

SOSLMhh6/11

8hh1

(19h0-hh)

8441

A



EQUIPEMENT FRIGORIFIQUE DE LA FRANCE

Etude générale

Dépêche du M.T.P. au M. Ag.		30.10.40		
Dépêche du M. Ag. au M.T.P.		12. 2.41		
Envoi à la S.N.C.F.		26. 3.41		
	C.A.	26. 3.41	16	IV
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		23. 4.41		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		24. 5.41		
	C.A.	28. 5.41	35	Qd e)
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		12. 6.41		
	C.A.	18. 6.41	36	Qd e)
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		17.12.41		
	Note	12.41		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		28. 2.42		
Loi		22. 6.44	(J.O. 15. 7.44)	

Mise en oeuvre

Entrepôt frigorifique de Perpignan

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		12. 6.41		
	C.A.	18. 6.41	36	Qd e)
Note du Service Commercial		24. 9.41		
	C.A.	15.10.41	27	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		7. 8.42		

Entrepôt frigorifique de Caen

	C.A.	17.12.41	37	X
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		13. 1.42		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		28. 2.42		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		13. 3.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		5. 6.42		
Dépêche du M. Ag à la SNCF		27. 4.43		
Lettre SNCF au M. Ag		25. 4.43		
	C.A.	22.12.43	22	VI
Lettre SNCF au MTP		7. 1.44		
Dépêche MTP à la SNCF		29. 2.44		

Equipelement frigorifique du centre de Rennes

Lettre S.N.C.F. au M. Ag.		16. 3.43		
Dépêche du M. Ag. à la S.N.C.F.		27. 3.43		
Lettre SNCF au M. Ag		25. 4.43		

Equipelement frigorifique de la France

Construction d'un entrepôt à Limoges

	C.A.	22.12.43	24	VII
Lettre SNCF au MTP		6. 1.44		
Dépêche MTP à la SNCF		29. 2.44		

Equipement frigorifique de la France

Mise en oeuvre

Construction d'un entrepôt
à Limoges

	C.A.	22.12.43	24	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		6. 1.44		
Dépêche du M.TP à la SNCF		29. 2.44		

Ministère de la Production Industrielle et des Communications

Secrétariat Général des Travaux et des Transports

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

Paris, le 29 février 1944

COPIE

Construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges - Avance de la S.N.C.F. à la S.T.E.F.
V/lettre D 9285-27 du 6/1/44 (+)

Le Ministre

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

(+) Copie de cette lettre a été distribuée le 13 janvier 1944 comme suite à la décision du Conseil du 22 décembre 1943

Par lettre citée en référence, vous m'avez demandé d'approuver le projet présenté par votre filiale, la S.T.E.F., pour la construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges et d'autoriser votre Société à consentir, à cette occasion, à la S.T.E.F. une ouverture de crédit dans les conditions suivantes :

- la S.N.C.F. ferait à la S.T.E.F. une avance de 20 M. de fr, remboursable en 15 ans et réductible de 1/10ème de son montant à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5ème;
- il serait versé à la S.N.C.F., au début de chaque année, une commission égale à 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée;
- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 %.

Dans votre lettre du 6 janvier, vous indiquez que l'établissement de l'entrepôt en question, dont le coût est évalué à 22.500.000 fr, doit permettre d'assurer régulièrement et au prix de revient le plus bas, les fournitures de glace nécessaires pour la réfrigération des chargements de viandes foraines remises au chemin de fer en quantités très importantes au départ de Limoges. Cet entrepôt est appelé, en outre, à constituer, dans la région expéditrice du Limousin, un véritable port d'attache des wagons frigorifiques en vue de leur centralisation, de leur répartition et de leur entretien courant.

Dans sa séance du 22 décembre 1943, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a donné son accord au projet ainsi qu'à l'opération financière envisagée.

Après examen de l'affaire par mes Services, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve le projet de

.....

construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges et qu'en vue de l'exécution de ce projet, j'autorise la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F. une ouverture de crédit de 20 M. de fr suivant les modalités exposées ci-dessus.

J'ajoute qu'il y aura lieu, le moment venu, de modifier le traité de gérance de wagons frigorifiques intervenu les 28 mars 1940 - 12 novembre 1941 entre votre Société et la S.T.E.F., de manière que les déficits occasionnels de l'entrepôt de Limoges ne puissent influencer sur le calcul de la redevance payée par la S.T.E.F. à votre Société.

P. Le Directeur du Cabinet,

signature.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 janvier 1944

C O P I E

D. 9285-27

Comme suite à la décision du
Conseil du 22 décembre 1943.

Monsieur le Ministre,

Par dépêches ministérielles DGT Service Economique, 1er bureau, des 24 mai et 12 juin 1941, vous avez bien voulu donner votre approbation de principe à l'étude, par notre filiale, la S.T.E.F., d'un plan d'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France exposé dans notre lettre D. 9285 du 23 avril 1941.

Dans le cadre de ce plan, des projets tendant à la construction d'entrepôts frigorifiques à Perpignan et à Caen ont déjà reçu votre accord.

J'ai l'honneur de présenter aujourd'hui à votre approbation une nouvelle proposition de la S.T.E.F. visant la création d'un entrepôt frigorifique à Limoges.

Ainsi que l'expose la note ci-jointe, la construction de cet établissement trouve sa justification, en tout premier lieu, dans la nécessité d'assurer régulièrement, et au prix de revient le plus bas, les fournitures de glace nécessitées par la réfrigération des chargements de viandes foraines remises au fer en quantité très importante au départ de la région de Limoges.

Mais il convient de souligner, par ailleurs, qu'une réduction des frais généraux d'exploitation du nouvel établissement est à escompter du fait que celui-ci :

- constituera dans l'importante région expéditrice du Limousin un véritable port d'attache des wagons frigorifiques en vue de leur centralisation, de leur répartition et de leur entretien courant;
- permettre de satisfaire les besoins particuliers existant à Limoges même ou dans la région en matière d'entreposage de denrées périssables, besoins non satisfaits en l'état actuel des choses du fait de l'absence d'entrepôt frigorifique.

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications
Service Economique - 1er Bureau - PARIS -

Les dépenses à faire pour réaliser les installations de l'entrepôt de Limoges et de sa fabrique de glace sont estimées à 22.500.000 fr.

Pour couvrir ces dépenses, la S.T.E.F. sollicite de la S.N.C.F. l'octroi d'un prêt sous forme d'une ouverture de crédit de 20 millions de francs, à lui consentir selon des modalités identiques à celles consenties pour la construction des entrepôts frigorifiques de Perpignan et de Caen, modalités que nous rappelons ci-après :

- le montant de l'avance serait remboursable en 15 ans avec réduction d'un dixième à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5ème ;

- il serait versé à la S.N.C.F., au début de chaque année, une commission égale à 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée ;

- les découverts seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 %, soit actuellement 3 1/2 %.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., dans sa séance du 22 décembre 1943, a donné son accord à la proposition de la S.T.E.F. Comme suite à cette décision, et conformément aux dispositions de votre dépêche en date du 12 juin 1941, j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander :

- d'approuver le projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges ;

- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, l'ouverture de crédit que celle-ci sollicite suivant les modalités exposées ci-dessus.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

QUESTION VII - Entrepôt frigorifique de Limoges.

P.V. (p.7)

M. LE PRESIDENT expose que, dans le cadre de la décision de principe prise par le Conseil, le 26 mars 1941, à l'instigation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.T.E.F. a poursuivi l'étude du programme d'équipement frigorifique des Régions Ouest et Sud-Ouest de la France. Après les projets de Perpignan et de Caen, elle propose aujourd'hui la création d'un entrepôt à Limoges.

La note expose les raisons qui justifient ce nouveau projet. La dépense est évaluée à 22 M. 5 environ et, pour y faire face, la S.T.E.F. sollicite de la S.N.C.F. l'ouverture d'un crédit de 20 M. dans les mêmes conditions que pour les précédentes opérations.

Le Conseil décide de demander à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications dans les conditions prévues par sa dépêche du 12 juin 1941 :

- d'approuver le projet de construction de l'entrepôt ;
- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, l'ouverture de crédit que celle-ci sollicite.

Notes de séance (p. 24)

M. LE PRESIDENT. - Vous vous souvenez que, ainsi que l'avait demandé le Gouvernement, vous aviez approuvé la mise à l'étude d'un programme d'équipement frigorifique des Régions Ouest et Sud-Ouest de la France. Vous avez successivement approuvé la création d'entrepôts à Perpignan et à Caen. Au même titre, il vous est proposé, aujourd'hui, d'approuver la création d'un entrepôt à Limoges.

Le choix de cette ville se justifie par de nombreuses raisons développées dans la note. C'est, tout d'abord, l'intérêt que présente la fabrication de glace dans l'entrepôt, soit pour le glaçage des wagons, soit même pour la vente locale ; c'est ensuite l'avantage que l'on retirera de l'entreposage frigorifique proprement dit ; Limoges est, en effet, un centre très important d'expédition de viandes abattues et, à ce titre, les Services du

Ravitaillement s'intéressent particulièrement à la construction de cet entrepôt. On peut compter, en outre, sur l'entreposage des oeufs, dont la production est importante dans les départements voisins, notamment la Creuse, et également de produits laitiers - les arrivages par fer à Limoges ont été de 211 T. de beurre et 340 T. de fromage en 1938 - de fruits (pommes et châtaignes), ainsi que de poissons - dont la consommation locale est assez élevée - et de produits congelés à basse température (poissons, fruits ou légumes).

L'emplacement est déjà choisi ; il s'agit d'un terrain appartenant à la S.N.C.F. et se trouvant à proximité immédiate de la gare de voyageurs de Limoges-Bénédictins.

La dépense est évaluée à 20 M. F. La S.T.M.F. demande que lui soit accordée une ouverture de crédit de 20 M. dans les mêmes conditions que pour les précédentes opérations.

Le Conseil décide de demander à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, dans les conditions prévues par sa dépêche du 18 juin 1941 :

- d'approuver le projet de construction de l'entrepôt ;
- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.M.F., après approbation définitive de ce projet, l'ouverture de crédit que celle-ci sollicite.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 22 décembre 1943

VII.- Entrepôt frigorifique de Limoges.

P
—

copie
—

15 DÉC. 1943 Décembre 1943

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

Construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges

Dans le cadre des directives générales données par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. (1) à l'instigation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.T.E.F. a poursuivi l'étude du programme d'équipement frigorifique des Régions Ouest et Sud-Ouest de la France.

Au titre de ce programme, le Conseil a déjà donné à la Société son approbation pour la construction des Entrepôts frigorifiques de Perpignan (2) et de Caen (3).

Au même titre, il est aujourd'hui demandé au Conseil d'approuver un nouveau projet visant la création d'un établissement similaire à Limoges.

Situé au centre de la région de France qui effectue les plus grosses expéditions de viandes foraines, le nouvel entrepôt paraît devoir répondre à la lettre à la double préoccupation qui avait inspiré les directives précitées du Conseil.

D'une part, en tant qu'accessoire du transport, il est appelé à jouer un rôle prépondérant pour les opérations de fourniture de glace, non seulement pour la réfrigération des chargements de viandes foraines, mais aussi accessoirement pour le réglage éventuel en cours de route des wagons S.T.E.F. transitant par la gare de Limoges qui occupe, à cet égard, une situation ferroviaire des plus favorables.

D'autre part, l'agglomération même de Limoges présente une importance suffisante pour qu'il soit possible d'y envisager un entreposage local assez développé pour améliorer le rendement de l'outillage du nouvel établissement et de réduire les frais généraux de son exploitation.

L'analyse plus complète du rôle que pourra jouer l'entrepôt frigorifique de Limoges dans l'économie régionale et locale confirme ces considérations préliminaires :

.....

-
- (1) Séance du 26 mars 1941. Examen de l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la Société Française de Transports et entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) dans la Région S.E.
 - (2) Séance du 15 octobre 1941.
 - (3) Séance du 17 décembre 1941.

1° - Rôle de la fabrique de glace de l'entrepôt -

A) Pour l'approvisionnement en glace des wagons -

La création d'une fabrique de glace à Limoges aura pour avantage :

- de rendre plus faciles et moins onéreuses les opérations de glaçage des wagons.

Dans l'avenir, ces opérations se feront, en effet, directement et mécaniquement sur les voies desservant l'entrepôt, alors qu'actuellement celles-ci s'effectuent sur des voies de débord, la glace achetée au commerce étant amenée par camion jusqu'au wagon et mise à main d'homme dans les bacs.

- d'obtenir la glace nécessaire aux besoins du transport :
 - en quantité suffisante pour faire face aux besoins des wagons en toute saison;
 - à un prix moindre que celle vendue dans la Région par le commerce.
- d'abaisser ainsi le prix de revient des transports de viande.

L'importance des expéditions de viandes foraines à destination de Paris, au départ de la Haute-Vienne et des départements limitrophes rassortait, en 1942, à plus de 15.000 tonnes. Sur cette base, les besoins de glace pour la réfrigération des wagons de viandes fraîches chargés dans la région se montent à 5.000 tonnes par an.

B) Pour la vente locale de glace -

Aux fournitures de glace destinées à la réfrigération du matériel S.T.S.F. viendra s'ajouter la vente de la glace à Limoges même. Cette vente locale représente 3.000 tonnes par an (accord avec le principal exploitant local).

C) Conclusion -

Compte tenu des besoins propres de la S.T.S.F. et des possibilités de la vente locale, la fabrication de la nouvelle installation pourra atteindre ainsi de 8 à 10.000 tonnes par an.

La capacité de production journalière de la fabrique de glace est prévue pour 60 tonnes par jour en première étape, cette capacité étant susceptible d'être portée ultérieurement à 90 tonnes.

2° - L'entreposage frigorifique

Il y a lieu de noter en premier lieu qu'aucun entrepôt frigorifique public n'existe présentement à Limoges ou dans la région à moins de 120 km., l'établissement dont la construction est envisagée par la S.T.E.F. bénéficiera donc, de ce fait, d'une situation privilégiée. L'importance des chambres froides à prévoir est fonction des perspectives particulières des différents trafics ci-après :

a) OEUFS

Le département de la Haute-Vienne n'a qu'une production d'œufs relativement réduite. Par contre, il existe dans les départements voisins, notamment dans la Creuse, des ressources importantes actuellement collectées par des grossistes. On peut escompter de la création d'un entrepôt frigorifique public qu'elle incite ces intermédiaires qui, en général, ne disposent pas de moyens personnels d'entreposage frigorifique, à envisager le stockage des œufs sur place sous leur contrôle.

b) PRODUITS LAITIERS

En 1938, les arrivages de ces produits par fer à Limoges atteignaient les chiffres suivants :

Beurres	211 tonnes
Fromages	345 -

Il est permis de penser que les négociants en beurres de Limoges, lorsqu'ils disposeront du nouvel entrepôt de la S.T.E.F., ne manqueront pas d'en utiliser les installations pour y constituer des stocks destinés, d'une part, à la satisfaction des besoins journaliers, d'autre part, à la compensation des cours d'été et d'hiver.

En ce qui concerne les fromages, la proximité des centres de production du Cantal, du Roquefort et du Bleu d'Auvergne fait que l'approvisionnement de Limoges et de la région en fromages de ces types est normalement assuré au fur et à mesure des besoins et qu'il n'y a pas lieu d'escompter que des marchandises de ces catégories soient remises à l'entreposage en quantités notables.

Par contre, la consommation des fromages d'origines plus lointaines, comme le Port Salut (reçu de l'Isère, de la Marne ou de la Haute-Marne), doit normalement se développer, notamment à la faveur de services réguliers de wagons réfrigérants dont la S.T.E.F. envisage la création pour l'avenir.

c) FRUITS

Les fruits dont la production est la plus intense dans la région de Limoges sont la pomme et la châtaigne. L'une et l'autre se prêtent bien à l'entreposage frigorifique.

Les nouvelles installations de la Ville de Limoges faciliteront une meilleure commercialisation des produits correspondants. Il faut noter, d'ailleurs, que des plantations systématiques de pommiers entreprises à l'instigation de la S.N.C.F. permettent d'envisager pour un proche avenir une production massive de pommes de qualité qui, mieux encore que la production actuelle, supporteront avec profit l'entreposage sous régime de froid.

Dans ce domaine également, on peut escompter que les commerçants mettront à profit l'outil que la S.T.E.F. aura mis à leur disposition pour la réception et l'entreposage des bananes.

d) POISSONS

La consommation du poisson frais à Limoges a toujours été assez importante, tant dans la ville même que dans les environs.

La S.T.E.F. se propose d'adjoindre au nouvel entrepôt une salle spéciale pour la resserre du poisson frais en vue de donner au commerce local des possibilités nouvelles tant pour la distribution dans la ville même que pour la réexpédition éventuelle sur les localités des environs.

Un accroissement de la consommation régionale du poisson est donc à envisager du fait de la création du nouvel établissement.

e) PRODUITS CONGELÉS A BASSE TEMPERATURE

La tendance étant actuellement au développement de la fabrication des produits congelés (poissons, ou fruits, ou légumes), le nouvel entrepôt de Limoges a été conçu pour permettre l'entreposage de ces produits.

Le commerce local, ne disposant actuellement d'aucune installation pour la réception des produits congelés, se trouvera tout naturellement porté à utiliser celles de l'entrepôt de la S.T.E.F.

Le tableau ci-après situe, comparativement à l'équipement actuel de certains autres grands centres déjà dotés d'établissements similaires, l'importance de cette capacité par rapport au chiffre des populations desservies.

Capacité comparée des Entrepôts Frigorifiques existants ou à créer

Ville	Population 1938	Caractéristiques	Capacité par
		Chambres froides m ³	1.000 habitants m ³
Avignon	59.472	2.500	42
Dijon	96.257	10.000	104
Lyon	570.622	25.000	43,8
Toulon	150.310	7.000	46
Marseille	914.000	43.000	47
Paris	3.000.000	110.000	36,6
Perpignan	72.000	4.000	55
Limoges	95.000	4.000	40

La comparaison de la capacité des entrepôts frigorifiques de quelques grandes villes à la population de ces villes montre qu'il y aurait lieu de construire à Limoges un entrepôt de 4.000 m³.

Par prudence, le projet actuellement soumis se limite à la construction de 2.000 m³.

3° - Emplacement - dispositions générales -

Après examen de plusieurs emplacements, les services de la S.N.C.F. proposent de mettre à disposition de la S.T.E.F. pour l'installation de l'entrepôt frigorifique de Limoges, un terrain S.N.C.F. situé à proximité immédiate de la gare de voyageurs Limoges-Bénédictins.

Cet emplacement, actuellement occupé par un stade d'éducation physique, offre les meilleures facilités :

- pour l'installation d'un faisceau de voies capable de recevoir 50 à 60 wagons (ce qui correspond sensiblement au trafic moyen de trois jours en période d'été;
- pour la desserte facile et rapide de ce faisceau par fer;
- pour l'accès commode au commerce de la ville au nouvel établissement.

4° - Estimation des dépenses et des recettes -

L'estimation des dépenses correspondant au programme des installations du nouvel entrepôt de Limoges et de la fabrique de glace conduit à un chiffre de 22.500.000 francs répartis ainsi qu'il suit :

13.200.000 francs pour les bâtiments
9.300.000 francs pour les machines.

Les chiffres indiqués ci-dessus résultent d'une consultation par la S.T.E.F. des principaux constructeurs qui a fait apparaître une augmentation très importante par rapport au prix payé pour l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Le tableau ci-joint fournit une évaluation du bilan approximatif de l'entrepôt, compte tenu des prix de vente actuels de la glace et des tarifs d'entreposage escomptés dans un délai très prochain, en fonction d'une demande présentée par le Comité d'Organisation des Exploitations Frigorifiques au Service de Surveillance des Prix.

L'estimation du bilan de l'entrepôt de Limoges ainsi établie n'offre qu'une marge de sécurité assez limitée pour la période immédiate d'après guerre, mais il convient de remarquer,

- d'une part, qu'elle est fondée sur des tarifs dont l'élaboration est basée sur l'amortissement d'installations anciennes, alors qu'il n'est pas douteux que des mesures seront prises dans l'après-guerre pour l'aboutissement d'affaires nouvelles de même nature, destinées à l'exécution du plan de démarrage;
- d'autre part, que les évaluations concernant le trafic ont été faites avec prudence.

5° - Conclusion -

La construction par la S.T.E.F. d'un entrepôt frigorifique à Limoges reste subordonnée à l'autorisation de M. le Ministre des Communications.

Compte tenu de l'intérêt que les pouvoirs publics ont eux-mêmes manifesté à la construction envisagée tant sur le plan national qu'à l'échelon régional, cette approbation paraît devoir être facilement acquise.

La Délégation générale à l'Équipement National, en effet, s'est déjà prononcée très favorablement à l'égard du projet comme suite à l'avis, également favorable, émis par l'Intendant des Affaires Économiques de la région de Limoges qui avait insisté tout spécialement pour la réalisation aussi prochaine que possible de l'entrepôt.

En considération de ce point de vue et de l'intérêt que présente cet établissement pour la S.T.E.F., le Conseil d'Administration de cette Société a émis, au cours de sa séance du 7 décembre 1943, l'avis qu'il convenait de passer à l'exécution du projet et, pour ce faire, il a décidé de solliciter de la S.N.C.F. une ouverture de crédit.

Les ressources propres de la S.T.E.F. sont, en effet, susceptibles d'être normalement absorbées en totalité :

- par le financement des programmes de construction de wagons en cours d'exécution ou projetés.
- et, ultérieurement, par le remboursement à la S.N.C.F. des avances qu'elle pourrait contracter par le jeu des ouvertures de crédit déjà consenties par la S.N.C.F. pour la construction des entrepôts frigorifiques de Perpignan et de Caen.

Dans ces conditions, pour entreprendre la construction de l'entrepôt frigorifique de Limoges, la S.T.E.F. se trouve conduite à faire appel à l'aide financière de la S.N.C.F. pour l'ouverture d'un crédit de 20 millions de francs à lui consentir dans les conditions ci-après déjà prévues pour le financement des établissements de Perpignan et de Caen :

- cette ouverture de crédit ne serait effective qu'au moment même où pourrait être entreprise la construction envisagée;
- le délai de remboursement des sommes avancées serait de 15 ans;
- une réduction de un dixième serait réalisée chaque année au delà de la 5ème sur le montant de ces sommes;
- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 %, soit actuellement 3 1/2 %.

Il est proposé au Conseil d'Administration de demander à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications :

- d'approuver le projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges,
- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, une ouverture de crédit d'un montant maximum de 20 millions de francs remboursable en 15 ans suivant des modalités analogues à celles adoptées pour les entrepôts frigorifiques de Perpignan et de Caen.

BOYAUX

BILAN APPROXIMATIF

Pour un total de dépenses de 22.500.000 fr. répartis :

en 13.200.000 fr. pour les bâtiments

et 9.300.000 fr. pour les machines

il faut prévoir les charges annuelles ci-après :

AMORTISSEMENTS :

Bâtiments (en 20 ans) :

8 % x 13.200.000 fr.=..... 1.060.000.-

Machines (en 10 ans) :

13 % x 9.300.000 fr.=..... 1.210.000.-

Frais d'exploitation (au bout de 3 ans). Par analogie
avec AVIGNON qui est un établissement de même importance 2.700.000.-

TOTAL 4.970.000.-

RECETTES :

Contribution du service WAGONS (frais actuels de
l'Agence de LIMOGES) 150.000.-

Vente de glace :

10.000 tonnes à 300 fr. 3.000.000.-

Entreposage : (à partir de la 3ème année)

100.000 tonnes/jour à 22^f,80 (prix demandé par
le CODAF au Service de Surveillance des prix)...2.280.000.-

TOTAL..... 5.430.000 fr.

15 DÉC. 1943

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

Construction d'un entrepôt frigorifique à Limoges

Dans le cadre des directives générales données par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. (1) à l'instigation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la S.T.E.F. a poursuivi l'étude du programme d'équipement frigorifique des Régions Ouest et Sud-Ouest de la France.

Au titre de ce programme, le Conseil a déjà donné à la Société son approbation pour la construction des Entrepôts frigorifiques de Perpignan (2) et de Caen (3).

Au même titre, il est aujourd'hui demandé au Conseil d'approuver un nouveau projet visant la création d'un établissement similaire à Limoges.

Situé au centre de la région de France qui effectue les plus grosses expéditions de viandes foraines, le nouvel entrepôt paraît devoir répondre à la lettre à la double préoccupation qui avait inspiré les directives précitées du Conseil.

D'une part, en tant qu'accessoire du transport, il est appelé à jouer un rôle prépondérant pour les opérations de fourniture de glace, non seulement pour la réfrigération des chargements de viandes foraines, mais aussi accessoirement pour le réglage éventuel en cours de route des wagons S.T.E.F. transitant par la gare de Limoges qui occupe, à cet égard, une situation ferroviaire des plus favorables.

D'autre part, l'agglomération même de Limoges présente une importance suffisante pour qu'il soit possible d'y envisager un entreposage local assez développé pour améliorer le rendement de l'outillage du nouvel établissement et de réduire les frais généraux de son exploitation.

L'analyse plus complète du rôle que pourra jouer l'entrepôt frigorifique de Limoges dans l'économie régionale et locale confirme ces considérations préliminaires :

.....

-
- (1) Séance du 26 mars 1941. Examen de l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la Société Française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) dans la Région S.E
 - (2) Séance du 15 octobre 1941.
 - (3) Séance du 17 décembre 1941.

1^o - Rôle de la fabrique de glace de l'entrepôt -

A) Pour l'approvisionnement en glace des wagons -

La création d'une fabrique de glace à Limoges aura pour avantage :

- de rendre plus facile et moins onéreuses les opérations de glaçage des wagons.

Dans l'avenir, ces opérations se feront, en effet, directement et mécaniquement sur les voies desservant l'entrepôt, alors qu'actuellement celles-ci s'effectuent sur des voies de débord, la glace achetée au commerce étant amenée par camion jusqu'au wagon et mise à main d'homme dans les bacs.

- d'obtenir la glace nécessaire aux besoins du transport :

- en quantité suffisante pour faire face aux besoins des wagons en toute saison;

- à un prix moindre que celle vendue dans la Région par le commerce.

- d'abaisser ainsi le prix de revient des transports de viandes, ce qui présente un intérêt particulier si l'on tient compte de l'intensité qu'avait prise avant guerre la concurrence routière au départ de la Région de Limoges.

L'importance des expéditions de viandes foraines à destination de Paris, au départ de la Haute-Vienne et des départements limitrophes ressortait, en 1942, à plus de 15.000 tonnes. Sur cette base, les besoins de glace pour la réfrigération des wagons de viandes fraîches chargés dans la région se montent à 5.000 tonnes par an.

B) Pour la vente locale de glace -

aux fournitures de glace destinée à la réfrigération du matériel S.T.E.F. viendra s'ajouter la vente de la glace à Limoges même. Cette vente locale représente 3.000 tonnes par an (accord avec le principal exploitant local).

C) Conclusion -

Compte tenu des besoins propres de la S.T.E.F. et des possibilités de la vente locale, la fabrication de la nouvelle installation pourra atteindre ainsi de 8 à 10.000 tonnes par an.

La capacité de production journalière de la fabrique de glace est prévue pour 60 tonnes par jour en première étape, cette capacité étant susceptible d'être portée ultérieurement à 90 tonnes.

2° - L'entreposage frigorifique -

Il y a lieu de noter en premier lieu qu'aucun entrepôt frigorifique public n'existe présentement à Limoges ou dans la région à moins de 120 km l'établissement dont la construction est envisagée par la S.T.E.F. bénéficie donc, de ce fait, d'une situation privilégiée. L'importance des chambres froides à prévoir est fonction des perspectives particulières des différents trafics ci-après :

a) OEUFS

Le département de la Haute-Vienne n'a qu'une production d'œufs relativement réduite. Par contre, il existe dans les départements voisins, notamment dans la Creuse, des ressources importantes actuellement collectées par des grossistes. On peut escompter de la création d'un entrepôt frigorifique public qu'elle incite ces intermédiaires qui, en général, ne disposent pas de moyens personnels d'entreposage frigorifique, à envisager le stockage des œufs sur place sous leur contrôle, au lieu d'en faire l'expédition immédiatement à des installations frigorifiques éloignées.

b) PRODUITS LAITIERS

En 1938, les arrivages de ces produits par fer à Limoges atteignaient les chiffres suivants :

Beurres	211 tonnes
Fromages	345 -

Il est permis de penser que les négociants en beurres de Limoges, lorsqu'ils disposeront du nouvel entrepôt de la S.T.E.F., ne manqueront pas d'en utiliser les installations pour y constituer des stocks destinés, d'une part, à la satisfaction des besoins journaliers, d'autre part, à la compensation des cours d'été et d'hiver.

En ce qui concerne les fromages, la proximité des centres de production du Cantal, du Roquefort et du Bleu d'Auvergne fait que l'approvisionnement de Limoges et de la Région en fromages de ces types est normalement assuré au fur et à mesure des besoins et qu'il n'y a pas lieu d'escompter que des marchandises de ces catégories soient remises à l'entreposage en quantités notables.

Par contre, la consommation des fromages d'origines plus lointaines, comme le Port Salut (Reçu de l'Isère, de la Marne ou de la Haute-Marne), doit normalement se développer, notamment à la faveur de services réguliers de wagons réfrigérants dont la S.T.E.F. envisage la création pour l'avenir.

c) FRUITS

Les fruits dont la production est la plus intense dans la Région de Limoges sont la pomme et la châtaigne. L'une et l'autre se prêtent bien à l'entreposage frigorifique.

Les nouvelles installations de la Ville de Limoges faciliteront une meilleure commercialisation des produits correspondants. Il faut noter, d'ailleurs, que des plantations systématiques de pommiers entreprises à l'instigation de la S.N.C.F. permettent d'envisager pour un proche avenir une production massive de pommes de qualité qui, mieux encore que la production actuelle, supporteront avec profit l'entreposage sous régime de froid.

Dans ce domaine également, on peut escompter que les commerçants mettront à profit l'outil que la S.T.E.F. aura mis à leur disposition pour la réception et l'entreposage des bananes.

d) POISSONS

La consommation du poisson frais à Limoges a toujours été assez importante, tant dans la ville même que dans les environs.

La S.T.E.F. se propose d'adjoindre au nouvel entrepôt une salle spéciale pour la resserre du poisson frais en vue de donner au commerce local des possibilités nouvelles tant pour la distribution dans la ville même que pour la réexpédition éventuelle sur les localités des environs.

Un accroissement de la consommation régionale du poisson est donc à envisager du fait de la création du nouvel établissement.

e) PRODUITS CONGELÉS A BASSE TEMPERATURE

La tendance étant actuellement au développement de la fabrication des produits congelés (poissons, ou fruits, ou légumes), le nouvel entrepôt de Limoges a été conçu pour permettre l'entreposage de ces produits.

Le commerce local, ne disposant actuellement d'aucune installation pour la réception des produits congelés, se trouvera tout naturellement porté à utiliser celles de l'entrepôt de la S.T.E.F.

Le tableau ci-après situe, comparativement à l'équipement actuel de certains autres grands centres déjà dotés d'établissements similaires, l'importance de cette capacité par rapport au chiffre des populations desservies.

Capacité comparée des Entrepôts Frigorifiques existants ou à créer

Ville	Population 1938	Caractéristiques	Capacité par
		Chambres froides m ³	1.000 habitants m ³
Avignon	59.472	2.500	42
Dijon	96.257	10.000	104
Lyon	570.622	25.000	43,8
Toulon	150.310	7.000	46
Marseille	914.000	43.000	47
Paris	3.000.000	110.000	36,6
Perpignan	72.000	4.000	55
Limoges	95.000	4.000	40

La comparaison de la capacité des entrepôts frigorifiques de quelques grandes villes à la population de ces villes montre qu'il y aurait lieu de construire à Limoges un entrepôt de 4.000 m³.

Par prudence, le projet actuellement soumis se limite à la construction de 2.000 m³.

3° - Emplacement - dispositions générales -

Après examen de plusieurs emplacements, les services de la S.N.C.F. proposent de mettre à disposition de la S.T.E.F. pour l'installation de l'entrepôt frigorifique de Limoges, un terrain S.N.C.F. situé à proximité immédiate de la gare de voyageurs Limoges-Bénédictins.

Cet emplacement, actuellement occupé par un stade d'éducation physique, offre les meilleures facilités :

- pour l'installation d'un faisceau de voies capable de recevoir 50 à 60 wagons (ce qui correspond sensiblement au trafic moyen de trois jours en période d'été;
- pour la desserte facile et rapide de ce faisceau par fer;
- pour l'accès commode au commerce de la ville au nouvel établissement.

4° - Estimation des dépenses et des recettes -

L'estimation des dépenses correspondant au programme des installations du nouvel entrepôt de Limoges et de la fabrique de glace conduit à un chiffre de 22.500.000 francs répartis ainsi qu'il suit :

13.200.000 francs pour les bâtiments
9.300.000 francs pour les machines.

Les chiffres indiqués ci-dessus résultent d'une consultation par la S.T.E.F. des principaux constructeurs qui a fait apparaître une augmentation très importante par rapport au prix payé pour l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Le tableau ci-joint fournit une évaluation du bilan approximatif de l'entrepôt, compte tenu des prix de vente actuels de la glace et des tarifs d'entreposage escomptés dans un délai très prochain, en fonction d'une demande présentée par le Comité d'Organisation des Exploitations Frigorifiques au Service de Surveillance des Prix.

L'estimation du bilan de l'entrepôt de Limoges ainsi établie n'offre qu'une marge de sécurité assez limitée pour la période immédiate d'après guerre, mais il convient de remarquer,

.....

- d'une part, qu'elle est fondée sur des tarifs dont l'élaboration est basée sur l'amortissement d'installations anciennes, alors qu'il n'est pas douteux que des mesures seront prises dans l'après-guerre pour l'aboutissement d'affaires nouvelles de même nature, destinées à l'exécution du plan de démarrage;
- d'autre part, que les évaluations concernant le trafic ont été faites avec prudence.

5° - Conclusion -

La construction par la S.T.E.F. d'un entrepôt frigorifique à Limoges reste subordonnée à l'autorisation de M. le Ministre des Communications.

Compte tenu de l'intérêt que les pouvoirs publics ont eux-mêmes manifesté à la construction envisagée tant sur le plan national qu'à l'échelon régional, cette approbation paraît devoir être facilement acquise.

La Délégation générale à l'Équipement National, en effet, s'est déjà prononcée très favorablement à l'égard du projet comme suite à l'avis, également favorable, émis par l'Intendant des Affaires Économiques de la région de Limoges qui avait insisté tout spécialement pour la réalisation aussi prochaine que possible de l'entrepôt.

En considération de ce point de vue et de l'intérêt que présente cet établissement pour la S.T.E.F., le Conseil d'Administration de cette Société a émis, au cours de sa séance du 7 décembre 1943, l'avis qu'il convenait de passer à l'exécution du projet et, pour ce faire, il a décidé de solliciter de la S.N.C.F. une ouverture de crédit.

Les ressources propres de la S.T.E.F. sont, en effet, susceptibles d'être normalement absorbées en totalité :

- par le financement des programmes de construction de wagons en cours d'exécution ou projetés.
- et, ultérieurement, par le remboursement à la S.N.C.F. des avances qu'elle pourrait contracter par le jeu des ouvertures de crédit déjà consenties par la S.N.C.F. pour la construction des entrepôts frigorifiques de Perpignan et de Caen.

Dans ces conditions, pour entreprendre la construction de l'entrepôt frigorifique de Limoges, la S.T.E.F. se trouve conduite à faire appel à l'aide financière de la S.N.C.F. pour l'ouverture d'un crédit de 20 millions de francs à lui consentir dans les conditions ci-après déjà prévues pour le financement des établissements de Perpignan et de Caen :

....

- cette ouverture de crédit ne serait effective qu'au moment même où pourrait être entreprise la construction envisagée;
- le délai de remboursement des sommes avancées serait de 15 ans;
- une réduction de un dixième serait réalisée chaque année au delà de la 5ème sur le montant de ces sommes;
- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 %, soit actuellement 3 1/2 %.

Il est proposé au Conseil d'Administration de demander à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications :

- d'approuver le projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Linoges,
- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, une ouverture de crédit d'un montant maximum de 20 millions de francs remboursable en 15 ans suivant des modalités analogues à celles adoptées pour les entrepôts frigorifiques de Perpignan et de Caen.

BOYAUX

BILAN APPROXIMATIF

Pour un total de dépenses de 22.500.000 fr. répartis :

en 13.200.000 fr. pour les bâtiments

et 9.300.000 fr. pour les machines

il faut prévoir les charges annuelles ci-après :

AMORTISSEMENTS :

Bâtiments (en 20 ans) :

8 % x 13.200.000 fr. = 1.060.000.-

Machines (en 10 ans) :

13 % x 9.300.000 fr. = 1.210.000.-

Frais d'exploitation (au bout de 3 ans). Par analogie
avec AVIGNON qui est un établissement de même importance 2.700.000.-

TOTAL 4.970.000.-

RECETTES :

Contribution du service WAGONS (frais actuels de
l'Agence de LIMOGES) 150.000.-

Vente de glace :

10,000 tonnes à 300 fr. 3.000.000.-

Entreposage : (à partir de la 5ème année)

100.000 tonnes/jour à 22^f,80 (prix demandé par
le CODAF au Service de Surveillance des prix)...2.280.000.-

TOTAL..... 5.430.000 fr.

Trafic des Viandes
au départ des départements de la Région de Limoges.

Années 1938, 1942, 1943.

	1943	1942	1938		Total
	(<i>fer</i>)	(<i>fer</i>)	fer	Route	
Hte Vienne	1 968	2 330	3 244	2 563	5 807
Corrèze	888	2 350	625	604	1 229
Dordogne	1 486	1 480	685	240	925
Creuse	3 695	5 710	1 628	1 635	3 263
Indre	2 170	3 241	940	1 635	2 575
Lot	1 207	2 135	662	363	1 025
<u>Total</u>	11 414 (1)	17 346	7 784	7 040	14 824

(1) 10 premiers
mois de l'exer-
cice.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRANSPORTS & ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES

S.T.E.F.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45 MILLIONS

RÉPERTOIRE DES PRODUCTEURS SEINE CA 27.202

TÉLÉPHONE

CENTRAL 11-62

d° 40-51

Télegr. FRIGOSTEF - PARIS

C/C POSTAUX. PARIS 894-65

R.C. SEINE 134 797

62, RUE MONTORGUEIL (2^{ème})
(HALLES CENTRALES)

PARIS, le 22 DECEMBRE 19 43



Références: D.CH/AC

N° 691

Pièces jointes 1 liste

*Cl. à son sujet de
démogr*

Monsieur CLOSSET
Administrateur de la S.T.E.F.
45, rue Emile Menier
P A R I S

Monsieur l'Administrateur,

Comme suite à la demande que vous avez bien voulu m'adresser par téléphone, je vous prie de trouver, ci-joint, le détail des expéditions de viandes faites en wagons réfrigérants de notre Société glacés à LIMOGES pendant l'année 1942.

Il est vraisemblable qu'en temps normal, au moment où le commerce des viandes est libre, le tonnage serait nettement plus important.

Je reste à votre disposition pour vous fournir, si vous le jugez utile, des indications plus détaillées.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments respectueusement dévoués.

J. Closset

Monsieur Closset

TONNAGE PAR PROVENANCE DES VIANDES CHARGÉES
DANS LES WAGONS REFRIGÉRANTS GLACÉS À LIMOGES

ANNEE 1942

LA SOUTERRAINE	5.711 TONNES
ARGENTON	2.752
SOLIGNAC LE VIGEN	1.843
PIERRE BUFFIERE	345
CHABANAIS	68
CHASSENEUIL	219
PERIGUEUX	415
St-DENIS près MARTEL	23
USSEL	508
BRETENOUX BIARS	1.406
ISSOUDUN	300
AMBAZAC	32
LE BUGUE	405
St-SULPICE LAURIERE	68
St-GERMAIN LES BELLES	23

14.118 TONNES

EQUIPEMENT FRIGORIFIQUE DE LA FRANCE

Mise en oeuvreEquipement frigorifique du centre de RENNES

Lettre S.N.C.F. au M. Ag.	16. 3.43	سفره
Dépêche du M.Ag. à la S.N.C.F.	27. 3.43	
Lettre S.N.C.F. au M.Ag.	25. 4.43	

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 25 avril 1943

D 3310/14

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 27 mars, vous avez bien voulu me faire connaître qu'il ne vous était pas encore possible de fournir votre appréciation sur la conception à adopter en ce qui concerne les entrepôts frigorifiques et les centres de congélation à établir à Rennes, les Services techniques de votre Ministère ayant été tenus à l'écart lors des conférences des 15 mai et 23 juillet 1942. Vous estimez, dans ces conditions, qu'il conviendrait d'étudier à nouveau la question à la faveur d'une réunion à laquelle seraient conviés les représentants de la municipalité, de la délégation générale de l'Equipement National, de votre Département, du Secrétariat d'Etat aux Communications, de la S.N.C.F. ainsi que les services et industriels locaux intéressés.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, compte tenu du fait nouveau constitué par la destruction d'immeubles à Rennes à la suite du bombardement, nous sommes bien d'accord avec vous sur l'utilité que présenterait la réunion d'une nouvelle conférence. Lors de celle du 23 juillet 1942 - des conclusions de laquelle nous pensions que vous aviez été tenu au courant puisque y assistaient en particulier MM. les Directeurs régionaux et départementaux du Ravitaillement, M. l'Ingénieur en Chef du Génie Rural et M. le Directeur des Services Vétérinaires certaines critiques avaient, en effet, été soulevées par la municipalité quant à la démolition de bâtiments situés au voisinage de la gare. La question se présente désormais sous un nouvel aspect.

Nous serions donc tout disposés à participer à la réunion que vous envisagez. Je me permets, à cette occasion, d'attirer votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'y soit également représentée notre filiale, la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) à qui nous avons confié le soin de réaliser le programme d'équipement frigorifique du Pays qui nous a été demandé par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, en septembre 1940.

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat
à l'Agriculture et au Ravitaillement
2, Boulevard des Invalides - PARIS

D'autre part, par la même lettre, vous m'avez demandé si la S.N.C.F. avait toujours l'intention de contribuer à la réalisation de l'entrepôt frigorifique de Caen.

Notre filiale, la S.T.E.F., dans le cadre du rôle que nous lui avons confié, a été chargée par nous de contribuer à cette réalisation. Cette Société a donc préparé, en accord étroit avec vos Services, des plans détaillés d'exécution, les cahiers des charges correspondants et la Convention à intervenir avec la Ville de Caen. Les études sont maintenant pratiquement achevées, les discussions avec les architectes ne portent plus que sur certains détails d'aménagement des bureaux.

Les propositions de la S.T.E.F. ont été transmises au Service du Génie Rural et à la Ville de Caen les 24 mars et 1er avril 1943. La signature des pièces pourra intervenir dès que votre Administration et la Ville de Caen auront donné leur accord sur les dispositions envisagées.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

8441
PARIS, le 27 Mars 1943

Inspection Technique des
Etablissements

I.T.E. N° 990304-P

Le Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Agriculture
et au Ravitaillement

Référence : D. 3310/14

à

Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la S.N.C.F.
88, rue St-Lazare - PARIS (9e)

Monsieur le Président,

Par lettre en date du 16 Mars, vous avez bien voulu me demander mon avis au sujet de la conception à faire prévaloir à l'égard de l'équipement frigorifique du centre de RENNES.

J'ai l'honneur de vous informer qu'en l'état actuel des choses il m'est difficile de vous fournir toutes appréciations utiles, les services techniques de mon ministère ayant été tenus à l'écart lors des conférences des 15 Mai et 23 Juillet 1942.

J'estime que la question mériterait d'être étudiée à la faveur d'une nouvelle réunion à laquelle seraient conviés les représentants de la municipalité, la délégation générale à l'Equi-
pement National, le ministère du Ravitaillement et les délégués du ministère des Communications et de la S.N.C.F. ainsi que les services et industriels locaux intéressés.

Je profite de l'occasion pour vous demander de bien vouloir me faire connaître si votre société a toujours l'intention de contribuer à la réalisation de l'entrepôt frigorifique de CAEN, dans un avenir proche.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé: Max BONNAFOUS.

EQUIPEMENT FRIGORIFIQUE DE LA FRANCE

Mise en oeuvre

Construction de
l'Entrepôt frigorifique de Caen

	C.A.	17.12.41	37	X
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		13. 1.42		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		28. 2.42		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.CF		13. 3.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		5. 6.42		
Dépêche du M.Ag à la SNCF		27. 3.43		
Lettre S.N.C.F. au M.Ag		25. 4.43		
	C.A.	22.12.43	22	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		7. 1.44		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		29. 2.44		

MINISTERE DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET DES COMMUNICATIONS

Secrétariat Général
des Travaux et des Transports

Paris, le 29 février 1944

Direction des Chemins de fer

C O P I E

1er Bureau

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle, aux Communications et, par intérim, au Travail

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

(+) Copie de cette lettre a été distribuée le 13 janvier 1944, comme suite à la décision du Conseil du 22 décembre 1943.

Objet : Augmentation de l'ouverture de crédit précédemment consentie par la S.N.C.F. à la S.T.E.F. pour la construction de l'entrepôt frigorifique de Caen.

Référence : Votre lettre D. 9285-27 du 7 janvier 1944. (+)

Par lettre citée en référence, vous m'avez proposé de porter de 10 à 20 millions de francs l'ouverture de crédit que, par décision ministérielle du 13 mars 1942, la S.N.C.F. a été autorisée à consentir à la S.T.E.F. pour la construction d'un entrepôt frigorifique à Caen.

Je rappelle les conditions de cette opération :

- a) il s'agit d'une avance remboursable en 15 ans et réductible à raison de 1/10ème de son montant à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5ème ;
- b) il est versé à la S.N.C.F. au début de chaque année une commission égale à 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée ;
- c) les découverts effectifs sont passibles d'intérêts en compte-courant au taux des avances de la Banque de France, majoré de 1/2 %.

Dans votre lettre du 7 janvier dernier, vous faites valoir que, depuis décembre 1941, époque à laquelle le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. avait approuvé le principe de la construction de l'entrepôt de Caen, des hausses de prix considérables sont

intervenues et qu'à l'heure actuelle il y a lieu de tabler sur une dépense de 22.500.000 fr.

Par ailleurs, divers éléments permettent d'augurer favorablement de l'équilibre financier de l'entreprise ; vous mentionnez notamment à cet égard :

- d'une part, les prix actuels de la glace et les tarifs d'entreposage présentement en instance au Service de Surveillance des Prix ;

- d'autre part, l'augmentation très importante, de 1941 à 1943, des quantités de produits transportés en wagons S.T.E.F. au départ de Normandie.

Dans sa séance du 22 décembre 1943, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a adopté le projet tendant à doubler l'avance déjà consentie à la S.T.E.F., étant entendu que les modalités de cette avance seraient maintenues sans changement.

Après examen de l'affaire par mes Services, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise la S.N.C.F. à porter de 10 à 20 millions de francs l'avance à la S.T.E.F. qui a fait l'objet de la décision ministérielle du 13 mars 1942.

P.O., le Directeur du Cabinet,
Signature.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 7 janvier 1944

D. 9285-27

C O P I E

Ec n° 173

Comme suite à la décision du Conseil
du 22 décembre 1943.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche DGT Service Economique, 1er Bureau, du 13 mars 1942, vous avez bien voulu autoriser notre Société à consentir à la S.T.E.F., aux conditions que nous vous avons soumises, un prêt de 10 millions de francs sous forme d'ouverture de crédit, en vue de lui permettre de réaliser la construction d'un entrepôt frigorifique à Caen.

Depuis lors, l'étude du projet correspondant s'est poursuivie en plein accord avec les Services du Ravitaillement Général et la municipalité de Caen, mais, du fait des circonstances, la construction n'a pu être encore effectivement entreprise.

Or, depuis décembre 1941, époque à laquelle le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. avait approuvé le principe de cette construction, des hausses de prix considérables sont intervenues en sorte que la dépense à escompter pour sa réalisation se chiffre maintenant à 22.500.000 fr.

Compte tenu de cet état de choses, la S.T.E.F. s'est trouvée conduite à demander à la S.N.C.F. de porter de 10 à 20 millions l'ouverture de crédit qui lui avait été consentie avec votre autorisation, les modalités de cette avance étant maintenues sans changement.

Dans sa séance du 22 décembre 1943, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a fait droit, sous réserve de votre approbation, à la demande présentée pour cet objet par la S.T.E.F.

Cette décision a été prise compte tenu des divers éléments exposés dans la note ci-jointe, notamment des suivants qui permettent d'augurer favorablement de l'équilibre financier du projet:

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production
Industrielle et aux Communications
Service Economique - 1er Bureau - PARIS -

- l'application des prix actuels de la glace et des tarifs prévus pour l'entreposage, présentement en instance au Service de Surveillance des prix, doit permettre de réaliser l'équilibre des charges du futur entrepôt, bien que ces prix ne couvrent, en principe, que des annuités d'amortissement correspondent à des constructions anciennes ;
- les quantités de produits transportés en wagons S.T.E.F. au départ de la Normandie ont accusé de 1941 à 1943 une augmentation très importante (168 %) due, notamment, à l'application du décret interministériel du 1er avril 1943 rendant obligatoire l'emploi des wagons réfrigérants pour le transport des beurres et fromages, ce qui donne la mesure des possibilités du trafic au départ du futur entrepôt.

Comme suite à la décision prise par notre Conseil d'Administration, j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander de vouloir bien autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F. la majoration d'ouverture de crédit que celle-ci a sollicitée, suivant les modalités approuvées à l'origine.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 22 décembre 1943

QUESTION VI - Entrepôt frigorifique de Caen.-

P.V. (p.6)

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil a approuvé, le 17 décembre 1941, un projet présenté par la S.T.E.F. tendant à la construction d'un entrepôt frigorifique à Caen et consenti à cette Société, en vue de sa réalisation, une ouverture de crédit de 10 M.

Mais ce projet, qui avait été établi d'accord avec le Ministère de l'Agriculture et la Municipalité, a dû faire ultérieurement l'objet de remaniements à la suite de l'intervention du Service d'Urbanisme de la Délégation Générale à l'Équipement National. L'exécution s'est trouvée de ce fait retardée et, compte tenu de la hausse des prix, la dépense à la charge de la S.T.E.F., évaluée primitivement à 9 M. 5, doit être chiffrée maintenant à 22 M. 5.

Dans ces conditions, il est proposé de porter de 10 à 20 M. l'ouverture de crédit à la S.T.E.F., les modalités d'attribution étant elles-mêmes maintenues sans changement.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT demande si, dans cette affaire, comme d'ailleurs pour celle inscrite sous la rubrique suivante à l'Ordre du Jour et concernant Limoges, il s'agit d'une simple prise de position en vue de réalisation à une date encore indéterminée ou si, au contraire, la S.T.E.F. a déjà reçu les autorisations administratives et surtout les attributions de matières pouvant lui permettre d'entreprendre dès maintenant les travaux.

M. DEVINAT répond que, sans l'intervention du Service d'Urbanisme de la Délégation Générale à l'Équipement National, la construction de l'entrepôt de Caen serait déjà commencée. Pour l'entrepôt de Limoges, l'accord est réalisé avec le Ravitaillement Général, mais les choses sont moins avancées.

Après échange de vues auquel prend part également M. LE BESNERAIS et sous réserve de l'autorisation de M. le Ministre Secrétaire d'État à la Production Industrielle et aux Communications, le Conseil décide de porter de 10 à 20 M. l'ouverture de crédit.

Notes de séance (p. 22)

M. LE PRESIDENT. - Dans sa séance du 17 décembre 1941, le Conseil a approuvé le projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Caen, et décidé d'octroyer à la S.T.E.F. une ouverture de crédit de 10 M., échelonnée sur 15 ans. Ce projet avait été élaboré en accord avec le ministère de l'Agriculture et le

Municipalité. Mais, au moment où cette étude était terminée, le Service d'Urbanisme de la Délégation Générale à l'Équipement National est intervenu pour demander que d'importantes modifications y soient apportées. L'étude doit, par conséquent, être reprise. Mais, pendant ce temps, les prix ont augmenté d'une manière considérable et presque doublé. La dépense à la charge de la S.T.E.F., évaluée primitivement à 9 M. 5, peut être chiffrée maintenant à 22 M. 5 environ.

Dans ces conditions, il est proposé de porter de 10 à 20 M. l'ouverture de crédit antérieurement accordée à la S.T.E.F.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Pour cet entrepôt, comme d'ailleurs pour celui de Limoges qui fait l'objet de la question suivante inscrite à l'Ordre du Jour, s'agit-il d'une simple prise de position en vue d'une réalisation à une date non encore déterminée ou la S.T.E.F. est-elle dès maintenant en possession des autorisations administratives et surtout des attributions de matières qui lui permettraient de réaliser les travaux ?

M. LE PRÉSIDENT. - Je ne crois pas qu'on puisse dire que la date de construction soit encore indéterminée. Les études sont déjà très avancées ; je crois même que le nouvel emplacement est choisi et qu'on doit procéder prochainement à l'acquisition du terrain.

En ce qui concerne l'entrepôt de Limoges également, on a déjà fait choix de l'emplacement qui se trouve dans nos emprises et l'accord est réalisé.

M. BEVINAT. - Pour l'entrepôt de Caen, la S.T.E.F. avait obtenu toutes les autorisations nécessaires et, n'eût été cette intervention tardive du Service d'Urbanisme de la Délégation Générale à l'Équipement National, la construction en serait, à l'heure actuelle, commencée. C'est d'ailleurs à la demande du Ravitaillement Général, qui avait insisté pour que l'on aboutisse rapidement, que la S.T.E.F. avait établi ce projet.

.....

M. LE BESNERAIS. - Les Services du Ravitaillement Général sont également entièrement d'accord pour la construction de l'entrepôt de Limoges. Il s'agit d'une région grosse productrice de viandes et la création de cet entrepôt présente un très grand intérêt. Mais je ne crois pas que l'approvisionnement en matières soit encore constitué.

Le Conseil approuve le relèvement à 20 M. de l'ouverture de crédit antérieurement accordée à la S.T.S.F.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 22 décembre 1943

VI - Entrepôt frigorifique de Caen.-

P.

G.
J.

aprouvé

15 DÉC. 1943
Décembre 1943

NOTE

Pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

ENTREPOT FRIGORIFIQUE DE CAEN

Augmentation de l'ouverture de crédit consentie par la S.N.C.F. à la S.T.E.F.

Au titre du programme d'équipement frigorifique des Régions OUEST et SUD-OUEST de la France, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a approuvé, au cours de sa séance du 17 décembre 1941, la construction d'un entrepôt frigorifique à Caen.

En vue du financement de cette construction, le Conseil, après accord de principe du Ministère des Communications (lettre du 13 mars 1942 à la S.N.C.F.), a octroyé à la S.T.E.F. une ouverture de crédit de 10 millions, échelonnable sur 15 ans.

Nous rappelons qu'il s'agit d'un projet en cours d'élaboration tendant à l'établissement d'un entrepôt devant s'élever en principe sur un terrain appartenant à la ville et qui s'insère dans un ensemble municipal important groupant plusieurs éléments, dont l'entrepôt, seul, est à construire par la S.T.E.F.

Cet ensemble comprend, en outre de l'entrepôt :

- un marché à bestiaux,
- un abattoir régional devant permettre notamment l'expédition de viandes foraines,
- un centre de congélation et de stockage de viande congelée,
- un marché de gros aux poissons.

Les négociations engagées, tant avec le Ministère de l'Agriculture qu'avec la Municipalité, avaient abouti à un accord entre toutes les parties intéressées lorsque l'intervention du Service d'urbanisme de la Délégation Générale à l'Équipement National a nécessité l'étude d'une modification du projet primitivement retenu. De nouvelles négociations sont en cours entre les Services de la S.N.C.F. et la Ville de Caen en vue de trouver une solution qui tienne compte à la fois des desiderata de la ville, des besoins de la S.T.E.F. et des nécessités du chemin de fer pour la réalisation future de la vitesse unique.

Sans préjuger de la solution qui sera finalement retenue, on peut dire que, quelle que soit cette solution, les lignes essentielles du projet ne seront pas modifiées quant à la construction de l'entrepôt frigorifique. C'est pourquoi nous avons procédé dès maintenant à une réévaluation des prix de construction de cet établissement.

En effet, depuis décembre 1941, les prix ont crû d'une manière considérable, de sorte que la dépense à la charge de la S.T.E.F., évaluée primitivement à 9 M 500, peut être chiffrée maintenant à 22 M 500 environ, se répartissant approximativement comme suit :

2 Millions	(terrain et remblais)
11 Millions	(bâtiments et annexe)
9 Millions 5	(machines)

Sur ces bases, l'étude approximative du nouveau bilan d'exploitation du futur entrepôt montre (voir annexe ci-jointe) que l'application des prix actuels de glace et des tarifs prévus pour l'entreposage actuellement en instance au service de surveillance des prix permettrait d'équilibrer les charges, bien que les prix actuels ne couvrent, en principe, que des annuités d'amortissement correspondant à des constructions anciennes.

Mais il est permis d'espérer que des facilités spéciales seront données dans l'après-guerre aux affaires nouvelles nécessaires aux besoins généraux du Pays et destinées notamment à l'exécution du "plan de démarrage", en vue de tenir compte des charges réelles de ces affaires.

Par lettre, en date du 5 juin 1942, nous avons attiré l'attention de M. le Ministre des Communications sur cet aspect de la question, en lui faisant observer :

- que la réalisation de l'équilibre financier complet, au départ, d'une installation neuve telle que l'entrepôt frigorifique de Caen était préconisée en raison du déséquilibre systématique entre les prix de construction et les prix autorisés pour les prestations de services,

- que la participation de la S.T.E.F. dans les installations frigorifiques de Caen étant entièrement justifiée du point de vue ferroviaire et du point de vue de l'intérêt général, la S.T.E.F. continuerait cependant, sauf objection, de poursuivre la mise en oeuvre du projet dans les conditions envisagées.

Cette position se trouve confirmée depuis que les Pouvoirs Publics ont, par décret, imposé en 1943 l'emploi obligatoire des wagons réfrigérants pendant toute la période du 1^{er} mai au 30 octobre, pour le transport des beurres et fromages, sur des distances supérieures à 150 km. De ce fait, les quantités de ces produits transportées en wagons S.T.E.F. pendant la période considérée, au départ de la Normandie, ont crû de 5.109 tonnes en 1942 à 13.664 tonnes en 1943 accusant ainsi une augmentation de 168 %.

Sous le bénéfice de ces considérations, il est proposé au Conseil d'Administration de porter de 10 à 20 Millions l'ouverture de crédit qui avait été accordée à la S.T.M.F. en décembre 1941, pour la construction de l'entrepôt frigorifique de Caen, les modalités d'attribution de cette avance étant maintenues sans changement.

Si le Conseil approuve cette proposition, l'autorisation utile sera demandée à M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

BOYAUX

A N N E X E

ENTREPOT FRIGORIFIQUE DE CAEN

BILAN APPROXIMATIF D'EXPLOITATION

1° - CHARGES -

Pour une dépense totale de 22.500.000 fr. se répartissant comme suit :

Terrain et remblai	2.000.000.-
Bâtiments et annexes	11.000.000.-
Machines	9.500.000.-

les charges annuelles pourraient être évaluées comme suit :

amortissement et intérêt à 5 %

Bâtiments (en 20 ans 8 %)	880.000.-
Machines (en 10 ans 13 %)	1.230.000.-

Total des amortissements 2.110.000.-

Frais d'exploitation (au bout de la 3ème année)

par analogie avec AVIGNON 2.500.000.-

Total des dépenses annuelles ... 4.610.000.-

2° - RECETTES -

Contribution du Service Wagons (frais actuels de l'Agence
de CAEN) 150.000.-

Vente de glace :

6.000 tonnes à 350 fr. (prix actuel de vente au bac)
(contre 435 fr. prix payé actuellement par le Service
Wagons) 2.100.000.-

Entreposage :

108.000 tonnes-jour à 22^f/₈₀

(prix actuel majoré dans la proportion soumise au
Service de Surveillance des prix) 2.460.000.-

Total 4.710.000.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 25 avril 1943

D 3310/14

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 27 mars, vous avez bien voulu me faire connaître qu'il ne vous était pas encore possible de fournir votre appréciation sur la conception à adopter en ce qui concerne les entrepôts frigorifiques et les centres de congélation à établir à Rennes, les Services techniques de votre Ministère ayant été tenus à l'écart lors des conférences des 15 mai et 23 juillet 1942. Vous estimez, dans ces conditions, qu'il conviendrait d'étudier à nouveau la question à la faveur d'une réunion à laquelle seraient conviés les représentants de la municipalité, de la délégation générale de l'Equipement National, de votre Département, du Secrétariat d'Etat aux Communications, de la S.N.C.F. ainsi que les services et industriels locaux intéressés.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, compte tenu du fait nouveau constitué par la destruction d'immeubles à Rennes à la suite du bombardement, nous sommes bien d'accord avec vous sur l'utilité que présenterait la réunion d'une nouvelle conférence. Lors de celle du 23 juillet 1942 - des conclusions de laquelle nous pensions que vous aviez été tenu au courant puisque y assistaient en particulier MM. les Directeurs régionaux et départementaux du Ravitaillement, M. l'Ingénieur en Chef du Génie Rural et M. le Directeur des Services Vétérinaires certaines critiques avaient, en effet, été soulevées par la municipalité quant à la démolition de bâtiments situés au voisinage de la gare. La question se présente désormais sous un nouvel aspect.

Nous serions donc tout disposés à participer à la réunion que vous envisagez. Je me permets, à cette occasion, d'attirer votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'y soit également représentée notre filiale, la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) à qui nous avons confié le soin de réaliser le programme d'équipement frigorifique du Pays qui nous a été demandé par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, en septembre 1940.

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat
à l'Agriculture et au Ravitaillement
2, Boulevard des Invalides - PARIS

D'autre part, par la même lettre, vous m'avez demandé si la S.N.C.F. avait toujours l'intention de contribuer à la réalisation de l'entrepôt frigorifique de Caen.

Notre filiale, la S.T.E.F., dans le cadre du rôle que nous lui avons confié, a été chargée par nous de contribuer à cette réalisation. Cette Société a donc préparé, en accord étroit avec vos Services, des plans détaillés d'exécution, les cahiers des charges correspondants et la Convention à intervenir avec la Ville de Caen. Les études sont maintenant pratiquement achevées, les discussions avec les architectes ne portent plus que sur certains détails d'aménagement des bureaux.

Les propositions de la S.T.E.F. ont été transmises au Service du Génie Rural et à la Ville de Caen les 24 mars et 1er avril 1943. La signature des pièces pourra intervenir dès que votre Administration et la Ville de Caen auront donné leur accord sur les dispositions envisagées.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE
ET DU RAVITAILLEMENT

Inspection Technique des
Etablissements

Paris, le 27 mars 1943

I.T.E. N° 590304-P

Référence : D. 3310/14

Le Ministre Secrétaire
d'Etat à l'Agriculture et au
Ravitaillement

à M. le Président du Conseil
d'Administration de la SNCF

Monsieur le Président,

Par lettre en date du 16 mars, vous avez bien voulu me demander mon avis au sujet de la conception à faire prévaloir à l'égard de l'équipement frigorifique du centre de RENNES.

.....

Je profite de l'occasion pour vous demander de bien vouloir me faire connaître si votre société a toujours l'intention de contribuer à la réalisation de l'entrepôt frigorifique de CAEN, dans un avenir proche.

Veuillez agréer,

Signé : Max BONNAFOUS.

8441

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 5 juin 1942.

D. 9285-27
E n° 83 bis

COPIE

Monsieur le Ministre,

Le principe
de ce prêt
a été approuvé
par le Conseil le
17 décembre 1941

Par dépêche D.G.T. Service Economique, 1er Bureau, du 13 mars 1942, vous avez bien voulu nous informer de ce que vous autorisiez notre Société à consentir à sa filiale, la S.T.E.F., aux conditions que nous vous avons soumises, un prêt sous forme d'ouverture de crédit destiné à lui permettre de réaliser un entrepôt frigorifique à Caen.

Toutefois, vous demandez que nous veillions à ce que la S.T.E.F. s'emploie d'urgence à obtenir du Service du Contrôle des Prix la fixation de tarifs correspondant aux charges réelles des entrepôts, afin d'assurer, autant que possible, dès le départ, l'équilibre financier de l'opération. Vous ajoutez que vous êtes disposé à appuyer ses efforts en ce sens.

J'ai l'honneur de vous rappeler que la situation déficitaire dans laquelle serait à l'origine, sur la base des tarifs actuels, l'exploitation de l'Entrepôt Frigorifique de Caen n'avait nullement échappé à la S.T.E.F. Toutefois, celle-ci n'a pas estimé qu'il y eut là un motif suffisant pour se soustraire aux sollicitations dont elle était l'objet dans le cadre de la politique générale d'équipement poursuivie par le Gouvernement.

Il lui est apparu tout d'abord, qu'en période normale, les besoins permanents de la Ville de Caen pour les viandes fraîches de consommation locale ou destinées à l'expédition, ainsi que ceux des Services du Ravitaillement Général et de l'Agriculture pour les viandes congelées, seraient assurés dans de meilleures conditions si le soin d'y pourvoir était confié à une même Société exploitant à proximité immédiate, pour son propre compte et sous sa responsabilité, des installations de même nature.

Elle a pensé également que l'Entrepôt Frigorifique de Caen qui rentre dans le programme d'équipement établi à votre demande entraînerait un développement des transports frigorifiques susceptible de lui apporter des bénéfices.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème) -

Ceci étant rappelé, la S.N.C.F., comme la S.T.E.F., ne peut assurément que se trouver d'accord pour reconnaître que l'exploitation des entrepôts frigorifiques ne saurait être maintenue systématiquement en déficit. Notre Conseil, ainsi que vous le relevez, n'a pas manqué de le souligner lui-même dans sa délibération du 17 décembre 1941. Il est indispensable que tout soit mis en oeuvre pour que l'équilibre financier des opérations nouvelles auxquelles nous pouvons être amenés à prêter notre concours soit assuré le plus rapidement possible.

A ce sujet, je peux vous confirmer que, d'ores et déjà, le Comité d'Organisation des Exploitations Frigorifiques est intervenu auprès du Service du Contrôle des Prix à l'effet d'obtenir l'autorisation de relever, d'une part, le prix de vente de la glace, d'autre part, les tarifs d'entreposage frigorifique de denrées diverses.

Toutefois, je crois devoir signaler à votre attention les conditions particulières dans lesquelles se présente, de ce point de vue de la majoration des prix, le projet qu'il est aujourd'hui envisagé d'exécuter.

En premier lieu, l'étude jointe à ma lettre 143 D 9285/27 du 13 janvier 1942 montrait qu'une augmentation minime des tarifs (5 % environ) suffirait à assurer l'équilibre des recettes et des dépenses de l'Entrepôt de Caen. Mais ces conclusions s'appuyaient sur les données fournies par une étude faite au mois d'août 1941. Or, depuis cette date, des majorations importantes ont été enregistrées dans le prix des matériaux et des fournitures, de telle sorte qu'il faut maintenant compter sur un prix de revient majoré d'au moins 20 %. L'installation ne pouvant être réalisée avant 18 mois au moins, l'augmentation réelle à prévoir sera vraisemblablement encore plus forte.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de la loi du 10 novembre 1940, les majorations de prix de vente de glace et des tarifs d'entreposage ne seront admises par le Comité National de Surveillance des Prix que dans la mesure où elles peuvent être justifiées par l'augmentation des dépenses d'exploitation proprement dites, à l'exclusion de toute majoration de l'amortissement des installations ou du matériel sous forme de provision pour renouvellement ou autre. D'autre part, une entreprise nouvelle ne saurait, en l'état actuel de la réglementation, être autorisée à pratiquer des prix supérieurs à ceux des entreprises similaires déjà en fonctionnement.

Il est évident que, tant que ces dispositions n'auront pas été modifiées, nous ne pourrons que difficilement escompter réaliser l'équilibre financier complet d'installations neuves telles que celles de l'Entrepôt frigorifique de Caen.

Aussi, ne pouvons-nous que vous demander d'apprécier ce qu'il serait possible d'envisager sur le plan gouvernemental pour que la S.T.E.F. puisse assurer l'aboutissement de son projet dans les conditions que vous avez fixées.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que, dans toute la mesure où son action pourra se révéler efficace, la S.T.E.F. poursuivra ses efforts en vue d'obtenir, en liaison avec l'appui que vous avez bien voulu nous offrir, un aménagement aussi rapide que possible des prix qu'elle sera autorisée à percevoir.

En tout état de cause, nous continuons à penser que la participation que notre filiale a décidé de prendre dans les installations frigorifiques de Caen est justifiée du point de vue de l'intérêt général et rentre dans le cadre de la politique qu'elle-même doit suivre en vue de l'avenir.

Nous ne doutons pas que telle soit également votre manière de voir. Aussi poursuivons-nous la mise en oeuvre du projet dans les conditions que nous vous avons soumises.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Paris, le 13 mars 1942

Service Economique

- COPIE -

1^{er} Bureau

Le Secrétaire d'Etat

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

Copie de cette
lettre a été
distribuée le
21-1-1942

Objet : Construction d'un entrepôt frigorifique à Caen.

Réf. : Votre lettre n° D. 9285/27 du 13 janvier 1942.

Par lettre citée en référence, vous m'avez demandé d'approuver le projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Caen et d'autoriser votre Société à consentir à sa filiale, la S.T.E.F., une ouverture de crédit suivant les modalités ci-après :

La S.N.C.F. ferait à la S.T.E.F. une avance d'un montant maximum de 10.000.000 fr remboursable en 15 ans et réductible à raison de 1/10 de son montant à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5ème;

- il serait versé à la S.N.C.F. au début de chaque année une commission égale à 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée;

- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 %.

Dans sa séance du 17 décembre 1941, le Conseil d'Administration de la Société Nationale a donné son accord sous réserve :

- que la S.T.E.F. s'emploiera d'urgence à obtenir, en accord avec le Comité d'Organisation des exploitations frigorifiques, le relèvement des prix de fourniture de la glace nécessaire pour réaliser, au plus tôt, un équilibre des recettes et des dépenses;

- que la S.N.C.F. ne prendra à aucun moment une part quelconque de la couverture du déficit d'exploitation éventuel de l'entrepôt.

Il convient d'observer que cette dernière réserve risque d'être purement théorique si l'entreprise est en déficit permanent. Il ne suffit pas, en effet, de stipuler, comme le prévoit déjà le traité de gérance passé avec la S.T.E.F., que la Société Nationale sera indemnisée intégralement de toutes ses charges, car en fait, quel que soit le mode d'établissement des comptes, c'est finalement la S.N.C.F. qui supporterait les pertes de sa filiale.

Ainsi que vous l'avez déclaré à la séance du Conseil d'Administration du 17 décembre 1941, on ne peut admettre que l'exploitation des entrepôts frigorifiques soit maintenue systématiquement en déficit dans toutes les régions.

En ce qui concerne l'entrepôt de Caen, il importe donc d'assurer autant que possible dès le départ l'équilibre financier du projet, compte tenu : des prix qui seront fixés pour les fournitures de glace, des augmentations à prévoir sur l'évaluation des dépenses d'établissement et des clauses des conventions à passer avec la Ville de Caen, et avec le Ministère de l'Agriculture et du Ravitaillement pour déterminer certaines conditions de l'exploitation.

D'après les renseignements qui m'ont été donnés, le Comité d'Organisation des Exploitations Frigorifiques se préoccupe actuellement des prix des fournitures de glace qui, d'une manière générale, sont inférieurs au coût réel. Ce Comité va demander au Service du Contrôle des Prix un relèvement sensible des taux en vigueur. Je vous demande de veiller à ce que la S.T.E.F. s'emploie d'urgence à obtenir la fixation de prix correspondant aux charges réelles des divers entrepôts. Je suis disposé, si c'est utile, à appuyer ses efforts en ce sens.

Sous les réserves ci-dessus, je donne mon adhésion au projet et je vous autorise à consentir à la S.T.E.F. l'ouverture de crédit demandée.

J'ajoute qu'il y aura lieu, le moment venu, de modifier le traité de gérance des 28 mars 1940-12 novembre 1941, de manière que les déficits occasionnels de l'Entrepôt de Caen ne puissent influencer sur le calcul de la redevance payée par la S.T.E.F. à votre Société.

Signé : BERTHELOT.

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

Service Economique
-
1er Bureau

-
Section des Tarifs
et des priorités
de transports
-

Programme d'équipement
frigorifique

Paris, le 28 février 42

Le Secrétaire d'Etat

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

En vue de l'établissement du programme d'équipement frigorifique de la France à exécuter en 1942, le Secrétariat d'Etat au Ravitaillement demande que votre Société :

.....
- étudie la possibilité de porter la capacité des installations de stockage des viandes congelées à Caen, de 500 à 800 ou 2.000 tonnes.
.....

Je vous serais obligé de vouloir bien faire procéder à ces études et de m'en adresser les résultats sous le timbre de la présente lettre.

(s) CLAUDON.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 13 janvier 1942

D 9285/27

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Poursuivant l'étude du programme de l'équipement frigorifique de l'ouest et sud-ouest de la France, dont je vous ai entretenu dans ma lettre D.9285/27 du 23 avril 1941, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a été amené à examiner dans sa séance du 17 décembre 1941 une proposition de la S.T.E.F. concluant à la nécessité de réaliser, dans le plus bref délai, et si possible en même temps que les installations prévues à Perpignan, un entrepôt frigorifique à Caen.

Ainsi que l'expose la note ci-jointe, la création de cet établissement est justifiée :

- par les nécessités des transports sous le régime du froid et de l'entreposage frigorifique des viandes, produits de laiterie, fruits, etc;
- par des besoins particuliers résultant de dispositions locales et de nécessités d'ordre national.

Le coût des seules installations frigorifiques envisagées (fabrique de glace, entrepôt frigorifique, centre de congélation) est évalué à 15.700.000 fr, mais la ville de Caen, le Secrétariat d'Etat au Ravitaillement ainsi que le Ministère de l'Agriculture, acceptent de prendre à leur charge une somme de 6.200.000 fr. La dépense totale restant à couvrir serait donc de 9.500.000 fr.

La S.T.E.F. sollicite de la S.N.C.F. l'octroi d'un prêt sous forme d'une ouverture de crédit, dont les modalités de détail analogues à celles consenties pour la construction de l'entrepôt frigorifique de Perpignan sont exposées ci-après :

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
244, Boulevard St-Germain - PARIS

- l'avance ainsi consentie sous la forme d'une ouverture de crédit en compte courant serait d'un montant maximum de 10.000.000 de francs remboursables en 15 ans et réductibles à raison de 1/10^e de son montant à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5ème ;

- il serait versé à la S.N.C.F. au début de chaque année une commission égale à 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée ;

- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 %.

Il apparaît bien, ainsi que l'expose la note ci-annexée, qu'en l'état des prévisions que l'on peut faire actuellement et malgré les conditions avantageuses du prêt qui pourrait être consenti par la S.N.C.F., l'équilibre d'exploitation de l'entrepôt ne sera atteint qu'en cas de relèvement des prix de fourniture de la glace à un niveau correspondant à celui des charges de premier établissement.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a donc été amené à donner son accord à la S.T.E.F. sous réserve :

- que cette Société s'emploiera d'urgence à obtenir ce relèvement nécessaire des prix de fourniture en accord avec le Comité d'organisation des exploitations frigorifiques, de manière à réaliser, au plus tôt, un équilibre des recettes et des dépenses ;

- que la S.N.C.F. ne prendra à aucun moment une part quelconque de la couverture du déficit d'exploitation éventuel de l'entrepôt.

Comme suite à cette décision, et conformément aux dispositions de votre dépêche en date du 12 juin 1941, j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander :

- d'approuver le projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Caen ;

- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, l'ouverture de crédit que celle-ci sollicite suivant les modalités exposées ci-dessus.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : FOURNIER.

QUESTION X - Construction, par la S.T.E.F. d'un entrepôt frigorifique à Caen.

M. LE PRESIDENT rappelle que, comme suite à sa décision du 26 mars 1941, relative à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, le Conseil, dans sa séance du 15 octobre 1941, a décidé de prêter son concours à la S.T.E.F., sous la forme d'une ouverture de crédit, pour la construction d'un entrepôt frigorifique à Perpignan.

Poursuivant la mise en oeuvre de son programme, la S.T.E.F. envisage, aujourd'hui, de réaliser, dans le plus bref délai, et si possible en même temps que les installations prévues à Perpignan, un entrepôt frigorifique à Caen.

Le coût de cette seconde installation est évalué à 15.700.000 fr. Mais la Ville de Caen, le Ravitaillement Général et le Génie Rural acceptent de prendre à leur charge une somme de 6.400.000 fr. La dépense restant à couvrir serait donc de 9.500.000 fr.

La S.T.E.F. sollicite de la S.N.C.F. l'octroi d'un prêt, sous forme d'ouverture de crédit, d'un montant maximum de 10 M. de francs remboursable en 15 ans, suivant les modalités analogues à celles qui ont été adoptées pour l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

M. DEVINAT fait observer que, en l'état des prévisions que l'on peut faire et malgré les conditions avantageuses du prêt qui serait consenti par la S.N.C.F., l'équilibre d'exploitation de l'entrepôt ne serait pas atteint. Comme l'indique la note, il serait nécessaire de poursuivre le relèvement des prix de fourniture de glace à un niveau correspondant mieux à celui des charges de premier établissement.

La S.T.E.F. ne manquera pas de s'employer à obtenir ce relèvement. Mais elle risque fort, sur ce point, de se heurter à une position contraire tant de la part de la Ville que de celle du Ravitaillement Général qui, tous deux, précisément, seront intervenus dans le financement de l'opération.

Dans ces conditions, il semble qu'il y aurait avantage à ce que le Conseil indique, dès maintenant, que la S.N.C.F. n'entend prendre à aucun moment une part quelconque à la couverture du déficit d'exploitation et que, pour le présent, elle ne donne son accord au projet que sous réserve que l'équilibre des recettes et des dépenses soit immédiatement recherché.

M. LE PRESIDENT ne voit, pour sa part, aucun inconvénient à ce que la S.N.C.F. insiste en ce sens auprès de la S.T.E.F.. On ne peut admettre que l'exploitation des entrepôts frigorifiques soit systématiquement maintenue en déficit dans toutes les régions. Des ajustements de prix sont nécessaires et il convient de les obtenir au plus tôt.

Sous le bénéfice de ces observations, qu'il fait siennes, le Conseil décide de demander à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, dans les conditions prévues par sa dépêche du 12 juin 1941 :

- d'approuver le projet de construction de l'entrepôt ;
- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, l'ouverture du crédit que celle-ci sollicite.

.....

Construction par la S.T.E.F.
d'un entrepôt frigorifique
à Caen.-

QUESTION X - Construction par la
S.T.E.F. d'un entrepôt frigorifique à Caen.-

M. LE PRESIDENT.- Poursuivent la mise en oeuvre de son programme d'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, programme qui a reçu un commencement d'exécution avec la création d'un entrepôt frigorifique à Perpignan, la S.T.E.F. se propose de réaliser, dans le plus bref délai, un second entrepôt frigorifique à Caen.

Lorsque nous avons examiné cette question dans son ensemble le 26 mars dernier, il a été précisé que l'installation d'entrepôts frigorifiques était envisagée dans les régions suivantes : Roussillon, Vallée de la Garonne, Limousin, Charentes et Poitou, Bretagne et Normandie.

Il a été indiqué par ailleurs que ces entrepôts devaient surtout avoir un caractère d'entrepôts d'attente de transports, et qu'il était opportun, par suite, de les installer dans des centres de production plutôt que dans des centres de consommation. Nous avons ainsi établi une distinction entre entrepôts en vue du transport et entrepôts de consommation, encore que cette distinction soit bien fragile car, si, dans une région donnée, la production est supérieure à la consommation, celle-ci existe néanmoins. Il n'est donc pas possible d'en faire abstraction et de spécialiser un entrepôt. Si ce dernier sert principalement à entreposer des produits avant leur expédition, il sert également à l'entreposage des produits à leur arrivée dans la région, en attendant la consommation locale.

Quoiqu'il en soit, ce sont ces directives qui ont déterminé le choix de la Ville de Caen. Il est certain, en effet, que la Normandie constitue un centre de production important, tant en ce qui concerne les produits laitiers, beurres et fromages, qu'en

ce qui concerne certains fruits, et la création d'un entrepôt frigorifique dans cette région permettra de conserver tous ces produits sur place, en attendant leur expédition. Par ailleurs, une telle installation sera de nature à favoriser un stockage régulateur particulièrement nécessaire dans les circonstances présentes. Les banques se sont montrées assez réticentes pour financer les dépôts de beurre et il n'est pas douteux que l'entrepôt de ces denrées dans des conditions sérieuses facilitera l'obtention de crédits sur warrant, permettra par conséquent aux petits producteurs d'obtenir des avances intéressantes sur leurs produits et contribuera à accroître la production.

Les motifs qui ont poussé la S.T.E.F. à choisir la Ville de Caen ont été, par ailleurs, renforcés par les demandes pressantes faites par la Ville de Caen elle-même et par les services du Ravitaillement général. La Ville de Caen se propose, en effet, d'établir de nouveaux abattoirs et de créer un marché de poissons et les Services du Ravitaillement général estiment que ces abattoirs doivent être complétés par des chambres de congélation. C'est donc tout un centre important qu'il est envisagé de créer aux environs de la gare de Caen : de nouveaux abattoirs, un marché du poisson, un entrepôt frigorifique comportant, outre des chambres froides pour la congélation des viandes et la conservation du poisson, une fabrique de glace.

Le coût de l'installation frigorifique est évalué à 15.700.000 fr. Mais, en raison même de l'intérêt général de l'affaire, la Ville de Caen et le Ravitaillement Général entendent participer aux dépenses à concurrence respective de 2.200.000 fr et de 4 M. Les frais à la charge de la S.T.E.F. se trouvent donc ramenés à 9.500.000 fr environ.

Aux termes de la note qui vous a été distribuée, les conditions d'exploitation de cet entrepôt apparaissent d'ores et déjà comme devant être, aux tarifs actuels, déficitaires.

Les charges annuelles de capital sont encore supérieures aux recettes probables de la S.T.E.F. La situation est donc analogue à celle constatée en ce qui concerne l'entrepôt de Perpignan. L'équilibre n'est pas atteint, mais le déficit est moins important. Il semble bien que, pour réduire ce déficit, il faudra recourir à une augmentation des prix de fourniture de la glace.

La S.T.E.F. nous demande de financer cette opération comme nous avons financé la précédente, c'est-à-dire de lui ouvrir un crédit de 10 M. remboursable en 15 ans suivant des modalités analogues à celles qui ont été adoptées pour l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Avez-vous des observations à présenter à ce sujet ?

M. LAURENT - ATTHALIN - La participation financière de la Ville de Caen et du Ravitaillement Général se présente-t-elle sous forme de subvention ou sous forme de participation aux charges mais aussi aux bénéfices de l'exploitation ?

M. LE PRESIDENT - C'est une subvention.

M. DEVINAT - En l'état des prévisions que l'on peut faire et malgré les conditions avantageuses du prêt qui aurait consenti par la S.N.C.F., l'équilibre d'exploitation de l'entrepôt ne sera pas atteint. Comme l'indique la note, il serait nécessaire de poursuivre le relèvement des prix de fourniture de glace à un niveau correspondant mieux à celui des charges de premier établissement.

Sans doute la S.T.E.F. ne manquera pas de s'employer à obtenir ce relèvement. Mais elle risque fort, sur ce point, de se heurter à une position contraire tant de la part de la Ville que de celle du Ravitaillement Général qui tous deux, précisément, seront intervenus dans le financement de l'opération.

Dans ces conditions, il semble qu'il y aurait avantage à ce que le Conseil indique, dès maintenant, que la S.N.C.F. n'entend prendre à aucun moment une part quelconque à la couverture du déficit d'exploitation et que, pour le présent, elle ne donne son accord au projet que sous réserve que l'équilibre des recettes et des dépenses soit immédiatement recherché.

M. LE PRESIDENT - Je ne vois aucun inconvénient à ce que la S.N.C.F. insiste en ce sens auprès de la S.T.E.F., car il n'est pas admissible que l'exploitation des entrepôts frigorifiques soit systématiquement maintenue en déficit dans toutes les régions. Des ajustements de prix sont nécessaires et il convient de les obtenir au plus tôt.

Sous le bénéfice de ces observations, qu'il fait siennes, le Conseil décide de demander à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, dans les conditions prévues par sa dépêche du 12 juin 1941 :

- d'approuver le projet de construction de l'entrepôt ;
- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F., après approbation définitive de ce projet, l'ouverture du crédit que celle-ci sollicite.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 17 décembre 1941

X - Construction, par la S.T.E.F., d'un
entrepôt frigorifique à Caen.

P. Brichy

Le Htk

Bois

idem = L.S.T.E.F. sur d'ell —

copy

Keagel

Bery

ly

but form

in other cases

main

Figure 1.000

mod. 1.000

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

Construction d'un entrepôt frigorifique
à Caen

Poursuivant l'étude de son programme d'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, la S.T.E.F. a été amenée à conclure qu'il convenait de réaliser, dans le plus bref délai, et, si possible, en même temps que les installations prévues à Perpignan, un entrepôt frigorifique à Caen.

Ce projet rentre dans le cadre du programme d'ensemble exposé au Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 26 Mars 1941 à l'occasion de l'étude des moyens de financement des entrepôts frigorifiques à établir par la S.T.E.F. Nous rappelons que les directives de ce programme d'ensemble se résumaient ainsi :

- nécessité pour la S.T.E.F. de réserver son intervention aux entrepôts nouveaux à construire dans des régions de production lorsque les opérations de fourniture de glace, d'entreposage et de prérefrigération sont d'une importance prépondérante, en tant qu'elles constituent l'accessoire du transport.
- opportunité de situer ces établissements dans des localités importantes des régions de production intéressées de manière à s'assurer un entreposage local suffisant intervenant comme un complément indispensable pour obtenir un meilleur rendement de l'outillage et une réduction des frais généraux unitaires.

Partant de ces directives, les considérations suivantes ont déterminé le choix de la ville de Caen :

.....

1°) l'approvisionnement en glace des wagons :

a) importance du trafic .-

L'importance des productions normandes en viandes fraîches, beurres, fromages, volailles et oeufs permettent à cette région de faire de grosses expéditions sur presque toutes les régions de France.

En temps normal, la Basse Normandie expédie des viandes fraîches sur Paris et le Nord de la France (Lille, région des houillères - 42 wagons par semaine environ, soit 4305 tonnes en 1938).

Pendant toute la période d'été, des transports très importants de beurres et fromages ont lieu, d'autre part, en wagons réfrigérants, soit sous forme de wagons loués aux commerçants les plus importants (BRETEL à Valognes, DUPONT à Isigny, par exemple), soit sous forme de services réguliers ramassant des marchandises de Cherbourg au Mans. En temps de paix et en été 50 wagons par semaine circulaient ainsi sur les lignes de Normandie. Les transports de cette nature avaient lieu, soit à destination de Paris, soit à destination du Nord de la France et vers le Centre (2153 tonnes en 1938). Enfin, des expéditions de volailles et d'oeufs étaient dirigées principalement sur Paris, la proportion de ces transports en wagons frigorifiques étant d'ailleurs encore assez faible, en temps de paix pour permettre un intéressant développement dans l'avenir compte tenu de la production normande.

b) organisation des transports.-

Pour des raisons de prix d'achat de la glace les wagons réfrigérants étaient dans le passé glacés à Cherbourg, ce qui imposait, pour une proportion notable de wagons, des parcours à vide inutiles qu'il convient de supprimer pour accroître le rendement du matériel.

Au surplus, la capacité des bacs à glace des wagons utilisés dans la région normande étant relativement faible, les wagons destinés aux régions du Centre et du Sud-Est devaient être systématiquement reglacés à leur passage en gare du Mans, ce qui entraîne également un allongement de la durée de rotation des wagons.

.....

*Le Mans n'est pas atteint
Le Mans et F.
L'opération fait def.
L'opération fait def.
L'opération fait def.*

Pour remédier à cette situation; la S.T.E.F. se propose, en premier lieu, de modifier l'équipement des wagons destinés à circuler en Normandie et devant être utilisés dans un sens pour les expéditions de beurre, dans l'autre sens au départ des régions du Sud-Est et du Sud-Ouest pour des transports de fruits. Dans ces conditions, le rechargement en glace des wagons à leur passage au Mans serait supprimé et la consommation de la glace au départ de la Normandie serait notablement augmentée.

Au surplus, la nécessité apparaît de créer une fabrique de glace au Nord de la ligne de Granville en vue de satisfaire les besoins généraux des transports frigorifiques intéressant cette région.

En se basant uniquement sur le nombre de wagons glacés la consommation future pourrait atteindre 6.000 tonnes par an, ce qui justifie la construction d'une fabrique de glace de 30 tonnes par jour. Comme conséquence, les installations ferroviaires nécessaires pour faire face à un chargement de 15 à 20 wagons par jour doivent avoir un développement d'environ 500 mètres de voie.

2°) L'entreposage frigorifique. -

a) Les produits de laiterie. -

Les Beurres - Une évolution commerciale continue amenait avant la guerre, beaucoup de petites maisons de beurre et fromages à disparaître pour être absorbées par les grosses maisons comme BRETEL à Valognes, DUPONT à ISIGNY, BISSON à Livarot, etc... qui disposent de grandes chambres froides, de ressources financières étendues et font elles-même le stockage pour plusieurs mois pour assurer, pendant toute l'année, l'approvisionnement régulier de régions fort éloignées (Sud-Est notamment) dont les commerçants ne veulent pas courir les risques du stockage. Les quantités ainsi stockées restaient relativement peu considérables et, en tous cas, insuffisantes pour assurer une régularisation des cours qui, chaque année, marquaient des fluctuations importantes.

Or les circonstances présentes ont montré avec une netteté particulière la nécessité d'un stockage régulateur et dans ce but, de grandes facilités

.....

*Ces chiffres à compléter par
à l'origine de la source - -
Rôle de centrale à l'époque
notée*

financières ont été accordées aux commerçants. Il n'est pas douteux que le fait de mettre à la disposition de tous les producteurs des moyens techniques et financiers appropriés réservés jusqu'ici à un petit nombre de grosses affaires contribuera à augmenter la production.

Les Fromages - La qualité des fromages dépend en grande partie de la régularité des opérations dites d'affinage qui peuvent se faire à quelque distance des lieux de production. Il s'agit essentiellement de maintenir les fromages à une température régulière et bien choisie. Là aussi, le fait de permettre à de petits producteurs d'user d'installations modernes sera un encouragement précieux au développement des expéditions.

b) Les fruits. -

En Normandie, il existe relativement peu d'exploitations spécialisées dans la production de la pomme à ocuteau de consommation tardive.

Les possibilités de stockage sous la surveillance directe des producteurs constitueront un moyen de développer une production qui, selon toute vraisemblance, sera particulièrement rémunératrice au fur et à mesure que la concurrence américaine aux fruits français ira en s'atténuant.

En ce qui concerne les arrivages, il est de constatation courante que, dans la Normandie, les fruits du Midi sont rares et chers. L'approvisionnement était, en règle générale, avant la guerre, fait par l'intermédiaire du marché de Paris. Il semble qu'au début tout au moins des envois directs par wagons complets seraient d'un placement difficile. Seul, un organisme régulateur de distribution peut amorcer le trafic. Ce serait là un des rôles intéressants de l'entrepôt frigorifique projeté.

L'importance des chambres froides peut être fixée, en fonction de la population locale (61.000 habitants) d'après les règles suivies jusqu'à présent dans les autres établissements (40 m³ par mille habitants), à 2.500 m³ environ.

.....

Afin de ne pas perdre le bénéfice de ces avantages

3°) Les besoins locaux -

Aux besoins des transports et de l'entreposage frigorifiques sont venus s'ajouter des besoins plus particuliers résultant des dispositions locales et des nécessités d'ordre national :

- d'une part, la ville de Caen a décidé de construire de nouveaux abattoirs sur un terrain distinct de celui utilisé actuellement et très bien placé en bordure du chemin de fer,

- d'autre part, les Services du Ravitaillement Général ont estimé nécessaire de conjuguer avec ces nouveaux abattoirs un centre de congélation qui doit comporter les caractéristiques essentielles suivantes :

- capacité journalière de congélation : 20 T.
- capacité de stockage en viandes congelées : 500 T.

Enfin, il a été décidé de créer un marché en gros du poisson qui serait directement relié à la voie ferrée.

Il est apparu ainsi qu'il y aurait un intérêt certain à conjuguer ces diverses installations et à faire un centre homogène comprenant sur un même terrain :

- des abattoirs,
- un marché de gros du poisson,
- une fabrique de glace,
- et un entrepôt frigorifique auquel seraient adjointes des chambres à viandes fraîches pour les besoins propres des abattoirs et des installations de congélation ou de stockage pour les besoins du Ravitaillement Général.

4°) Estimation des dépenses à engager. -

Les projets relatifs à la construction de la fabrique de glace de l'entrepôt frigorifique et du centre de congélation ont fait l'objet d'études entreprises en accord avec les architectes de la ville de Caen, le Service du Génie rural, du Ministère de l'Agriculture et la S.N.C.F.

.....

L'estimation des dépenses totales à engager est indiquée ainsi qu'il suit :

Estimation des dépenses à engager (totalité).

1°- Terrain : 8.900 m2 à 120 fr. environ..	1.100.000 f.
2°- Fondations sur pieux (pieux de 10 à 12m.) - Estimation.....	300.000 f.
3°- Embranchement particulier (partie en face de l'Entrepôt) - Estimation.....	400.000 f.
4°- Infrastructure - Remblais - Assainissements, Cour empierrée - Estimation.	400.000 f.
5°- Entreprise générale des Bâtiments.....	5.500.000 f.
6°- Puits et service pompage.....	100.000 f.
7°- Isolations et menuiseries isolantes...	3.000.000 f.
8°- Installations frigorifiques.....	3.000.000 f.
9°- Installations électriques de force et de lumière.....	300.000 f.
10°- Appareils de manutention :	
3 monte-charges.....	600.000 f. {
Toboggan, Transporteurs à glace.....	200.000 f. {
Bascules.....	20.000 f. } 1.000.000 f.
Chariots.....	30.000 f. {
Rails de manutention.....	150.000 f. }
11°- Annexes : bureaux, garages, clôtures, etc.....	600.000 f.

Total :	15.700.000 f.

La S.T.E.F. a prévu dans cette première estimation de prendre à sa charge l'achat du terrain correspondant à l'entrepôt proprement dit, à la fabrique de glace et à leurs dépendances : cour, quais, locaux annexes; la construction et l'aménagement de tous les locaux qui feraient l'objet de son exploitation proprement dite. Il y a lieu de signaler toutefois, à ce sujet, que la ville de Caen manifesterait plutôt sa préférence pour une location de longue durée à la S.T.E.F. des terrains nécessaires. Le Conseil Municipal est appelé à prendre prochainement une décision à ce sujet.

5°) Répartition des dépenses -

La répartition des dépenses est envisagée ainsi qu'il est indiqué à l'Annexe N° I ci-jointe, et dont les indications sont résumées ainsi qu'il suit :

.....

Ville de Caen

(embranchement, salle pour les viandes fraîches, resserre, chevilles..... 2.200.000 fr.

Ravitaillement général et Génie rural

(salles de recepage, sciage, congélation habillage, stockage des viandes congelées)..... 4.000.000 fr.

S.T.E.F.

(terrain de l'entrepôt, de la fabrique de glace et de dépendances, construction et aménagement des locaux)..... 9.500.000 fr.

Total15.700.000 fr.

6° Conditions d'exploitation -

Deux conventions sont à intervenir.

- L'une avec la ville de Caen pour déterminer les conditions d'exploitation des chambres froides de viandes fraîches;

- L'autre avec le Ministère de l'Agriculture et du Ravitaillement pour déterminer les conditions de gestion des installations de congélation.

Le bilan des conditions d'exploitation ne peut donc être arrêté dès maintenant.

Une estimation approximative des charges et des recettes peut être faite cependant, ainsi qu'il suit :

Charges:

Pour une dépense totale de 9.500.000 fr. se répartissant en :

Bâtiments.....fr. 6.500.000.--
Machines..... " 3.000.000.--

.....

Les charges annuelles de capital sont :

Amortissement et intérêts 5 % Bâtiments	
sur 20 ans, 8 %.....	520.000.--
Machines sur	
20 ans, 13 %.....	390.000.--
Frais d'exploitation (au bout de 3 ans)	1.100.000.--

	2.010.000.--

Recettes - Pour la part S.T.E.F. :

Stockage de marchandises

Stock moyen : 250 tonnes au prix moyen	
de 10f. la tonne-jour.....	950.000.--
Glace : 6.000 tonnes à 150 fr.....	900.000.--

	1.850.000.--

Fourniture de froid aux chambres à	
viandes fraîches et à viandes congelées	
Couverture des frais. Participation aux	
frais de gestion.....	100.000.--

	1.950.000.--

Ce calcul montre que, comme pour Perpignan, l'équilibre n'est pas atteint, mais comme le fonctionnement de la fabrique de glace est plus régulier, l'écart est moins considérable. Il serait malgré tout nécessaire de rétablir les prix de fourniture à un niveau correspondant mieux à ceux de premier établissement.

7°) Conclusions. -

L'exécution des installations frigorifiques prévues par le S.T.E.F. est subordonnée à une autorisation de M. le Ministre des Communications qui doit donner son consentement après approbation du projet par une Commission interministérielle réunissant des Représentants des Communications, de l'Agriculture et du Ravitaillement Général.

.....

Mais, en raison de l'intérêt déjà manifesté pour ce projet par les Pouvoirs publics, il y a tout lieu de penser que l'avis sera favorable.

Du point de vue de la S.N.C.F., d'autre part, il n'est pas besoin d'insister sur l'intérêt que présente la réalisation d'un projet qui centralise le trafic agricole de la région normande sur un noeud ferroviaire important.

Avant guerre, le chemin de fer voyait, au départ de cette région, de très nombreux trafics lui échapper à destination de Paris notamment. La création à Caen d'établissements embranchés ne peut que contribuer grandement à maintenir les transports au rail.

Dans ces conditions, le Conseil d'Administration de la S.T.E.F., dans sa séance du 3 Octobre 1941, a approuvé le projet présenté et a décidé de demander une ouverture de crédit à la S.N.C.F. à cet effet.

En effet, ainsi qu'il a été précisé pour l'entrepôt frigorifique de Perpignan, les constructions entreprises par la S.T.E.F. pour les wagons engagent la totalité de ses ressources pour deux ans environ, sinon trois.

Les ressources disponibles de la S.T.E.F. seront ensuite utilisées au remboursement à la S.N.C.F. de ses avances pour la construction de l'entrepôt frigorifique de Perpignan. Il n'est pas possible d'envisager de construire un entrepôt frigorifique à Caen sans faire à nouveau appel à l'aide financière de la S.N.C.F. étant entendu que celle-ci ne s'avérera nécessaire qu'au moment où interviendra la construction envisagée, c'est-à-dire dans le courant ou vers la fin de l'année 1942, peut-être même seulement en 1943.

Le financement des travaux serait assuré par une ouverture de crédit faite au moment du début des travaux pour un maximum de 10 millions de francs avec un délai de remboursement de 15 ans.

Il est proposé au Conseil d'Administration de demander à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications :

- d'approuver le projet de construction d'un Entrepôt frigorifique à Caen;

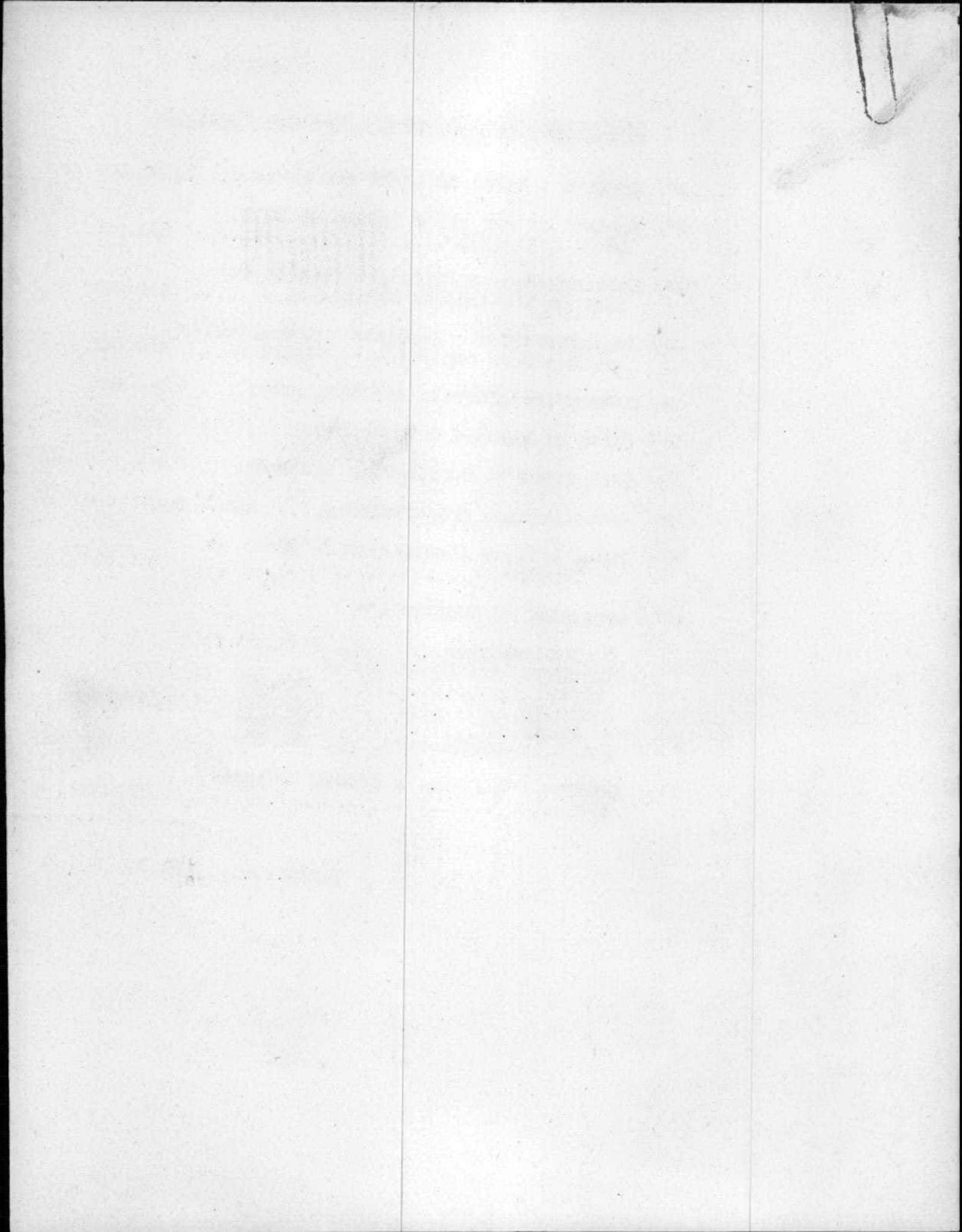
.....

- d'autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F. après approbation définitive de ce projet une ouverture de crédit d'un montant maximum de 10 millions de francs remboursable en 15 ans, suivant des modalités analogues à celles adoptées pour l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Signé : BOYAUX.

Estimation des dépenses à engager (totalité)

1°/ Terrain : 8.900 m ² à 120 frs environ..	1.100.000	frs	
2°/ Fondations sur pieux (pieux de 10 à 12 m) Estimation.....	300.000	-	
3°/ Embranchement particulier (partie en face de l'entrepôt) Estimation.....	400.000	-	
4°/ Infrastructure - Remblais - Assainissements - Cour empierrée - Estimation..	400.000	-	
5°/ Entreprise générale des Bâtiments.....	5.500.000	-	
6°/ Puits et service de pompage.....	100.000	-	
7°/ Isolations et menuiseries isolantes...	3.000.000	-	
8°/ Installations frigorifiques.....	3.000.000	-	
9°/ Installations électriques de force et de lumière.....	300.000	-	
10°/ Appareils de manutention :			
3 monte-charges.....	600.000	f.	}
Toboggan, transporteurs à glace.....	200.000		
Bascules.....	20.000		
Chariots.....	30.000		
Rails de manutention.....	150.000		
11°/ Annexes : bureaux, garages, clôtures, etc.....	600.000	-	
TOTAL.....	15.700.000	-	



EQUIPEMENT FRIGORIFIQUE DE LA FRANCE

Mise en oeuvreConstruction d'un entrepôt frigorifique
à FEBPIGNAN

Dépêche du M.T.P. à la SNCF	12. 6.41		
(#) C.A.	18. 6.41	36	Qd e)
Note du Service Commercial	24. 9.41		
C.A.	15.10.41	27	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	7. 8.42		

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d' Administration

Paris, le 7 août 1942

C O P I E

9.225/27

Entrepôt frigorifique de Perpignan

Monsieur le Ministre,

Commentant devant la Presse les déclarations faites au Conseil des Ministres le 25 juillet 1942, M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle a fait état du désir du Gouvernement d'accélérer, dans toute la mesure du possible, l'exécution du plan d'équipement frigorifique de la France, en vue notamment d'accroître rapidement la capacité de stockage des entrepôts en viandes congelées.

Selon certains échos de Presse, parmi les établissements dont il est prévu de hâter les travaux figure notamment l'entrepôt frigorifique de Perpignan, dont le projet de construction a été autorisé par dépêche ministérielle de votre département en date du 12 juin 1941, en même temps qu'était accordée à la S.N.C.F. l'autorisation de

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
(Direction Générale des Transports)

- PARIS -

consentir à la Société Française de Transports et d'Entrepôts Frigorifiques l'aide financière nécessaire.

Jusqu'à ces derniers mois, la S.T.E.F. avait pu poursuivre activement les travaux correspondants et l'on pouvait espérer mettre à la disposition du commerce, dès novembre, notamment pour le stockage des viandes congelées, un certain nombre de chambres froides d'une capacité d'environ 200 tonnes.

Cependant, devant les difficultés que la S.T.E.F. a éprouvées depuis lors pour obtenir les bons de monnaie matière qu'elle a demandés, les 3 février et 13 mars 1942, par l'intermédiaire du Comité d'Organisation des Exploitations frigorifiques, on peut craindre que l'état d'avancement des travaux en novembre ne soit pas tel qu'il avait été prévu.

Dès lors, par lettre du 30 juillet, la S.T.E.F. a cru devoir attirer directement l'attention de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle sur le besoin urgent qu'elle a d'obtenir, à bref délai, des bons matières, faute de quoi l'ouverture à l'exploitation des premières chambres froides se trouverait différée.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, d'appeler votre bienveillante attention sur cette situation et de vous demander de vouloir bien intervenir de votre côté auprès de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle pour appuyer la requête que la S.T.E.F. vient de lui adresser.

Veuillez agréer,.....

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : FOURNIER.

QUESTION VII - Construction par la S.T.E.F.
d'un entrepôt frigorifique à Perpignan.-

P.V. (p.9) M. LE PRESIDENT expose que, comme suite à la décision du Conseil du 26 mars 1941, relative à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, la S.T.E.F. envisage de créer un entrepôt frigorifique à Perpignan, destiné à satisfaire les besoins du trafic de la région du Roussillon ou transitant par cette région à partir de l'Espagne et de l'Afrique du Nord. Le coût de cette installation, en première étape, est évalué à 20 M. de francs. Mais la S.T.E.F. a d'ores et déjà acquis le terrain nécessaire. La dépense restant à couvrir serait donc de 18 M. de francs.

La S.T.E.F. sollicite de la S.N.C.F. l'octroi d'un prêt, sous forme d'ouverture de crédit, d'un montant maximum égal à ce chiffre et réductible à raison de 1/10 à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la cinquième.

Il est proposé d'accorder ce prêt aux conditions suivantes :

- il serait versé, au début de chaque année, une commission de 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée ;

- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré de 1/2 % (soit actuellement 3 1/2 %).

Ces conditions sont modérées, mais elles se justifient du fait que l'avance serait consentie sur les fonds de trésorerie de la S.N.C.F.. Elles permettraient de limiter le déficit d'exploitation du nouvel établissement à 245.000 fr environ, sans préjudice des améliorations à attendre du relèvement des prix de

vente de la glace et de l'entreposage et de l'extension ultérieure de l'installation.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

Sténo (p.27)

M. LE PRESIDENT - La note distribuée aux Membres du Conseil est suffisamment détaillée pour que je n'aie rien à y ajouter. Les propositions soumises au Conseil font suite à la décision prise par lui, dans sa séance du 25 mars 1941, relativement à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France. La S.T.S.F. avait été chargée de rechercher les centres dans lesquels il semblait opportun d'établir des entrepôts. Les premières études ont montré qu'un tel établissement s'imposait, en premier lieu, dans la région du Roussillon en raison de l'importance qu'elle présente, tant par sa propre production de fruits et primeurs que par les importations en provenance de l'Espagne via Cerbère, de l'Afrique du Nord via Port-Vendres.

L'installation frigorifique prévue à Perpignan aurait à assurer, ainsi qu'il est exposé dans la note :

- d'une part, le refroidissement des fruits et primeurs chargés en gare de Perpignan avant expédition ;

- d'autre part, la conservation des denrées périssables destinées à la consommation locale (viande, beurre et fromage) ;

- enfin, le réapprovisionnement en glace des wagons réfrigérants chargés sur place ou destinés à prendre charge aux environs.

L'emplacement prévu a été choisi parce que la ville de Perpignan constitue elle-même le principal centre d'expédition

.....

de la Région et aussi parce qu'il est possible d'acheminer facilement de Perpignan à Port-Vendres ou à Cerbère les wagons préalablement réfrigérés nécessaires pour le trafic de transit.

La S.T.E.F. a pu s'assurer la disposition d'un terrain à proximité immédiate de la gare de Perpignan à laquelle il sera raccordé. Les dépenses à envisager pour la réalisation de l'entrepôt frigorifique sont évaluées à 20 M., y compris l'acquisition du terrain réalisée par la S.T.E.F. sur ses ressources propres. Ce terrain entrant pour 2 M. dans l'estimation ci-dessus, il resterait donc à financer une dépense globale de 18 M., qui ferait l'objet d'une avance consentie à la S.T.E.F. par la S.N.C.F., sur ses fonds de trésorerie. La note expose que le bilan financier de l'opération ferait apparaître, en tablant sur un taux d'emprunt de 5 %, un déficit annuel d'environ 360.000 fr. Ce résultat n'est pas surprenant : d'une part, en effet, les recettes d'exploitation figurant à ce bilan ont été évaluées sur la base des tarifs en vigueur, qui n'ont pratiquement pas été relevés depuis l'avant-guerre, et qui sont inférieurs à leur taux normal et, d'autre part, si les installations projetées ne représentent que la mise en oeuvre d'une première étape, certaines d'entre elles n'en doivent pas moins être conçues d'ores et déjà en fonction de la réalisation ultérieure du programme définitif : c'est ainsi que l'embranchement prévu, d'une capacité de 150 wagons, est celui-là même qui subsistera dans l'installation définitive ; de même, les chambres froides seront susceptibles d'extension ultérieure. Dans ces conditions, il est normal que les dépenses d'établissement ne soient pas entièrement rémunérées par le trafic initial.

En définitive, il est proposé au Conseil de consentir à la S.T.E.F. un prêt de 18 M., sous la forme d'une ouverture de crédit en compte courant d'un montant maximum égal à ce chiffre

.....

et réductible à raison de 1/10 de son montant à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5ème.

La S.N.C.F. recevrait, en rémunération de ce prêt :

- d'une part, une commission de 1/2 % du montant du crédit ouvert ;

- d'autre part, un intérêt au taux d'avances sur titres de la Banque de France majoré de 1/2 % (soit actuellement 3 1/2%) sur les sommes effectivement appelées par la S.T.E.F.

Ces conditions sont très modérées pour une avance à 15 ans. Mais elles se justifient du fait que l'avance est consentie sur les fonds de trésorerie de la S.N.C.F. D'autre part, grâce à ces conditions d'emprunt avantageuses, le bilan financier de l'opération serait amélioré et le déficit annuel ramené de 360.000 à 245.000 fr environ, sans préjudice des améliorations à attendre du relèvement des tarifs et de l'extension ultérieure de l'exploitation.

Quelqu'un a-t-il des observations à présenter ?

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-:-:-:-

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

Construction d'un Entrepôt frigorifique à Perpignan

Au cours de sa séance du 26 mars 1941, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. examinent l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui qui a été réalisé dans le passé par la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) a demandé à cette Société de rechercher et de préciser les centres de province dans lesquels pourraient être établis des entrepôts frigorifiques.

Les premières études effectuées ont montré qu'il y avait lieu de prévoir tout d'abord la création d'un établissement susceptible de satisfaire les divers besoins de la Région du Roussillon.

a) Nature du Trafic.-

Cette région produit en abondance des fruits et primeurs. Elle reçoit également en grande quantité par Cerbère les produits espagnols de même nature, et par Port-Vendres, des fruits et primeurs nord-africains et aussi des viandes fraîches.

Tous ces trafics peuvent donner lieu au chargement de nombreux wagons réfrigérants à destination de la capitale, de la France entière et de l'Europe Centrale.

en été - du mois de mai à septembre, avec des chargements d'abricots, prunes et pêches,

en hiver - du mois de novembre à mars, avec des chargements de salades.

En sens inverse, le Roussillon reçoit d'assez loin une grande partie de sa consommation en beurre, fromage, œufs, viandes fraîches, volailles et pommes de terre.

Les expéditions qui représentent de beaucoup le trafic le plus intéressant portent :

- au départ du Roussillon, sur 60.000 tonnes environ de fruits et primeurs;
- en provenance d'Espagne, sur 50.000 tonnes environ de fruits et primeurs (non compris les oranges, les pommes de terre) dont 22.000 tonnes d'abricots, prunes et pêches;
- au départ de Port-Vendres, en provenance d'Afrique du Nord, sur 12.000 tonnes de fruits et primeurs et sur 23.000 tonnes d'agrumes, tonnage susceptible d'augmenter très notablement dans un avenir très prochain.

L'utilisation des wagons réfrigérants pour le transport de ces diverses denrées, dans cette seule région, a suivi au cours des dernières années une progression très rapide :

1936.....	150	wagons	environ
1937.....	550	"	"
1938.....	953	"	"
1939.....	1610	"	"

b) Installations existantes.-

En raison des besoins pressants, quelques installations particulières peu importantes ont été remises dans le Roussillon depuis 1937, mais celles-ci ne sont pas reliées au chemin de fer.

Aucune ne paraît apte à un refroidissement suffisamment rapide des fruits les plus délicats pour la préparation à de longs parcours.

La totalité de la production des fabriques de glace existantes est très insuffisante pour satisfaire les besoins des transports frigorifiques envisagés.

c) Choix de l'emplacement de l'entrepôt.-

La question se pose de savoir si une même installation peut satisfaire tous les besoins. La Chambre de Commerce du Roussillon demandait, en 1938, qu'un établissement spécial fut construit à Port-Vendres pour le trafic Nord-Africain et un autre à Cerbère pour le trafic espagnol. Les villes d'Ille-s/Têt, Elne avaient également exprimé le désir d'avoir un établissement propre. Nous estimons qu'il suffit de créer un seul établissement à Perpignan parce que :

- la ville constitue elle-même le principal centre d'expédition de la région,
- le trafic des fruits et primeurs nord-africains en wagons réfrigérants ne sera réellement important que si les navires de la Méditerranée comportent des chambres froides appropriées pour maintenir une température assez basse et réalisent une chaîne frigorifique continue. Dans ce cas, il suffira d'envoyer à Port-Vendres des wagons réfrigérants glacés à l'avance à Perpignan.

Les fruits et primeurs espagnols seront vraisemblablement à l'avenir pris :

- soit dans les régions de production au moyen de wagons réfrigérants à essieux interchangeables,
 - soit à Cerbère au moyen de wagons réfrigérants glacés à l'avance à Perpignan.
- seule, la concentration à Perpignan des productions assez variées de la région (cerises de Céret, abricots d'Elne, salades de Perpignan) est susceptible d'assurer une durée d'exploitation assez longue.

d) Caractéristiques de l'entrepôt.-

L'installation frigorifique prévue à Perpignan doit être cap able à la fois :

- de refroidir avant expédition les fruits et primeurs chargés en gare de Perpignan;
- de servir de centre de réapprovisionnement en glace non seulement pour les wagons réfrigérants chargés sur place, mais aussi pour ceux destinés à prendre charge aux environs (Elne, Ille-s/Têt, Port-Vendres, Cerbère);
- de maintenir à l'abri de la chaleur les denrées périssables destinées à l'approvisionnement de la région, et provenant d'autres régions éloignées (viande, beurres, fromages).

Il a été prévu pour faire face à ces besoins :

- un réseau de voies susceptible de recevoir environ 150 wagons correspondant à 3 jours d'une activité évaluée par les services commerciaux de la région du Sud-Ouest à 50 wagons par jour;
- des chambres froides spécialement aptes au refroidissement rapide de 150 tonnes de fruits par jour;
- des installations de soufflage d'air froid permettant de traiter simultanément 12 wagons;
- une fabrique de glace d'une capacité journalière de 90 Tonnes;
- des chambres froides nécessaires aux besoins locaux d'un volume approximatif de 3.000 m³.

En fonction de ces données, le Conseil d'Administration de la S...B. . a approuvé :

- en mai, l'achat d'un terrain de 46.000 m² susceptible de permettre facilement les constructions,
- en juin, l'achat de certains approvisionnements,

- en septembre, un projet constituant une première étape de réalisation ayant les caractéristiques suivantes :

- a) réseau de voies complet 1.750 m, permettant la réception simultanée de 150 wagons;
- b) chambres froides aptes au refroidissement rapide de 90 Tonnes par jour (1.000 m³);
- c) installation de soufflage permettant de traiter simultanément 6 wagons;
- d) fabrique de glace de 80 Tonnes par jour;
- e) chambres froides pour usages locaux : 1.400 m³ et emplacement prévu pour 1.400 m³ supplémentaires.

La dépense totale à envisager est précisée dans le tableau ci-après établi en fonction des propositions formulées par les divers entrepreneurs consultés.

Estimation des dépenses à envisager

1°) Terrain (pour mémoire)	Frs	2.000.000.- (1)
2°) Infrastructure et embranchement particulier Assainissement des terrains - Chemin d'accès - Estimation	Frs	3.000.000.-
3°) Entreprise Générale des Bâtiments	Frs	6.000.000.-
4°) Isolations et menuiseries isolantes (devis minimum)	Frs	2.000.000.-
5°) Puits artésien de 100m de profondeur Estimation	Frs	300.000.-
6°) Installation frigorifique (le prix ci-contre comprend la reprise du Marché Service des Poudres à BASSENS) * * . . .	Frs	5.000.000.-
7°) Installations électriques de force et de lumière (Puissance installée de 1.000 KVA)	Frs	400.000.-
8°) Appareils de manutention: monte-charges, toboggans, transporteurs à glace, locotracteur, chariots, bascules, Estimation	Frs	800.000.-
9°) Annexes - garages et logements - Estimation	Frs	500.000.-
Total général		20.000.000.-

(1) Estimation de la partie occupée par l'Entrepôt proprement dit et la plate-forme d'embranchement

N.B. - Le prix ci-dessus résulte de la réunion des devis minima actuellement reçus, mais aucun d'entre eux n'a encore été "discuté" avec les intéressés.

Il convient de remarquer qu'il est prévu de couvrir, en 1^{ère} étape, certaines dépenses correspondant au programme complet, notamment pour ce qui concerne les dimensions du bâtiment d'entrepôt, des voies et de la salle des machines.

e) Conditions d'exploitation.-

Les perspectives de l'établissement projeté à Perpignan s'établissent ainsi qu'il suit :

I - CHARGES -

Pour une dépense totale de 18 millions (terrain excepté)

se répartissant en :

Bâtiments	11	"	800
Machines	6	"	200

les charges annuelles de capitaux sont :

Amortissement et intérêt à 5% :

Bâtiments sur 20 ans : 8%	944.000
Machines sur 10 ans : 13%	806.000
Frais annuels d'exploitation (au bout de 3 ans)	1.200.000
	<hr/>
	2.950.000

.....

II - RECETTES D'EXPLOITATION -

Au bout de 3 ans, on peut escompter que :

- a) le nombre de wagons de fruits ou primeurs traités par refroidissement en chambres froides atteindra :

été	: 15 wagons x 70 j.	1.050 wagons
hiver	:(salades) 5 wagons x 70 j.	350 "

soit pour l'ensemble des 2 saisons		1.400 wagons.

Ce traitement est actuellement payé sur la base de 250 frs par wagon soit : Frs 350.000 (manutentions exceptées)

- b) le nombre de wagons traités par soufflage pourra atteindre 5 wagons x 70 = 350 wagons soit :

250 frs x 350 =	frs 87.500
---------------------------	------------

- c) les fournitures de glace pour un total de 3.000 wagons (prérefrigérés ou non) représentent environ 6.000 T.; les autres ventes (locales) peuvent atteindre sans frais de livraison excessifs 2.000 T. au total 8.000 T. au taux actuel de 150 frs Frs 1.200.000

- d) enfin, les recettes d'entrepôt basées sur un stock moyen de 250 T. et un prix moyen à la tonne jour de 10 frs, actuellement obtenu à TOULON donneraient . . Frs 250.000

-----	-----
	Frs 2.587.500

f) Conclusions.-

Les perspectives d'exploitation de l'établissement font apparaître ainsi un déficit annuel de l'ordre de 360.000 frs. Mais ce déficit n'est qu'appare, car il résulte du décalage existant entre les dépenses réelles prévues qui correspondent à l'établissement d'une construction neuve et les recettes escomptées provenant de la vente de la glace et de l'entrepôtage. Celles-ci ont été calculées en fonction des tarifs actuellement en vigueur dont les taux sont encore maintenus présentement par les Pouvoirs Publics aux chiffres d'avant guerre, à très peu de choses près.

Une majoration générale de ces tarifs de 15% environ rétablirait l'équilibre; mais cette question relève de l'ensemble de la corporation des exploitants d'entrepôts frigorifiques et des fabricants de glace et non pas exclusivement de la S.T.E.F.

Par ailleurs, l'entrepôt frigorifique de Perpignan, de même que les entrepôts d'Avignon et de Toulon, appartenant à la S.T.E.F., est appelé principalement à jouer un rôle très important sur le développement des transports de fruits et légumes en wagons réfrigérants et il n'est pas douteux que le déficit éventuel incombant à l'exploitation propre de l'entrepôt sera couvert par un accroissement du chiffre d'affaires réalisé sur la partie transports.

Enfin, l'installation envisagée a un intérêt national certain reconnu par les Pouvoirs Publics et c'est en raison de cet intérêt que M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, par dépêche en date du 12 juin 1941, a approuvé le projet de construction à Perpignan d'un établissement frigorifique spécialement adapté à la préparation avant transport des fruits et primeurs et à autoriser la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement des travaux.

g) Financement.-

Le Conseil d'Administration de la S.T.E.F. a donc émis l'avis, au cours de la séance du 5 septembre 1941, qu'il convenait de poursuivre l'exécution du projet.

Toutefois, des disponibilités de la Société escomptées pour l'avenir ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses de construction du nouvel entrepôt :

- d'une part, en raison du règlement déjà effectué de la valeur des terrains et d'une commande en cours de 130 wagons réfrigérants;

- d'autre part, en considération du nombre et de l'importance des réalisations possibles en matière d'entrepôts frigorifiques qui peuvent s'imposer assez rapidement, soit en France, soit en Afrique du Nord.

Dans ces conditions, la S.T.E.F. a sollicité de la S.N.C.F. l'octroi d'une ouverture de crédit d'un montant de 18.000.000 remboursables en quinze ans destinés à lui procurer les ressources nécessaires pour la construction de l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Il convient tout d'abord de rappeler que l'opération envisagée a été autorisée sans condition par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications dans sa dépêche du 12 juin 1941.

L'opération de prêt actuellement sollicitée par la S.T.E.F. peut être consentie par la S.N.C.F. sur les ressources de sa trésorerie sans avoir à en référer à nouveau au Ministère des Communications.

Ceci posé, il est proposé de donner à l'opération de crédit qui serait consentie par la S.N.C.F. à la S.T.E.F. les modalités de détail suivantes :

- l'avance serait consentie sous la forme d'une ouverture de crédit en compte courant d'un montant maximum de 18 millions réductibles à raison de 1/10ème de son montant à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la cinquième;

- il serait versé à la S.N.C.F., au début de chaque année, une commission égale à 1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée;

- les découverts effectifs seraient passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majorés de 1/2 % (soit actuellement 3 1/2 %). Ces intérêts seraient nets d'impôt pour la S.N.C.F. étant précisé qu'en vertu de la législation en vigueur, il y aurait, en effet, exonération d'impôt (avance consentie sur fonds d'emprunt ayant supporté l'impôt sur le revenu).

Le bilan des perspectives d'exploitation de l'établissement de Perpignan ayant été établi en fonction d'un taux d'intérêt et d'amortissement de 5 % (supra, p. 6), les taux ci-dessus, s'ils sont acceptés par le Conseil, auraient pour effet de ramener de 360.000 fr à 245.000 fr l'ordre de grandeur du déficit à prévoir en l'état des recettes pouvant être actuellement attendues de la vente de la glace et de l'entreposage.

Il est demandé au Conseil de bien vouloir donner son accord à ces propositions.

BOYAUX.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 15 octobre 1941

VII - Construction par la S.T.E.F. d'un entrepôt
frigorifique à Perpignan.-

Part

comp

mg

MINUTE

24 septembre 41.

Monsieur le Directeur Général

10.597

E. 83 bis

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, une lettre adressée à M. le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., en vue de lui exposer les décisions prises par le Conseil d'Administration de la S.T.E.F., dans sa séance du 5 septembre 1941, au sujet de la construction de l'entrepôt frigorifique de PERIGNAN.

Si M. le Président est d'accord, nous soumettrons l'affaire très prochainement au Conseil d'Administration de la S.N.C.F., après entente préalable avec les Services Financiers, au sujet de la détermination de la localité et du taux des avances à consentir par la S.N.C.F. à la S.T.E.F.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOYAUX

*C'est un grand
travaux que ça va être
à faire - 20 jours
nécessaire à la S.T.E.F.
des pour et avec l'entente*

10.598

24 septembre

41.

Monsieur le Président du Conseil
d'Administration
de la Société Nationale des Chemins
de fer français,
88, me Saint-Lazare
PARIS.

Monsieur le Président,

Le 25 mars dernier, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a bien voulu adopter les conclusions d'une étude proposant de confier à la S.T.E.F. le soin de réaliser l'équipement frigorifique des régions sud-ouest et ouest de la France.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, par dépêche en date du 12 juin 1941, a approuvé, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction à Perpignan d'un établissement frigorifique spécialement adapté à la préparation avant transport des fruits et primeurs et a autorisé la S.N.C.F. à consentir à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement de ces travaux.

La S.T.E.F. a donc établi des projets précis de construction et s'est assurée le terrain nécessaire, ainsi qu'une partie des approvisionnements indispensables.

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, la note soumise au Conseil d'Administration de la S.T.E.F. au sujet de cette affaire et le jeu de plans correspondant qui donne les éléments essentiels de ce projet.

Le Conseil d'Administration de la S.T.E.F. a donné l'avis au cours de la séance du 5 septembre 1941, qu'il convenait de poursuivre l'exécution du projet, bien que les perspectives d'exploitation de l'établissement fassent apparaître sur les bases indiquées dans la note ci-jointe, un déficit annuel de l'ordre de 260.000 fra. Il y a lieu de considérer, en effet, que

.....

les recettes provenant de la vente de la glace et de l'entreposage ont été calculées, dans cette étude, en fonction des tarifs actuellement en vigueur, dont les taux artificiellement comprimés par les Pouvoirs Publics, devraient être très certainement relevés dans un délai rapproché.

Par ailleurs, l'Entrepôt frigorifique de Perpignan, de même que les Entrepôts d'Avignon et de Toulon, appartenant à la S.T.R.F., est appelé principalement à jouer un rôle très important sur le développement des transports de fruits et légumes en wagons réfrigérants au départ du Roussillon, et il n'est pas douteux que le déficit éventuel incombant à l'exploitation propre de l'entrepôt sera couvert par un accroissement du chiffre d'affaires réalisé sur la partie transport.

Les disponibilités de la Société exemptées pour l'avenir ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses de construction du nouvel entrepôt :

- d'une part, en raison du règlement d'une commande en cours de 150 wagons réfrigérants;
- d'autre part, en considération du nombre et de l'importance des réalisations en matière d'entrepôts frigorifiques qui peuvent s'imposer assez rapidement, soit en France, soit en Afrique du Nord.

Je suis donc amené, conformément à l'avis émis par le Conseil d'Administration de la S.T.R.F., à solliciter de la S.N.C.F. l'octroi d'un prêt ou d'une ouverture de crédit.

Le montant maximum de cette avance pourrait être fixé à 10 millions, remboursable en 15 ans. Il s'agit, en effet, d'immobilisations dont l'amortissement normal s'échelonne sur une durée d'environ 20 ans, si l'on s'en tient au taux déjà admis par l'Administration des Contributions directes, il paraît donc logique que le délai de remboursement des sommes qui pourraient être empruntées à cet effet soit du même ordre.

Compte tenu des engagements de la Société et de sa situation actuelle de trésorerie et en supposant que les commandes les plus importantes soient passées au début du mois d'octobre 1941, l'utilisation de cette avance serait nécessaire dans les premiers mois de 1942.

J'ai l'honneur, Monsieur le Président, de soumettre cette proposition à votre attention et vous prie d'agréer l'assurance de mes sentiments respectueusement dévoués.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : BOYAUX

9/10/41

Perpignan

I - Recettes d'exploitation..... 2.587.500

II - Charges :

Taux de 5 %

Bâtiments sur 20 ans : 8 % 944.000
Machines sur 10 ans : 13 % 806.000
Frais annuels d'exploita-
tion (au bout de 3 ans).. 1.200.000

2.950.000

Taux de 4 %

Bâtiments sur 20 ans : 7,4% .873.000
Machines sur 10 ans:12,3 % 762.000
Frais d'exploitation..... 1.200.000

2.835.000

Taux de 3,5 %

Bâtiments sur 20 ans : 7,0% 826.000
Machines sur 10 ans :12,0% 744.000
Frais d'exploitation..... 1.200.000

2.770.000

L'opération reste donc toujours déficitaire. Mais la fixation du taux à $1/2 + 3 1/2$ ramènerait ce déficit de 362.500 à 247.500.

Avec un taux de $1/2 + 3\%$ il serait de 182.500.

+
+ +

L'avance devra être prélevée sur notre trésorerie;

l'opération se présente dans les conditions suivantes :

- Nous recevons une rémunération de 4 %.

- En contrepartie :

- ou bien, nous perdons des intérêts du Trésor à 2 1/4 %
(taux d'escompte + 1/2);

- ou bien, nous versons au Trésor des intérêts à 2 3/4
(taux d'escompte + 1).

Avance de la Banque de France.....	3 %
Taux d'escompte.....	1 3/4 %

9/10/41

I - Recettes d'exploitation..... 2.587.500

II - Charges :

Taux de 5 %

Bâtiments sur 20 ans : 8 % 944.000
Machines sur 10 ans : 13 % 806.000
Frais annuels d'exploita-
tion (au bout de 3 ans).. 1.200.000

2.950.000

Taux de 4 %

Bâtiments sur 20 ans : 7,4% 873.000
Machines sur 10 ans: 12,3 % 762.000
Frais d'exploitation..... 1.200.000

2.835.000

Taux de 3,5 %

Bâtiments sur 20 ans : 7,0% 826.000
Machines sur 10 ans : 12,0% 744.000
Frais d'exploitation..... 1.200.000

2.770.000

L'opération reste donc toujours déficitaire. Mais la fixation du taux à $1/2 + 3 1/2$ ramènerait ce déficit de 362.500 à 247.500.

Avec un taux de $1/2 + 3\%$ il serait 182.500.

+
+ +

L'avance devra être prélevée sur notre trésorerie;

l'opération se présente dans les conditions suivantes :

- Nous recevons une rémunération de 4 %.

- En contrepartie :

- ou bien, nous perdons des intérêts de Trésor à 2 1/4 %
(taux d'escompte + 1/2);

- ou bien, nous versons au Trésor des intérêts à 2 3/4 %
(taux d'escompte + 1).

Avance de la Banque de France.....	3 %
Taux d'escompte.....	1 3/4 %

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 18 juin 1941

Questions diverses

e) Equipement frigorifique de l'Ouest
et du Sud-Ouest de la France.

P.V. (p.13)

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil de ce que, par lettre du 12 juin 1941, faisant suite à sa précédente lettre du 24 mai, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné les précisions suivantes.

Les études à entreprendre par la S.T.E.F. devant être établies dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du pays, il convient, avant toutes choses, de soumettre ce plan à l'examen des différents départements intéressés. A cet effet, une Commission interministérielle sera réunie. Le Comité d'organisation de l'Industrie du Froid ne sera appelé qu'ensuite à donner son avis.

Toutefois, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction d'un établissement frigorifique à Perpignan est, dès maintenant, approuvé, la S.N.C.F. étant autorisée à consentir à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement des travaux.

Accord de principe, enfin, est donné sur le mode de financement proposé par la S.N.C.F. pour les autres projets du plan d'équipement, étant entendu que l'octroi des avances à la S.T.E.F. sera subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par celle-ci et que le taux et les modalités desdites avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets figurant au programme.

Sténo (p.36)

M. LE PRESIDENT - J'ai à vous rendre compte de ce que, par lettre du 12 Juin 1941, faisant suite à sa précédente lettre

du 24 mai, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné les précisions suivantes.

Les études à entreprendre par la S.T.E.F. devant être établies dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du pays, il convient, avant toutes choses, de soumettre ce plan à l'examen des différents départements intéressés. A cet effet, une Commission interministérielle sera réunie. Le Comité d'organisation de l'Industrie du Froid ne sera appelé qu'ensuite à donner son avis.

Toutefois, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction d'un établissement frigorifique à Perpignan est, dès maintenant, approuvé, la S.N.C.F. étant autorisée à consentir à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement des travaux.

Accord de principe, enfin, est donné sur le mode de financement proposé par la S.N.C.F. pour les autres projets du plan d'équipement, étant entendu que l'octroi des avances à la S.T.E.F. sera subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par celle-ci et que le taux et les modalités desdites avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets figurant au programme.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 12 juin 1941.

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1er Bureau

Equipement frigorifique

C C P I E

Le Secrétaire d'Etat aux Communications
à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la S.N.C.F.

Par lettre du 24 mai 1941, j'ai répondu à votre lettre n°D 9285/27 du 23 avril 1941, relative à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Après nouvel examen de la question, je suis amené à vous donner les précisions ci-après :

Les études à entreprendre par la S.T.E.F. devant être établies dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du pays, il convient, avant toutes choses, de soumettre ce plan à l'examen des différents départements ministériels intéressés. Je me préoccupe, à cet effet, de provoquer la réunion d'une commission interministérielle qui sera saisie de l'ensemble du plan d'équipement.

Ce n'est que lorsque cette Commission se sera prononcée que le Comité d'organisation de l'Industrie du froid sera appelé à donner son avis.

Toutefois, j'approuve dès maintenant, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction, à Perpignan, d'un établissement frigorifique spécialement adapté à la préparation, avant transport, des fruits et primeurs et je vous autorise à faire à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement de ces travaux.

Je vous donne enfin mon accord de principe sur le mode de financement que vous proposez pour les autres projets du plan d'équipement, étant entendu que :

1°) l'octroi des avances par la S.N.C.F. sera subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par la S.T.E.F.

.....

2°) le taux et les modalités de ces avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets figurant à ce programme.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

signé: BERTHELOT.

EQUIPEMENT FRIGORIFIQUE DE LA FRANCE

Etude Générale

Dépêche du M.T.P. au M. Ag	30.10.40		
Dépêche du M. Ag. au M.T.F.	12. 2.41		
Envoi à la S.N.C.F.	26. 3.41		
	C.A.	26. 3.41	16 IV
Lettre S.N.C.F. au M.T.F.	23. 4.41		
Dépêche du M.T.F. à la SNCF	24. 5.41		
	C.A.	28. 5.41	35 Qd e)
Dépêche du M.T.F. à la SNCF	12. 6.41		
	C.A.	16. 6.41	36 Qd e)
Dépêche du M.T.F. à la SNCF	17.12.41		
	Note	12.41	
Dépêche du M.T.F. à la SNCF	28. 2.42		
Loi	22. 6.44		(J.O. 15/ 7.44)

**LOI n° 376 du 22 juin 1944
sur l'équipement frigorifique.**

Le chef du Gouvernement,

Vu les actes constitutionnels n° 12 et
12 bis;

Le conseil de cabinet entendu,

Décède:

Art. 1^{er}. — Le délégué général à l'équipement national établit, dans le cadre des directives adoptées par le Gouvernement, le plan d'équipement frigorifique de la France et de l'empire. Il en suit l'exécution

et veille à l'emploi des meilleures techniques de production et de mise en œuvre du froid.

Art. 2. — Toute création ou transformation d'installations frigorifiques publiques ou privées est soumise à autorisation délivrée par le délégué général à l'équipement national, en accord avec le ou les secrétaires d'Etat intéressés. En cas de désaccord entre les secrétaires d'Etat, le délégué général à l'équipement national décide, après avis de la commission consultative prévue à l'article 6. Cette autorisation tient lieu d'autorisation prévue par le décret du 9 septembre 1939 concernant la création, l'extension et le transfert des établissements commerciaux industriels et artisanaux.

Art. 3. — Le délégué général à l'équipement national peut, dans les mêmes conditions, ordonner la modification des installations existantes pour les rendre conformes aux prescriptions techniques réglementaires prévues à l'article 5. Il peut, s'il le juge utile et ce, sans indemnité, suspendre l'exploitation jusqu'à l'achèvement des modifications.

Faute, par le chef d'entreprise, d'exécuter dans les délais prescrits les modifications imposées, il pourra y être procédé d'office et à ses frais, à la diligence du secrétaire d'Etat intéressé.

Art. 4. — Toute création ou transformation d'exploitation frigorifique effectuée sans l'autorisation prévue à l'article 2, ainsi que toute exploitation assurée dans des conditions non conformes aux prescriptions édictées en application de l'article 3, sont passibles d'une amende de 1.000 à 50.000 fr.

En outre, le délégué général à l'équipement national peut ordonner la fermeture temporaire ou définitive, sans indemnité, des établissements en situation irrégulière sur avis conforme du secrétaire d'Etat intéressé.

La poursuite de l'exploitation d'un établissement fermé par décision du délégué général à l'équipement national est passible d'une amende de 50.000 à 200.000 fr.

Art. 5. — Les prescriptions techniques réglementaires en matière d'équipement frigorifique seront arrêtées par le délégué général à l'équipement national, sur propositions du ou des secrétaires d'Etat intéressés et après avis de la commission consultative prévue à l'article 6.

Art. 6. — Il est institué auprès de la délégation générale à l'équipement national une commission consultative interministérielle du froid dont la composition et les conditions de fonctionnement seront fixées par arrêté.

Art. 7. — Ne sont pas soumis aux prescriptions de la présente loi les entrepôts dont la contenance théorique est inférieure à 50 m³.

Art. 8. — Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 22 juin 1944.

PIERRE LAVAL.

Par le chef du Gouvernement :

Le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances,
secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement par intérim,

PIERRE CATHALA.

Le ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications,

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction générale des Transports

Service économique - 1er bureau

Section des Tarifs et des priorités de transports

PARIS LE 28 FEVRIER 1942

Le Secrétaire d'Etat

à M.le Président du Conseil d'Administration de la SNCF

Programme d'équipement frigorifique

En vue de l'établissement du programme d'équipement frigorifique de la France à exécuter en 1942, le Secrétariat d'Etat au Ravitaillement demande que votre Société :

- chiffre exactement les dépenses de la construction de raccords à la voie ferrée, des abattoirs d'Orléans, de Nantes et du Mans,
- étudie la possibilité de porter la capacité des installations de stockage des viandes congelées à Caen, de 500 à 800 ou 2.000 tonnes?
- active les études d'installation de centres d'battage, de congélation ou de stockage à La Souterraine et à Rennes.

Je vous serais obligé de vouloir bien faire procéder à ces études et de m'en adresser les résultats sous le timbre de la présente lettre.

(s) CLAUDON

Il faut aller vite dans cette affaire pour ne pas être distancés par d'autres entreprises dans ces installations. (s) P.F.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des transports

Paris, le 17 décembre 1941.

Service Economique

1er Bureau

COPIE

Equipement frigorifique
du Pays.

Le Secrétaire d'Etat

3788

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

Ainsi que vous le savez, une commission interministérielle a été chargée de fixer une politique du froid servant de base à l'établissement du plan d'équipement frigorifique de la France.

Cette Commission a tenu sa première réunion le 10 décembre 1941 sous la présidence de M. GIRAUD, Directeur Général à l'Equipement National.

Il a été entendu que chaque Département intéressé adresserait ses propositions dans le délai d'un mois et que la Commission coordonnerait ensuite les points de vue des différents ministères.

Les questions qui intéressent spécialement le Secrétariat d'Etat aux Communications, dans le plan d'équipement, sont les suivantes :

- les transports sous température dirigée
- les frigo-gares
- les frigo-consignes
- la pré-réfrigération des denrées avant l'expédition
- l'organisation des liaisons avec le rail (problème des transports routiers)
- la construction et l'aménagement du matériel de transport
- la réception et l'entreposage dans les centres de consommation.

Je vous serais obligé de m'adresser d'urgence, en accord avec votre filiale, la S.T.E.F., vos suggestions sur le plan en question.

signé: BERTHELOT.

décembre 1941 / 8441

Plan général d'équi-
pement frigorifique.

I - Décisions de principe -

La S.N.C.F. a été chargée, au mois de septembre 1940, d'étudier l'opportunité de créer, dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la S.T.E.F. et d'examiner dans quelles conditions les futures installations seraient éventuellement réalisées et exploitées.

A la date du 26 mars 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a transmis à la S.N.C.F. copie d'une lettre de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture, faisant savoir que ce dernier ne voyait pas d'objection à ce que la S.T.E.F. fut chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts frigorifiques, étant observé, toutefois, qu'il n'était pas possible de fixer dès à présent des données de base trop rigides, certains cas pouvant appeler des solutions adaptées aux nécessités et usages locaux.

La question a été examinée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 26 mars 1941. L'expérience ayant montré que l'exploitation des wagons réfrigérants ou iso-

.....

thermes ne pouvait être dissociée de celle des entrepôts frigorifiques au départ des centres de production, le Conseil décida :

- d'une part, de confier à la S.T.E.F. le soin de construire et de mettre en œuvre ces entrepôts, la question des emplacements à choisir devant être examinée dans chaque cas en fonction des besoins locaux;

- d'autre part, la S.T.E.F. se trouvant dans l'impossibilité de fournir les capitaux nécessaires, de consentir à celle-ci des avances.

Toutefois, il ne s'agissait là que d'une décision de principe, les résultats des études de la S.T.E.F. devant être communiqués à la S.N.C.F. aux fins d'approbation définitive de chacun des projets et de fixation du taux et des modalités des avances à consentir.

D'ores et déjà on prévoyait l'établissement d'entrepôts dans les Régions suivantes : Roussillon, Vallée de la Garonne, Limousin, Charentes et Poitou, Bretagne, Normandie.

En ce qui concerne le financement, on envisageait une ouverture de crédit portant sur un maximum de 45 M. Cette avance serait remboursable dans un délai maximum de 10 ans, à raison de 7 M. 5 à l'expiration de chacune des années à partir de la 5ème.

Informé de cette décision par lettre du 23 avril 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications fit savoir, par dépêche du 24 mai, que la question avait changé d'aspect, qu'un

Comité d'organisation de l'Industrie du froid était sur le point d'être créé et que l'équipement frigorifique rentrerait dans la compétence de ce Comité : c'était donc ce Comité, auquel la S.N.C.F. serait représentée, qui aurait mission d'étudier les modalités de réalisation de l'affaire.

Toutefois, par dépêche du 12 juin 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications fit connaître que, après nouvel examen, en attendant l'avis du Comité d'organisation qui ne pourrait être donné qu'après l'étude d'ensemble de la question par une Commission interministérielle à constituer, il approuvait, dès maintenant, en raison de son intérêt national certain, la construction d'un entrepôt frigorifique à Perpignan et autorisait la S.N.C.F. à faire à la S.T.E.F. les avances nécessaires à la réalisation de ces travaux.

Par ailleurs, réserve étant faite de ce cas particulier, il donnait son accord de principe sur le mode de financement proposé par la S.N.C.F., étant entendu que l'octroi des avances à la S.T.E.F. serait subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par celle-ci et que le taux et les modalités desdites avances ne seraient fixés qu'au moment de l'approbation de chaque projet.

II - Construction de l'entrepôt de Perpignan -

Le Conseil d'Administration fut saisi, dans sa séance du 15 octobre 1941, du projet de construction par la S.T.E.F. de l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Le bilan financier de l'opération se présentait comme il suit :

- charges	2.835.000 fr
- recettes au bout de 3 ans	2.587.500 fr
soit un déficit à envisager de l'ordre de	245.000 fr

Le coût de l'installation en première étape était évalué à 20 M. de francs, dont il fallait déduire 2 M., valeur du terrain déjà acquis par la S.T.E.F. Pour couvrir les 18 M. restant, le Conseil décida d'ouvrir à la S.T.E.F., aux conditions ci-après, un crédit maximum égal à ce chiffre et réductible à raison de 1/10^e à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5^{ème} :

- il sera versé chaque année une commission d'1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée,

- les découverts effectifs seront passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré d'1/2 %.

.....

III - Projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Caen?

Le projet doit, cette fois, être soumis à l'approbation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, celui-ci n'ayant donné jusqu'ici son accord qu'à la construction de l'entrepôt de Perpignan. Mais, ainsi qu'il est exposé dans la note, cette autorisation ne semble pas devoir soulever de difficulté.

Le bilan financier de l'exploitation se présente ainsi :

- charges	2.010.000 fr
- recettes	1.950.000 fr

L'équilibre financier ne serait donc pas entièrement réalisé. Mais l'écart est moins considérable que pour Perpignan.

La dépense à la charge de la S.T.E.F. devant s'élever à 9.900.000 fr, le S.N.C.F. ouvrirait un crédit de 10 M. de francs, remboursable en 15 ans, suivant des modalités analogues à celles prévues pour l'entrepôt de Perpignan.

S.N.C.F.

Cabinet du Président

Plan général d'équi-
pement frigorifique.

I - Décisions de principe -

La S.N.C.F. a été chargée, au mois de septembre 1940, d'étudier l'opportunité de créer, dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la S.T.E.F. et d'examiner dans quelles conditions les futures installations seraient éventuellement réalisées et exploitées.

A la date du 26 mars 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a transmis à la S.N.C.F. copie d'une lettre de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture, faisant savoir que ce dernier ne voyait pas d'objection à ce que la S.T.E.F. fut chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts frigorifiques, étant observé, toutefois, qu'il n'était pas possible de fixer dès à présent des données de base trop rigides, certains cas pouvant appeler des solutions adaptées aux nécessités et usages locaux.

La question a été examinée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 26 mars 1941. L'expérience ayant montré que l'exploitation des wagons réfrigérants ou iso-

.....

thermes ne pouvait être dissociée de celle des entrepôts frigorifiques au départ des centres de production, le Conseil décida :

- d'une part, de confier à la S.T.E.F. le soin de construire et de mettre en œuvre ces entrepôts, la question des emplacements à choisir devant être examinée dans chaque cas en fonction des besoins locaux;

- d'autre part, la S.T.E.F. se trouvant dans l'impossibilité de fournir les capitaux nécessaires, de consentir à celle-ci des avances.

Toutefois, il ne s'agissait là que d'une décision de principe, les résultats des études de la S.T.E.F. devant être communiqués à la S.N.C.F. aux fins d'approbation définitive de chacun des projets et de fixation du taux et des modalités des avances à consentir.

D'ores et déjà on prévoyait l'établissement d'entrepôts dans les Régions suivantes : Roussillon, Vallée de la Garonne, Limousin, Charentes et Poitou, Bretagne, Normandie.

En ce qui concerne le financement, on envisageait une ouverture de crédit portant sur un maximum de 45 M. Cette avance serait remboursable dans un délai maximum de 10 ans, à raison de 7 M. 5 à l'expiration de chacune des années à partir de la 5ème.

Informé de cette décision par lettre du 23 avril 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications fit savoir, par dépêche du 24 mai, que la question avait changé d'aspect, qu'un

Comité d'organisation de l'Industrie du froid était sur le point d'être créé et que l'équipement frigorifique rentrait dans la compétence de ce Comité : c'était donc ce Comité, auquel la S.N.C.F. serait représentée, qui aurait mission d'étudier les modalités de réalisation de l'affaire.

Toutefois, par dépêche du 12 juin 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications fit connaître que, après nouvel examen, en attendant l'avis du Comité d'organisation qui ne pourrait être donné qu'après l'étude d'ensemble de la question par une Commission interministérielle à constituer, il approuvait, dès maintenant, en raison de son intérêt national certain, la construction d'un entrepôt frigorifique à Perpignan et autorisait la S.N.C.F. à faire à la S.T.E.F. les avances nécessaires à la réalisation de ces travaux.

Par ailleurs, réserve étant faite de ce cas particulier, il donnait son accord de principe sur le mode de financement proposé par la S.N.C.F., étant entendu que l'octroi des avances à la S.T.E.F. serait subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par celle-ci et que le taux et les modalités desdites avances ne seraient fixés qu'au moment de l'approbation de chaque projet.

II - Construction de l'entrepôt de Perpignan -

Le Conseil d'Administration fut saisi, dans sa séance du 15 octobre 1941, du projet de construction par la S.T.E.F. de l'entrepôt frigorifique de Perpignan.

Le bilan financier de l'opération se présentait comme il suit :

- charges	2.835.000 fr
- recettes au bout de 3 ans	2.587.500 fr
soit un déficit à envisager de l'ordre de	245.000 fr

Le coût de l'installation en première étape était évalué à 20 M. de francs, dont il fallait déduire 2 M., valeur du terrain déjà acquis par la S.T.E.F. Pour couvrir les 18 M. restant, le Conseil décide d'ouvrir à la S.T.E.F., aux conditions ci-après, un crédit maximum égal à ce chiffre et réductible à raison de 1/10^e à l'expiration de chacune des 10 années faisant suite à la 5^{ème} :

- il sera versé chaque année une commission d'1/2 % du montant du crédit consenti pour l'année considérée,

- les découverts effectifs seront passibles d'intérêts en compte courant au taux des avances de la Banque de France majoré d'1/2 %.

III - Projet de construction d'un entrepôt frigorifique à Caen?

Le projet doit, cette fois, être soumis à l'approbation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, celui-ci n'ayant donné jusqu'ici son accord qu'à la construction de l'entrepôt de Perpignan. Mais, ainsi qu'il est exposé dans la note, cette autorisation ne semble pas devoir soulever de difficulté.

Le bilan financier de l'exploitation se présente ainsi :

- charges	2.010.000 fr
- recettes	1.950.000 fr

L'équilibre financier ne serait donc pas entièrement réalisé. Mais l'écart est moins considérable que pour Perpignan.

La dépense à la charge de la S.T.E.F. devant s'élever à 9.900.000 fr, la S.N.C.F. ouvrirait un crédit de 10 M. de francs, remboursable en 15 ans, suivant des modalités analogues à celles prévues pour l'entrepôt de Perpignan.

Lugné : Claret

du 18 juin 1941

Questions diverses

e) Equipement frigorifique de l'Ouest
et du Sud-Ouest de la France.-

(P.V. (p.13))

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil de ce que, par lettre du 12 juin 1941, faisant suite à sa précédente lettre du 24 mai, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné les précisions suivantes.

Les études à entreprendre par la S.T.E.F. devant être établies dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du pays, il convient, avant toutes choses, de soumettre ce plan à l'examen des différents départements intéressés. A cet effet, une Commission interministérielle sera réunie. Le Comité d'organisation de l'Industrie du Froid ne sera appelé qu'ensuite à donner son avis.

Toutefois, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction d'un établissement frigorifique à Perpignan est, dès maintenant, approuvé, la S.N.C.F. étant autorisée à consentir à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement des travaux.

Accord de principe, enfin, est donné sur le mode de financement proposé par la S.N.C.F. pour les autres projets du plan d'équipement, étant entendu que l'octroi des avances à la S.T.E.F. sera subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par celle-ci et que le taux et les modalités desdites avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets figurant au programme.

Steno (p. 36)

M. LE PRESIDENT - J'ai à vous rendre compte de ce que, par lettre du 13 juin 1941, faisant suite à sa précédente lettre du 24 mai, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné les précisions suivantes.

Les études à entreprendre par la S.T.E.F. devant être établies dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du pays, il convient, avant toutes choses, de soumettre ce plan à l'examen des différents départements intéressés. A cet effet, une Commission interministérielle sera réunie. Le Comité d'organisation de l'Industrie du Froid ne sera appelé qu'ensuite à donner son avis.

Toutefois, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction d'un établissement frigorifique à Perpignan est, dès maintenant, approuvé, la S.N.C.F. étant autorisée à consentir à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement des travaux.

Accord de principe, enfin, est donné sur le mode de financement proposé par la S.N.C.F. pour les autres projets du plan d'équipement, étant entendu que l'octroi des avances à la S.T.E.F. sera subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par celle-ci et que le taux et les modalités desdites avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets figurant au programme.

Direction Générale des Transports

Paris, le 12 juin 1941

Service Economique

1er Bureau

-
Equipement frigorifique
-

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

A
Par lettre du 24 mai 1941, j'ai répondu à votre lettre n° D9285/27 du 23 avril 1941, relative à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Après nouvel examen de la question, je suis amené à vous donner les précisions ci-après :

Les études à entreprendre par la S.T.E.F. devant être établies dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du pays, il convient, avant toutes choses, de soumettre ce plan à l'examen des différents départements ministériels intéressés. Je me préoccupe, à cet effet, de provoquer la réunion d'une commission interministérielle qui sera saisie de l'ensemble du plan d'équipement.

Ce n'est que lorsque cette Commission se sera prononcée que le Comité d'organisation de l'Industrie du froid sera appelé à donner son avis.

Toutefois, j'approuve dès maintenant, en raison de son intérêt national certain, le projet de construction, à Perpignan, d'un établissement frigorifique spécialement adapté à la préparation, avant transport, des fruits et primeurs et je vous autorise à faire à la S.T.E.F. les avances nécessaires au financement de ces travaux.

Je vous donne enfin mon accord de principe sur le mode de financement que vous proposez pour les autres projets du plan d'équipement, étant entendu que :

1°) l'octroi des avances par la S.N.C.F. sera subordonné à l'accord définitif de la Commission interministérielle sur le programme présenté par la S.T.E.F.,

2°) le taux et les modalités de ces avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets figurant à ce programme. /B

Le Secrétariat d'Etat aux Communications,

Signé: BERTHELOT

Le Conseil d'Administration a expressément réservé sa décision pour chaque projet. En conséquence, un projet devra lui être soumis pour Perpignan, avant tout engagement de la S.T.E.F.

Signé: P. FOURNIER

Questions diverses

c) Equipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest
de la France.

P.V. cp 6)

M. LE PRESIDENT informe le Conseil que, par dépêche en date du 24 mai 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné son accord de principe aux conclusions adoptées par le Conseil le 26 mars 1941 et suivant lesquelles la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) serait chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts reliés au rail.

Toutefois, un Comité d'Organisation de l'Industrie du Froid est sur le point d'être créé et l'équipement frigorifique rentrera nécessairement dans ses attributions. C'est donc ce Comité, dans lequel la S.N.C.F. sera représentée, qui aura mission d'étudier la question.

Steno (p. 35)

M. LE PRESIDENT. - M. le Secrétaire d'Etat aux Communications nous a adressé la lettre suivante concernant l'équipement frigorifique :

"Par lettre D. 9285/27 du 23 avril 1941, vous m'avez soumis, pour avoir mon accord de principe, les conclusions d'une étude relative à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

"Ce serait, d'après ces conclusions, la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) qui serait chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts reliés au rail.

"Tout en étant d'accord sur cette formule, j'observe que, depuis que je vous en ai saisi, la question a changé d'aspect.

"En effet, un Comité d'Organisation de l'Industrie du Froid est sur le point d'être créé et l'équipement frigorifique rentrera nécessairement dans la compétence de ce Comité. C'est donc ce Comité, auquel la S.N.C.F. sera représentée, qui aura mission d'étudier la question.

"J'ajoute que le Commissaire adjoint du Gouvernement qui m'y représentera soutiendra vos propositions".

Ainsi, l'équipement frigorifique rentre dans les attributions du Comité d'Organisation de l'Industrie du Froid qui doit être incessamment créé, et où la S.N.C.F. sera représentée, ainsi que l'envisage M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction Générale des Transports

Service Economique

-

1er Bureau

-

Equipement frigorifique

-

Paris, le 24 mai 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

Par lettre D.9285/27 du 23 avril 1941, vous m'avez soumis, pour avoir mon accord de principe, les conclusions d'une étude relative à l'équipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Ce serait, d'après ces conclusions, la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) qui serait chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts reliés au rail.

Tout en étant d'accord sur cette formule, j'observe que, depuis que je vous en ai saisi, la question a changé d'aspect.

En effet, un Comité d'Organisation de l'Industrie du Froid est sur le point d'être créé et l'équipement frigorifique rentrera nécessairement dans la compétence de ce Comité. C'est donc ce Comité, auquel la S.N.C.F. sera représentée, qui aura mission d'étudier la question.

J'ajoute que le Commissaire Adjoint du Gouvernement qui m'y représentera soutiendra vos propositions.

Pour le Ministre et par autorisation,
le Directeur du Cabinet,

Signé: MORONI

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Paris, le 23 avril 1941

9285-27

Monsieur le Ministre,

Vous avez demandé au mois de septembre dernier que la S.N.C.F. étudie l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui qui a été réalisé dans le passé par la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) et examine, au cas où cette étude conduirait à des conclusions positives, dans quelles conditions les futures installations seraient éventuellement réalisées et exploitées.

Par votre transmission - Direction Générale des Transports - Service Economique- en date du 26 mars 1941, vous avez bien voulu, d'autre part, m'adresser copie d'une lettre en date du 12 février 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture, concernant la participation éventuelle de la S.T.E.F. à la construction et à l'exploitation d'entrepôts frigorifiques.

Vous m'avez fait connaître, à cette occasion, que M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture ne voyait pas d'objection à ce que la S.T.E.F. fût chargée de la construction et de l'exploitation de certains de ces établissements, étant observé toutefois qu'il n'est pas possible à cet égard de fixer dès à présent des données de base trop rigides, certains cas particuliers pouvant appeler des solutions adaptées aux nécessités et aux usages locaux.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les études qui ont été immédiatement entreprises ont conduit aux conclusions qui sont résumées dans la note ci-jointe et qui sont conformes aux principes qui vous avaient été exposés dans ma lettre du 30 octobre 1940.

Au cours de sa séance du 26 mars 1941, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a donné son accord aux principes des opérations envisagées dans cette note. La S.T.E.F. a été habilitée à rechercher et à préciser les centres de province dans

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
246, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème) -

lesquels pourraient être établis des entrepôts ; elle serait chargée de la réalisation du programme envisagé. Il est entendu, toutefois, que chaque installation donnera lieu à une étude détaillée précisant tant les conditions de construction que le régime d'exploitation qui serait envisagé.

La position que nous avons ainsi prise est conforme au point de vue exprimé par M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture : en vue des études à entreprendre dans le cadre du plan d'équipement frigorifique du Pays, le programme de la S.T.E.F. étant d'ores et déjà établi dans ses grandes lignes, il semblerait possible de provoquer dès maintenant les réunions nécessaires en vue d'un examen d'ensemble de la question par les différents départements ministériels intéressés.

Le financement des travaux serait assuré par l'octroi d'avances par la S.N.C.F. à sa filiale la S.T.E.F.. Sur la base des estimations actuelles, le montant des dépenses qui seraient engagées semble appelé à se fixer aux environs de 45 millions : ce chiffre ne constitue, toutefois, qu'une approximation susceptible d'être révisée.

Les avances de la S.N.C.F., en raison de leur durée relativement courte, ne seraient pas imputées au compte d'établissement et seraient prélevées sur les disponibilités de sa trésorerie. Le taux et les modalités de ces avances ne seront fixés qu'au moment de l'approbation définitive de chacun des projets afin de tenir compte de la situation du marché financier à cette époque.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir donner votre accord de principe aux dispositions d'ordre général ainsi envisagées, et spécialement nous autoriser à consentir les avances dans les conditions indiquées ci-dessus.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

N O T E

sur l'Équipement Frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France

Au cours de divers entretiens avec M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, il a été décidé que la S.N.C.F. étudierait l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) et chercherait à déterminer, au cas où cette étude conduirait à des conclusions positives, dans quelles conditions les futures installations seraient éventuellement réalisées et exploitées.

L'Équipement frigorifique réalisé par la S.T.E.F. de 1923 à 1936.

Il convient de rappeler, tout d'abord, que la S.T.E.F. gère, depuis le 1^{er} Janvier 1940, l'ensemble du parc de wagons frigorifiques et s'est intéressée, depuis de nombreuses années, aux questions d'entreposage :

- a) en construisant, à ses frais, les entrepôts de Paris-Bercy, Strasbourg, Avignon et Toulon (1);
- b) en prenant en location l'entrepôt de Dijon (2) appartenant à l'Autorité militaire française;
- c) en prenant des participations dans les Sociétés suivantes :
 - Société des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais (Entrepôts de Lyon et de Valence)
 - Société des Gares Frigorifiques et Port-Franc de Genève (Entrepôt de Genève)
 - Société des Entrepôts Frigorifiques de la Gare de Bâle (Entrepôt de Bâle).

(1) En conformité de l'accord intervenu entre la Compagnie des Entrepôts et Gares Frigorifiques (C.G.E.F.) et la S.N.C.F. au mois de décembre 1939, l'entrepôt de Bercy a été donné en location par la S.T.E.F. à la C.G.E.F. à dater du 1.1.40. L'entrepôt de Strasbourg est passé entre les mains des Autorités occupantes.

(2) A la suite de la mobilisation cet entrepôt a été repris par l'Armée française. Il est actuellement exploité par les Autorités occupantes.

A noter également qu'au cours du premier semestre 1940, la S.T.E.F. a pris, en outre, une participation dans le capital social de la Société "Entrepôts Frigorifiques Algériens" créée, au début de l'année écoulée, en vue de l'exploitation sur le port d'Alger d'un entrepôt destiné principalement à la réfrigération des fruits nord-africains destinés à l'exportation.

Les résultats d'exploitation des entrepôts de Paris-Bercy, Dijon, Toulon, Strasbourg et Avignon en 1938 et 1939 ont été les suivants :

Chapitres	Paris-Bercy		Dijon		Toulon	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Entrée des marchandises (en tonnes)	7.145	5.971	3.037	3.800	2.594	2.530
Tonnes-jours	171.340	255.793	261.500	409.881	115.560	108.811
Wagons chargés	305	436	93	170	113	113
Fabrication de glace (en tonnes)	7.950	10.678	2.879	3.798	6.970	8.640
Chapitres	Strasbourg		Avignon		Ensemble	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Entrée des marchandises (en tonnes)	1.527	2.893	2.311	931	16.614	16.125
Tonnes-jours	75.582	176.864	73.550	43.279	697.538	994.628
Wagons chargés	374	370	178	53	1.063	1.142
Fabrication de glace (en tonnes)	601	989	4.589	3.671	22.989	27.776

En 1940 pour les seuls entrepôts de Toulon et Avignon, dont la S.T.E.F. a gardé l'exploitation, les résultats obtenus ont été très satisfaisants grâce aux accords intervenus avec l'Intendance militaire en vue de l'entreposage et la congélation des viandes dans ces entrepôts.

Si l'on cherche à déterminer la part des bénéfices incombant aux seuls entrepôts dans l'ensemble des bénéfices de la Société, une difficulté apparaît du fait que ces établissements conservent à leur charge en comptabilité une série de

(1) à Dijon pour une exploitation de 8 mois seulement.

prestations qui incombent en réalité à l'exploitation des wagons.

Les principales de ces prestations ont trait à l'approvisionnement en glace des wagons, l'utilisation à longueur d'année des installations et du personnel des entrepôts, du point de vue nouveau, réparation et entretien du matériel roulant.

Il est pratiquement impossible de chiffrer exactement la valeur des avantages ainsi consentis à l'exploitation des wagons, mais il n'est pas exagéré de l'évaluer à 75 frs par wagon, quel qu'en soit le type, ayant pris charge dans le rayon d'action de l'entrepôt.

De ce fait, on peut estimer ainsi qu'il suit la part réelle des entrepôts dans le produit de l'ensemble de l'exploitation de la Société.

	1938	1939
Produit d'exploitation des Entrepôts..	1.567.000	1.622.000
Produit de l'ensemble de l'exploitation de la Société (Wagons et Entrepôts).....	9.590.000	9.448.000
Part des Entrepôts dans le produit de l'ensemble de l'exploitation de la Société.....	16,3 %	17,16 %
Bénéfice après amortissements.....	+ 248.953 ^f	+ 226.086 ^f

Ainsi donc l'exploitation des seuls entrepôts laisse un bénéfice dont l'importance ira sans doute en s'accroissant dans l'avenir au fur et à mesure que s'atténueront les charges d'amortissement.

Mais, indépendamment de cette considération dont il convient de faire état, il importe de souligner, avant tout, le rôle essentiel des établissements qui se trouvaient dans le champ d'action de la S.T.E.F. et dont les emplacements ont été choisis bien plus en fonction des nécessités du chemin de fer que des besoins de l'entreposage local.

Ce rôle peut se définir ainsi qu'il suit :

1°- En ce qui concerne l'exécution du transport :

- a) approvisionnement en glace, à pris très réduit, des wagons réfrigérants tant au départ qu'en cours de route;
- b) réfrigération des denrées, soit avant leur expédition, en chambre froide ou dans les wagons devant assurer leur transport, soit au cours du transport, à leur passage à l'entrepôt grâce aux facilités d'arrêt prévues dans le tarif G.V. 29, chapitre 4.
- c) fourniture de glace aux expéditeurs pour le glaçage d'envois acheminés en wagons ordinaires.

2°- En ce qui concerne le développement du trafic :

- a) centralisation du trafic agricole sur des noeuds ferroviaires;
- b) intervention du personnel des entrepôts agissant en liaison étroite avec les agents de la S.N.C.F. en vue de prospecter la clientèle et de l'inciter à utiliser le chemin de fer à l'exclusion du camion.

Il convient de noter, enfin, que les entrepôts constituent de véritables ports d'attache des wagons en vue de leur centralisation et de leur entretien courant.

De l'expérience ainsi réalisée par la S.T.E.F. de 1923 à 1939, il est donc permis de tirer les conclusions suivantes :

- l'exploitation directe par la S.T.E.F. d'entrepôts raccordés au rail a permis de créer une chaîne frigorifique continue dont l'unité de direction a donné les meilleurs résultats tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial;
- cette forme d'exploitation permet de réduire les frais généraux de l'ensemble de la Société;
- l'exploitation des wagons ne peut être dissociée de celle des entrepôts de province qui jouent, pour les transports à longue distance, un rôle essentiel.

Ces conclusions ont été portées à la connaissance de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et il lui a paru indispensable, cette manière de voir ayant été confirmée par lettre du 26 Décembre 1940 à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture, que la S.T.E.F. soit chargée, dans l'avenir, de la construction et de l'exploitation des entrepôts situés dans les centres de production.

Equipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Partant de ces données, le Service Commercial a donc étudié, en liaison avec la S.T.E.F., s'il y avait intérêt ou non à créer, suivant le principe exposé ci-dessus, des installations frigorifiques d'entreposage dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France.

Une première enquête a été effectuée en tenant compte :

- de l'importance des productions des Régions Ouest et Sud-Ouest et des besoins de la consommation de ces Régions;
- du nombre et de la capacité des entrepôts déjà existants;
- de la nécessité de ne construire des entrepôts nouveaux que dans les régions de production et pour lesquelles les opérations de fourniture de glace, d'entreposage et de pré-réfrigération, qui constituent l'accessoire du transport, sont d'une importance prépondérante.

Toutefois, l'entreposage local apparaissant comme un complément indispensable pour obtenir un meilleur rendement de l'outillage et une réduction des frais généraux unitaires, il a été reconnu nécessaire de situer, autant que possible, les futurs entrepôts dans des localités importantes.

Sans qu'il soit possible de considérer les propositions suivantes comme définitives, la question devant être réexaminée par cas d'espèce, en fonction des contingences locales et en accord avec le Ministère de l'Agriculture et le Secrétariat d'Etat au Ravitaillement avec lesquels la S.N.C.F. a pris contact, il semble que des constructions d'entrepôts frigorifiques reliés au rail soient à prévoir à priori dans les régions suivantes :

1°- Roussillon -

La Région du Roussillon produit une très grande quantité de fruits et de primeurs. Elle reçoit également, par Cerbère, des produits espagnols de même nature et par Port-Vendres des fruits et primeurs Nord-Africains et aussi des viandes fraîches.

Tous ces trafics peuvent donner lieu au chargement de nombreux wagons réfrigérants à destination des villes de France et de l'étranger.

En sens inverse, le Roussillon reçoit une grande part de sa consommation en beurre, fromages, oeufs, viandes et volailles.

2°- Vallée de la Garonne -

La Région de la Vallée de la Garonne donne lieu à des échanges particulièrement importants de denrées périssables :

- à l'expédition, viandes fraîches à destination de Nîmes, Montpellier ou Perpignan, oeufs et volailles à destination de Paris ou de la Côte d'Azur; fruits de la région d'Agen et de Moissac à destination de Paris, du Nord et de l'Ouest.

- à la réception, beurres et fromages de Normandie et des Charentes.

3°- Limousin -

Les environs immédiats de Linoges ne donnent pas lieu à une production considérable de denrées susceptibles d'alimenter un entrepôt frigorifique à l'expédition. Par contre, Linoges se trouve située au centre d'une Région alimentant de très importants et très nombreux services réguliers de transport de viande fraîche qui sont susceptibles, en temps normal, d'absorber 5.500 tonnes de glace par an.

En raison de sa population, Linoges est un centre de consommation important.

4°- Charente et Poitou -

La Région de Poitiers ou de Niort est particulièrement riche en denrées périssables intéressant tout spécialement le transport et l'entreposage frigorifiques: viandes fraîches, volailles, beurres, oeufs. Ces diverses denrées sont expédiées dans deux directions principales : Paris et le Sud-Est, au moyen de services réguliers de wagons réfrigérants très nombreux qui absorbent, en temps normal, des quantités de glace très importantes :

- pour les viandes.....	4.600 tonnes environ par an		
- pour les beurres et volailles	2.800 tonnes	-	-
	<u>7.400 tonnes</u>		

5°- Bretagne -

La Bretagne centrale et la Bretagne du Nord expédient vers la capitale et le Sud-Est de la France des viandes fraîches des beurres, volailles et oeufs.

Il faut ajouter à cette énumération des fruits (fraises de Plougastel) et des légumes (choux-fleurs de la Région de St-Pol-de-Léon).

Tous ces transports alimentent de nombreux services de wagons réfrigérants. La combinaison de ces divers trafics

permettrait de glacer 15 wagons par jour en gare de Rennes, pendant la période d'été.

6°- Normandie -

L'importance des productions normales en viande fraîche, beurres, fromages, volailles et oeufs permet à cette Région de faire de grosses expéditions sur presque toute la France, malgré l'importance essentielle des envois à destination du marché parisien.

En temps normal, de nombreux services réguliers de wagons réfrigérants sont utilisés vers :

- Paris
- le Nord (régions de Lens et Lille)
- le Centre
- et le Sud-Est.

Financement du programme de constructions.

Avant que ne soit poursuivie l'enquête entreprise en vue de déterminer les emplacements définitifs des futurs entrepôts, d'obtenir les accords préalables d'organismes locaux, etc..., la nécessité apparaît de prendre dès maintenant une position de principe au sujet du financement des travaux.

En admettant la réalisation intégrale du programme envisagé, la dépense à escompter en se basant sur des estimations actuelles, est de l'ordre de 45.000.000 frs.

Cette somme ne peut être présentement avancée par la S.T.E.F. qui a déjà engagé pour des constructions de matériel roulant (130 wagons réfrigérants) une somme de 22 millions environ.

Elle dispose, d'ailleurs, pour le règlement de cette commande, d'une facilité d'escompte en compte courant consentie par l'intermédiaire de la Banque de Paris et des Pays Bas par la Caisse des Dépôts et Consignations et qui porte sur une somme de 20 millions remboursable au plus tard le 1^{er} avril 1946.

Le remboursement absorbera la plus grande partie des disponibilités de la S.T.E.F. pendant la période à courir jusqu'à la date susvisée.

Dans ces conditions, le financement du programme de construction des entrepôts ne peut être assuré que grâce au concours d'un organisme extérieur à la S.T.E.F.

Il semble bien que, compte tenu de la situation de celle-ci par rapport à la S.N.C.F. un tel concours financier doive venir de cette dernière Société.

Deux méthodes peuvent être envisagées à cet effet:

- soit que la S.N.C.F. construise elle-même les entrepôts pour les donner à bail à la S.T.E.F.,
- soit que la S.N.C.F. consente une avance de crédits à la S.T.E.F.

La première méthode consisterait à opérer comme l'avaient fait certains anciens Réseaux en matière de construction d'entrepôts frigorifiques sur les dépendances du Chenin de fer.

Pour les entrepôts de Paris-Ivry, de Paris-Vaugirard et de Strasbourg, le P.O., l'Etat et l'A.L. ont pris à leur compte, en tout ou en partie, les dépenses de construction des bâtiments, les aménagements intérieurs des locaux frigorifiques étant pris en charge par les Sociétés locataires et devenant la propriété de la S.N.C.F. à l'expiration des contrats de location.

Cette méthode pouvait se justifier à une époque où l'usage du froid n'était pas encore répandu en France et où le Chenin de fer pour amorcer le trafic frigorifique devait se substituer à l'industrie privée en construisant des établissements dont la rentabilité apparaissait incertaine.

Nous estimons qu'à l'heure actuelle il est préférable, sauf cas particuliers, de charger la S.T.E.F. des réalisations et de lui fournir le concours de la S.N.C.F. pour une avance de crédit en compte courant sur laquelle la S.T.E.F. prélèverait au fur et à mesure de ses besoins effectifs, les sommes nécessaires au règlement des dépenses correspondant aux constructions qu'elle serait appelée à entreprendre à son compte.

Cette ouverture de crédit, qui porterait sur un maximum de 45 millions de francs, éventuellement révisable, pourrait être stipulée remboursable dans un délai maximum de 10 ans, à raison de 7,5 millions à l'expiration de chacune des années à partir de la cinquième.

Les conditions auxquelles ces avances seraient consenties seraient précisées, dans chaque cas particulier, suivant les conditions du marché financier à l'époque envisagée.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 26 mars 1941

QU. IV - Service Commercial

- Equipement frigorifique de l'Ouest
et du Sud-Ouest de la France.

P.V.

M. LE BESNERAIS expose que la S.N.C.F. a été chargée d'étudier l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la Société française de transports et d'entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.).

L'expérience ayant montré que l'exploitation des wagons réfrigérants ou isothermes ne peut être dissociée de celle des entrepôts frigorifiques au départ des centres de production, il est proposé de confier à la S.T.E.F. qui, depuis le 1er janvier 1940, gère l'ensemble du parc frigorifique et réfrigérant, le soin de construire et de mettre en oeuvre de tels entrepôts dans les régions considérées.

Sans doute, la question des emplacements à choisir devra-t-elle être examinée dans chaque cas en fonction des besoins locaux.

.....

Toutefois, il semble, a priori, que, compte tenu des résultats de l'enquête à laquelle il a déjà été procédé, des réalisations seraient à prévoir dans les régions suivantes : Roussillon, Vallée de la Garonne, Limousin, Charentes et Poitou, Bretagne et Normandie.

En admettant l'exécution intégrale du programme correspondant à l'équipement envisagé, la dépense à escompter, sur la base des estimations actuelles, serait de l'ordre de 45 M..

M. LE PRESIDENT précise que le Conseil se trouve, en réalité, en présence de deux questions : l'une d'ordre technique et commercial, le principe même de l'équipement frigorifique à réaliser par la S.T.E.F. - l'autre d'ordre financier, les conditions dans lesquelles sera assurée la couverture des dépenses.

Sur le plan technique et commercial, il convient de rappeler que le rapport dont avait connu le Conseil en 1939 lors de la réorganisation d'ensemble des transports frigorifiques exprimait un point de vue sensiblement différent de celui qui est présenté aujourd'hui. Il prévoyait, en effet, que la S.T.E.F. limiterait principalement son effort à l'utilisation des wagons, soulignant que l'exploitation des entrepôts n'est pas liée nécessairement à l'exécution du transport et que, d'une manière générale, il peut même y avoir avantage à ce que les entrepôts soient gérés d'une façon indépendante.

Toutefois, le principe ainsi posé n'avait rien d'absolu puisque la S.T.E.F., tout en donnant en location son entrepôt de Bercy en vue d'une gestion commune avec les autres entrepôts de Paris, a continué à exploiter elle-même certains entrepôts et conservé les participations qu'elle avait à l'exploitation de plusieurs autres. Dès cette époque, il était donc admis que la question des entrepôts pouvait, dans une certaine mesure, rester liée à celle du transport lui-même.

Par ailleurs, au cours d'échanges de vues avec le Secrétariat d'Etat aux Communications, il est apparu que, s'il peut être logique que les entrepôts de répartition placés dans les grands centres de consommation aient une gestion indépendante, le problème se pose dans des conditions différentes en ce qui concerne les entrepôts des centres de production. Ceux-ci, installés nécessairement au voisinage des gares, jouent, en fait, le rôle de relais dans les expéditions. A ce titre, ils constituent un véritable accessoire de l'opération de transport, et il est normal que la construction et l'exploitation en soient confiées à l'entreprise de transport elle-même.

S'agissant, en l'espèce, uniquement de tels entrepôts, il paraît donc possible de poser le principe que la S.T.E.F. sera chargée de la réalisation du programme à entreprendre.

Reste la question de savoir dans quelles conditions sera financée l'exécution des travaux, la S.T.E.F. se trouvant dans l'impossibilité de fournir les sommes nécessaires. Il semble que, compte tenu de la situation de cette filiale par rapport à la S.N.C.F., le concours financier dont elle a besoin doive lui venir de cette dernière Société. Il est donc proposé au Conseil de décider que la S.N.C.F. consentira des avances.

Mais, sur ce second point comme sur le premier, il ne peut s'agir aujourd'hui que de décisions de principe : le programme reste à établir et l'on ne saurait, dans ces conditions, envisager un chiffre de dépenses autrement que comme un ordre de grandeur, ni arrêter dès à présent le taux et les conditions auxquels les avances seront consenties.

Le seul effet de ces décisions serait d'habiliter la S.T.E.F. à rechercher et à préciser les centres dans lesquels devront être installés les entrepôts, en lui donnant l'assurance qu'elle peut compter sur des avances de la S.N.C.F. dans le cadre du programme à réaliser.

Après échange de vues auquel prennent part M. LAURENT-ATTHALIN, M. TIRARD, M. FREDAULT et M. de TARDE, le Conseil approuve les propositions qui lui sont ainsi soumises.

Il est entendu que les résultats des études de la S.T.E.F. lui seront communiqués aux fins d'approbation définitive de chacun des projets et de fixation du taux et des modalités des avances à consentir.

STENO p. 16

M. LE PRESIDENT.- Cette question présente deux aspects : un aspect technique et commercial, le principe de la réalisation de l'équipement par la S.T.E.F. - un aspect financier, les conditions dans lesquelles les dépenses pourront être couvertes.

Je demande à M. LE BESNERAIS de nous exposer le premier de ces deux aspects.

M. LE BESNERAIS.- La note qui a été distribuée expose l'affaire. Je dégagerai seulement les idées essentielles.

Il convient tout d'abord de s'attacher à réaliser, au départ des centres de grosse production, une liaison étroite entre l'exploitation des entrepôts frigorifiques et celle des wagons frigorifiques ou xia isothermes. En effet, doivent s'opérer, dans ces centres, tout une série d'opérations xxxxxxx

....

accessoires au transport proprement dit, qui relèvent de l'activité des entrepôts, tels l'entrepôtage des marchandises avant l'expédition et la fourniture de la glace réfrigérante pour les wagons.

En outre, la juxtaposition dans de mêmes centres et dans une même main des exploitations d'entrepôt et de matériel roulant est de nature à faciliter l'action commerciale. Une telle organisation diminue, d'ailleurs, les frais généraux en permettant une direction et une surveillance uniques.

A titre accessoire, on doit enfin signaler que les centres de production où la création d'entrepôts doit être envisagée se trouvent toujours au voisinage de gares assez importantes, donc de centres de consommation locaux non négligeables.

Nous estimons donc, en principe, que, si des entrepôts doivent être construits dans les grands centres de production, c'est sous l'égide de la S.T.E.F., qui depuis le 1^{er} janvier 1940 gère l'ensemble du parc frigorifique, que ces ~~entrepôts~~ ^{entrepôts} doivent l'être.

Or, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a relevé, à propos de l'élaboration des programmes de grands travaux, la différence notable existant, au point de vue de l'équipement frigorifique, entre les Régions Est et Ouest de la France et nous a demandé d'examiner quels seraient, sur les régions ferroviaires de l'Ouest et du Sud-Ouest, les centres de production dans lesquels la création d'entrepôts conçus dans l'esprit qui vient d'être indiqué serait la plus intéressante.

Les études auxquelles nous avons procédé nous ont conduit à retenir six grandes régions : le Roussillon - centre, à la fois d'une importante production locale et d'une importation également importante en provenance d'Algérie et d'Espagne - la Vallée de la ~~Caronne~~ Garonne, qui expédie viande, oeufs, volailles et fruits - le Limousin, qui n'a qu'une production,

mais très importante, la viande fraîche - les Charentes et le Poitou, la Bretagne et la Normandie qui produisent viande, volailles, beurre et œufs, la Bretagne expédiant, en outre, beaucoup de fruits et légumes.

L'ensemble des entrepôts à construire dans ces six régions de production représente, sur la base des prix actuels, une dépense de l'ordre de 45 M. Bien entendu, les points exacts d'implantation ne pourront être déterminés qu'après accord avec M. le Secrétaire d'Etat au Ravitaillement et en tenant compte, d'une part, des entrepôts déjà existants, d'autre part, des besoins locaux.

Sous cette réserve, nous vous demandons d'approuver le principe de la réalisation de ce programme par la S.T.E.F.

M. LE PRESIDENT. - Je dois rappeler, pour être complet sur ce premier point, qu'au moment où le Conseil a été saisi de la question du rachat par la S.N.C.F. des actions de la S.T.E.F., le rapport sur lequel il a délibéré prévoyait qu'en principe la S.T.E.F. limiterait son activité à l'exploitation des wagons frigorifiques. Ce rapport exposait même qu'il pouvait y avoir un certain intérêt à ce que la gestion de ces entrepôts fût indépendante de l'exploitation des wagons.

Toutefois, le principe ainsi posé n'avait rien d'absolu puisque la S.T.E.F., tout en donnant en location son entrepôt de Bercy en vue d'une gestion commune avec les autres entrepôts de Paris, n'en a pas moins ~~conservé~~ conservé soit l'exploitation directe, soit des intérêts dans l'exploitation d'un certain nombre d'autres (Strasbourg, Avignon, Toulon, Dijon, Lyon, Valence, Genève et Bâle). Dès cette époque, il était donc admis que la question des entrepôts pouvait, dans une certaine mesure, rester liée à celle du transport lui-même.

Par ailleurs, au cours d'échanges de vues avec le

Secrétariat d'Etat aux Communications, il est apparu que, s'il peut être logique que les entrepôts de répartition placés dans les grands centres de consommation aient une gestion indépendante, le problème se pose dans des conditions différentes en ce qui concerne les entrepôts des centres de production. Ceux-ci, installés nécessairement au voisinage des gares, jouent en fait, le rôle de relais dans les expéditions. A ce titre, ils constituent un véritable accessoire de l'opération de transport, et il est normal que la construction et l'exploitation en soient confiées à l'entreprise de transport elle-même.

S'agissant, en l'espèce, uniquement de tels entrepôts, il paraît donc possible de poser le principe que la S.T.E.F. sera chargée de la réalisation du programme à entreprendre.

Reste la question de savoir dans quelles conditions sera financée l'exécution des travaux: la dépense est évaluée à 45 M., mais il ne s'agit là que d'un montant très approximatif, puisque la consistance même du programme n'est pas arrêtée. Quoi qu'il en soit, la S.T.E.F. se trouve dans l'impossibilité de fournir les sommes nécessaires. Il semble qu'étant donné la situation de cette filiale par rapport à la Société Nationale, ce soit à cette dernière à lui consentir les avances de fonds dont elle aura besoin.

Par ailleurs, il ne semble prématuré de préciser dès maintenant les modalités de ces avances: le taux de 5 1/2% net envisagé me paraît bien élevé; il ne pourra être fixé qu'au moment de la réalisation du prêt suivant les modalités du marché.

Il en est de même pour les époques de remboursement: on envisage actuellement que la S.T.E.F. remboursera les avances entre la 5^{ème} et la 10^{ème} année qui suivront les ouvertures de

crédit. Les disponibilités de trésorerie de la S.T.E.F. seront, en effet, pendant les 5 ans qui vont suivre, intégralement absorbées par l'amortissement de la dette qu'elle a contractée pour la construction de nouveaux wagons isothermes. Il conviendra, au moment de la réalisation du prêt, de recueillir l'assurance que la S.T.E.F. disposera, à l'époque prévue pour le remboursement, des ressources nécessaires.

Il ne peut donc s'agir aujourd'hui pour le Conseil que de prendre des décisions de principe et les modalités d'application ne seraient arrêtées qu'au moment de l'ouverture effective des crédits à la S.T.E.F.

Le seul effet des décisions que je propose au Conseil de prendre aujourd'hui serait d'habiliter la S.T.E.F. à rechercher et à préciser les centres dans lesquels devront être installés les entrepôts, en lui donnant l'assurance qu'elle peut compter sur des avances de la S.N.C.F. dans le cadre du programme à réaliser.

Quelle est l'opinion des membres du Conseil sur cette question ?

M. TIRARD. - Au point de vue de l'opportunité, la création des entrepôts envisagés se justifie-t-elle vraiment par une nécessité économique ?

En ce qui concerne les primeurs, ne devrait-on pas conjuguer le programme d'équipement frigorifique avec celui des fabriques de conserves ?

M. LE BESNERAIS.- Il est certain que les entrepôts frigorifiques font défaut dans l'Ouest et le Sud-Ouest qui sont beaucoup moins bien équipés, à cet égard, que la Région Est.

M. MOREAU-HERET.- Les Autorités allemandes ont même été étonnées du retard pris par la France en cette matière.

M. LE BESNERAIS.- En particulier, le trafic des primeurs dans la Vallée de la Garonne gagnerait beaucoup aux installations frigorifiques projetées. Mais chaque cas particulier nécessitera une étude particulière ^{ménée} de concert avec les différents intéressés (producteurs, fabricants de conserves, etc...). Et je ne suis pas certain que la première étude concernera la Vallée de la Garonne.

PERFECT

.....

En ce qui concerne le problème des fabriques de conserves, il y a lieu de noter d'ailleurs qu'il est un peu différent. La fabrication des conserves comporte, en effet, d'une manière générale, une certaine transformation des denrées conservées, tandis que l'entrepôt frigorifique a pour objet de les conserver dans leur état primitif.

M. de TARDE.- Il semble que la création d'entrepôts de ramassage dans les centres importants de production répond à une nécessité absolue. Ces entrepôts sont, en effet, en nombre insuffisant en France. Il est, d'autre part, normal que ces entrepôts, à l'inverse des entrepôts de distribution, soient contrôlés par le transporteur, dont ils constituent normalement une exploitation annexe, assurant la conservation des produits en attente de transport.

M. LE PRESIDENT.- Il n'est pas très intéressant pour le chemin de fer de contrôler l'exploitation des établissements frigorifiques de la Région Parisienne qui entreposent essentiellement des produits après transport, en attente de la consommation sur place. Au contraire, il est très intéressant pour lui de participer à la création d'entrepôts frigorifiques situés sur les lieux de production et destinés à recueillir des produits en attente de transport. Il importe qu'une liaison étroite existe entre les entrepôts ainsi créés et l'exécution du transport.

M. LE BERRAIS.- Je signale, en outre, que ces entrepôts seront presque toujours installés à proximité des gares de triage, ce qui permet, en outre, de réaliser les conditions optimales pour le glaçage des wagons réfrigérants. La réfrigération sera ainsi concentrée avec le remisage et l'entretien du matériel.

J'estime personnellement que les réalisations les plus urgentes intéressent le Roussillon.

M. LE PRÉSIDENT. - Le Roussillon présente, en effet, dans les circonstances actuelles, une particulière importance : d'une part, c'est un centre de production et d'expédition, d'autre part, c'est un centre d'importation et de réexpédition des produits d'Espagne ou d'Algérie transitant par Port-Vendres et Cerbère.

M. LE BESNERAIS. - Une autre région intéressante, parce que l'équipement frigorifique y est très insuffisant, est constituée par la Normandie et la Bretagne.

M. LAURENT-ATHALIN. - Les installations sont-elles envisagées à Arcachon, port de pêche important ?

M. LE BESNERAIS. - Aucune installation n'est prévue spécialement en ce qui concerne Arcachon.

La conservation du poisson se présente d'ailleurs dans des conditions particulières à raison desquelles, en règle générale, nous ne participons pas à l'opération. Elle comporte non seulement une opération technique de conservation, mais encore, tout au moins en temps normal, une opération commerciale d'assortiment. Il s'agit, moyennant une conservation - d'ailleurs, en général, assez courte - d'assortir convenablement les différentes espèces de pêches effectuées pour constituer des lots appropriés à destination des centres de consommation. C'est donc une opération commerciale. Il convient de la laisser à des spécialistes. Nous ne sommes pas qualifiés pour l'entreprendre.

M. FREDAULT.- Les essais tentés à Lorient en vue d'une conservation de longue durée ont été désastreux.

M. LE PRESIDENT.- Si le Conseil d'Administration est d'accord sur les directives qui viennent d'être exposées, les Services poursuivront leurs études. Les résultats de celles-ci lui seront communiqués aux fins d'approbation définitive de chacun des projets et de fixation du taux et des modalités des avances à consentir à la S.T.E.F..

Il n'y a pas d'objection à cette manière de procéder ?

Il en est donc ainsi décidé.

Conseil d'Administration

Séance du 26 mars 1941

IV.- Service Commercial

- Equipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

I Caractéristiques de l'ouvrage

CB Il s'agit de la construction d'un ouvrage de réfrigération de production de glace dans les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, dans les zones de 5 E C. et de 5 F C. Les zones de production de glace sont situées dans les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, dans les zones de 5 E C. et de 5 F C. Les zones de production de glace sont situées dans les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, dans les zones de 5 E C. et de 5 F C.

D. - Financement

STEF assume la majeure partie de la charge de l'ouvrage, à hauteur de 45 M. Les autres parties sont assurées par les départements concernés.

P. -

1^{er} point : principe de répartition de la charge entre les départements concernés.

Le 30 mars 1941, le conseil d'administration de la STEF a décidé de charger les départements concernés de la majeure partie de la charge de l'ouvrage, à hauteur de 45 M. Les autres parties sont assurées par les départements concernés. Le conseil d'administration de la STEF a décidé de charger les départements concernés de la majeure partie de la charge de l'ouvrage, à hauteur de 45 M. Les autres parties sont assurées par les départements concernés.

2^e point : Répartition

La répartition de la charge de l'ouvrage est faite en fonction de la population de chaque département concerné. Le conseil d'administration de la STEF a décidé de charger les départements concernés de la majeure partie de la charge de l'ouvrage, à hauteur de 45 M. Les autres parties sont assurées par les départements concernés.

Tout

offre aux départements concernés.

CB

de la charge de l'ouvrage.

STEF

de la charge de l'ouvrage.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

N O T E

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration

CONSEIL D'ADMINISTRATION

le 26 Mars 1941

EQUIPEMENT FRIGORIFIQUE DE L'OUEST & DU
SUD-OUEST DE LA FRANCE

"Service Central"
(Question N° 1)

Au cours de divers entretiens avec M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, il a été décidé que la S.N.C.F. étudierait l'opportunité de créer dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France un équipement frigorifique analogue à celui réalisé dans le passé par la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) et chercherait à déterminer, au cas où cette étude conduirait à des conclusions positives, dans quelles conditions les futures installations seraient éventuellement réalisées et exploitées.

L'Equipement frigorifique réalisé par la S.T.E.F.
de 1923 à 1936.

Il convient de rappeler, tout d'abord, que la S.T.E.F. gère, depuis le 1er janvier 1940, l'ensemble du parc de wagons frigorifiques et s'est intéressée, depuis de nombreuses années, aux questions d'entreposage :

- a) en construisant, à ses frais, les entrepôts de Paris-Bercy, Strasbourg, Avignon et Toulon (1)
- b) en prenant en location l'entrepôt de Dijon (2) appartenant à l'Autorité militaire française,
- c) en prenant des participations dans les Sociétés suivantes :
Sté des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais (Entrepôts de Lyon
et de Valence)
Sté des Gares Frigorifiques et Port-Franc de Genève
(Entrepôt de Genève)
Sté des Entrepôts Frigorifiques de la Gare de Bâle
(Entrepôt de Bâle)

(1) En conformité de l'accord intervenu entre la Cie des Entrepôts et Gares Frigorifiques (C.G.E.F.) et la S.N.C.F. au mois de décembre 1939, l'entrepôt de Bercy a été donné en location par la S.T.E.F. à la C.G.E.F. à dater du 1.1.40 L'entrepôt de Strasbourg est passé entre les mains des Autorités occupantes.

(2) A la suite de la mobilisation cet entrepôt a été repris par l'Armée française. Il est actuellement exploité par les Autorités occupantes.

A noter également, qu'au cours du 1er semestre 1940, la S.T.E.F. a pris, en outre, une participation dans le capital social de la Société "Entrepôts Frigorifiques Algériens" créée, au début de l'année écoulée, en vue de l'exploitation sur le port d'Alger d'un entrepôt destiné principalement à la réfrigération des fruits nord-africains destinés à l'exportation.

Les résultats d'exploitation des entrepôts de Paris-Bercy, Dijon, Toulon, Strasbourg & Avignon en 1938 et 1939 ont été les suivants :

Chapitres	Paris-Bercy		Dijon		Toulon	
	1939	1938	(1) 1939	1938	1939	1938
Entrée des marchandises (en tonnes)	7.145	5.971	3.037	3.800	2.594	2.530
Tonnes-jours	171.340	255.793	261.500	409.881	115.560	108.811
Wagons chargés	305	436	93	170	113	113
Fabrication de glace (en tonnes)	7.950	10.678	2.879	3.798	6.970	8.640

Chapitres	Strasbourg		Avignon		Ensemble	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Entrée des marchandises (en tonnes)	1.527	2.893	2.311	931	16.614	16.125
Tonnes-jours	75.582	176.864	73.550	43.279	697.538	994.628
Wagons chargés	374	370	178	53	1.063	1.142
Fabrication de glace (en tonnes)	601	989	4.589	3.671	22.989	27.776

(1) à Dijon pour une exploitation de 8 mois seulement.

En 1940 pour les seuls entrepôts de Toulon et Avignon, dont la S.T.E.F. a gardé l'exploitation, les résultats obtenus ont été très satisfaisants grâce aux accords intervenus avec l'Intendance militaire en vue de l'entreposage et la congélation des viandes dans ces entrepôts.

Si l'on cherche à déterminer la part des bénéfices incombants aux seuls entrepôts dans l'ensemble des bénéfices de la Société, une difficulté apparaît du fait que ces établissements conservent à leur charge en comptabilité une série de prestations qui incombent en réalité à l'exploitation des wagons.

Les principales de ces prestations ont trait à l'approvisionnement en glace des wagons, l'utilisation à longueur d'année des installations et du personnel des entrepôts, du point de vue mouvement, répartition et entretien du matériel roulant.

Il est pratiquement impossible de chiffrer exactement la valeur des avantages ainsi consentis à l'exploitation des wagons, mais il n'est pas exagéré de l'évaluer à 75 frs par wagon, quel qu'en soit le type, ayant pris charge dans le rayon d'action de l'entrepôt.

De ce fait, on peut estimer ainsi qu'il suit la part réelle des entrepôts dans le produit de l'ensemble de l'exploitation de la Société.

	1938	1939
Produit d'exploitation des Entrepôts.....	1.567.000	1.622.000
Produit de l'ensemble de l'exploitation de la Société (Wagons et Entrepôts)....	9.590.000	9.448.000
Part des Entrepôts dans le produit de l'ensemble de l'exploitation de la Société.....	16,3 %	17,16 %
Bénéfice après amortissements.....	+ 248.953 ^f	+ 226.086 ^f

Ainsi donc l'exploitation des seuls entrepôts laisse un bénéfice dont l'importance ira sans doute en s'accroissant dans l'avenir au fur et à mesure que s'atténueront les charges d'amortissement.

Mais, indépendamment de cette considération dont il convient de faire état, il importe de souligner, avant tout, le rôle essentiel des établissements qui se trouvaient dans le champ d'action de la S.T.E.F. et dont les emplacements ont été choisis bien plus en fonction des nécessités du chemin de fer que des besoins de l'entreposage local.

Ce rôle peut se définir ainsi qu'il suit :

1°/ En ce qui concerne l'exécution du transport :

- a) approvisionnement en glace, à prix très réduit, des wagons réfrigérants tant au départ qu'en cours de route;
- b) réfrigération des denrées, soit avant leur expédition, en chambre froide ou dans les wagons devant assurer leur transport soit au cours du transport, à leur passage à l'entrepôt grâce aux facilités d'arrêt prévues dans le tarif G.V. 29, chapitre 4.
- c) fourniture de glace aux expéditeurs pour le glaçage d'envois acheminés en wagons ordinaires.

2°/ En ce qui concerne le développement du trafic :

- a) centralisation du trafic agricole sur des noeuds ferroviaires;
- b) intervention du personnel des entrepôts agissant en liaison étroite avec les agents de la S.N.C.F. en vue de prospecter la clientèle et de l'inciter à utiliser le chemin de fer à l'exclusion du camion.

Il convient de noter, enfin, que les entrepôts constituent de véritables ports d'attache des wagons en vue de leur centralisation et de leur entretien courant.

De l'expérience ainsi réalisée par la S.T.E.F. de 1923 à 1939, il est donc permis de tirer les conclusions suivantes :

- l'exploitation directe par la S.T.E.F. d'entrepôts raccordés au rail a permis de créer une chaîne frigorifique continue dont l'unité de direction a donné les meilleurs résultats tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial;
- cette forme d'exploitation permet de réduire les frais généraux de l'ensemble de la Société;
- l'exploitation des wagons ne peut être dissociée de celle des entrepôts de province qui jouent, pour les transports à longue distance, un rôle essentiel.

Ces conclusions ont été portées à la connaissance de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et il lui a paru indispensable, cette manière de voir ayant été confirmée par lettre du 26 décembre 1940 à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture, que la S.T.E.F. soit chargée, dans l'avenir, de la construction et de l'exploitation des entrepôts situés dans les centres de production.

Equipement frigorifique de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Partant de ces données, le Service Commercial a donc étudié, en liaison avec la S.T.E.F., s'il y avait intérêt ou non à créer, suivant le principe exposé ci-dessus, des installations frigorifiques d'entreposage dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France.

Une première enquête a été effectuée en tenant compte :

- de l'importance des productions des Régions Ouest et Sud-Ouest et des besoins de la consommation de ces Régions;
- du nombre et de la capacité des entrepôts déjà existants;
- de la nécessité de ne construire des entrepôts nouveaux que dans des régions de production et pour lesquelles les opérations de fourniture de glace, d'entreposage et de pré-réfrigération, qui constituent l'accessoire du transport, sont d'une importance prépondérante.

Toutefois, l'entreposage local apparaissant comme un complément indispensable pour obtenir un meilleur rendement de l'outillage et une réduction des frais généraux unitaires, il a été reconnu nécessaire de situer, autant que possible, les futurs entrepôts dans des localités importantes.

Sans qu'il soit possible de considérer les propositions suivantes comme définitives, la question devant être réexaminée par cas d'espèce, en fonction des contingences locales et en accord avec le Ministère de l'Agriculture et le Secrétariat d'Etat au Ravitaillement avec lesquels la S.N.C.F. a pris contact, il semble que des constructions d'entrepôts frigorifiques reliés au rail soient à prévoir à priori dans les régions suivantes :

1°/ Roussillon -

La Région du Roussillon produit une très grande quantité de fruits et de primeurs. Elle reçoit également, par Cerbère, des produits espagnols de même nature et par Port-Vendres des fruits et primeurs Nord-Africains et aussi des viandes fraîches.

Tous ces trafics peuvent donner lieu au chargement de nombreux wagons réfrigérants à destination des villes de France et de l'étranger.

En sens inverse, le Roussillon reçoit une grande part de sa consommation en beurre, fromages, oeufs, viandes et volailles.

2°/ Vallée de la Garonne -

La Région de la Vallée de la Garonne donne lieu à des échanges particulièrement importants de denrées périssables.

- à l'expédition, viandes fraîches à destination de Nîmes, Montpellier ou Perpignan, oeufs et volailles à destination de Paris ou de la Côte d'Azur; fruits de la région d'Agen et de Moissac à destination de Paris, du Nord et de l'Ouest.

- à la réception, beurres et fromages de Normandie et des Charentes.

3°/ Limousin -

Les environs immédiats de Limoges ne donnent pas lieu à une production considérable de denrées susceptibles d'alimenter un entrepôt frigorifique à l'expédition. Par contre, Limoges se trouve située au centre d'une Région alimentant de très importants et très nombreux services réguliers de transport de viande fraîche qui sont susceptibles, en temps normal, d'absorber 5.500 tonnes de glace par an.

En raison de sa population, Limoges est un centre de consommation important.

4°/ Charente et Poitou.-

La Région de Poitiers ou de Niort est particulièrement riche en denrées périssables intéressant tout spécialement le transport et l'entreposage frigorifiques : viandes fraîches, volailles, beurres, oeufs. Ces diverses denrées sont expédiées dans deux directions principales : Paris et le Sud-Est, au moyen de services réguliers de wagons réfrigérants très nombreux qui absorbent, en temps normal, des quantités de glace très importantes :

- pour les viandes.....	4.600 tonnes environ par an		
- pour les beurres et volailles	2.800 tonnes	-	-
	<u>7.400 tonnes</u>		

5°/ Bretagne -

La Bretagne centrale et la Bretagne du Nord expédient vers la capitale et le Sud-Est de la France des viandes fraîches, des beurres, volailles et oeufs.

Il faut ajouter à cette énumération des fruits (fraises de Plougastel) et des légumes (choux-fleurs de la Région de St-Pol-de-Léon).

Tous ces transports alimentent de nombreux services de wagons réfrigérants. La combinaison de ces divers trafics permettrait de glacer 15 wagons par jour en gare de Rennes, pendant la période d'été.

6°/ Normandie -

L'importance des productions normales en viande fraîche, beurres, fromages, volailles et oeufs permet à cette Région de faire de grosses expéditions sur presque toute la France, malgré l'importance essentielle des envois à destination du marché parisien.

En temps normal, de nombreux services réguliers de wagons réfrigérants sont utilisés vers :

- Paris
- Le Nord (régions de Lens et Lille)
- Le Centre
- et le Sud-Est

Financement du programme de constructions

Avant que ne soit poursuivie l'enquête entreprise en vue de déterminer les emplacements définitifs des futurs entrepôts, d'obtenir les accords préalables d'organismes locaux, etc..., la nécessité apparaît de prendre dès maintenant une position de principe au sujet du financement des travaux.

En admettant la réalisation intégrale du programme envisagé, la dépense à escompter en se basant sur des estimations actuelles, est de l'ordre de 45.000.000 frs.

Cette somme ne peut être présentement avancée par la S.T.E.F. qui a déjà engagé pour des constructions de matériel roulant (130 wagons réfrigérants) une somme de 22 millions environ.

Elle dispose d'ailleurs, pour le règlement de cette commande, d'une facilité d'escompte en compte courant consentie par l'intermédiaire de la Banque de Paris et des Pays Bas par la Caisse des Dépôts et Consignations et qui porte sur une somme de 20 millions remboursable au plus tard le 1er avril 1946.

Le remboursement absorbera la plus grande partie des disponibilités de la S.T.E.F. pendant la période à courir jusqu'à la date susvisée.

Dans ces conditions, le financement du programme de construction des entrepôts ne peut être assuré que grâce au concours d'un organisme extérieur à la S.T.E.F.

Il semble bien que, compte tenu de la situation de celle-ci par rapport à la S.N.C.F. un tel concours financier doit venir de cette dernière Société.

Deux méthodes peuvent être envisagées à cet effet :

- soit que la S.N.C.F. construise elle-même les entrepôts pour les donner à bail à la S.T.E.F.,
- soit que la S.N.C.F. consente une avance de crédit à la S.T.E.F.

La première méthode consisterait à opérer comme l'avaient fait certains anciens Réseaux en matière de construction d'entrepôts frigorifiques sur les dépendances du Chemin de fer.

Pour les entrepôts de Paris-Ivry, de Paris-Vaugirard et de Strasbourg, le P.O., l'Etat et l' A.L. ont pris à leur compte, en tout ou en partie, les dépenses de construction des bâtiments, les aménagements intérieurs des locaux frigorifiques étant pris en charge par les Sociétés locataires et devenant la propriété de la S.N.C.F. à l'expiration des contrats de location.

Cette méthode pouvait se justifier à une époque où l'usage du froid n'était pas encore répandu en France et où le Chemin de fer pour amorcer le trafic frigorifique devait se substituer à l'industrie privée en construisant des établissements dont la rentabilité apparaissait incertaine.

Nous estimons qu'à l'heure actuelle il est préférable, sauf cas particuliers, de charger la S.T.E.F. des réalisations et de lui fournir le concours de la S.N.C.F. par une avance de crédit en compte courant sur laquelle la S.T.E.F. prélèverait au fur et à mesure de ses besoins effectifs, les sommes nécessaires au règlement des dépenses correspondant aux constructions qu'elle serait appelée à entreprendre à son compte.

Cette ouverture de crédit, qui porterait sur un maximum de 45 millions de francs, éventuellement révisable, pourrait être stipulée remboursable dans un délai maximum de 10 ans, à raison de 7,5 millions à l'expiration de chacune des années à partir de la cinquième. Les sommes effectivement appelées par la S.T.E.F. compte tenu de ses disponibilités à son compte courant ordinaire dans les écritures de la S.N.C.F. seraient productives d'intérêt à un taux de 5,5 % net d'impôt pour la S.N.C.F. (1).

....

(1) Les sommes prêtées par la S.N.C.F. pouvant être considérées comme provenant de fonds d'emprunt et les intérêts à elle versés par la S.T.E.F. seraient de ce fait, par application des textes fiscaux en vigueur, exempts d'impôt sur le revenu.

Ces données relatives à la durée et au taux de l'opération tiennent compte, la première des possibilités de trésorerie propre de la S.T.E.F., la seconde des conditions actuelles du loyer de l'argent, telles que les unes et les autres peuvent être appréciées à ce jour. Elles seraient revues le cas échéant.

Il est proposé au Conseil d'Administration d'approuver cette proposition et de la soumettre à l'agrément de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

BOYAUX.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

C O P I E

Paris, le 26 mars 1941.

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1er Bureau

Equipement frigorifique

LE SECRETARIAT D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'une lettre en date du 12 février 1941 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture concernant la participation éventuelle de la Société française des Transports et Entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) à la construction et à l'exploitation des entrepôts dont l'établissement pourrait être envisagé dans le plan d'équipement frigorifique du pays.

M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture ne voit pas d'objection à ce que la S.T.E.F. soit chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts; toutefois, il ne pense pas qu'il soit possible à cet égard de fixer dès à présent des données de base trop rigides, certains cas particuliers pouvant appeler des solutions adaptées aux nécessités et aux usages locaux.

Je vous serais obligé de me faire connaître vos observations le plus tôt possible.

Pour ma part, je me propose de donner mon accord à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture sous réserve que mon Département soit appelé à participer à l'élaboration du programme d'équipement frigorifique.

Par Autorisation
P. le Directeur Général des Transports,
Le Chef du Service Economique,

signature.

MINISTERE DE
L' AGRICULTURE

Direction des Eaux
et du Génie rural.

Paris, le 12 février 1941

4^{ème} Bureau

- COPIE -

OBJET
Equipement frigorifique
1.370.91

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT A L'AGRICULTURE
à Monsieur le SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

Par votre lettre G/1918 (Direction générale des Transports, service de Vichy) du 26 décembre 1940, vous avez bien voulu me signaler que la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.) filiale de la S.N.C.F. et, chargée à ce titre de la gestion des wagons frigorifiques, se trouvait directement intéressée à la construction et à l'exploitation des entrepôts frigorifiques dont l'établissement pourrait être envisagé dans le cadre du plan d'ensemble d'équipement frigorifique du pays dont je me propose de confier l'élaboration à une commission siégeant auprès de mon Département.

Vous m'avez fait connaître, d'autre part, que s'il était hors de question de confier à la S.T.E.F. la gestion de tous les entrepôts de France, par analogie avec la formule adoptée en matière d'exploitation de wagons frigorifiques, vous estimez, par contre, indispensable que cette Société fût chargée de la construction et de l'exploitation des principaux entrepôts de province situés dans les régions de production afin d'obtenir, du fait de l'exploitation commune, pour les wagons et les entrepôts, un meilleur rendement de l'outillage et une réduction des frais généraux militaires.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne vois pas d'inconvénient, en ce qui me concerne, à ce que la S.T.E.F. soit chargée de la construction et de l'exploitation d'entrepôts situés dans des centres de production.

Toutefois, je ne pense pas qu'il soit possible, à cet égard, d'adopter dès à présent des données de base trop rigides, certains cas particuliers pouvant appeler, à la lumière d'une étude plus approfondie, des solutions nuancées adaptées aux nécessités ou aux usages locaux.

Pour le Ministre et par Délégation
Le Secrétaire général à l'Agriculture,

signé : PREAUD.

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction Générale des Transports

5ème Bureau

M.R. 30-584

REPUBLIQUE FRANCAISE

Paris, le 30 octobre 1940

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Agriculture

Service Central du Mouvement -
Service Commercial - Service
Central des Installations fixes
pour attributions et propositions
(s) LE BESNERAIS.

Dans son étude du 2 octobre 1940 sur le Ravitaillement
Général, le Comité d'Etudes pour la France préconise l'organisa-
tion de "gares frigorifiques". J'estime que cette suggestion est
intéressante pour améliorer la répartition des denrées périssab-
les et qu'elle pourrait faire l'objet d'une inscription de
crédits au plan d'équipement de l'agriculture sous la forme de
frigorifiques avec embranchement sur la voie ferrée.

Si vous retenez cette suggestion, je vous propose la colla-
boration de la Société Nationale des Chemins de fer pour les
études à entreprendre.

P. le Secrétaire d'Etat et par autorisation
Le Conseiller d'Etat
Directeur Général des Chemins
de fer et des Transports,

Signé: R. CLAUDON