

505 2 H 751/9

8156

(1939)

Tenue d'une séance du Comité de Direction à Lyon.

C.D.	10.1.39	35	(VIII a)
C.D.	7.3.39	81	(X d)
C.D.	14.3.39	80	(XII g)
C.D.	21.3.39	28	(VI-g)-
C.D.	4.4.39	41	IX c (a)
C.D.	24.4.39	34	VII b)
C.D.	2.5.39	2	I

Renseignements sur Lyon et sur l'activité de la région lyonnaise

Renseignements sur les voies fluviales autour de Lyon 9. 5.39

Tenue d'une séance du Comité de Direction à Lyon.

A titre de renseignement.

16 mai 1939

Réunion du Comité de Direction à Lyon

VOIES FLUVIALES AUTOUR DE LYON

Avant la visite des Ports Rambaud et Edouard Herriot, les renseignements suivants ont été donnés sur les voies fluviales autour de Lyon, ainsi que sur les prix de revient et les prix de transport comparés sur ces voies fluviales et sur les voies ferrées parallèles.

Lyon se trouve au point de jonction de 3 voies fluviales.

La Saône canalisée sur 407 kilomètres, depuis sa jonction avec le Canal de l'Est jusqu'à son confluent avec le Rhône, est une bonne voie navigable, fréquentée par des péniches de 350 tonnes. Les arrêts de la navigation y sont peu importants : 16 jours par an en moyenne, dont 5 pour les crues et 11 pour les glaces, moyenne calculée sur une période de 10 ans.

Le trafic est important :

	descente	montée	Total
1937	1.258.000 ^T	1.022.000 ^T	2.280.000 ^T
1938	1.428.000 ^T	937.000 ^T	2.365.000 ^T

Le Rhône, en aval de Lyon, a un courant rapide, sa pente étant plus forte que celle du Rhin en aval de Strasbourg. Les interruptions pour crues ou basses eaux sont longues; elle ont atteint, en y ajoutant 30 jours de grève, 152 journées en 1938.

Le trafic des deux dernières années a été :

	descente	montée	Total
1937	358.000 ^T	403.000 ^T	761.000 ^T
1938	318.000 ^T	362.000 ^T	680.000 ^T

Le Rhône, en amont de Lyon, n'est pas navigable actuellement; il serait possible d'en faire une voie navigable, meilleure que le Rhône en aval de Lyon, mais moins bonne que le Rhin, en utilisant le bief du barrage de Génissiat. La dépense à engager est évaluée à deux milliards de francs.

Prix de revient en aval de Lyon.

On a pris comme exemple le transport des hydrocarbures entre Berre et le Port Rambaud.

Le prix de revient par fer, qui est actuellement de 47 frs, a été calculé par les Services de l'Organisation Technique de la S.N.C.F.; il couvre toutes les dépenses et toutes les charges du Chemin de fer; il comprend le transport non seulement du plein, mais encore du vide.

Le prix de revient du transport par eau de la tonne d'hydrocarbures était évalué à 90 frs en 1929; le chiffre

de 100 frs a été fourni par les navigateurs en 1935, lors de la discussion de l'Accord du Rhône; il est aujourd'hui supérieur à 120 frs. (Avis du Service Commercial)

Dans ces conditions on a le tableau suivant :

Tonne d'hydrocarbures transportée de Berre au Port Rambdaud avec retour à vide.	Voie d'eau	Fer
Prix de revient	120 ^f	47 ^f
Prix perçu	147 ^f ,50	173 ^f

Le prix de revient de la voie d'eau est donc, entre la Méditerranée et Lyon, deux fois et demie plus élevé que sur le chemin de fer et cependant celui-ci paye l'entretien de sa voie que la navigation fluviale ne paye pas.

Bien que la navigation perçoive un prix moindre que le chemin de fer, le tonnage des hydrocarbures a diminué depuis 1935, sur le Rhone aussi bien que sur nos rails. Cette constatation provoque une étude spéciale.

Ces chiffres justifient l'attitude de la Compagnie du Rhône qui a trouvé trop onéreuse la construction du canal latéral au Rhône, évaluée à sept milliards de francs.

L'intérêt à 5 % de ce capital, soit 350.000.000 frs, à lui seul suffirait à couvrir toutes les dépenses, charges financières comprises, qu'aurait à supporter le Chemin de fer pour transporter environ 7.500.000 tonnes de la Méditerranée à Lyon, soit près de vingt fois le trafic actuel à la montée.

Le Rhône en amont de Lyon.

La transformation du Rhône moyen en voie fluviale est justifiée par le désir de faire assurer par cette voie le trafic extérieur de la Suisse.

La question ne peut être posée que pour les exportations et importations à destination ou en provenance d'outre-mer.

Ces exportations comprennent 92.000 tonnes de marchandises chères qui sont et seront toujours transportées par fer en raison de leur valeur.

Les importations d'outre-mer ont été de 2.300.000 tonnes en 1935, année forte,

dont a) 1.610.000^T, en provenance d'Amérique surtout, par Anvers ou Rotterdam et la voie du Rhin jusqu'à Bâle

b) 170.000^T par Marseille

c) 210.000^T par l'Italie

d) le reste par Anvers, Rotterdam et le fer ou par les autres ports français.

Peut-on espérer amener à Marseille et au Rhône rendu navigable une importante partie de ce tonnage ?

Il n'y a pas beaucoup d'espoir pour a) en raison de ce que :

- le fret Amérique sur Anvers-Rotterdam est moins élevé que sur Marseille;

- la distance de Bâle sur Zurich, principal centre des importations, est bien plus faible que de Genève à Zurich et les tarifs ferroviaires suisses élevés représentent une part importante du prix total de transport;

- il y a à Bâle des organisations de transit importantes

qui défendent énergiquement les capitaux engagés.

L'Italie est mieux placée que nous pour le trafic à destination de la Suisse méridionale.

D'autre part, le prix de revient du transport par fer d'une tonne de céréales de Genève à Lyon est actuellement de 25 frs. Par le Rhône moyen rendu navigable, il serait de 25 à 30 frs, résultat obtenu par une comparaison avec les prix de revient du transport sur le Rhône en aval de Lyon et sur le Rhin.

Par ailleurs, la tonne de céréales paye actuellement :
60^f à 70^f (suivant le tonnage) de Marseille à Genève par fer
104^f de Marseille à Lyon par eau.

La voie d'eau est donc beaucoup plus chère que le fer, bien que celui-ci paye l'entretien de sa voie et les charges financières de ses installations fixes, ce que ne fait pas la navigation.

Dès lors, pour faire passer le tonnage total du chiffre de 300.000 tonnes, qui représente l'évaluation faite du trafic local, à 1.000.000 de tonnes par prélèvement sur le trafic d'importation d'outre-mer, il faudra beaucoup de temps et bien des faits nouveaux.

Or ce 1.000.000 de tonnes représenterait 10 trains de 300 tonnes par jour, ce que la ligne Lyon-Genève est à même de faire sans difficulté.

Pour rendre le Rhône navigable sur ce parcours, il faudrait dépenser 2 milliards de francs, dont le seul intérêt à 5 % représenterait 100.000.000 frs par an, soit 100 frs

par tonne, alors que le transport par fer sur le même trajet ne nous reviendrait qu'à 25 frs.

Il n'y a donc pas de justification suffisante dans le domaine économique.

On met en avant des considérations politiques; mais est-il bien justifié pour la France de dépenser deux milliards de francs pour permettre à la batellerie suisse de faire elle-même ses transports et d'essayer de nous enlever des recettes ?

On peut se demander s'il ne serait pas moins onéreux de donner à la Suisse les garanties utiles en lui facilitant l'utilisation sur nos rails de wagons et même de locomotives lui appartenant. En particulier avec l'électrification de Lyon - Genève il serait possible d'autoriser les C.F.F. à assurer eux-mêmes la remorque de leurs trains; nous nous bornerions à percevoir un péage.

Société Nationale des Chemins de fer Français

Région du Sud-Est.

Visite du Comité de Direction
à Lyon les 8 et 9 Mai 1939

- Pièce 1 - Plan de la Ville
- Pièce 2 - Schéma des voies principales et des gares de la région lyonnaise.
- Pièce 3 - Plan des gares de Lyon-Terrache et de Lyon-Guillotière
- Pièce 4 - Plan de la zone de quadruplement Guillotière-S^t. Clair
- Pièce 5 - Renseignements statistiques sur le trafic des gares principales de Lyon.
- Pièce 6 - Renseignements relatifs au service du Matériel et de la Traction dans la Région Lyonnaise.

L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DE LYON

Si l'on voulait étudier sous tous ses aspects l'importance économique de Lyon et de la région lyonnaise, sans doute, faudrait-il y consacrer de longs développements qu'il ne peut naturellement être question d'apporter ici. Nous avons tenu/cependant à vous retracer à grands traits un tableau de l'activité économique du centre industriel et commercial que la Chambre de Commerce de Lyon s'honore de représenter.

Nous bornerons d'ailleurs nos regards à notre seule cité et à sa banlieue immédiate, sans chercher à rapporter à notre Ville tout le développement de la province du lyonnais et même de certaines régions voisines, encore qu'à bien des points de vue on soit fondé à soutenir que leur fortune soit liée au sort de notre capitale - Tout au plus déborderons-nous les limites de l'agglomération lyonnaise, pour envisager l'ensemble du département du Rhône quand nous examinerons son activité au point de vue agricole.

" Lyon offre le frappant et rare exemple d'une Ville qui fut grande dès l'antiquité et qui l'est encore aujourd'hui ; une carrière de deux mille années n'a pas réussi à épuiser toutes ses sources de vitalité. Son histoire est faite d'une alternance d'ères d'expansion et de périodes de resserrement. Quand l'ambiance économique s'y prête, sa vocation propre s'affirme = c'est toujours un lieu d'échanges qui étonne par l'étendue de ses relations et par son rayonnement cosmopolite " C'est par ces lignes du professeur ZIMMERMANN qu'il nous plait de commencer l'examen de la conjoncture lyonnaise de 1939.

Avant cependant d'en considérer les divers aspects qu'il nous soit permis de nous arrêter quelques instants sur les causes naturelles de notre richesse.

" Le site primitif de Lyon se résume essentiellement en l'existence d'un oppidum surveillant un défilé fluvial, lequel marque lui-même exactement le point de suture de la navigation de la Saône avec celle du Rhône. C'est cette combinaison d'une position forte de surveillance et d'un point

critique de la navigation sur la grande voie d'eau du midi au Nord qui a fait, durant près de 19 siècles, la valeur du site de Lyon".

C'est avant tout à cette position de carrefour que Lyon doit à la fois son développement et sa longue carrière. En effet, écrit encore M. ZIMMERMANN " sur ce magistral couloir du Rhône, Lyon occupe la principale étape, celle du confluent avec la Saône. - Là se fait la croisée des routes venant de la Suisse, des Alpes et du Jura avec l'itinéraire direct du Nord au Sud. Là s'impose aussi le transbordement de la batellerie paisible de la Saône à la navigation plus tumultueuse et plus malaisée du Rhône. Mais ce point prédestiné du confluent correspond en même temps à un carrefour plus complexe, celui des routes de terre qui par dessus les faites du lyonnais et du Beaujolais, viennent par la vallée du Gier, de la Turdine et de l'Azergue se nouer à Lyon. " Ce rôle d'équilibre par rapport aux relations des plaines intérieures du Plateau Central fut, surtout dans les périodes passées de l'histoire, une des causes notables de la fortune de Lyon.

" Ainsi cette Ville représente à 300 kilomètres de la Méditerranée, c'est à dire à peu près à mi-chemin de la Meuse, de la Seine et du Rhin, et non loin de la Loire un carrefour de premier ordre, un extraordinaire lien d'embranchement de voies tant fluviales que terrestres.

" D'ailleurs la valeur de ce carrefour est encore renforcée parcequ'il correspond à peu près à la limite du Nord et du midi. Lyon, à la vérité, reste encore par son climat et par la nature environnante, une ville toute septentrionale mais les premiers indices du midi apparaissent immédiatement en aval "

A ce noeud de communications fluviales et routières, Lyon devait ajouter dans la suite le croisement de quelques unes de nos plus grandes voies ferrées, au point de mériter, pour reprendre une image qui a déjà beaucoup servi mais qui paraît aujourd'hui presque de rigueur d'être qualifiée de grande plaque tournante du Sud-Est. Faut-il ajouter que les grandes routes aériennes des lignes françaises et étrangères ont choisi Lyon pour siège d'une escale importante?

De ces dispositions naturelles dues à sa position géographique même, Lyon a su tirer un magnifique profit grâce

à l'esprit d'entreprise de ses commerçants et de ses industriels. On prête volontiers à nos compatriotes une réputation de sédentaires et de casaniers, qui ne correspond guère à la réalité. Depuis longtemps l'activité des lyonnais a débordé le cadre étroit de leur cité pour s'étendre au dehors et même au-delà des frontières. Un ancien président de notre Chambre de commerce n'aimait-il pas à rappeler à ce propos que les dix notables marchands lyonnais que Louis XIV groupa en 1702 "pour diriger le commerce" et qui ont été les premiers membres de notre Compagnie, avaient tout naturellement choisi le globe terrestre comme symbole à graver sur leur médaille.

Cette tradition d'expansion de notre commerce ne s'est jamais perdue. Elle se manifeste aujourd'hui encore, et la création de cette Foire de Lyon dont le succès s'affirme chaque année davantage en atteste la survivance. Encore que ce mouvement ait été suivi par de nombreuses autres villes françaises, il me sera bien permis de constater qu'aucune autre cité, plus que la nôtre n'était mieux qualifiée pour réunir chaque année les acheteurs et les vendeurs du monde entier. En reprenant l'ancienne tradition des foires du Rhône, notre ville est restée fidèle à sa vocation de carrefour des grands courants commerciaux.

Aussi bien l'histoire de notre économie lyonnaise est-elle moins celle de la mise en valeur de richesses naturelles locales que celle de l'exploitation d'une sorte de position stratégique d'un point de passage obligé de quelques voies commerciales essentielles.

°
° °

Il nous a paru intéressant d'évaluer ce que représente en trafic l'activité économique de la région lyonnaise en 1938. Ce calcul ne va d'ailleurs pas sans d'assez grandes difficultés et il ne semble pas qu'on doive attribuer aux chiffres qui nous ont été fournis une autre valeur que celle d'une estimation ou d'un simple ordre de grandeur.

Je laisse le soin aux représentants de la S.N.C.F. d'entrer dans le détail des statistiques ferroviaires. Il me permettront cependant de retenir quelques chiffres d'ensemble tirés des statistiques mensuelles du mouvement des gares de Lyon. Au cours de 1938 le nombre des voyageurs au départ de notre Ville

a atteint 2.480.422. Pendant la même période, le trafic marchandises représentait à l'arrivée 1 870.202 Tonnes et au départ 993.439 tonnes, soit au total un mouvement de 2.863.442 Tonnes. J'ajoute que ces chiffres comprennent, tant pour les marchandises expédiées que pour les arrivages, les tonnages de G.V. de P.V. et des petits colis.

Le trafic fluvial accuse un tonnage plus modeste, si l'on écarte le fret de transit pour ne considérer que les marchandises arrivées dans notre Ville ou expédiées de celle ci. Notre Port Rambaud et notre Port Saint Antoine accusent un mouvement d'arrivages de 393.892 Tonnes. Ces mêmes ports ont enregistré des expéditions pour un total de 19.553 Tonnes.

Par ailleurs les statistiques de l'activité des autres Ports ont enregistré 265.397 Tonnes aux arrivages et 128.731 Tonnes aux expéditions ; soit au total 394.128 Tonnes. En définitive le mouvement général des Ports de Lyon, en 1938, représentait un tonnage global de 807.573 Tonnes, dont 659.289 Tonnes à l'arrivée et 148.284 tonnes au départ.

La difficulté de réunir quelques documents statistiques pour les transports routiers locaux apparaît insurmontable. La corporation des transports routiers présente, en effet, actuellement un état de dispersion incompatible avec l'établissement de statistiques sérieuses.

Au surplus une grande partie des transports sur route est effectuée par des camions privés appartenant aux commerçants et industriels acheteurs ou vendeurs des marchandises transportées. Ces transports ne sont pas une exception mais au contraire la majorité. On admet généralement qu'ils peuvent être estimés aux trois quarts du fret routier.

Au surplus, les transporteurs locaux se voient concurrencés par des transporteurs d'autres régions dont les camions chargent du fret de retour. Pour toutes ces raisons nous ne pouvons faire état d'aucune statistique du tonnage des transports routiers.

Ce serait d'ailleurs se faire une idée fautive de l'importance économique de Lyon que de se borner à la juger par le tonnage transporté. Cette indication du mouvement des marchandises doit être en effet complétée, sinon corrigée par la considération de la nature de l'activité économique

lyonnaise.

Notre Ville et son territoire immédiat ne constituent pas un centre de matières pondéreuses, tant du point de vue industriel que du point de vue agricole - Lyon est au contraire un centre de qualité et de négoce - nous avons déjà constaté que la fortune de notre cité venait moins de l'exploitation de richesses naturelles locales, que du développement de notre commerce et de la qualité des marchandises vendues. On peut donc affirmer que si le volume transporté des marchandises de votre Ville est relativement faible, il correspond néanmoins à un mouvement d'affaires très considérable et d'une valeur élevée.

Au surplus, l'agglomération lyonnaise qui groupe plus d'un million d'habitants, constitue en elle-même un centre de consommation important qui, non seulement absorbe une assez large part de la production locale, mais qui nécessite de nombreux approvisionnements venus de l'extérieur et souvent de l'étranger. C'est la raison pour laquelle nous avons noté plus haut qu'en 1938 le tonnage que nous a amené le rail représente le double de celui que nous avons expédié et que le trafic fluvial d'arrivages dépasse très largement le mouvement des expéditions.

En même temps qu'un centre de consommation, Lyon est aussi un centre de distribution nationale et internationale de certaines marchandises. Aussi, avant d'aborder la revue des différentes catégories de notre industrie et de notre commerce tenons nous à bien marquer que notre activité s'abrite sous le double signe de la consommation locale et de la distribution à l'extérieur.

Nous devons maintenant entrer dans un peu plus de détails et analyser les éléments constitutifs de notre économie propre ; nous vous conduirons donc successivement dans les principales branches de notre industrie et de notre commerce.

Nous nous arrêterons tout d'abord un instant sur l'industrie mère de notre Ville, l'industrie de la soie à laquelle Lyon doit son antique et solide réputation mondiale. Il serait plus exact d'ailleurs de parler des industries de la soie car on peut distinguer ; le marché de la soie - la production et le marché de la rayonne - la fabrication de tissus - et les industries de finissage.

En ce qui concerne la soie, le rapport sur l'activité de l'année 1938, établi pour le compte-rendu annuel de notre Chambre de Commerce, fait ressortir que la consommation de la

soie par le marché lyonnais marque une notable augmentation sur l'année précédente. Nous sommes loins, cependant, des quantités d'avant guerre - En 1913, les conditions des soies françaises enregistraient, toutes ensemble, un mouvement de 10.809.725 kilogs tandis qu'en 1938 ce mouvement ne dépassait pas 1.876.366 kilogs. Sans doute faut-il tenir compte des importations de soies conditionnées à leur départ de Chine et du Japon ainsi que du trafic toujours plus considérable des soies de bonneterie. Il n'en reste pas moins que la consommation française de la soie est en forte régression et que, par conséquent, le commerce lyonnais de la soie, au moins dans son rôle de fournisseur de marché national, s'en est trouvé lourdement atteint. Au contraire, le mouvement d'affaires en rayonne marque un très large accroissement et si notre production nationale atteint, tant pour la fibre continue que pour la fibre courte 33 millions de kilogs, une bonne partie de cette fabrication provient de notre région. Nous noterons, en effet, qu'il existe dans notre agglomération trois filatures de soie viscosse et une usine de Rhodia complétée par une seconde usine un peu plus lointaine. La capacité totale de ces cinq usines peut être évaluée à 40.000 kilogs par jour, activité utilisée actuellement aux deux tiers.

La fabrique de soierie constate, dans son rapport annuel une augmentation en valeur de ses ventes de 14 % par rapport à l'année précédente. Le chiffre d'affaires de la fabrique a atteint en 1938 près de deux milliards dont plus de la moitié à l'exportation. Rappelons, à titre de comparaison, qu'en 1928 les seules exportations des tissus de soie et de rayonne de la fabrique lyonnaise se chiffraient par 3.814.000.000 de francs et représentaient environ 80 % de la production totale. Et si nous recherchons les chiffres de l'avant-guerre nous trouvons qu'en 1913, la production de la fabrique de soierie était évaluée à 467.700.000 francs - Mais c'était alors des francs or..... Ici encore on peut mesurer le recul de notre grande production locale. Elle n'en reste pas moins considérable puisqu'à elles seules les exportations lyonnaises de tissus de soie et de rayonne, non compris les articles confectionnés dont quelques uns font également l'objet d'un trafic d'exportations assez considérable, représentaient l'année dernière à peu près 3,5 % du total des exportations françaises.

Les industries annexes de la soierie et notamment la teinture, l'impression et l'apprêt qui ont contribué tout

...
autant que les fabriques elles-mêmes au renom de notre Ville ont suivi le sort de cette fabrique - L'année 1938 a marqué pour cette corporation une régression de l'ordre de 15 % sur 1937 de son chiffre d'affaires et le nombre des ouvriers occupés dans ses usines est tombé à 5.000 environ, de 18.000 en 1928.

L'industrie chimique a pris dans notre Ville une place telle que Lyon peut être classé comme un centre important de l'industrie chimique française. Elle y a occupé en 1938 environ 12.000 employés et ouvriers. Les principales fabrications portent sur les acides minéraux, les acides formique, oxalique, lactique, les dérivés du sel, les engrais artificiels et les produits chimiques agricoles, l'industrie des gaz comprimés, les matières colorantes, le chlorure d'étain, les sous-produits de la houille, le produit des os. Nous ferons une mention spéciale parmi toutes ces spécialités aux produits pharmaceutiques qui représentaient en 1938 un chiffre d'affaires de 80 millions. Signalons encore l'industrie du caoutchouc avec un mouvement d'affaires de 60 millions; la parfumerie avec 25 millions

Le commerce des fers et métaux a supporté l'an dernier les conséquences de la régression de la production française de la fonte et de l'acier, et a vu son chiffre d'affaires se réduire en proportion. Quant aux industries métallurgiques le rapport annuel de leur Chambre Syndicale signale que le chiffre d'affaires de cette corporation n'a pas été inférieur à deux milliards de francs. C'est dire qu'il représente un total sensiblement égal à celui de la production de la fabrique de soierie. Rappelons que pour l'année 1913, le chiffre d'affaires des industries métallurgiques lyonnaises était estimé à 156.570.000 francs. Le nombre des ouvriers occupés en 1938, dans cette corporation, a été de 28.000 contre 16.000 en 1913 et la somme des salaires payés l'année dernière a atteint 451.750.000 francs contre 33 millions et demi en 1913. Les industries métallurgiques lyonnaises ont donc marqué au cours des vingt dernières années un développement important, encore que cette corporation traverse en ce moment une crise très sévère.

Nous citerons encore l'industrie des cuirs et peaux avec un effectif ouvrier de 1.500. personnes et un chiffre d'affaires en 1938 de plus de 125.000.000. - L'industrie des pâtes alimentaires avec 1.500. ouvriers, une production de 270.000 quintaux et un chiffre d'affaires de 160 millions -

...
La Brasserie avec une production de 170.000 hectos d'une valeur de 35 millions.-La Biscuiterie avec un chiffre d'affaires de 27 millions - La Meunerie avec une production de plus de 2 millions de quintaux principalement destinés à l'exportation. - Les Industries du Bâtiment avec un volume d'affaires qui dépasse 200 millions - Les producteurs de gaz et d'électricité qui ont revendu en 1938 1.760.661.178 Kwh. et 87.461.723 M³ de gaz pour un capital engagé de 1.400 millions. - La Fabrique de chaussure avec une production de 3 millions de paires d'une valeur de 120 millions de francs . - La confection avec un chiffre d'affaires de 30 millions de francs et l'industrie du vêtement avec 80 millions.

Nous mentionnerons encore quelques autres branches plus modestes de notre activité industrielle et cependant non négligeable : La bonneterie avec un chiffre d'affaires de 25 millions : - La ganterie avec une production de 150.000 douzaines de paires d'une valeur de 10 millions - La bijouterie avec un chiffre d'affaires de près de 90 millions . - La brosse-rie avec un chiffre d'affaires de 8 millions

Parmi les entreprises commerciales, nous signalerons les denrées coloniales avec un chiffre d'affaires de plus de 200 millions et un tonnage de 400.000 quintaux - Le commerce des vins avec 700.000 hectos et un chiffre d'affaires de 300 millions. Les Maisons d'alimentation à succursales multiples ont enregistré pour 1938 un mouvement d'affaires de 450 millions. Enfin du rapport du Syndicat de la Banque , de la Bourse, nous retiendrons que les effets compensés à la Chambre de Compensation des banquiers de Lyon ont atteint en 1938 le chiffre de 10.563.888.706 francs, marquant ainsi une progression de près d'un milliard sur l'année 1937.

La mise en oeuvre de tous ces éléments exige qu'on prenne souci de la formation, non seulement des Chefs d'Entreprises, mais aussi des cadres de maîtrise et du personnel technique. C'est pourquoi, notre Chambre de Commerce patronne effectivement plusieurs Ecoles importantes, l'Ecole Centrale Lyonnaise ; l'Ecole de Chimie Industrielle et de Tannerie, l'Ecole de Commerce. De même, notre Compagnie subventionne la Société d'Enseignement professionnel du Rhône qui assure des cours de toute sorte à un grand nombre d'élèves. Ces cours sont assidument fréquentés et pendant l'exercice scolaire 1937 - 1938, les statistiques de cette Société ont accusé un total de 14.640 inscriptions. - Par ailleurs, certaines

...

professions entretiennent directement une école technique, telle par exemple la Chambre syndicale des Industries métallurgiques, qui assure la formation de plus de 400 élèves.

En abordant l'examen de la production agricole de notre région, nous débordons le cadre de notre cité et de sa banlieue immédiate, pour considérer l'ensemble de notre département. En 1938, la surface emblavée représentait 21.700 hectares soit une production de 455.700 quintaux d'une valeur (paille non comprise), de 86.583.000 Frs. Pour le seigle, on évalue la surface à 6.000 hectares, d'un rendement de 84.000 quintaux et d'une valeur de 11 millions et demi. 6.000 hectares étaient plantés d'avoine, soit une production de 128.000 quintaux, d'une valeur de 16.750.000 Frs. Au total, les céréales occupaient en 1938 près de 38.000 hectares de notre département.

Les cultures maraichères de notre banlieue représentaient 2.500 hectares et 25.500.000 Frs. Quant aux fruits, on estimait leur valeur à plus de 200 millions, pour 5.400 hectares. Les vignes en rendement, non comptées par conséquent les vignes replantées et non encore en état de production, couvraient 22.400 hectares et ont donné une récolte d'une valeur de 270.000.000 environ.

Ajoutons encore que notre département compte 36.000 hectares de bois et possède un important cheptel : 86.000 têtes de bovins, dont 65.000 vaches laitières, 11.000 chevaux 27.000 moutons, 27.000 chèvres, 32.000 porcs.

Nous arrêterons là notre énumération et nos statistiques. Si nous avons cru devoir citer tous ces chiffres, ce n'est que dans le but de montrer combien était variée notre activité industrielle, commerciale et agricole, et comment notre prospérité était une sorte de mosaïque faite d'une multitude de pierres d'inégale importance, mais toutes également nécessaires. Notre exposé ne serait toutefois pas complet si nous ne réservions une place dans ce tableau à nos ressources touristiques.

Cette place est, à la vérité, demeurée jusqu'ici relativement modeste, sinon en soi, du moins par comparaison avec celle qu'occupe le tourisme dans certaines autres régions. Nous devons d'ailleurs reconnaître que notre province ne présente pas en elle-même des sites naturels ou des stations climatiques

capables de fixer pour de longs séjours le touriste hivernant ou estivant. C'est plutôt vers une forme de tourisme de transit que nous devons nous orienter, et il semble que la situation privilégiée de notre ville devrait faciliter le succès de cette entreprise.

Sans doute, l'activité touristique actuelle de Lyon est-elle très réelle et on doit féliciter des résultats déjà obtenus quelques uns des artisans de son développement, le Syndicat d'initiative, l'Automobile-Club, l'Aéro-Club, le Comité des Fêtes. Il nous semble cependant que des résultats plus brillants pourraient être acquis, si une propagande touristique plus vaste faisait connaître notre région autrement que sous son aspect laborieux. Une publicité élargie, une amélioration des moyens d'accueil des touristes permettraient de réaliser assez rapidement une sorte de revalorisation touristique de notre région.

Notre Chambre de commerce n'a pas écarté cette pensée de son souci de guide de l'activité économique lyonnaise, et peut-être pourra-t-elle réaliser un jour certains projets de coordination touristique. Elle ne manquera pas alors d'adresser une demande de collaboration à la Société nationale des chemins de fer, dont l'action est indispensable pour la mise en valeur du capital touristique national.

o
o o

Au terme de ce rapide aperçu de notre économie locale il importe de dégager quelques idées qui formeront sa conclusion. Il faut tout d'abord insister sur le fait que l'activité économique lyonnaise dépasse le cadre de la consommation locale et implique pour tous nos commerçants, comme pour tous nos industriels, de même que pour la plupart de nos agriculteurs et notamment les expéditeurs de fruits et légumes, la notion de trafic. Une étroite collaboration s'établit donc tout naturellement entre le chemin de fer et la région lyonnaise.

Je n'évoquerai pas ici toute l'action de notre Chambre de commerce en matière de transports. Je me contenterai seulement de noter que c'est à l'initiative de notre Compagnie qu'a été fondé, il y a déjà plus de 40 ans, cet Office des Transports du Sud-Est, spécialisé dans l'étude des questions ferroviaires

....

et fluviales, qui a permis la solution de tant de difficultés.

Toutes ne sont d'ailleurs pas aplanies et la mise en oeuvre des mesures de coordination ne peut manquer de donner une ample matière à son action. Sans doute, ~~donnes-nous~~ mieux placés que quiconque, à notre carrefour ferroviaire, fluvial et routier, pour sentir toute la nécessité de la collaboration des différents moyens de transports. Sans doute, nos industriels, nos commerçants et nos agriculteurs sont-ils convaincus que cette harmonisation du rail, du canal et de la route ne peut aller sans l'acceptation de certains sacrifices et la disparition de certaines commodités. Sans doute aussi, le souci de l'intérêt général est-il assez vif chez nos compatriotes pour sentir que ce vaste problème ne peut se résoudre sur le plan régional mais doit se traiter sur le plan national.

J'ai cependant le devoir de rappeler, au nom des intérêts dont la Chambre de commerce de Lyon a la charge, que notre activité lyonnaise ne peut se développer que dans un système de transports qui ne heurte ~~pas~~ l'orientation normale. Qu'il me soit donc permis d'espérer que dans le plan de coordination, voyageurs et marchandises trouveront un acheminement facile vers leurs courants naturels, et que, du point de vue touristique, les grands itinéraires qui relient Paris et les pays du Nord, à la Côte d'Azur rendront toujours possible une escale dans notre région lyonnaise.

J'espère avoir montré que notre activité occupait dans l'économie française une place assez importante pour que sa prospérité, elle-même fonction dans une certaine mesure, du bon aménagement des transports, représente un élément considérable de l'actif national. Une étroite collaboration de notre région et de la Société nationale des chemins de fer profitera donc à la fois à notre petite et à notre grande patrie. Et c'est là sans aucun doute la meilleure manière de rendre à notre économie nationale son traditionnel équilibre.

S. N. C. F.

COMITE

DE

DIRECTION

LYON

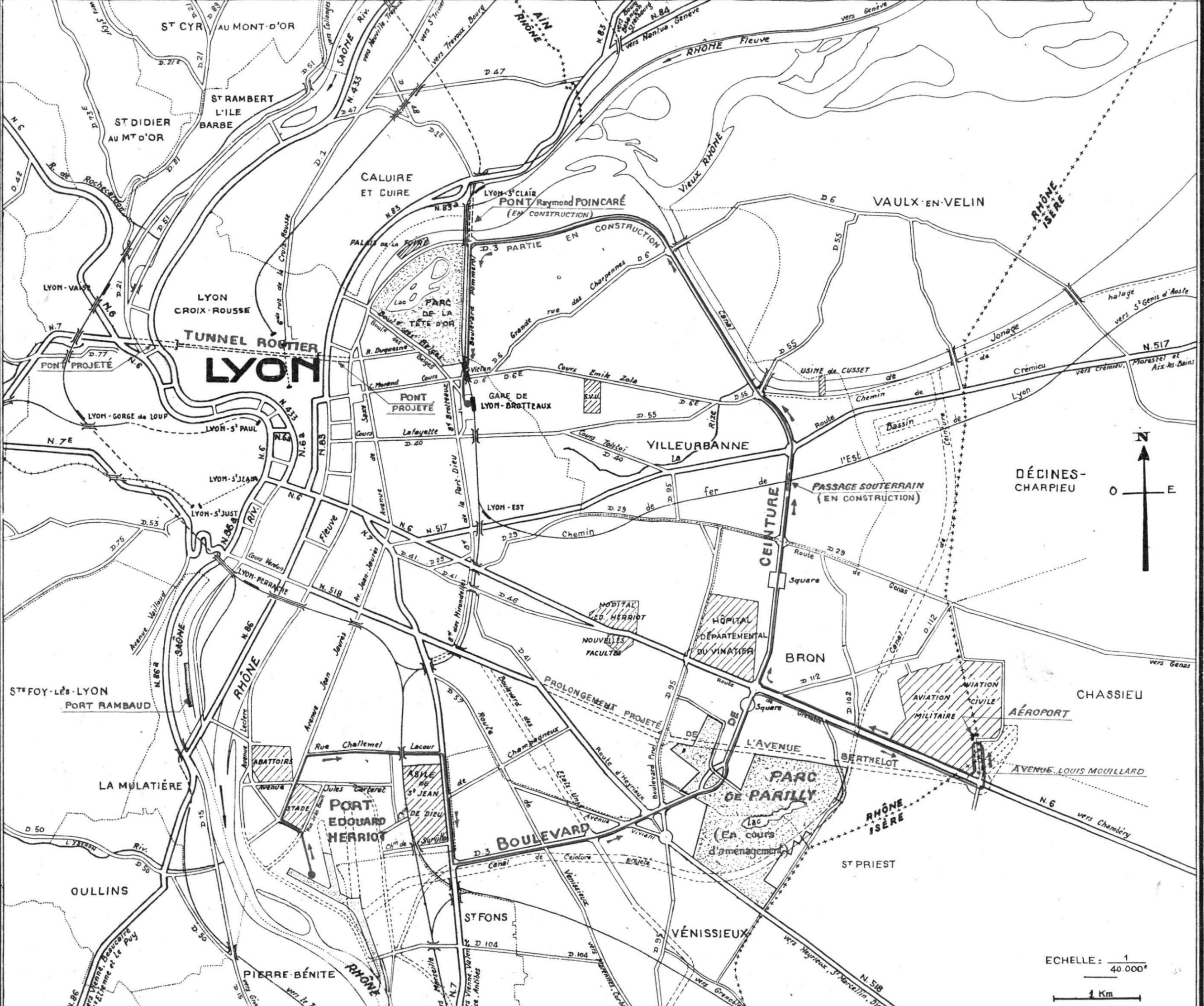
- 8 et 9 Mai 1939 -

- 8 M A I -

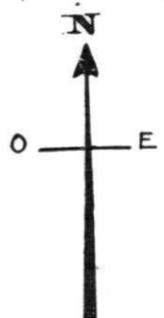
- 8^h45 - Salon citronnier - Hôtel Terminus.
Exposé sur les travaux de la Région
Lyonnaise.
- 9^h15 - Visite de la gare de Perrache.
- 9^h50 - Départ d'un autorail permettant la visite
des gares de Guillotière, Brotteaux et
Saint-Clair.
- 10^h40 - Arrivée à Lyon-Brotteaux.
- 11^h - Réception à la Chambre de Commerce de
Lyon, Palais du Commerce, Place de la
Bourse.
- 12^h30 - Déjeuner officiel offert par la Chambre
de Commerce, Palais du Commerce, Place
de la Bourse.
- 15^h - Réunion du Comité de Direction à l'Hôtel
Terminus, Salon citronnier.

- 9 M A I -

- 9^h20 - Départ en voiture des hôtels pour être
à 9h.30 au Port Rambaud, et, de là, à
l'Ecluse de la Mulatière, d'où partira,
à 10 heures, un remorqueur pour le Port
Edouard Herriot.
- Départ en voiture du Port Edouard
Herriot pour l'Aéroport de Bron, par le
Boulevard de Ceinture.
- 12^h15 - Départ de la gare de Lyon-Brotteaux pour
Génissiat, par train spécial.
- Déjeuner en Wagon-Restaurant.
- 14^h à
15^h30 - Visite des travaux du barrage de Génissiat.
- 17^h30 - Arrivée à Lyon-Perrache.
- 18^h50 - Départ de Lyon-Perrache pour Paris par
train 4.
- 23^h59 - Arrivée à Paris.



LYON



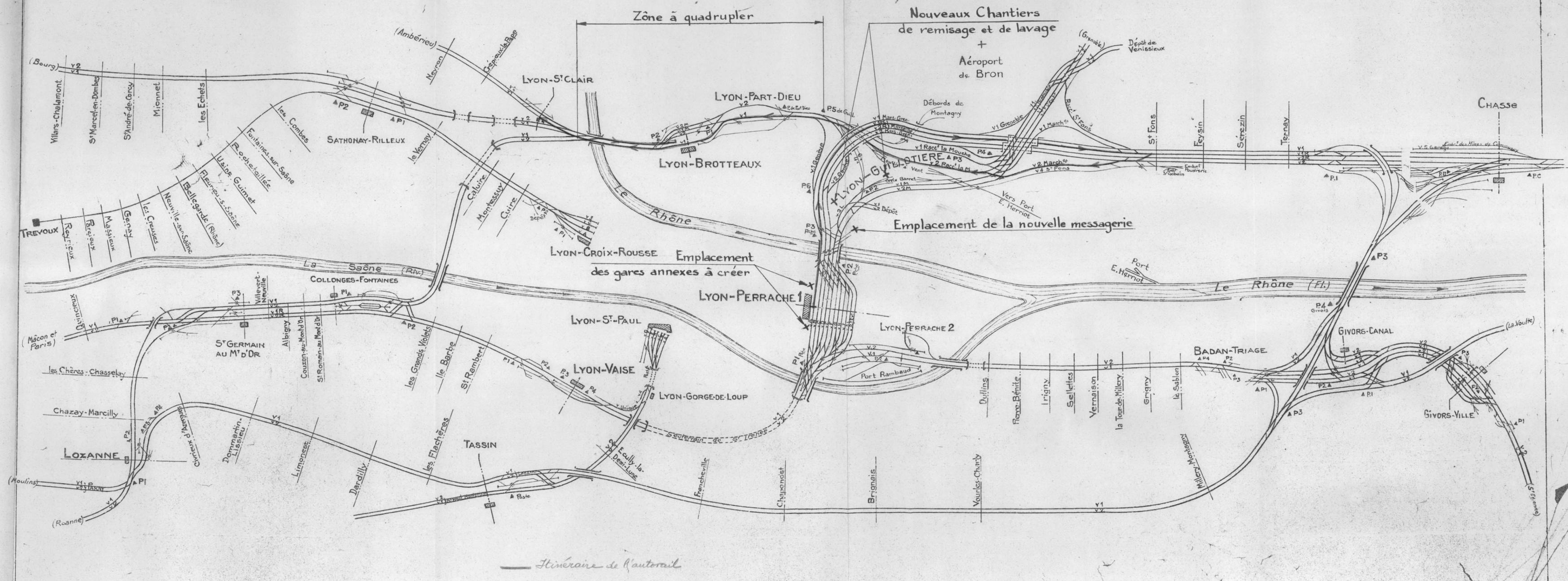
ECHELLE: $\frac{1}{40,000}$

1 Km

RÉGION LYONNAISE

SCHEMA DES VOIES PRINCIPALES ET DES GARES

En rouge : Emplacement des installations projetées



Itinéraire de l'autorail

LYON-PERRACHE et LYON-GUILLOTIERE
Plan d'ensemble
Echelle approximative 0''0002 p. m. pour les longueurs

origine du quadruplement

Messagerie actuelle (à déplacer)

Gare annexe Sud à créer

Gare annexe Nord à créer

LEFRONCE

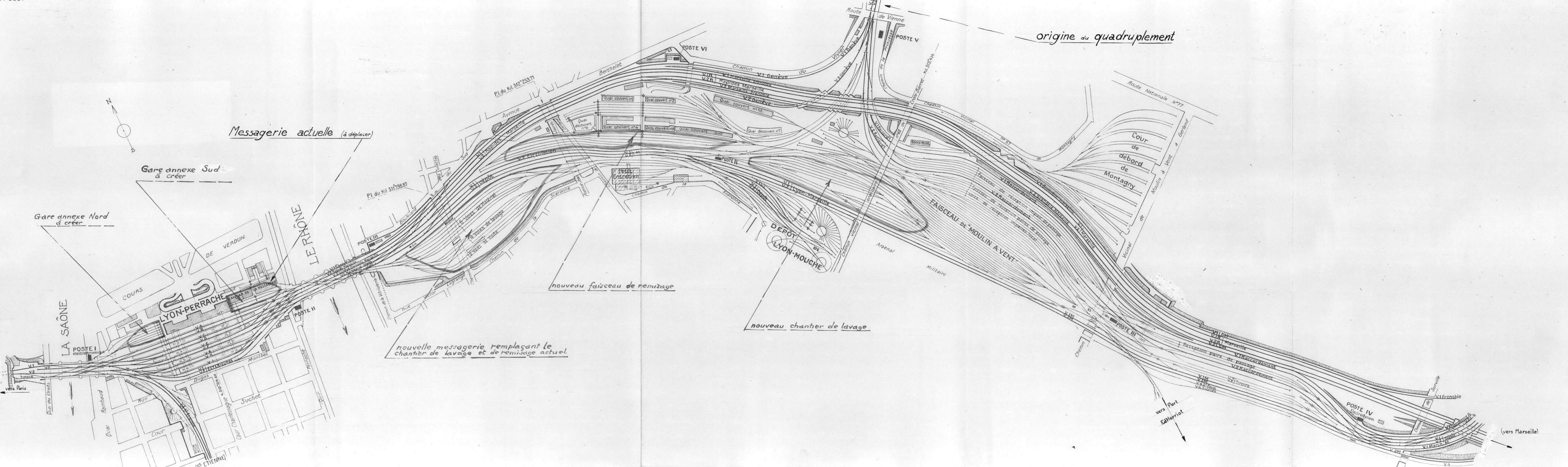
LA SAÔNE

LYON-PERRACHE

nouveau faisceau de remisage

nouveau chantier de lavage

nouvelle messagerie remplaçant le chantier de lavage et de remisage actuel.



(vers Marseille)

vers Port Ed-Herriot

POSTE IV Electrodynam

VI Grenoble

VII March M

VIII Savoie

VIII Savoie

VIIII Savoie

Renseignements statistiques - Exercice 1938

=====

GARE de PERRACHE

- Effectifs	1.375
- Nombre de billets vendus	1.390.611
Moyenne journalière	3.810
Jour le plus fort de l'année	16.326
- Trafic G.V. :	
Nombre de wagons	(Expédiés 27.081)
Tonnage au départ	(Reçus... 30.883)
- Recettes moyennes mensuelles	4.591.540 ^f
(G.V.-P.V. Voyageurs	5.458.943 ^f
- Recettes maxima mensuelles	5.614.609 ^f
(G.V.-P.V. Voyageurs	8.619.700 ^f
- Nombre de trains partant ou arrivant	321
en trafic normal (départ	161
(arrivée	160
en jour de pointe (départ	181
(arrivée	176
- Nombre de véhicules manoeuvrés	738.812
Moyenne journalière	2.024
Maxima journalier atteint	2.758

GARE de GUILLOTIERE

- Effectifs	720
- Nombre d'embranchements, sous-embranchements et usagers	54
- Tonnage local au départ	(Commerce 205.461)
(Entreprise.....	82.812)
- Tonnage local à l'arrivée	(Commerce 347.615)
(Entreprise	39.627)
- Nombre de wagons chargés	77.935
- Nombre de wagons déchargés	67.398
- Nombre de véhicules manoeuvrés	606.650

GARE de LYON-BROTTEAUX

- Effectifs	257
- Nombre de billets vendus	349.379
Moyenne journalière	957
Jour le plus fort de l'année	4.023
- Trafic G.V. :	
Nombre de wagons	(Expédiés, 10.678)
Tonnage au départ	(Reçus ... 3.816)
- Recettes moyennes mensuelles	(G.V. 816.494 ^f)
(Voyageurs..	845.221 ^f)
- Recettes maxima mensuelles	(G.V. 1.079.591 ^f)
(Voyageurs..	1.461.557 ^f)
- Nombre de véhicules manoeuvres	183.597
Moyenne journalière	503
Maxima journalier atteint	666

GARE de LYON-PART-DIEU

- Effectifs	91
- Tonnage au départ	167.129
- Tonnage à l'arrivée	449.119
- Nombre de wagons chargés	8.562
- Nombre de wagons déchargés	26.494
- Nombre de véhicules manoeuvrés	163.220

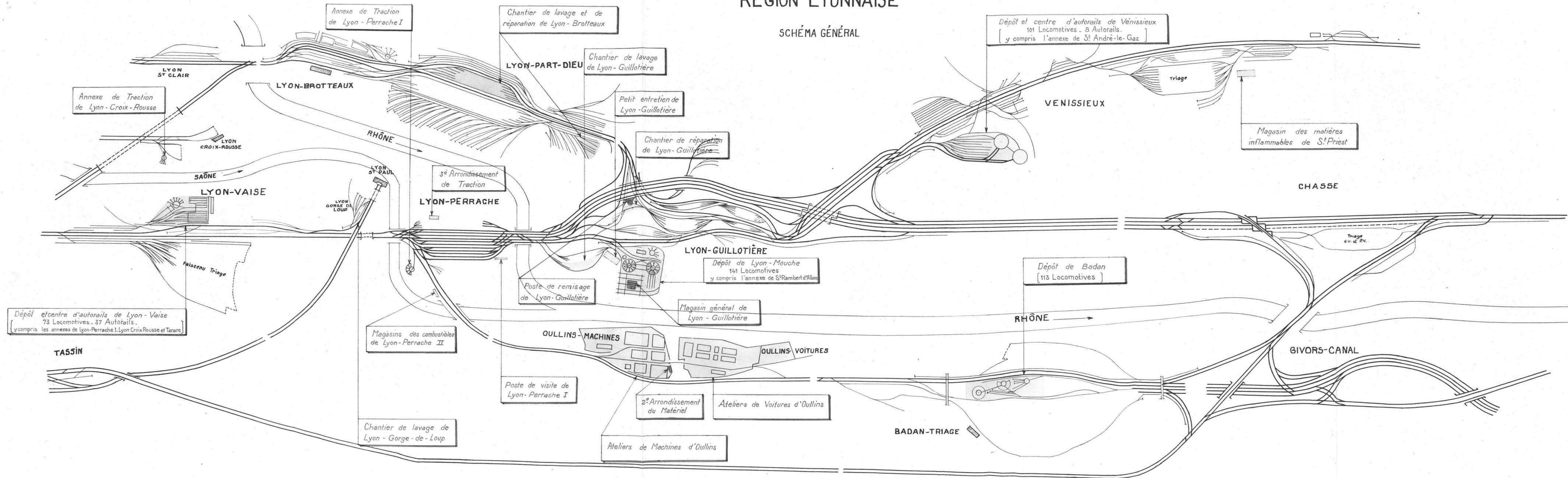
Matériel et Traction

Etablissements de la Région Lyonnaise

Schema général

REGION LYONNAISE

SCHEMA GENERAL



2 mai 1939

Voyage du Comité à Lyon

Pas de P.V. COURT

STENO p. 2

M. LE PRESIDENT.-- Je vous rappelle que notre prochaine séance aura lieu à Lyon. La plupart des Membres du Comité ont promis d'être présents.

25 avril 1939

QU. VII - Questions diverses

b) Voyage du Comité à Lyon

Pas de P.V. COURT

STENO p. 34

M. LE PRESIDENT.- Je vous rappelle que le Comité doit se rendre à Lyon le lundi 8 et le mardi 9 mai. Vous avez reçu le programme de ces deux journées et je vous demanderai de faire connaître au Secrétariat ce que vous comptez faire.

M. TIRARD.- A quelle heure faut-il être à Lyon ?

M. LE PRESIDENT.- Le 8 mai à neuf heures; la visite des gares et la réception à la Chambre de Commerce auront lieu le matin. Le Comité tiendra séance l'après-midi à 15 heures.

QU. IX - Questions diverses

a) Programme du voyage du Comité
à Lyon

P.V. COURT c)

Le Comité prend acte du programme de cette visite.

STENO 41

M. LE PRÉSIDENT. - Voici le programme que je vous propose pour le voyage à Lyon.

7 mai

Paris à Lyon dans l'après-midi ou en fin d'après-midi.

1^{ère} journée - (8 mai)

- 9 heures - Visite des gares de Ferrache, Guillotière, Brotteaux, St-Clair en autorail, retour à Brotteaux.
- 11 heures - Réception à la Chambre de Commerce de Lyon.
Allocutions.
Exposé sur l'importance économique de la région, du point de vue commercial, industriel et agricole.
(Parler des grands travaux, des primeurs, fruits, et du tourisme).
- 12 h. 30 - Déjeuner officiel à la Chambre de Commerce.
- 15 h. 30 - Réunion du Comité de Direction dans un local du 4^{ème} Arrondissement d'Exploitation.
- 17 heures - Réception des Assistantes sociales.

2^{ème} journée - (9 mai)

- 9 heures - Départ quai Tilsitt à bord de vedettes :
Longer le Port Harbaud,
Confluent,
Port Edouard-Herriot,
Départ en voitures du Port Edouard-Herriot pour
l'Aéroport de Bron, par le Boulevard de Ceinture,
Gare de Lyon-Brotteaux.
- 11 h. 30 - Départ de la gare des Brotteaux pour Génissiat en train spécial, avec les Membres du Bureau de la Chambre de Commerce de Lyon,
Déjeuner en wagon-restaurant,
Visite de Génissiat,
Exposé de M. AUBERT,
Retour à Ferrache par train spécial.
- 18 h. 50 - Départ de Ferrache pour Paris par train 4.
- 23 h. 59 - Arrivée à Paris.

Ce programme sera distribué et vous pourrez faire connaître vos observations.

PROJET DE PROGRAMME

SOU MIS A MONSIEUR LE PRESIDENT GUINAND

pour la VISITE du COLITE de DIRECTION de la S.N.C.F.

les 8 et 9 MAI 1939

a/
7 mai

Paris à Lyon dans l'après-midi ou en fin d'après-midi.

1^{ère} journée - (8 mai)

- 9 heures - Visite des gares de Perrache, Guillotière, Brotteaux, St-Clair en autorail, retour à Brotteaux.
- 11 heures - Réception à la Chambre de Commerce de Lyon.
Allocutions.
Exposé sur l'importance économique de la région, du point de vue commercial, industriel et agricole. (Parler des grands travaux, des primeurs, fruits, et du tourisme).
- 12 h. 30 - Déjeuner officiel à la Chambre de Commerce.
- 15 h. 30 - Réunion du Comité de Direction dans un local du 4^{ème} Arrondissement d'Exploitation.
- 17 h. - Réception des Assistantes sociales.

2^{ème} journée - (9 mai)

- 9 heures - Départ quai Tilsitt à bord de vedettes :
Longer le Port Hambaud,
Confluent,
Port Edouard-Herriot,
Départ en voitures du Port Edouard-Herriot pour l'Aéroport de Bron, par le Boulevard de Ceinture,
Gare de Lyon-Brotteaux.
- 11 h. 30 - Départ de la gare des Brotteaux pour Génissiat en train spécial, avec les Membres du Bureau de la Chambre de Commerce de Lyon.
Déjeuner en wagon-restaurant
Visite de Génissiat
Exposé de M. AUBERT
Retour à Perrache par train spécial
- 18 h. 50 - Départ de Perrache pour Paris par train 4.
- 23 h. 59 - Arrivée à Paris.
- g

QUESTION VI

Pas de P.V. COURT

- g) Fixation de la date de la séance du Comité à Lyon

STENO p. 29

M. LE PRESIDENT - Nous pourrions envisager d'aller à Lyon les lundi et mardi 8 et 9 mai. Je trouve qu'il est plus commode d'y aller un lundi et un mardi qu'un mardi et un mercredi comme à Marseille. ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
Nous allons établir un programme et nous entendre ~~XXXXXXXXXX~~ sur ces dates avec la Chambre de Commerce de Lyon; mais, d'ores et déjà, je compte que vous serez nombreux à effectuer ce déplacement; la Chambre de Commerce de Lyon est très désireuse de vous recevoir tous.

C.D. 14 mars 1939

QUESTION XII

a) Fixation de la date de la
réunion du Comité à Lyon.

Pas de P.V. COURT

STENO p. 80

M. LE PRÉSIDENT.— Nous avons envisagé, pour la tenue de
notre séance à Lyon, les dates du 9 ou du 16 mai. Nous pourrions
pourrions éventuellement aussi retenir celle du 3 mai.

Questions X

d) Tenue d'une séance du Comité à Lyon.

STENO p. 81

M. LE PRÉSIDENT - Je rappelle que la Chambre de Commerce de Lyon a demandé que le Comité de Direction tienne une de ses séances dans cette ville, ainsi qu'il l'avait fait à Marseille. Nous pourrions envisager pour cette réunion la date du 9 ~~ixxyxx~~ ou du 16 mai.

M. Léon FERRIER avait insisté pour que nous allions à Lyon avant la fin de mars, c'est-à-dire avant que soient achevés les travaux actuellement en cours à Génissiat. Certes ce serait intéressant de voir les travaux du tunnel et le tunnel lui-même, mais nous ne pouvons pas nous rendre à Lyon avant le mois de mai.

Quartier VIII - Quartier Divers

a) Tenue d'une séance du Comité de Direction à Lyon.-

P.V. COURT

Le Comité est d'accord pour tenir à Lyon une séance en mai prochain.

M. LE PRESIDENT.- Notre voyage à Marseille n'a pas été sans éveiller certaines susceptibilités de la Chambre de Commerce de Lyon. M. JOURDAIN m'en a informé, en appuyant sur l'opportunité qu'il y aurait pour le Comité de Direction de tenir également une séance à Lyon. Je pense que vous serez d'accord pour répondre affirmativement.

J'avais pensé tout d'abord que nous pourrions faire coïncider ce voyage avec l'inauguration de la foire de Lyon, mais je crois, au contraire, que nous avons intérêt à choisir une autre date plus calme. Il faudrait, d'autre part, prendre une semaine où il n'y a pas de séance du Conseil d'Administration.

Dans ces conditions, je vous propose la date du 7 ou du 21 mars, ou du 4 avril. La date définitive serait fixée d'accord avec M. le Président HERRIOT.

Steno

M. GRIMPRET. - Il vaut mieux attendre la fin de la mauvaise saison. La date du 4 avril me paraîtrait préférable pour cela.

M. FREDAUT. - C'est bien près des fêtes de Pâques, tombant cette année le 9 avril.

M. ARON. - Ne pourrait-on faire coïncider la date de cette visite avec celle de l'Assemblée Générale de la Compagnie Nationale du Rhône, et organiser une visite au barrage de Génissiat par exemple ?

M. BOUFFARDEAU. - Nous risquons de nous voir soumettre le projet de canal du Rhône à Genève.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous n'avons pas intérêt, en effet, à nous engager dans cette voie.

M. ARON. - Je n'insiste pas.

M. GRIMPRET. - Pourquoi n'attendrions-nous pas le mois de mai ?

M. LE PRÉSIDENT. - Je n'ai pas d'objection. Remettons donc notre visite au mois de mai et je ferai savoir au Maire de Lyon et à la Chambre de Commerce que nous sommes d'accord sur le principe de cette visite du Comité de Direction à Lyon au cours du mois de mai, à une date que je vous demande de me laisser fixer, d'accord avec M. le Président HERRIOT et la Chambre de Commerce de Lyon.

Il en est ainsi décidé.

N O T E

pour le Comité de Direction

Mon attention a été attirée par M. JOURDAIN, Directeur de l'Exploitation de la Région Sud-Est, sur l'opportunité de tenir une séance du Comité de Direction à LYON, comme nous l'avons fait à MARSEILLE.

La Foire de LYON a lieu du 11 au 21 mars.

Il ne convient pas, pour différentes raisons, de faire coïncider la séance du Comité de Direction avec l'inauguration de la Foire de Lyon; il convient, d'autre part, de choisir un mardi et un jour où il n'y ait pas Conseil d'Administration le lendemain.

Je propose, en conséquence, soit le mardi 7 mars, soit le mardi 21 mars, soit le mardi 4 avril.

Je demande au Comité de bien vouloir me laisser fixer la date d'accord avec M. HERRIOT.