

505LM3718

2323

(1939)

Construction de 950 petits containers, 70 grands containers
et 30 containers spéciaux.

C.D. 21.2.39 15 V
Lettre du M.T.P. 31 mars 1939

Construction de 950 petits containers, 70 grands containers et 30 containers spéciaux

3/4/1939

C O P I E

Paris, le 21 mars 1939

Ministère
des
Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

5ème Bureau

M.R. 30 - 443

LE MINISTRE

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

Vous m'avez présenté, le 23 février 1939, un projet relatif à l'acquisition de :

- 950 petits containers,
- 70 grands containers,
- 30 containers spéciaux.

Cette acquisition fait partie du programme des travaux de premier établissement de matériel roulant neuf de la Société Nationale pour l'exercice 1939 et comporte une dépense de 4.650.000 fr imputable au compte de premier établissement de matériel roulant.

Vous indiquez que la dépense à engager serait répartie sur les exercices 1939 et 1940 de la façon suivante :

- 1.800.000 fr pour l'exercice 1939,
- 2.850.000 fr pour l'exercice 1940.

Après avoir consulté le Service du Contrôle Technique, j'approuve le projet que vous m'avez présenté et qui comprend des travaux de premier établissement de matériel roulant évalués

.....

en principal à 4.650.000 fr se décomposant comme suit :

- 175	petits containers	A avec étagères	577.500 fr
- 175	"	A sans étagères	525.000 fr
- 225	"	B avec étagères	855.000 fr
- 225	"	B sans étagères	765.000 fr
- 150	"	C	660.000 fr
- 25	grands containers	a ² b42	207.500 fr
- 25	"	a ² b62	292.500 fr
- 20	"	a ² b82	268.000 fr
- 30	containers spéciaux	à baignores	270.000 fr

Total.....4.420.500 fr

Somme à valoir (5% environ)..... 229.500 fr

Total général.....4.650.000 fr

étant entendu 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 restera 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 intéressé.

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé : A. de MONZIE

21 février 1939

2323

QUESTION V - Projets

P.V. COURT

- Construction de 950 petits containers, 70 grands containers et 30 containers spéciaux (4.650.000 fr).

Le Comité approuve le projet qui lui est soumis.

Steno p.15

M. GRIMPET. - Le projet qui nous est présenté comprend, au total, l'acquisition de 1050 containers pour un prix global de 4.650.000 fr, dont 1.600.000 fr à payer en 1939.

Il est précisé dans la notice (page 7) : "la dépense pour l'exercice en cours est prévue au Budget de premier établissement de cet exercice...". Or, s'il est exact que le budget d'établissement de 1939 comporte bien, à ce titre, un crédit de paiement de 1.600.000 fr pour 1939, le programme auquel il correspond comprend 1.000 containers et non 1050. D'autre part, le coût total de ce programme était évalué à 7.500.000 fr et non à 4.650.000 fr, comme dans le projet qui nous est soumis aujourd'hui.

Je demande à nouveau et très instamment qu'on se réfère toujours aux chiffres antérieurs et que, s'il y a une différence on la fasse ressortir, en indiquant quelles en sont les raisons.

M. LE GENSCHRAIS. - Nous avions établi notre programme de 1.000 containers lors de l'établissement du Budget de 1939, en partant de l'hypothèse que nos achats porteraient sur une plus

forte proportion de gros containers ; mais l'étude détaillée qui a été entreprise depuis nous a conduits à augmenter la proportion des containers plus petits. Nous aurions pu, évidemment, conserver ~~aux~~ le chiffre global de 7.500.000 fr en commandant encore un plus grand nombre de containers. Mais, comme nous étions limités par le crédit de 1.500.000 fr inscrit au budget de premier établissement pour 1939, nous nous sommes arrêtés au chiffre de 1050 containers.

M. FIRARD.— Si les petits containers nous donnent satisfaction, n'aurions-nous pas avantage à en commander un plus grand nombre ?

M. LE BESNERAIS.— Nous sommes limités par le crédit de 1.500.000 fr inscrit au Budget d'établissement de 1939 et qui est entièrement absorbé par la commande dont vous êtes saisi.

Si nous avons des disponibilités sur d'autres chapitres, nous pourrions, à ce moment, envisager d'augmenter le nombre des containers à construire.

M. GOY.— Avez-vous des précisions sur les prix unitaires des containers ?

M. LE BESNERAIS.— Pour établir le chiffre de la dépense, nous nous sommes basés sur le prix des containers commandés il y a 5 ou 6 mois, en tenant compte des éléments qui ont pu subir une hausse dans l'intervalle.

M. GRIMPRET.— Les prix de location sont-ils suffisamment rémunérateurs ?

M. LE BESNERAIS.— Les prix de location des containers que nous mettons à la disposition du public sont établis en fonction du prix de transport.

M. TIRARD - Vous en louez sans doute beaucoup aux groupements ?

M. LE BESNERAIS - Les groupements utilisent en général des containers leur appartenant en propre, pour lesquels ils n'ont pas à payer de location.

M. GOY - Pratiquez-vous la location à l'année ?

M. SCHLEAU - En général, c'est au mois.

M. LE BESNERAIS - Nous pratiquons aussi la location au voyage. C'est alors la location à tant % du prix du transport. Pour la location au mois ou à l'année, la taxe revient moins cher.

M. ARON - L'emploi des containers est-il rémunérateur en soi pour le chemin de fer ou n'est-il payant qu'en raison des avantages indirects qu'il lui procure ?

M. LE BESNERAIS - Cet emploi est rémunérateur en soi dans ce sens que la taxe nous rembourse de tous les frais, en général, que nous avons à supporter. Mais il ne faut pas oublier qu'en transportant par containers, nous perdons le prix de transport de l'emballage. C'est d'ailleurs pour cette raison - possibilité de se passer d'emballage - que les containers sont de plus en plus employés.

Mais ce n'est pas tant en raison des taxes supplémentaires que le chemin de fer peut percevoir que l'utilisation des containers est payante pour le chemin de fer, que des avantages indirects que cette utilisation lui procure.

D'une part, la suppression de l'emballage permet de ramener au chemin de fer un grand nombre de transports qui étaient assurés auparavant par les services routiers.

D'autre part, elle réduit, du fait notamment de la diminution du nombre des manutentions, les dépenses d'avaries. C'est ainsi qu'en 1938, nous avons fait une économie de 5 à 6 M sur nos prévisions de dépenses en ce qui concerne les avaries.

M. DEVINAT - La notice qui a été distribuée parle de containers spéciaux à baignoires. De quoi s'agit-il ?

M. LE BRUNERAI - Il s'agit de containers aménagés spécialement pour transporter des baignoires, pour lesquels il existe un très important trafic de l'Est sur l'Angleterre.

M. DEVINAT - La Société Nationale a-t-elle pu déjà réaliser, par l'emploi des containers, des trafics de bout en bout entre la France et l'Afrique du Nord ?

M. LE BRUNERAI - Oui, nous avons déjà assuré de tels trafics. Mais nous nous heurtons à certaines difficultés du fait que les Compagnies de Navigation font payer très cher le retour à vide des containers et exigent des containers démontables. Cela se comprend d'ailleurs, car en ce qui concerne les transports maritimes, le volume compte plus que le tonnage. Nous avons spécialement utilisé les containers pour des essais de transport de carcasses de moutons et de chevreaux d'Algérie ou de Tunisie en France. Mais, maintenant que le trafic nous est acquis, il n'est plus effectué par container, mais par des bateaux possédant des cales réfrigérées et, à partir de Marseille, par des wagons isothermes.

J'ajoute que, dans ces ~~xxx~~ relations avec l'Afrique du Nord, le container n'est pas utilisé pour le trafic de bout en bout des primeurs; elles sont transportées en cageots dans les cales des bateaux et ce n'est qu'au port de débarquement qu'on utilise éventuellement les containers. Le transport de bout en bout par containers ne serait pas intéressant en l'espèce. On est obligé, en effet, de procéder à Marseille à des groupements ou des dégroupements qui exigeraient, en tout état de cause, des opérations de manutention, même si le transport était effectué par containers.

D'une façon générale d'ailleurs, nous sommes en relations avec les chemins de fer algériens ou tunisiens pour effectuer les transports, le cas échéant, de bout en bout par containers.

M. ARON. - Pourquoi n'applique-t-on pas aux containers un système analogue à celui qui a été étudié, à une précédente séance, en ce qui concerne les remorques, et qui consisterait à accorder une réduction de tarifs, en vue de permettre à ceux qui utilisent les containers de les acheter eux-mêmes.

M. LE BENEHRAIS. - Les industriels ou commerçants qui ont besoin de containers, de façon courante et régulière, pour leurs transports en achèteront toujours, sans qu'on ait besoin de leur accorder des réductions de tarifs. Quant aux autres, ils ont avantage à utiliser les containers qui leur sont loués par le chemin de fer, quand ils en ont besoin.

Il y a d'ailleurs plus de containers appartenant à des particuliers que de containers nous appartenant.

Les Réseaux français étaient restés très en retard sur ce point par rapport aux chemins de fer étrangers. Jusqu'à une époque récente, en effet, la plupart des containers utilisés étaient, soit de grands containers construits par des groupements, soit des containers de moyenne importance appartenant à des industriels ou commerçants qui les utilisaient pour leur propre compte ou qui les louaient à des petits transporteurs. Mais beaucoup parmi ces derniers n'utilisaient pas de containers; c'est pour favoriser leur utilisation par les petits transporteurs que la Société Nationale^{SN} est décidée à en construire ou à acheter elle-même des petits containers, à l'exemple des chemins de fer belges.

M. GRIMPRET..- Il n'y a pas d'autres observations ?
Le projet est adopté.

Se faisant projet fixait l'acquisition
de 1050 containers alors que le budget
d'établissement pour 1939 n'en faisait
que 1000 (État F.)

Quant à l'imputation proposée, au titre
de dépenses 1939 (1.48) elle correspond
à celle qui figure au budget d'établissement

Comité de Direction

Séance du 21 février 1939

V - Projets

Construction de 950 petits containers, 70 grands containers et 30 containers spéciaux (4.650.000 fr.).

Le 950 q 1050 et 1000

et 39 1000 + 7.500 m
moins 1050 q 4.

CB Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.
Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.
Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

Tus

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.
Tus Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.
LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

Gay Pr

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.
Gay Pr Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

LD Mac pr 1050 q 4 et 1000 q 4.

Ann Payll a si on ach 2 reuans 11

LB payll a ambat - m - dmetta pambillyn .

Denne ant yae : baigyn ?

LA cawyn p taryh G baigynin

Denne Pief hwa a m - d - m

LA m a cawyn m dffyl Cl m puf puf ch hwa d h h m a d m
cawyn a cawyn cawyn dmetta p taryh cawyn
hwa dffyl Cawyn dmetta
m a cawyn a cawyn hwa

adoff

Ann faw d reuans

LB
Gig