

SOS LMSH/ 22

318
(1942)



A

Liaison au Rail des établissements agricoles -
Aide S.N.C.F. pour la construction d'embranchements particuliers

C.A. 7.10.42 7 IV

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 7 octobre 1942

QUESTION IV - Service Commercial

Liaison au Rail des Etablissements agricoles.

P.V. (p.2)

M. LE PRESIDENT expose qu'un grand nombre d'établissements à caractère agricole ne sont pas encore, pour diverses raisons, notamment par suite du coût relativement élevé de la construction d'un embranchement, reliés à la voie ferrée. Or, étant donné la politique actuellement suivie par les Pouvoirs Publics en vue de développer les expéditions de viandes abattues, il est conforme à l'intérêt général, en même temps qu'avantageux pour la S.N.C.F., que cette liaison soit assurée. Les Services ont donc été amenés à envisager certaines mesures destinées à la faciliter sous forme d'une aide financière apportée par la S.N.C.F.

La S.N.C.F. prendrait elle-même en charge la construction de la partie de l'embranchement située au delà de la barrière d'embranchement et l'installation ainsi réalisée serait ensuite cédée à crédit à l'embranché dans les conditions qui sont précisées dans la note. Cette aide serait, en principe, limitée aux Etablissements agricoles à usage public ou collectif, tels qu'abattoirs municipaux, établissements coopératifs ou syndicats, situés, au besoin, dans des régions d'expédition déterminées. Elle pourrait, toutefois, être étendue à des cas particuliers, spécialement intéressants, sous réserve que l'on ne risque pas de soulever de réclamation de la part d'autres clients et que l'on obtienne des garanties de trafic.

Chaque projet ferait l'objet d'un bilan montrant que les charges financières pour la S.N.C.F. sont compensées, et au delà, par les recettes à retirer du trafic nouveau. Les cas les plus importants seraient soumis au Conseil.

M. GRIMPRET estime que les premiers contrats devraient, quelle que soit leur importance, être soumis au Conseil. C'est, en effet, à l'occasion de ces premiers contrats que la S.N.C.F. sera amenée à préciser les modalités d'application et à fixer les règles qui vaudront pour les contrats ultérieurs.

D'autre part, il ne semble pas que l'on envisage d'exiger des embranchés un engagement de fidélité. N'y a-t-il pas là une lacune puisque l'on prévoit, par ailleurs, qu'ils pourront rembourser en trafic une partie du capital engagé ? On peut se demander ce qui se passera si le trafic vient à s'amenuiser dans de trop grandes proportions ou même à disparaître avant la fin de la période d'amortissement. Sans doute, la S.N.C.F. pourra-t-elle toujours récupérer le matériel des voies de l'embranchement ; mais cette sanction ne paraît pas suffisante.

M. BOUTET fait remarquer qu'il semble résulter de la note que, dans tous les cas, la S.N.C.F. se chargera elle-même de l'exécution des travaux. Or, il pourra arriver que l'établissement agricole ait la possibilité de les faire exécuter, l'aide financière de la S.N.C.F. demeurant, néanmoins, la condition de la réalisation de l'opération. Ne serait-il pas opportun de prévoir cette éventualité ?

Service Commercial.QUESTION IV - Service Commercial.- Liaison au Rail des Etablissements agricoles.

M. LE PRESIDENT. - Ainsi qu'il est indiqué dans la note, certaines mesures sont envisagées pour relier au rail certains établissements à caractère agricole, surtout les abattoirs, laiteries, beurreries, fromageries, entrepôts frigorifiques, caves coopératives, silos à grains, les stations d'emballage des fruits et légumes, etc...

Actuellement, ces différents organismes sont très rarement reliés au rail par embranchement, pour diverses raisons : d'abord parce qu'ils n'ont de trafic que presque exclusivement dans un sens, celui des expéditions et que, par suite, leur embranchement à la voie ferrée est moins utile; ensuite parce qu'il s'agit d'un trafic particulièrement sensible à la concurrence automobile; enfin, et surtout, parce que ce sont des organismes en général à forme coopérative, donc à faible capital et que, avec la réglementation actuelle, l'installation d'un embranchement demande une mise de fonds assez importante.

Il y a, je crois, intérêt, comme il vous est proposé, à envisager des mesures spéciales pour permettre à ces organismes d'être reliés au rail par un embranchement. C'est d'abord de l'intérêt de la S.N.C.F., parce que cela maintiendra probablement au fer, le moment venu, des trafics qui pourraient emprunter la route; ensuite, je crois que c'est également de l'intérêt général, parce que, lorsque ces organismes n'utilisent pas de bout en bout le chemin de fer, d'une part, il faut procéder à deux transbordements successifs, l'un au départ, l'autre à l'arrivée, ce qui grève les marchandises de lourdes charges terminales, d'autre part, ces marchandises sont transportées dans des conditions défectueuses puisqu'il s'agit de denrées périssables dont certaines, comme les viandes abattues, doivent être transportées

de bout en bout en frigorifiques.

Dans ces conditions, il vous est proposé de donner votre accord de principe à des formules qui permettraient de faciliter la liaison de ces différents organismes au chemin de fer; ces formules reposent sur cette idée que, étant donné que ces organismes ne disposent pas, en général, de capitaux importants, la S.N.C.F. pourrait prendre à sa charge la mise de fonds nécessaire à la construction des embranchements et se la faire ensuite rembourser par annuités. Par conséquent, la S.N.C.F. construirait l'embranchement et elle vendrait à crédit l'installation ainsi réalisée. Pour que les charges n'en soient pas trop lourdes, on fixerait un taux d'intérêt modéré et un amortissement à assez longue échéance, sur une vingtaine d'années; dans certains cas même on pourrait envisager que le remboursement en serait effectué par des prélèvements sur le trafic, ou tout au moins par des compensations avec le trafic ainsi remis au fer. Nous limiterions pour l'instant ce régime un peu particulier aux Etablissements agricoles à usage public ou à usage collectif, tels que les abattoirs municipaux, établissements coopératifs ou syndicats situés dans des régions d'expéditions déterminées. Nous verrions ensuite dans quelle mesure il conviendrait de l'étendre à certains cas particuliers intéressants.

Il est difficile de donner, à l'heure actuelle, des précisions plus grandes. Il est certain que la solution qui sera adoptée dans chaque cas particulier dépendra, d'une part, des charges que la S.N.C.F. aura à supporter et des avantages qu'elle en retirera. Si vous donniez votre accord de principe à cette formule que je ^{assez} crois/heureuse, les principaux contrats pourraient vous être soumis, de façon à établir certaines règles générales auxquelles on aurait à se référer pour la solution des autres cas particuliers.

M. GRIMBERT.- Je ne fais aucune objection de principe à cette proposition.

.....

Mais il est dit dans la note que les cas d'application les plus importants seront soumis au Conseil. Il conviendrait, je crois, que les premiers contrats soient soumis au Conseil, quelle que soit leur importance, parce qu'il y aura à fixer alors certains principes.

M. LE BERNERAIS. - Je suis d'accord. Les premiers contrats seront soumis au Conseil.

M. GRIMPRET. - D'autre part, il ne semble pas, d'après la note, que la S.N.C.F. demande d'engagement de ~~fix~~ fidélité. On prévoit bien la possibilité de rembourser en trafic une partie du capital engagé, mais on n'exige pas l'engagement de remettre le trafic à la voie ferrée.

M. LE BERNERAIS. - C'est un engagement implicite, puisqu'une partie de l'annuité peut être remboursée en trafic.

M. GRIMPRET. - Que se passera-t-il si l'embranché ne remet aucun trafic ?

M. LE BERNERAIS. - Il nous versera l'annuité complète.

M. GRIMPRET. - Il est dit seulement, dans la note, à la page 4, que "si le trafic de l'embranchement venait à passer ou à s'amenuiser dans de trop grandes proportions avant la fin de la période de 20 ans, la S.N.C.F. se rembourserait de sa créance en récupérant le matériel des voies de l'embranchement".

M. LE BERNERAIS. - Nous n'avons pas encore étudié l'application dans le détail. J'examinerai la question. Il est possible que, dans certains cas, il soit opportun de faire souscrire un engagement de ~~fixité~~ fidélité.

M. GRIMPRET. - Il ne me paraît pas suffisant de dire qu'on démontera l'embranchement et que la S.N.C.F. reprendra ses matériaux.

M. BERTHELOT - De toute façon, l'embranché aura à supporter des frais importants et il est peu probable que, lorsqu'il les aura engagés, il ne veuille pas utiliser l'embranchement.

M. GRIMPEE - Ce n'est pas certain.

M. LE PRESIDENT - C'est une question qui sera à examiner par cas d'espèce. Mais le principe même de l'opération paraît raisonnable.

M. BOUTET - La note semble laisser entendre que la S.N.C.F. exécutera les travaux dans tous les cas. N'en est-il pas où les établissements agricoles pourraient les exécuter sans recours à nous, peut-être à des conditions plus économiques ?

M. LE BESNERAIS - Notre intervention, en ce qui concerne l'exécution matérielle des travaux, ne se produira que dans le cas où l'embranché ne pourra procéder ou faire procéder à cette exécution sans nous. Il s'agit seulement pour le Conseil d'autoriser une dérogation aux règles actuelles, selon lesquelles la construction de l'embranchement est à la charge exclusive de l'embranché.

M. BOUTET - L'embranché doit conserver la possibilité d'exécuter lui-même les travaux ou de les faire exécuter en dehors de la S.N.C.F., tout en bénéficiant de l'aide financière de cette dernière. Il ne faudrait pas mettre comme condition que ce soit la S.N.C.F. qui construise elle-même l'embranchement.

M. LE BESNERAIS - Ce qui constitue une dérogation aux règles actuelles, ce n'est pas que ce soit la S.N.C.F. qui exécute les travaux, mais le fait que c'est elle qui en supporte les frais, sous réserve de remboursement ultérieur.

M. BERTHELOT - L'exécution des travaux par la S.N.C.F. est liée à la possibilité de mettre à la disposition de l'embranché du matériel de remploi. Les deux choses vont de pair.

.....

M. LE PRÉSIDENT - Encore ne faut-il pas trop préciser, car cela peut varier d'un cas à l'autre dans des proportions considérables.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 7 octobre 1942

IV - Service Commercial :

- Liaison au rail des Etablissements agricoles.-

Perrin

L. Guignier

proposés de mise à disposition

M. Pécuchet

M. Le Besnier

M. Bonnet

cop. des Travaux des Etablissements de l'Etat : (proposés de mise à disposition)

~~Adopté~~ adopte

Septembre 1942

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil
d'Administration

Liaison au Rail des Etablissements
agricoles

La question de la réorganisation du marché de la viande dans notre Pays retient présentement l'attention des Pouvoirs publics. Aux envois d'animaux vivants de boucherie, il est envisagé de substituer, dans une certaine mesure, des expéditions de viandes abattues.

Partant de cette conception, la Délégation Générale à l'Equipe-
ment National a établi un premier programme portant création d'abattoirs d'expé-
dition dans les régions de production et de halls de réception de "viandes
foraines" dans les centres de consommation.

Nous nous efforçons :

- d'orienter la construction des établissements d'expédition vers les loca-
lités bien desservies par fer.
- d'obtenir que les abattoirs et les marchés de réception soient raccordés
d'une façon systématique à la voie ferrée.

Actuellement, en effet, l'absence de liaison avec le rail d'un
grand nombre de ces établissements grève de charges terminales très lourdes
le prix de transport des viandes transportées par fer.

Dans le cas des viandes expédiées de la province sur les Halles
Centrales de Paris, par exemple, ces charges terminales (camionnage au
départ entre l'abattoir et la gare d'expédition et camionnage à l'arrivée
de la gare de réception au lieu de vente) représentant 265 frs par tonne
environ, soit l'équivalent du prix de transport par fer d'une tonne de
viande abattue expédiée par wagon complet sur un parcours de 236 Kms.

Dans ces conditions, malgré l'instauration par la S.N.C.F. avant-
guerre d'une politique de tarification appropriée et de ramassage des vian-
des en campagne par camions automobiles pour leur expédition dans des
gares centres desservies par wagons frigorifiques, 35% des apports de
"viandes foraines" dans la capitale, soit 27.000 tonnes par an environ,
étaient assurés par route.

Une situation sensiblement identique existait pour nombre de tra-
fics de denrées faisant l'objet de transports en grande vitesse tels que
lait, beurres et fromages, volailles, fruits et légumes, etc ...

...

Il y va donc de l'intérêt du trafic de la S.N.C.F. que certains établissements à caractère agricole tels que les abattoirs, les laiteries, les beurrieres, les fromageries, les entrepôts frigorifiques, les caves coopératives, les silos à grains, les stations d'emballages des fruits et légumes, etc., soient reliés à ses voies d'autant que le trafic en cause est fort important et très sensible à la concurrence routière.

Or, bien que la liaison au rail de ces entreprises soit conforme à leur intérêt particulier en même temps qu'à l'intérêt général, notamment pour l'expédition de denrées fragiles, telles que les viandes, passibles du transport de bout en bout sous le régime du froid, il n'en subsiste pas moins que, le plus souvent, la nécessité de cette liaison leur échappe.

Deux raisons justifient cet état de fait.

- travaillant presque exclusivement à l'expédition des entreprises ne trouvent pas, comme les établissements industriels, la justification de l'embranchement dans un double courant de transports au départ et à l'arrivée.
- sollicitées à priori par la concurrence routière, elles hésitent à engager les frais d'un embranchement alors que les camions viennent déjà enlever les marchandises à l'usine même.

Ces circonstances ont imposé l'étude des mesures qui pourraient être prises pour favoriser la construction des embranchements desservant les établissements à caractère agricole sans qu'il en résulte des répercussions gênantes du côté des autres embranchements à caractère industriel et commercial.

Cette étude conduit aux conclusions suivantes :

Si aucune difficulté n'apparaît pour consentir, le cas échéant, la location à prix réduit de terrains appartenant à la S.N.C.F. par application des dispositions du Cahier des Conditions Générales d'établissement, d'entretien et d'exploitation des embranchements particuliers (C.C.E.) il n'en est pas de même de l'imputation des dépenses de construction de l'embranchement, qui, conformément à la réglementation actuelle, sont supportées en totalité par l'embranché.

Ceci nous amène à examiner la question de l'aide financière à consentir éventuellement par la S.N.C.F. aux établissements à caractère agricole en vue de diminuer les dépenses leur incombant.

...

En présence des avantages que peut présenter le raccordement au rail de ces établissements pour la sécurité du trafic, nous estimons que la S.N.C.F. doit, chaque fois que le trafic le justifie, intervenir pour faciliter la construction de l'embranchement lorsque les Municipalités, Coopératives, Syndicats etc... reculent devant les dépenses qu'entraîne pour eux cette construction ou qu'elles n'ont pas la possibilité de se procurer le capital nécessaire. En ce qui concerne la première partie de l'embranchement situé en deçà, côté chemin de fer, de la barrière de l'embranchement, nous pensons qu'il convient de s'en tenir à la formule générale actuelle qui prévoit que les travaux correspondants sont exécutés par la S.N.C.F. moyennant une redevance forfaitaire annuelle.

Le taux de cette redevance sera d'ailleurs, pour tous les embranchements réalisés ultérieurement de 15 à 10% des dépenses engagées.

Quant à la deuxième partie de l'embranchement, située au delà de la barrière, l'intervention du chemin de fer, pour éviter les risques d'extension à d'autres embranchements, doit se borner principalement à prévoir des clauses financières facilitant l'opération.

Il convient d'appliquer, à cet effet, une formule suffisamment souple et susceptible de résoudre les problèmes dont les éléments sont variables en fonction de cas particuliers très nombreux.

Dans ce but, nous proposons la conclusion éventuelle entre la S.N.C.F. et le futur embranché d'un contrat spécial dissocié nettement du traité d'embranchement et susceptible d'offrir les possibilités suivantes :

1° - Construction par la S.N.C.F. de la deuxième partie de l'embranchement. -

La fourniture de matériaux classés dans la catégorie "rebut utilisable" permettrait notamment de réduire au minimum les dépenses de capitaux.

2° - Vente à crédit de l'installation ainsi réalisée. -

Le taux des charges annuelles supportées par l'embranché pourrait être réduit au minimum :

- par la fixation d'un taux d'intérêt très bas.
- par le choix d'une durée d'amortissement des dépenses engagées pouvant atteindre 20 ans au maximum,
- par le remboursement possible d'une partie du capital engagé en trafic c'est-à-dire en réduisant le taux des charges annuelles en fonction de la fidélité de l'embranché, par exemple, en considération du pourcentage du trafic total qu'il remet à la S.N.C.F.

...

Cette dernière mesure nous paraît devoir être généralisée chaque fois que cela sera possible, car elle constitue pour la S.N.C.F. la garantie que son avance ne sera pas faite à fonds perdu .

Si le trafic de l'embranchement venait à cesser ou à s'amenuiser dans de trop grandes proportions avant la fin de la période de 20 ans, la S.N.C.F. se rembourserait de sa créance en récupérant le matériel des voies de l'embranchement .

Par le jeu de ces moyens divers, la S.N.C.F. pourrait réduire la charge annuelle supportée par l'embranché au minimum nécessaire .

Nous pensons qu'on pourrait délimiter à priori les cas d'application de la formule ci-dessus en décidant de s'en tenir, en principe, aux établissements agricoles à usage public ou collectif, tels que : abattoirs municipaux, établissements coopératifs ou syndicats (laiteries, beurrieres, fromageries, silos, stations d'emballage) situés au besoin dans des régions d'expédition bien déterminées .

La mesure pourrait en outre être étendue, éventuellement, à des cas particuliers spécialement intéressants sous réserve que l'on ne risque pas de soulever de réclamations de la part d'autres clients et que l'on obtienne des garanties de trafic .

En résumé, nous estimons que les moyens pratiques d'amener dans l'intérêt du trafic, un établissement agricole à se raccorder au chemin de fer consistent à traiter le problème de la construction de l'embranchement sur le plan purement financier en prévoyant

- la construction de tout ou partie de l'embranchement par la S.N.C.F.
- l'octroi de facilités (remboursements ou autres) telles que l'affaire devienne intéressante pour le futur embranché tout en laissant un solde financier à la S.N.C.F. sur les recettes annuelles escomptées .

Pour l'application de cette formule d'aide financière aux embranchés, chaque projet ferait l'objet d'un bilan montrant que les charges financières annuelles restent à la charge de la S.N.C.F. en raison des conditions avantageuses consenties sont compensées au delà par les recettes nettes annuelles à retirer du trafic nouveau, qui à défaut, passerait aux voies concurrentes .

Les cas d'application les plus importants seraient soumis au Conseil.

Il est proposé au Conseil d'Administration d'agréer ces propositions.