

8052MSS/14

319

(1967, 1969)



Situation des voies ferrées du port de Lille

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	31.10.47		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	22.11.47		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	20. 1.49		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	22. 1.49		
C.A.	2. 2.49	27	Qd a)
Note pour le Président	8. 4.49		
C.A.	22. 4.49	11	VII
C.A.	11. 5.49	10	VIII
C.A.	8. 6.49	25	VI

8 juin 1949

319

VI

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 8 juin 1949

QUESTION VI - Situation des Voies Ferrées du Port de Lille
(examen de la dépêche ministérielle du 22 janvier 1949 - suite à
la séance du Conseil du 2 février 1949).

A la demande de M. le Commissaire du Gouvernement, l'examen de cette affaire est renvoyé à une séance ultérieure pour informations complémentaires.

22-3/49

VI
RB.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---:---:---:---:---:---:---:---

Le - 7 AVR 1949

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de l'éventualité d'une demande de concession
des voies ferrées du port de LILLE

Par dépêche du 22 janvier 1949, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a invité la S.N.C.F. à présenter une demande de concession des voies ferrées des quais du port de LILLE.

Le port de LILLE, qui a fait l'objet d'un décret déclaratif d'utilité publique du 27 février 1931, et d'une concession d'outillage public du 20 avril 1935 au profit de la Chambre de Commerce, est le début d'un développement très vaste demandé par les promoteurs de la voie d'eau qui, s'inspirant des réalisations belges, désirent, non seulement élargir les canaux existants, mais encore offrir de nouvelles routes fluviales.

Sont envisagés :

- a) un nouveau canal reliant LILLE à l'Escaut Belge, aux abords de Tournai, qui permettra aux péniches de 1 550 t de circuler de LILLE à GAND et au delà.
- b) la réalisation d'une grande voie Escaut-Seine par la reprise de l'achèvement du canal du Nord.
- c) une grande voie fluviale Nord-Est, dont l'objet est de relier le bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais et de la région industrielle du Nord aux usines de Lorraine, à l'industrie de la Région de NANCY et à STRASBOURG.

La question que pose le développement du port de LILLE et plus spécialement la suite à donner à la dépêche ministérielle du 22 janvier 1949, est donc un problème de coordination fer et eau, extrêmement important, au sujet duquel il paraît nécessaire de donner à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de larges éléments d'appréciation.

---:---:---:---:---:---

La desserte d'un port peut être assurée sous l'un des deux régimes suivants :

- Régime de l'embranchement particulier (application de l'article 38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F.).

.....

- Régime des voies ferrées des quais des ports (application de l'ordonnance 15.2328 du 12 octobre 1945).

Le domaine sur lequel le nouveau port est réalisé appartenant à la Ville, une convention est intervenue, le 25 novembre 1946 entre la Ville et l'Etat, représenté notamment par le Directeur du Service des Voies navigables, aux termes de laquelle ce dernier s'engage à obtenir du concessionnaire du port le raccordement des voies ferrées desservant le port, au réseau général, par une voie aboutissant à LOOS, à H.AUBOURDIN ou à LILLE-DELIVRANCE et non au chemin de fer de ceinture (1). Il ressort donc de ce document que l'Administration Supérieure entendait à l'époque, confier les voies ferrées des quais et le raccordement au concessionnaire du port, voies que la S.N.C.F. aurait desservies à titre d'embranchement particulier.

Dans ce cas, l'établissement et l'entretien des voies ferrées auraient été effectués par les soins et aux frais du concessionnaire du port, auquel aurait également incombé l'exploitation, le rôle de la S.N.C.F. se bornant à amener et à prendre les wagons à l'origine de l'embranchement. Les expéditions auraient été taxées au tarif n° 102.

La décision ministérielle du 22 janvier 1949 manifeste un revirement dans les intentions de l'Administration Supérieure. Après avoir sollicité et obtenu la concession de l'exploitation des voies ferrées du port, la S.N.C.F. aurait :

- à construire le réseau ferré, en principe à ses frais, pour ce qui concerne la superstructure;
- à exploiter ce réseau et à l'entretenir, rémunérée par la perception de la taxe spéciale prévue au tarif 129 - chapitre 9, qu'elle est tenue d'appliquer au trafic du port.

Ainsi qu'il ressort de la comparaison faisant l'objet de l'annexe ci-jointe, les dépenses de l'établissement comme le déficit annuel d'exploitation seraient nettement plus importants dans l'hypothèse de l'application du régime des voies ferrées des quais que tend à imposer la décision ministérielle du 22 janvier 1949.

Or, jusqu'à présent, l'Administration Supérieure n'avait jamais envisagé d'imposer une concession.

Dans un article sur le Régime administratif des Ports maritimes français, paru en 1933 dans un numéro hors série de Sciences et Industrie, consacré aux Ports maritimes français, M. A. de MAISONCELLE, Sous-Directeur des Ports maritimes au Ministère des Travaux Publics, écrivait :

(1) La Ville demande en effet la suppression du chemin de fer de ceinture sur lequel il serait d'ailleurs impossible d'assurer un trafic important.

"rapportant aux installations dont il s'agit. Les dépenses correspondantes sont, en principe, à la charge de la S.N.C.F. Toutefois, elles peuvent en tout ou partie être mises à la charge des collectivités ou particuliers intéressés, soit en exécution d'accords amiables, soit dans des conditions prévues par la législation existante et en vertu de décisions prises par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, d'accord, s'il y a lieu, avec les départements ministériels intéressés et la S.N.C.F. entendue."

Enfin le dernier alinéa de l'article 2 stipule que :

"De son côté, l'Administration peut ordonner d'office dans les dispositions des voies ferrées, après avoir entendu la S.N.C.F., les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à opérer sur les ouvrages du port, sur les terre-pleins ou sur les voies publiques font reconnaître la nécessité; la S.N.C.F. est remboursée des frais correspondants mais, en aucun cas, ces modifications ne peuvent donner lieu à indemnité".

Mais il convient de répéter que ces textes ne visent que les modifications ou suppressions de voies ferrées appartenant à une concession existante.

En ce qui concerne la prise de concessions nouvelles, ni la Convention du 31 août 1937, ni le Cahier des Charges de la S.N.C.F. n'imposent à cette dernière l'obligation de recevoir, sans son assentiment, une concession quelconque.

Bien au contraire, l'article 1er, alinéa 3 de la Convention du 31 août 1937, laisse à la S.N.C.F. la faculté de prendre une concession "elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, prendre toute concession".

Les stipulations de l'article 1er du décret du 12 octobre 1945, ainsi que celles du Cahier des Charges y annexé, sont conçues dans cet esprit, d'ailleurs conforme aux principes régissant l'octroi des concessions; celles-ci ne peuvent être imposées d'office par l'autorité concédante mais seulement sur la demande et avec l'accord des intéressés.

La S.N.C.F. n'a donc nullement l'obligation de présenter une demande de concession des voies ferrées du port de LILLE, surtout si une semblable demande ne paraît pas en l'état actuel, conforme aux intérêts du Chemin de fer.

Il convient, par ailleurs, de rappeler que le Cahier des Charges de la S.N.C.F. s'applique également aux voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure pour tout ce qui n'est pas contraire aux clauses du Cahier des Charges approuvé par le décret du 12 octobre 1945 - Titre 1er, article I, alinéa 2.

.....

"des difficultés surgissent souvent du fait que l'Etat n'a pas le pouvoir d'obliger les Réseaux à accepter une concession de voies de quais ou à étendre une concession existante".

Dans un article sur le même sujet paru en 1935, dans un numéro de la même revue sur les voies navigables, M. LEMOINE, alors Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Commissaire Technique des Ports Maritimes et Voies Navigables, écrivait :

"Quant à la concession de voies de quais aux Grands Réseaux, elle n'est évidemment susceptible d'être envisagée qu'avec leur assentiment dans chaque cas".

Il convient de signaler ici que, depuis 1935, les dispositions réglementaires relatives aux concessions de voies ferrées établies sur les voies de port ont subi des modifications, mais uniquement en matière de modification, extension ou suppression.

Le décret du 4 mars 1935 portant règlement d'administration publique sur les voies ferrées stipulait en son article 13 que :

"Le Ministre des Travaux Publics, peut après enquête et avis de l'autorité concédante, prononcer, s'il y a lieu, soit de sa propre autorité, soit sur la demande du concessionnaire, fermier ou exploitant, la modification définitive ou la suppression d'une partie des voies ferrées des quais ou de leurs dépendances".

Mais le texte ajoutait :

"Si la modification ou la suppression a été ordonnée par le Ministre de sa propre initiative, le concessionnaire fermier ou exploitant a droit au remboursement des frais de suppression ou de modification ainsi qu'à une indemnité s'il y a préjudice".

Le décret du 12 octobre 1945 approuvant le nouveau cahier des charges pour l'ensemble des quais des ports maritimes et de navigation intérieure n'a pas abrogé le décret du 4 mars 1935 mais, au contraire, son préambule visait ce document. On doit donc en conclure que les dispositions du décret du 4 mars 1935 qui ne sont pas contredites par celles du décret du 12 octobre 1945 ont conservé force de loi.

Quant au nouveau cahier des charges il précise :

"Sur la demande du Ministre des Travaux Publics et des Transports, la S.N.C.F. est tenue d'exécuter les constructions de voies nouvelles et les modifications de voies existantes nécessaires pour assurer, dans des conditions normales, la desserte du port ou sa bonne exploitation".

"La S.N.C.F. exécute tous les travaux de superstructure se

Or, l'article 38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. prévoit bien la desserte des voies ferrées des ports sous le régime de l'embranchement.

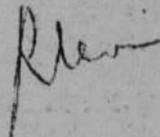
Ainsi le Conseil serait parfaitement en droit de décliner purement et simplement l'invitation de M. le Ministre des Travaux Publics.

Cependant s'il estime qu'une telle attitude serait de mauvaise politique, il pourrait faire savoir à M. le Ministre des Travaux Publics que, bien que n'étant nullement tenu de demander une Convention qui ne lui est pas avantageuse, il serait disposé à le faire s'il reçoit l'assurance formelle que la S.N.C.F. n'aura à engager aucune dépense pour l'établissement des voies des quais non plus que pour l'établissement ultérieur d'un nouveau raccordement avec les voies d'intérêt général à LILLE DELIVRANCE si l'importance du trafic ne permettait plus son écoulement par la voie actuelle de ceinture de LILLE.

Le g III du tableau ci-annexé donne la comparaison des conséquences d'un tel régime et de ceux de l'embranchement particulier ou de la concession pure et simple.

C'est dans ce sens qu'a été rédigé le projet de lettre, annexé à la présente convention, qui est soumis à l'appréciation de Messieurs les Membres du Conseil d'Administration.

LE DIRECTEUR,
Chef du Service technique
des Installations Fixes



Conséquences financières pour la
S.N.C.F.

		Évaluation sur la base des prix de juillet 1948	Déficit annuel sur la base des tarifs de juillet 1948
I - REGIME DE L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER			
a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.			
1ère étape : Première partie de l'embranchement	1,5 M		
(Première partie de l'embranchement 0,375M)			
2e étape : Aménagement des voies de LILLE-DELIVRANCE	22,5		
(22,125M)			
b) Bilan annuel d'exploitation			
1ère étape : (Dépenses annuelles ⁽¹⁾)	4,850 M		4,7 M
)Redevances perçues (CCE)	0,150 M		
2e étape : (dépenses annuelles ⁽²⁾)	8,800 M		8,763
)redevances perçues (CCE)	0,037 M		
II - REGIME DES VOIES DES QUAIS			
a) Dépenses de 1er établissement à supporter par le S.N.C.F.			
1ère étape : travaux de superstructure	77 M		
1ère et 2e étapes : travaux de superstructure	223 M		
b) Bilan annuel d'exploitation			
1ère étape : (Dépenses annuelles ⁽³⁾)	13,900 M		12,4
)Recettes (taxes du tarif 129-9)	1,500 M		
2e étape : (Dépenses annuelles ⁽³⁾)	33,900 M		30,9
)Recettes (taxes du tarif 129-9)	3,000 M		
III - REGIME DES VOIES DES QUAIS SANS CHARGES DE PREMIER ETABLISSEMENT			
Bilan annuel d'exploitation			
1ère étape : (Dépenses annuelles ⁽⁴⁾)	5,200 M		3,7
)Recettes (taxes du tarif 129-9)	1,500 M		
2e étape : (Dépenses annuelles ⁽⁴⁾)	9,100 M		6,1
)Recettes (taxes du tarif 129-9)	3,000 M		

- (1) - ces dépenses comprennent : l'amortissement des dépenses engagées, les frais d'entretien, les frais d'exploitation et la ristourne du tarif 102 (sur la base de 86 100 tonnes par an)
- (2) - dépenses évaluées comme ci-dessus mais sur la base de 161 300 tonnes par an
- (3) - ces dépenses comprennent : l'amortissement, l'entretien et les dépenses d'exploitation
- (4) ces dépenses comprennent : l'entretien et les dépenses d'exploitation

V
Port fluvial de LILLE

Concession des voies
ferrées

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 22 janvier 1949 vous avez bien voulu m'inviter à présenter une demande de concession des voies ferrées du port de LILLE.

Cette importante question a été examinée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. au triple point de vue Commercial, Technique et Juridique.

Il est apparu que la concession pur et simple entraînerait pour la S.N.C.F. des charges de capital et des frais d'exploitation et d'entretien largement supérieurs aux recettes supplémentaires qui peuvent être attendues du développement des installations portuaires de LILLE, compte d'ailleurs non tenu des reports probables sur la voie d'eau de trafics qui étaient jusqu'à ce jour assurés par la voie ferrée.

Or, si l'article 38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. l'oblige à s'entendre avec tout concessionnaire d'outillage public ou propriétaire d'outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure qui demanderait à user du droit d'embranchement, aucune disposition des textes actuels ou antérieurs n'oblige la S.N.C.F. à demander une concession.

.....

Monsieur Christian PINEAU
Ministre des T.P.

Cependant pour déférer à votre désir et pour ne pas risquer de contrarier un travail que vous jugeriez conforme à l'intérêt général, notre Conseil serait disposé à présenter la demande de concession des voies ferrées des quais du port de LILLE s'il recevait l'assurance formelle que les sommes nécessaires seront mises gratuitement à la disposition de la S.N.C.F. tant pour l'établissement des voies des quais que pour la construction ultérieure d'un nouveau raccordement avec les voies d'intérêt général à LILLE DELIVRANCE, si ce raccordement - déjà prévu dans l'article 4, IV de la convention intervenue le 25 novembre 1946 entre la Ville de LILLE et l'ETAT - était rendu nécessaire par l'importance du trafic à écouler.

Si cette formule, qui paraît tout à fait conforme à l'esprit de l'article 13 du décret du 4 mars 1935 rappelé dans les considérants du décret du 12 octobre 1945, recueille votre agrément, je demanderai aux Services de la S.N.C.F. de préparer conjointement la demande de concession et la Convention à y annexer pour régler les modalités d'exécution et de paiement des travaux.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL
d'ADMINISTRATION

M. Luguena

Je vous soumetts, ci-joint, comme
vous me l'avez demandé, le projet
de lettre relatif aux Voies Ferrées du Nord
de Lille, remanié.

Je vous rappelle que l'affaire
est visée à l'ordre du jour du
Conseil du 12 mai.

W
G

5/5
▽

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PROJET

Paris, le

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 22 janvier 1949 vous avez bien voulu inviter la S.N.C.F. à présenter une demande de concession des voies ferrées du port de Lille.

Cette importante question a été examinée par notre Conseil d'Administration au triple point de vue commercial, technique et juridique.

Il lui est apparu que la concession pure et simple entraînerait pour la S.N.C.F. des charges de capital et des frais d'exploitation et d'entretien largement supérieurs aux recettes supplémentaires qui peuvent être attendues du développement des installations portuaires de Lille, compte non tenu, d'ailleurs, des reports probables sur la voie d'eau de trafics qui étaient jusqu'à ce jour assurés par la voie ferrée.

Or, si l'article 38 de notre Cahier des Charges oblige la S.N.C.F. à s'entendre avec tout concessionnaire d'outillage public ou propriétaire d'outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure qui demanderait à user du droit d'embranchement, aucune disposition des textes actuels ou antérieurs n'oblige la S.N.C.F. à demander une concession.

Cependant pour déférer à votre désir et soucieux de ne pas faire obstacle à une réalisation que les Pouvoirs Publics estimeraient conforme à l'intérêt général, notre Conseil n'aurait pas d'objection à présenter la demande de concession des voies ferrées des quais du port de Lille s'il recevait l'assurance formelle que les sommes nécessaires seront mises gratuitement à la disposition de la S.N.C.F. tant pour l'établissement des voies des quais que pour la construction ultérieure d'un nouveau raccordement avec les voies d'intérêt général à Lille-Délivrance, au cas où ce dernier - déjà prévu dans l'article 4, IV de la Convention intervenue le 25 novembre 1946 entre la ville de Lille et l'Etat - serait rendu nécessaire par l'importance du trafic à écouler.

Si cette formule, qui paraît tout à fait conforme à l'esprit de l'article 13 du décret du 4 mars 1935 rappelé dans les considérants du décret du 12 octobre 1945, recueille votre agrément, nous préparerons conjointement la demande de concession et la Convention à y annexer pour régler les modalités d'exécution et de paiement des travaux.

Veillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Monsieur Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics et des Transports

11 mai 1949

319

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 11 mai 1949

- QUESTION VI - Rapport au sujet du reclassement des agents de la S.N.C.F. (lettre du 25 avril 1949 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme).
- QUESTION VII - Programme d'investissements 1949-1952 (lettre du 15 avril 1949 au Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme).
- QUESTION VIII - Situation des Voies ferrées du Port de Lille . (examen de la dépêche ministérielle du 22 janvier 1949 - suite à la séance du Conseil du 2 février 1949).

L'examen de ces trois questions est reporté à une séance ultérieure.

Monsieur l'Administrateur,

J'ai bien reçu les observations que vous m'avez communiquées au sujet de la concession des voies ferrées du Port de Lille.

La question qui était inscrite à l'Ordre du Jour de la séance du Conseil du 27 avril a été retirée et reportée à quinzaine, au 11 mai.

J'espère que d'ici là votre guérison sera achevée et que nous aurons le plaisir de vous voir à nouveau prendre part à nos délibérations.

S'il n'en était pas ainsi, je ne manquerais pas de donner communication au Conseil de vos observations.

Veillez agréer, Monsieur l'Administrateur, avec tous mes vœux de prompt et complète convalescence, l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé: M. F. Couet

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

CONSEIL D'ADMINISTRATION

le 23 Avril 1949

Benerville sur Mer (Calvados)

M. Henri Elmer
Reçu au Bureau
26-4

Poulet

Monsieur M. Fournet
Président du C.A. de la SNCF
88 rue St Lazare

PARIS

Monsieur le Président

J'ai l'honneur de prendre connaissance de
votre avis définitif de l'affaire du Port Fluvial
de Lille. Je comprends fort bien qu'il est
difficile pour le SNCF de faire obstacle à un
projet ministériel ; celui qui nous occupe
comporte cependant pour elle de telles con-
séquences qu'il est de son devoir de son-

libre

Conseil d'Administration de faire à son sujet
les plus expresses réserves. Le projet de lettre
présenté à son examen ne me paraît pas
suffisamment réticent. Il conviendrait, en
particulier, de demander au Ministre que
soit tranchée en tout premier lieu la question
de l'opportunité même des travaux envisagés
et du point de droit qu'elle soulève au re-
gard de la Coordination Rail - Eau.

Vous trouverez ci-joint une note expo-
sant mon point de vue. Je vous deman-
derai de bien vouloir, comme précédem-
ment, en donner connaissance au Conseil.

Très affectueux,
l'assurance de mon plus entier dévouement.

Harbigny

3 et. X

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

Le 20 Avril

1949.

N O T E

de M. PAILLIEUX au sujet de la desserte du port
fluvial de LILLE.

Par lettre en date du 22 Janvier 1949, le Ministre des T.P. a
invité la S.N.C.F. :

- 1°- à présenter une demande de concession des voies ferrées du port
de LILLE.
- 2°- à appliquer aux installations ferroviaires déjà réalisées du
port de LILLE, le régime des voies de quai prévu par l'ordonnance
du 12 Octobre 1945 pour les installations concédées à ce titre.

Cette invitation formelle d'avoir à demander une concession sem-
ble une ingérence ministérielle inadmissible dans la gestion de la
S.N.C.F. Elle tombe sous le coup du voeu exprimé par le rapport
LEMOINE quant à l'indépendance et à la responsabilité du C.A.

Aux termes de la Convention du 31 Août 1937 (art.I) la S.N.C.F.
n'a pas l'obligation de présenter une demande de concession des voies
ferrées du port de LILLE , qui est contraire à ses intérêts.

Cet équipement , en effet , ne constitue qu'une étape d'un vaste
programme devant avoir pour conséquence d'augmenter le déficit des
divers moyens de transport en créant une concurrence inutile.

Si la S.N.C.F. cédaît , cela constituerait un précédent sur le-
quel le Ministre pourrait s'appuyer par la suite pour lui imposer
d'autres dessertes déficitaires dev voies de quai.

La desserte des voies de quai du port de LILLE ne peut être
réalisée que sous le régime des Embranchements Particuliers.

En tout état de cause, l'adoption du régime des voies de quai,
ne pourrait se concevoir aux conditions suivantes :

- 1°- prise en charge par l'Etat des travaux de 1er Etablissement.
- 2°- versement par l'Etat d'une indemnité compensatrice correspondant
à la dépense d'exploitation supplémentaire entraînée par l'appli-
cation du régime des voies de quai , par rapport à celui de l'
l'Embranchement.

P.S. - Quelle que soit la solution adoptée (Embranchement particulier
ou voies de quai) le très grave problème posé par la création , aux
frais de la collectivité , d'un nouveau courant de transports en

double emploi avec une desserte par voie ferrée assurée dans des conditions satisfaisantes.

Il s'agit là, à mon avis, d'une question préjudiciable à faire trancher en tout premier lieu, le Conseil Supérieur des Transports et le Conseil Economique entendus.

26x
11

X

*Copie M. Lemaire,
pour le tenir informé*

17 avril

49

Monsieur l'Administrateur,

Je vous serais obligé de bien vouloir rapporter cette question qui sera inscrite à l'Ordre du Jour de la séance du Conseil d'Administration du 27 avril.

Veillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

Q/ Le Président
du Conseil d'Administration,
signé Lagnau

Monsieur CLAUDON

- Régime des voies ferrées des quais des ports (application de l'ordonnance 15.2328 du 12 octobre 1945).

Le domaine sur lequel le nouveau port est réalisé appartenant à la Ville, une convention est intervenue, le 25 novembre 1946 entre la Ville et l'Etat, représenté notamment par le Directeur du Service des Voies navigables, aux termes de laquelle ce dernier s'engage à obtenir du concessionnaire du port le raccordement des voies ferrées desservant le port, au réseau général, par une voie aboutissant à LOOS, à HUBOURDIN ou à LILLE-DELIVRANCE et non au chemin de fer de ceinture⁽¹⁾. Il ressort donc de ce document que l'Administration Supérieure entendait à l'époque, confier les voies ferrées des quais et le raccordement au concessionnaire du port, voies que la S.N.C.F. aurait desservies à titre d'embranchement particulier.

Dans ce cas, l'établissement et l'entretien des voies ferrées auraient été effectués par les soins et aux frais du concessionnaire du port, auquel aurait également incombé l'exploitation, le rôle de la S.N.C.F. se bornant à amener et à prendre les wagons à l'origine de l'embranchement. Les expéditions auraient été taxées au tarif n° 102.

La décision ministérielle du 22 janvier 1949 manifeste un revirement dans les intentions de l'Administration Supérieure. Après avoir sollicité et obtenu la concession de l'exploitation des voies ferrées du port, la S.N.C.F. aurait :

- à construire le réseau ferré, en principe à ses frais, pour ce qui concerne la superstructure;
- à exploiter ce réseau et à l'entretenir, rémunérée par la perception de la taxe spéciale prévue au tarif 129 - chapitre 9, qu'elle est tenue d'appliquer au trafic du port.

Ainsi qu'il ressort de la comparaison faisant l'objet de l'annexe ci-jointe, les dépenses de l'établissement comme le déficit annuel d'exploitation seraient nettement plus importants dans l'hypothèse de l'application du régime des voies ferrées des quais que tend à imposer la décision ministérielle du 22 janvier 1949.

Or, jusqu'à présent, l'Administration Supérieure n'avait jamais envisagé d'imposer une concession.

Dans un article sur le Régime administratif des Ports maritimes français, paru en 1933 dans un numéro hors série de Sciences et Industrie, consacré aux Ports maritimes français, V. A. de MAISONCELLE, Sous-Directeur des Ports maritimes au Ministère des Travaux Publics, écrivait :

(1) La Ville demande en effet la suppression du chemin de fer de ceinture sur lequel il serait d'ailleurs impossible d'assurer un trafic important.
.....

"des difficultés surgissent souvent du fait que l'Etat n'a pas le pouvoir d'obliger les Réseaux à accepter une concession de voies de quais ou à étendre une concession existante".

Dans un article sur le même sujet paru en 1935, dans un numéro de la même revue sur les voies navigables, M. LEMOINE, alors Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Commissaire Technique des Ports Maritimes et Voies Navigables, écrivait :

"Quant à la concession de voies de quais aux Grands Réseaux, elle n'est évidemment susceptible d'être envisagée qu'avec leur assentiment dans chaque cas".

Il convient de signaler ici que, depuis 1935, les dispositions réglementaires relatives aux concessions de voies ferrées établies sur les voies de port ont subi des modifications, mais uniquement en matière de modification, extension ou suppression.

Le décret du 4 mars 1935 portant règlement d'administration publique sur les voies ferrées stipulait en son article 13 que :

"Le Ministre des Travaux Publics, peut après enquête et avis de l'autorité concédante, prononcer, s'il y a lieu, soit de sa propre autorité, soit sur la demande du concessionnaire, fermier ou exploitant, la modification définitive ou la suppression d'une partie des voies ferrées des quais ou de leurs dépendances".

Mais le texte ajoutait :

"Si la modification ou la suppression a été ordonnée par le Ministre de sa propre initiative, le concessionnaire fermier ou exploitant a droit au remboursement des frais de suppression ou de modification ainsi qu'à une indemnité s'il y a préjudice".

Le décret du 12 octobre 1945 approuvant le nouveau cahier des charges pour l'ensemble des quais des ports maritimes et de navigation intérieure n'a pas abrogé le décret du 4 mars 1935 mais, au contraire, son préambule visait ce document. On doit donc en conclure que les dispositions du décret du 4 mars 1935 qui ne sont pas contredits par celles du décret du 12 octobre 1945 ont conservé force de loi.

Quant au nouveau cahier des charges il précise :

"Sur la demande du Ministre des Travaux Publics et des Transports, la S.N.C.F. est tenue d'exécuter les constructions de voies nouvelles et les modifications de voies existantes nécessaires pour assurer, dans des conditions normales, la desserte du port ou sa bonne exploitation".

"La S.N.C.F. exécute tous les travaux de superstructure se

"rapportant aux installations dont il s'agit. Les dépenses correspondantes sont, en principe, à la charge de la S.N.C.F. Toutefois, elles peuvent en tout ou partie être mises à la charge des collectivités ou particuliers intéressés, soit en exécution d'accords amiables, soit dans des conditions prévues par la législation existante et en vertu de décisions prises par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, d'accord, s'il y a lieu, avec les départements ministériels intéressés et la S.N.C.F. entendue."

Enfin le dernier alinéa de l'article 2 stipule que :

"De son côté, l'Administration peut ordonner d'office dans les dispositions des voies ferrées, après avoir entendu la S.N.C.F., les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à opérer sur les ouvrages du port, sur les terre-pleins ou sur les voies publiques font reconnaître la nécessité; la S.N.C.F. est remboursée des frais correspondants mais, en aucun cas, ces modifications ne peuvent donner lieu à indemnité".

Mais il convient de répéter que ces textes ne visent que les modifications ou suppressions de voies ferrées appartenant à une concession existante.

En ce qui concerne la prise de concessions nouvelles, ni la Convention du 31 août 1937, ni le Cahier des Charges de la S.N.C.F. n'imposent à cette dernière l'obligation de recevoir, sans son assentiment, une concession quelconque.

Bien au contraire, l'article 1er, alinéa 3 de la Convention du 31 août 1937, laisse à la S.N.C.F. la faculté de prendre une concession elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, prendre toute concession".

Les stipulations de l'article 1er du décret du 12 octobre 1945, ainsi que celles du Cahier des Charges y annexé, sont conçues dans cet esprit, d'ailleurs conforme aux principes régissant l'octroi des concessions; celles-ci ne peuvent être imposées d'office par l'autorité concédante mais seulement sur la demande et avec l'accord des intéressés.

La S.N.C.F. n'a donc nullement l'obligation de présenter une demande de concession des voies ferrées du port de LILLE, surtout si une semblable demande ne paraît pas en l'état actuel, conforme aux intérêts du Chemin de fer.

Il convient, par ailleurs, de rappeler que le Cahier des Charges de la S.N.C.F. s'applique également aux voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure pour tout ce qui n'est pas contraire aux clauses du Cahier des Charges approuvé par le décret du 12 octobre 1945 - Titre 1er, article 1, alinéa 2.

Or, l'article 38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. prévoit bien la desserte des voies ferrées des ports sous le régime de l'embranchement.

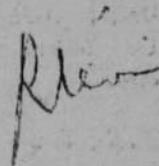
Ainsi le Conseil serait parfaitement en droit de décliner purement et simplement l'invitation de M. le Ministre des Travaux Publics.

Cependant s'il estime qu'une telle attitude serait de mauvaise politique, il pourrait faire savoir à M. le Ministre des Travaux Publics que, bien que n'étant nullement tenu de demander une Convention qui ne lui est pas avantageuse, il serait disposé à le faire s'il reçoit l'assurance formelle que la S.N.C.F. n'aura à engager aucune dépense pour l'établissement des voies des quais non plus que pour l'établissement ultérieur d'un nouveau raccordement avec les voies d'intérêt général à LILLE DELIVRANCE si l'importance du trafic ne permettait plus son écoulement par la voie actuelle de ceinture de LILLE.

Le § III du tableau ci-annexé donne la comparaison des conséquences d'un tel régime et de ceux de l'embranchement particulier ou de la concession pure et simple.

C'est dans ce sens qu'a été rédigé le projet de lettre, annexé à la présente convention, qui est soumis à l'appréciation de Messieurs les Membres du Conseil d'Administration.

LE DIRECTEUR,
Chef du Service technique
des Installations Fixes



Conséquences financières pour la
S.N.C.F.

: Evaluation sur : Déficit annuel
: la base des : sur la base des
: prix de juillet : tarifs de
: 1948 : juillet 1948

<u>I - REGIME DE L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER</u>			
a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.		:	:
1ère étape : Première partie de l'embranchement	1,5 M	:	:
{ Première partie de l'embranchement 0,375M :		:	:
2e étape { Aménagement des voies de LILLE-DELIVRANCE :	22,5	:	:
{ 22,125M :		:	:
b) Bilan annuel d'exploitation		:	:
1ère étape { Dépenses annuelles ⁽¹⁾ 4,850 M :		:	:
{ Redevances perçues (CCE) 0,150 M :		:	4,7 M
2e étape { dépenses annuelles ⁽²⁾ 8,800 M :		:	:
{ redevances perçues (CCE) 0,037 M :		:	8,763
<u>II - REGIME DES VOIES DES QUAIS</u>		:	:
a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.		:	:
1ère étape : travaux de superstructure	77 M	:	:
1ère et 2e étapes : travaux de superstructure	223 M	:	:
b) Bilan annuel d'exploitation		:	:
1ère étape { Dépenses annuelles ⁽³⁾ 13,900 M :		:	:
{ Recettes (taxes du tarif 129-9) 1,500 M :		:	12,4
2e étape { Dépenses annuelles ⁽³⁾ 33,900 M :		:	:
{ Recettes (taxes du tarif 129-9) 3,000 M :		:	30,9
<u>III - REGIME DES VOIES DES QUAIS SANS CHARGES DE PREMIER ETABLISSEMENT</u>		:	:
Bilan annuel d'exploitation		:	:
1ère étape { Dépenses annuelles ⁽⁴⁾ 5,200 M :		:	:
{ Recettes (taxes du tarif 129-9) 1,500 M :		:	3,7
2e étape { Dépenses annuelles ⁽⁴⁾ 9,100 M :		:	:
{ Recettes (taxes du tarif 129-9) 3,000 M :		:	6,1

- (1) - ces dépenses comprennent : l'amortissement des dépenses engagées, les frais d'entretien, les frais d'exploitation et la ristourne du tarif 102 (sur la base de 86 100 tonnes par an)
- (2) - dépenses évaluées comme ci-dessus mais sur la base de 161 300 tonnes par an
- (3) - ces dépenses comprennent : l'amortissement, l'entretien et les dépenses d'exploitation
- (4) ces dépenses comprennent : l'entretien et les dépenses d'exploitation

Évaluation sur: Déficit annuel
 La base des : sur la base des
 prix de juillet: tarifs de
 1948 : juillet 1948

I - RÉGIME DE L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

		a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.	
1ère étape : Première partie de l'embranchement	1,5 M		
(Première partie de l'embranchement 0,375M.			
Aménagement des voies de LILLE-DELIVRANCE	22,5		
22,125M.			
		b) Bilan annuel d'exploitation	
1ère étape (Dépenses annuelles (1)	4,850 M		
Redevances perçues (CCE)	0,150 M		
1ère étape (Dépenses annuelles (2)	8,800 M		
Redevances perçues (CCE)	0,037 M		
2e étape (Dépenses annuelles (3)	8,763		

II - RÉGIME DES VOIES DES OUVES

		a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.	
1ère étape : travaux de superstructure	77 M		
1ère et 2e étapes : travaux de superstructure	223 M		
		b) Bilan annuel d'exploitation	
1ère étape (Dépenses annuelles (3)	13,900 M		
Recettes (taxes du tarif 129-9) 1,500 M			
2e étape (Dépenses annuelles (4)	33,900 M		
Recettes (taxes du tarif 129-9) 3,000 M			

III - RÉGIME DES VOIES DES OUVES SANS CHARGES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

		Bilan annuel d'exploitation	
1ère étape (Dépenses annuelles (4)	5,200 M		
Recettes (taxes du tarif 129-9) 1,500 M			
2e étape (Dépenses annuelles (4)	9,100 M		
Recettes (taxes du tarif 129-9) 3,000 M			

- (1) - ces dépenses comprennent : l'amortissement des dépenses engagées, les frais d'entretien, les frais d'exploitation et la ristourne du tarif 102 (sur la base de 86 100 tonnes par an)
- (2) - dépenses évaluées comme ci-dessus mais sur la base de 161 300 tonnes par an
- (3) - ces dépenses comprennent : l'amortissement, l'entretien et les dépenses d'exploitation
- (4) ces dépenses comprennent : l'entretien et les dépenses d'exploitation

V
Port fluvial de LILLE

Concession des voies
ferrées

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 22 janvier 1949 vous avez bien voulu m'inviter à présenter une demande de concession des voies ferrées du port de LILLE.

Cette importante question a été examinée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. au triple point de vue Commercial, Technique et Juridique.

Il est apparu que la concession pur et simple entraînerait pour la S.N.C.F. des charges de capital et des frais d'exploitation et d'entretien largement supérieurs aux recettes supplémentaires qui peuvent être attendues du développement des installations portuaires de LILLE, compte d'ailleurs non tenu des reports probables sur la voie d'eau de trafics qui étaient jusqu'à ce jour assurés par la voie ferrée.

Or, si l'article 38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. l'oblige à s'entendre avec tout concessionnaire d'outillage public ou propriétaire d'outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure qui demanderait à user du droit d'embranchement, aucune disposition des textes actuels ou antérieurs n'oblige la S.N.C.F. à demander une concession.

.....

Monsieur Christian PINEAU
Ministre des T.P.

Cependant pour déférer à votre désir et pour ne pas risquer de contrarier un travail que vous jugeriez conforme à l'intérêt général, notre Conseil serait disposé à présenter la demande de concession des voies ferrées des quais du port de LILLE s'il recevait l'assurance formelle que les sommes nécessaires seront mises gratuitement à la disposition de la S.N.C.F. tant pour l'établissement des voies des quais que pour la construction ultérieure d'un nouveau raccordement avec les voies d'intérêt général à LILLE DELIVRANCE, si ce raccordement - déjà prévu dans l'article 4, IV de la convention intervenue le 25 novembre 1946 entre la Ville de LILLE et l'ETAT - était rendu nécessaire par l'importance du trafic à écouler.

Si cette formule, qui paraît tout à fait conforme à l'esprit de l'article 13 du décret du 4 mars 1935 rappelé dans les considérants du décret du 12 octobre 1945, recueille votre agrément, je demanderai aux Services de la S.N.C.F. de préparer conjointement la demande de concession et la Convention à y annexer pour régler les modalités d'exécution et de paiement des travaux.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL
d'ADMINISTRATION

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

le

29 Mars

19 49

R. C. Seine 276.448 B

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		
DIRECTION GÉNÉRALE		
- 8 AVR. 1949		
Docteur		Pages n°
D 9266	12	18

NOTE

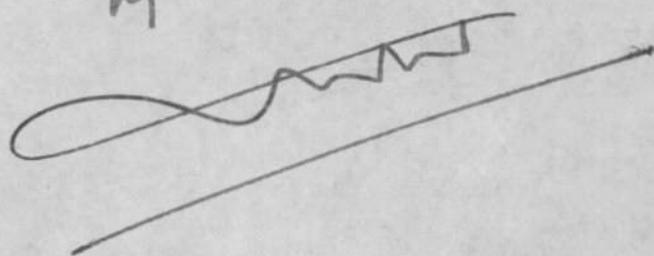
pour Monsieur le Directeur Général.

*M. Boyaux
Laurin
30/3*

Lorsque nous avons reçu la lettre du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, du 22 Janvier 1949 relative aux voies ferrées du port de LILLE, il avait été décidé que nous adopterions l'une des deux formules suivantes pour la présentation au Conseil de cette affaire :-ou le projet de concession de ces voies de port peut être établi et, dans ce cas, nous le présentons au Conseil, qui, après étude, décidera de la suite à donner,-ou, dans le cas contraire, nous soumettons à l'approbation du conseil un projet de réponse à l'injonction ministérielle.

C'est l'une de ces deux formules que je désirerais voir appliquer pour la présentation de cette affaire.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION,

M


22-3/49

RB.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le 22 MARS 1949

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de l'éventualité d'une demande de concession
des voies ferrées du port de LILLE

Par dépêche du 22 janvier 1949, M. le Ministre des Travaux
Publics, des Transports et du Tourisme a invité la S.N.C.F. à présenter
une demande de concession des voies ferrées des quais du port de LILLE.

Le port de LILLE, qui a fait l'objet d'un décret déclaratif d'utilité
publique du 27 février 1931, et d'une concession d'outillage
public du 20 avril 1935 au profit de la Chambre de Commerce, est le
début d'un développement très vaste demandé par les promoteurs de la
voie d'eau qui, s'inspirant des réalisations belges, désirent, non
seulement élargir les canaux existants, mais encore offrir de nouvelles
routes fluviales.

Sont envisagés :

- a) un nouveau canal reliant LILLE à l'Escaut Belge, aux abords de
TOURNAI, qui permettra aux péniches de 1 550 t de circuler de
LILLE à GAND et au delà.
- b) la réalisation d'une grande voie Escaut-Seine par la reprise de
l'achèvement du canal du Nord.
- c) une grande voie fluviale Nord-Est, dont l'objet est de relier le
bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais et de la région
industrielle du Nord aux usines de Lorraine, à l'industrie de la
Région de NANCY et à STRASBOURG.

La question que pose le développement du port de LILLE et plus
spécialement la suite à donner à la dépêche ministérielle du 22
janvier 1949, est donc un problème de coordination fer et eau,
extrêmement important, au sujet duquel l'avis du Conseil d'Administration
paraît indispensable.

La desserte du port peut être assurée sous l'un des deux régimes
suivants :

- Régime de l'embranchement particulier (application de l'article
38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F.).

.....

- Régime des voies ferrées des quais des ports (application de l'ordonnance 15.2328 du 12 octobre 1945).

Le domaine sur lequel le nouveau port est réalisé appartenant à la Ville, une convention est intervenue, le 25 novembre 1946 entre la Ville et l'Etat, représenté notamment par le Directeur du Service des Voies navigables, aux termes de laquelle ce dernier s'engage à obtenir du concessionnaire du port le raccordement des voies ferrées desservant le port, au réseau général, par une voie aboutissant à LOOS, à HAUBOURDIN ou à LILLE-DELIVRANCE et non au chemin de fer de ceinture (1) Il ressort donc de ce document que l'Administration Supérieure entendait à l'époque, confier les voies ferrées des quais et le raccordement au concessionnaire du port, voies que la S.N.C.F. aurait desservies à titre d'embranchement particulier.

Dans ce cas, l'établissement et l'entretien des voies ferrées auraient été effectués par les soins et aux frais du concessionnaire du port, auquel aurait également incombé l'exploitation, le rôle de la S.N.C.F. se bornant à amener et à prendre les wagons à l'origine de l'embranchement. Les expéditions auraient été taxées au tarif n° 102.

Les décisions ministérielles du 22 janvier 1949 manifestent un revirement dans les intentions de l'Administration Supérieure. Après avoir sollicité et obtenu la concession de l'exploitation des voies ferrées du port, la S.N.C.F. aurait :

- à construire le réseau ferré, en principe à ses frais, pour ce qui concerne la superstructure;
- à exploiter ce réseau et à l'entretenir, rémunérée par la perception de la taxe spéciale prévue au tarif 129 - chapitre 9, qu'elle est tenue d'appliquer au trafic du port.

Ainsi qu'il ressort de la comparaison faisant l'objet de l'annexe ci-jointe, les dépenses de son établissement comme le déficit annuel d'exploitation seraient nettement plus importants dans l'hypothèse de l'application du régime des voies ferrées des quais que tend à imposer la décision ministérielle du 22 janvier 1949.

Or, jusqu'à présent, l'Administration Supérieure n'avait jamais envisagé d'imposer une concession.

Dans un article sur le Régime administratif des Ports maritimes français, paru en 1933 dans un numéro hors série de Sciences et Industrie, consacré aux Ports maritimes français, M. A. de MAISONCELLE Sous-Directeur des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics, écrivait :

(1) La Ville demande en effet la suppression du chemin de fer de ceinture sur lequel il serait d'ailleurs impossible d'assurer un trafic important.
.....

"des difficultés surgissent souvent du fait que l'Etat n'a pas le pouvoir d'obliger les Réseaux à accepter une concession de voies de quais ou à étendre une concession existante".

Dans un article sur le même sujet paru en 1935, dans un numéro de la même revue sur les voies navigables, M. LEMOINE, alors Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Commissaire Technique des Ports Maritimes et Voies Navigables, écrivait :

"Quant à la concession de voies de quais aux Grands Réseaux, elle n'est évidemment susceptible d'être envisagée qu'avec leur assentiment dans chaque cas".

Il convient de signaler ici que, depuis 1935, les dispositions réglementaires relatives aux concessions de voies ferrées établies sur les voies de port ont subi des modifications, mais uniquement en matière de modification, extension ou suppression.

Le décret du 4 mars 1935 portant règlement d'administration publique sur les voies ferrées stipulait en son article 13 que :

"Le Ministre des Travaux Publics, peut après enquête et avis de l'autorité concédante, prononcer, s'il y a lieu, soit de sa propre autorité, soit sur la demande du concessionnaire, fermier ou exploitant, la modification définitive ou la suppression d'une partie des voies ferrées des quais ou de leurs dépendances".

Mais le texte ajoutait :

"Si la modification ou la suppression a été ordonnée par le Ministre de sa propre initiative, le concessionnaire fermier ou exploitant a droit au remboursement des frais de suppression ou de modification ainsi qu'à une indemnité s'il y a préjudice".

Le décret du 12 octobre 1945 approuvant le nouveau cahier des charges pour l'ensemble des quais des ports maritimes et de navigation intérieure n'a pas abrogé le décret du 4 mars 1935 mais, au contraire, son préambule visait ce document. On doit donc en conclure que les dispositions du décret du 4 mars 1935 qui ne sont pas contredites par celles du décret du 12 octobre 1945 ont conservé force de loi.

Quant au nouveau cahier des charges il précise :

"Sur la demande du Ministre des Travaux Publics et des Transports, la S.N.C.F. est tenue d'exécuter les constructions de voies nouvelles et les modifications de voies existantes nécessaires pour assurer, dans des conditions normales, la desserte du port ou sa bonne exploitation".

La S.N.C.F. exécute tous les travaux de superstructure se

rapportant aux installations dont il s'agit. Les dépenses correspondantes sont, en principe, à la charge de la S.N.C.F. Toutefois, elles peuvent en tout ou partie être mises à la charge des collectivités ou particuliers intéressés, soit en exécution d'accords amiables, soit dans des conditions prévues par la législation existante et en vertu de décisions prises par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, d'accord, s'il y a lieu, avec les départements ministériels intéressés et la S.N.C.F. entendue.

Enfin le dernier alinéa de l'article 2 stipule que :

"De son côté, l'Administration peut ordonner d'office dans les dispositions des voies ferrées, après avoir entendu la S.N.C.F., les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à opérer sur les ouvrages du port, sur les terre-pleins ou sur les voies publiques font reconnaître la nécessité; la S.N.C.F. est remboursée des frais correspondants mais, en aucun cas, ces modifications ne peuvent donner lieu à indemnité".

Mais il convient de répéter que ces textes ne visent que les modifications ou suppression de voies ferrées appartenant à une concession existante.

En ce qui concerne la prise de concessions nouvelles, ni la Convention du 31 août 1937, ni le Cahier des Charges de la S.N.C.F. n'imposent à cette dernière l'obligation de recevoir, sans son assentiment, une concession quelconque.

Bien au contraire, l'article 1er, alinéa 3 de la Convention du 31 août 1937, laisse à la S.N.C.F. la faculté de prendre une concession "elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, prendre toute concession".

Les stipulations de l'article 1er du décret du 12 octobre 1945, ainsi que celles du Cahier des Charges y annexé, sont conçues dans cet esprit, d'ailleurs conforme aux principes régissant l'octroi des concessions; celles-ci ne peuvent être imposées d'office par l'autorité concédante mais seulement sur la demande et avec l'accord des intéressés.

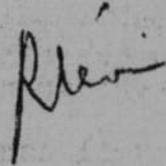
La S.N.C.F. n'a donc nullement l'obligation de présenter une demande de concession des voies ferrées du port de LILLE, surtout si une semblable demande ne paraît pas en l'état actuel, conforme aux intérêts du Chemin de fer.

Il convient, par ailleurs, de rappeler que le Cahier des Charges de la S.N.C.F. s'applique également aux voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure pour tout ce qui n'est pas contraire aux clauses du Cahier des Charges approuvé par le décret du 12 octobre 1945 - Titre 1er, article 1, alinéa 2.

Or, l'article 38 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. prévoit bien la desserte des voies ferrées des ports sous le régime de l'embranchement.

Dans ces conditions, il est demandé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir faire connaître leur **décision sur la suite à donner à la dépêche ministérielle du 22 janvier 1949** et le sens de la réponse à y faire.

LE DIRECTEUR,
Chef du Service technique
des Installations Fixes



PORT de LILLE

Conséquences financières pour la
S.N.C.F.

		: Evaluation sur:	Déficit annuel
		: la base des prix:	sur la base des
		: de juillet 1948	tarifs de
			juillet 1948
<hr/>			
I - <u>Régime de l'Embranchement Particulier</u>			
a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.			
1ère étape : Première partie de l'embranchement	1,5 M		
2e étape : (Première partie de l'embranchement.....0,375M)			
(Aménagement des voies de LILLE-DELIVRANCE...22,125M)	22,5		
b) Bilan annuel d'exploitation			
1ère étape : (Dépenses annuelles (1) 4,850 M			
(Redevances perçues (CCE) 0,150			4,7 M
2e étape : (dépenses annuelles (2) 8,800			
(redevances perçues (CCE) 0,037			8,763
II - <u>Régime des voies des quais :</u>			
a) Dépenses de 1er établissement à supporter par la S.N.C.F.			
1ère étape : travaux de superstructure	77 M		
1ère et 2e étapes : travaux de superstructure	223 M		
b) Bilan annuel d'exploitation			
1ère étape (Dépenses annuelles (3) 13,9M			
(Recettes (taxes du tarif 129-9)..... 1,5			12,4
2e étape (dépenses annuelles (3) 33,9			
(Recettes (taxes du tarif 129-9) 3,0			30,9

- (1) - ces dépenses comprennent : l'amortissement des dépenses engagées, les frais d'entretien, les frais d'exploitation et la ristourne du tarif 102 (sur la base de 86 100 tonnes par an).
- (2) - dépenses évaluées comme ci-dessus mais sur la base de 161 300 tonnes par an.
- (3) - ces dépenses comprennent : l'amortissement, l'entretien et les dépenses d'exploitation.

27 avril 1949

319

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 27 avril 1949

QUESTION VII - Situation des voies ferrées du Port de
Lille (Examen de la dépêche ministérielle du 22 janvier 1949 -
suite à la séance du Conseil du 2 février 1949).

p.11

A la demande de M. le COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT
l'examen de cette question est renvoyé à quinzaine.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
 88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT

Le 8 Avril 1949

D-5266-12

NOTE

pour Monsieur FLOURET,
 Président du Conseil d'Administration

Monsieur le Président,

Par note du 29 Mars 1949, relative à la lettre du 22 Janvier du Ministre des Travaux Publics concernant les voies ferrées du Port de LILLE, vous m'avez fait savoir que vous désiriez que l'on présente l'affaire au Conseil en adoptant l'une des deux formules suivantes :

- ou bien le projet de concession de ces voies peut être établi, et dans ce cas nous le présenterions au Conseil qui déciderait de la suite à donner ;

- ou bien, dans le cas contraire, nous soumettrions à l'approbation du Conseil un projet de réponse à l'injonction ministérielle.

Après nouvel examen de l'affaire, j'estime qu'il n'est pas possible de présenter sans réserves précises une demande de concession au Ministre, étant données les dépenses importantes d'investissement qui en résulteraient pour la S.N.C.F. Toutefois, le Ministre insistant pour que la concession soit demandée par notre Société, je pense que la meilleure solution serait de déclarer que la S.N.C.F. est disposée à présenter une telle demande de concession si elle reçoit l'assurance formelle que les sommes nécessaires pour l'établissement des voies des quais et éventuellement pour la construction ultérieure d'un nouveau raccordement seront mises à sa disposition.

C'est sur cette base que j'ai l'honneur de vous proposer

*M. Blauton
 qui avait été
 désigné pour représenter l'affaire
 devant le Conseil est le 15 au courant
 du 24/5 M*

M

2 février 1949

319

Questions diverses

a) Situation des voies ferrées
du port de Lille.

p.27

M. LE PRESIDENT expose qu'en 1947, le Ministre des Travaux Publics avait demandé à la S.N.C.F. de procéder à un nouvel examen de la situation des Voies Ferrées du Port de Lille et de revenir sur la proposition qu'elle avait formulée tendant à ce que ces voies soient exploitées sous le régime des embranchements particuliers.

La réponse à cette dépêche avait été différée pour permettre la réunion de conférences qui devaient examiner cette question.

Or, au cours de réunions récentes qui se sont tenues au Ministère des Travaux Publics, la S.N.C.F. a été avisée que le Ministre avait l'intention de lui adresser une invitation formelle d'avoir à demander la concession des voies du Port de Lille, de façon que ces dernières soient exploitées sous le régime des voies des quais plutôt que sous le régime des embranchements particuliers.

M. LE PRESIDENT a donc cru devoir, par lettre du 20 janvier 1949 dont copie a été distribuée, exposer à M. le Ministre des Travaux Publics les arguments qui justifient la position prise par la S.N.C.F.

Cette lettre s'est croisée avec une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics du 22 janvier 1949, dont copie a également été distribuée et qui invite la S.N.C.F. :

1°) à présenter une demande de concession des voies ferrées des quais du port de Lille dont l'instruction sera poursuivie dans les formes réglementaires;

2°) à appliquer provisoirement et dès à présent aux installations ferroviaires déjà réalisées au port de Lille le régime des voies des quais des ports de navigation intérieure concédées à la S.N.C.F. et exploitées par celle-ci aux conditions du Cahier des Charges des voies ferrées des quais des ports approuvé par l'Ordonnance du 12 octobre 1945.

C'est, en définitive, au Conseil qu'il appartient de prendre position sur cette question. Une demande de concession lui sera présentée au cours d'une prochaine séance.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Paris, le 22 janvier 1949

8

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

COPIE

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau I.F.

Direction des Voies Navigables

LE MINISTRE

2ème Bureau

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Comme suite aux entretiens qui ont eu lieu entre vos Services et ceux de mon Département et à la conférence qui a eu lieu le 20 janvier 1949 dans le bureau de M. SPINETTA, Conseiller Technique à mon Cabinet, je vous invite :

1° - à présenter une demande de concession des voies ferrées des quais du port de Lille dont l'instruction sera poursuivie dans les formes réglementaires.

2° - à appliquer provisoirement et dès à présent aux installations ferroviaires déjà réalisées au port de Lille le régime des voies des quais des ports de navigation intérieure concédées à la S.N.C.F. et exploitées par celle-ci aux conditions du Cahier des Charges des voies ferrées des quais des ports approuvé par l'Ordonnance du 12 octobre 1945.

Vous voudrez bien à cet effet entrer en relations avec les Services intéressés.

Christian PINEAU

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil
d'Administration

Paris, le 20 Janvier 1949.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 31 octobre 1947, vous avez bien voulu nous demander de procéder à un nouvel examen de la situation des voies ferrées du Port de Lille et de revenir sur notre proposition tendant à ce que ces voies soient exploitées sous le régime des embranchements particuliers.

La réponse à cette dépêche, ainsi que je vous en ai informé par ma lettre du 22 novembre, a été différée pour permettre la réunion de conférences qui devaient examiner cette question.

Ces conférences ont eu lieu dans le Cabinet de M. DORGES le 24 avril 1948 et dans le Cabinet de M. SPINETTA le jeudi 20 janvier 1949. Au cours de cette dernière réunion, M. SPINETTA a fait part de votre intention de nous adresser une invitation formelle d'avoir à demander la concession des voies du Port de Lille, de façon que ces dernières soient exploitées sous le régime des voies des quais plutôt que sous le régime des embranchements particuliers.

Avant que cette invitation nous soit adressée, je me permets de répondre à votre dépêche du 31 octobre 1947 pour vous exposer les arguments qui justifient la position prise par nos représentants au cours des diverses discussions.

Les installations du Port de Lille serviront, en fait, de magasins généraux; il y aura des arrivages par terre et par eau, mais il est peu probable qu'il y ait des échanges importants entre les deux modes de transport. Les services de la navigation n'ont pu fournir de précisions sur les trafics susceptibles de donner lieu à de tels échanges et M. le Président de la Chambre de Commerce de Lille a reconnu lui-même que son intention était de créer, à Lille, d'importantes installations de stockage pour développer l'activité de cette Région.

Par ailleurs, si la S.N.C.F. demandait la concession des voies ferrées des quais du port de Lille, les travaux à effectuer en première étape - compte tenu de ceux déjà réalisés par la Chambre de Commerce - et qui seraient à mettre à notre

.....

Monsieur Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

charge, ont été évalués, en juillet 1948, à 77 M., les travaux de la deuxième étape devant porter cette dépense à 223 M. Sur la base des trafics probables du port, l'exploitation des voies au cours de la première étape entraînerait pour la S.N.C.F. un déficit annuel de l'ordre de 12 M.

Il n'y a pas de raison de faire supporter à la S.N.C.F. ces dépenses qui devraient rester à la charge de la Chambre de Commerce qui en tirera d'autres bénéfices. C'est pourquoi, en définitive, le régime des embranchements particuliers nous paraît le mieux adapté à la situation.

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

Le Président du Conseil
d'Administration,

Marcel FLOURET

22 novembre 1947

D. 9266/0

Monsieur le Ministre,

Par dépêche Nord 16-5 du 31 octobre dernier, vous avez bien voulu me faire part de votre avis sur la demande de la Chambre de Commerce de LILLE, tendant à faire accepter par la S.N.C.F. la concession des voies ferrées des quais du Port de LILLE.

Au cours d'une conversation que nous avons eue à ce sujet avec M. le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, ce dernier a bien voulu accepter d'examiner cette question dans une Conférence qu'il se propose de réunir prochainement.

Nous sommes amenés, dans ces conditions, à différer la réponse à votre dépêche jusqu'à la réunion de cette Conférence, à laquelle nous enverrons des représentants.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Marcel FLOURET

Monsieur Jules MOCHÉ,
Ministre des Affaires Economiques, des Travaux Publics
et des Transports, de la Reconstruction et de l'Urbanisme,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports -
Service du Contrôle Technique - 3ème bureau -
244, boulevard St-Germain, Paris (7°)

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 31 octobre 1947

Direction Générale des Chemins de
fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau
Installations Fixes

Le Ministre des Travaux Publics et des
Transports

Réf. : Nord 16-5

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

La Chambre de Commerce de Lille m'a demandé, le 20 décembre 1945, que les voies ferrées du port de Lille soient rangées dans les voies de quais des ports de navigation intérieure concédées à la S.N.C.F. et exploitées par celle-ci, aux conditions du nouveau cahier des charges des voies ferrées des quais des ports approuvé par l'ordonnance du 12 octobre 1945.

La demande de la Chambre de Commerce est motivée par la nécessité d'entreprendre dans un proche avenir une exploitation rationnelle et complète du port public de Lille dont cette Compagnie a été déclarée concessionnaire de l'outillage, par décret du 20 avril 1935.

La Chambre de Commerce de Lille et l'Ingénieur en Chef de la Navigation estiment que d'après l'ordonnance précitée du 12 octobre 1945 la S.N.C.F. est tenue, sur ma demande, d'accepter la concession des voies ferrées des quais du port de Lille.

La S.N.C.F. prétend au contraire que ladite ordonnance lui laisse la possibilité d'accepter ou de repousser cette concession.

Sans prendre parti sur cette question de droit, j'estime que la position rigoureuse prise en l'espèce par la S.N.C.F. n'est pas admissible. S'il est difficile aux Services de la Navigation intérieure de présenter un bilan probable et d'une approximation suffisante pour le trafic à prévoir au port de Lille en ce qui concerne la liaison eau-fer, la S.N.C.F. ne doit pas, à mon avis, tirer argument de cette imprécision pour proposer que l'exploitation du port soit faite sous le régime des embranchements particuliers, solution qui aurait pour résultat de soumettre le trafic du port à des taxes différentes de celles qui seront appliquées aux autres ports fluviaux et qui, pour cette raison, ne saurait être retenue ni par la Chambre de Commerce de Lille, ni par la Direction des Voies navigables.

Je reconnais que l'exploitation par la S.N.C.F. des voies ferrées des quais du port de Lille sous un régime de concession

....

risque de se révéler déficitaire. Je crois devoir vous faire observer cependant que cette exploitation n'est pas susceptible de grever d'une façon sensible l'ensemble de l'exploitation des voies des quais des ports et je vous donne dès maintenant l'assurance que, s'il en était besoin, je ne me refuserais pas à envisager, le moment venu, la compensation de ce déficit local par un relèvement modéré des taxes générales des voies de quai.

C'est dans cet esprit que je vous invite à considérer de nouveau la question que je désire résoudre équitablement en tenant compte aussi bien des intérêts primordiaux de la région de Lille que de la nécessité, plus impérative que jamais, de ne pas aggraver les charges de la S.N.C.F.

Par ailleurs, en raison de l'urgence signalée par la Chambre de Commerce de Lille d'effectuer le pavage des quais du port, j'ai autorisé cette Compagnie à procéder à la pose des voies ferrées pour le compte du futur concessionnaire.

Pour le Ministre et par autorisation,

Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,

DORGES

Merrill Noel
FRENCH