'acquisition de 300 nouveaux wagons à primeurs Pasen à gabarit anglais. Ces wagons coûtent 110.000 fr. Leur rotation est particulièrement lente, de l'ordre de 15 jours en moyenne, ce qui fait qu'ils ne peuvent effectuer que 2 voyages par mois, soit 16 voyages dans l'année puisque la campagne des primeurs ne dure guère que 6 mois. De ce fait, chaque voyage se trouve grevé d'une dépense importante, et on peut se demander si la dépense est suffisamment rentable.

A cette objection, le Directeur Général a répondu hier au Comité de Direction en indiquant que la recette par voyage s'élève à environ 2.400 fr et que, de ce fait, même compte tenu des frais de traction et des charges d'entretien et d'amortissement, chaque voyage laisse un bénéfice encore appréciable.

En tout état de cause, l'inscription des crédits au budget ne préjuge pas l'avis définitif du Conseil. Celui-ci aura à examiner le projet quant au fond lorsqu'il lui sera présenté. Mais en vue de lui permettre de se prononcer en toute connaissance de cause, M. GIMPHOT demande que l'affaire soit étudiée avec toute la précision désirable au point de vue financier.

Question IV - Budget d'établissement

(s) p.20

M. LE BESNERAIS -Etat F : Matériel roulant neuf

.....

Sur les projets à présenter, il n'y aurait rien à dire si le programme ne prévoyait l'acquisition de 300 nouveaux wagons à primeurs Fasu à gabarit anglais. Ces wagons coûtent 110.000 fr. Leur rotation est particulièrement lente, de l'ordre de 15 jours en moyenne, ce qui fait qu'ils ne peuvent effectuer que 2 voyages par mois, soit 16 voyages dans l'année puisque la campagne des primeurs ne dure guère que 8 mois. De ce fait, chaque voyage se trouve grevé d'une dépense importante, et on peut se demander si la dépense est suffisamment rentable.

A cette objection, le Directeur Général a répondu hier au Comité de Direction en indiquant que la recette par voyage s'élève à environ 2.400 fr et que, de ce fait, même compte tenu des frais de traction et des charges d'entretien et d'amortissement, chaque voyage laisse un bénéfice encore appréciable.

En tout état de cause, l'inscription des crédits au budget ne préjuge pas l'avis définitif du Conseil. Celui-ci aura à examiner le projet quant au fond lorsqu'il lui sera présenté. Mais en vue de lui permettre de se prononcer en toute connaissance de cause, M. GRIMPRET demande que l'affaire soit étudiée avec toute la précision désirable au point de vue financier.