

VILLE de LILLE

2ème Direction - 1er bureau.

SERVICES CONCEDES
TRAMWAYS.
Convention nouvelle.

9427
PROCES-VERBAL N° 12 de la LILLE

Séance de la COMMISSION des TRAMWAYS du

Vendredi 6 Mars 1925

L'Administration municipale a pris
connaissance sans observation

LE 10.3.25
M. PLASCHER.

Etaient présents :

M.M. Guelton, Saint-Venant, Willems, adjoints.
Bendues, Salengro, Conseillers municipaux.
Duez, Conseiller juridique de la Ville.
Cochez, Ingénieur directeur des Travaux municipaux,
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux municipaux.

Excusé : M. Dhilly, Conseiller municipal.

M.M. Bouteau, Administrateur de la Cie des Tramways de Lille
Thomas et Desmet, Directeurs de la Compagnie,
ont été entendus au cours de cette séance.

La Commission est présidée par M. l'Adjoint Guelton, qui
ouvre la séance et propose de reprendre le P.V. de la Commission
d'enquête.

Il est décidé de concentrer la discussion sur les trois
points suivants :

- a) Poteaux d'entrevoie;
- b) Voitures nouvelles;
- c) Transport à prix réduit.

M.M. Bouteau, Thomas et Desmet sont introduits.
M. le Président donne la parole à M. Cochez.

I - Poteaux d'entrevoie - Il est demandé à la Cie de réduire
le délai de 10 ans qui est prévu dans la convention. Après dis-
cussion, M. Bouteau accepte :

a) de réduire à 5 ans le délai pour le déplacement des
poteaux d'entrevoie dans les rues dénommées à l'article 2 de la
convention;

b) dans les rues non dénommées à l'article 2, la Cie
accepte de déplacer dès maintenant les poteaux situés au croise-
ment de rues.

c) La Compagnie est d'accord pour peindre en blanc par
exemple, et dès maintenant les poteaux dangereux que l'on peut
songer à déplacer pour des raisons techniques.

d) enfin la Compagnie accepte en principe de déplacer
tous les poteaux d'entrevoie situés dans toutes les rues et de
les remplacer soit par des poteaux sur trottoir soit au mieux par
des attaches fixées sur immeubles - La question n'étant unique-
ment réservée au point de vue technique et financier. Des
lettres seront échangées à ce sujet pour préciser cette question.

2 - Transport des lettres - La Compagnie est d'accord et
s'est mise en relations avec les P.T.T.

3 - Voitures nouvelles - Après discussion, la Compagnie accepte l'une des deux solutions suivantes au gré de l'Administration municipale :

Solution A - Construction de voitures neuves (non compris celles qui sont actuellement en chantier)
20 motrices type nouveau actuellement en service;
17 remorques ----- d° -----
Délai : 10 mois pour la mise en service de la totalité des 37 voitures.

Solution B - Construction de voitures neuves type 1923 à long empatement (non exécuté)
18 motrices;
17 remorques.
Délai : 12 mois pour la mise en service de la totalité des 35 voitures.

4 - Transport à prix réduit - La Compagnie accepte de faire bénéficier du tarif dit ouvrier les ouvriers travaillant par équipes commençant à midi ou le soir. Elle mettra à l'étude un système de cartes ou autre pour cette catégorie particulière d'ouvriers.

M.M. Bouteau, Thomas et Desmet se retirent.

La Commission propose de se réunir prochainement pour discuter la réponse à faire à M. le Président de la Commission d'enquête.

Hôtel-de-Ville, le 7 Mars 1925

VILLE de LILLE



PROCES-VERBAL N° 13

2è Direction - 1er Bureau

Services Concedés

de la séance de la Commission des

TRAMWAYS

Tramways du Vendredi 20 Mars

1925

CONVENTION NOUVELLE



2° Direction:

Ettaient présents :

L'Adm. Mun. fait observer qu'il y a lieu de rectifier le procès-verbal et de remplacer "kilomètres-voitures" par "kilomètres-trains".
M.M. Gueltou, Saint-Venant, adjoints
Bondués, Salengro, Conseillers municipaux
Cochez, Ingénieurs Directeur des Travaux municipaux,
Bonnet, Ingénieur au Service des Travaux municipaux.
Excusé : M. Dhilly.

LE 23.3.25

W. PLANCHON.

Au cours de la séance, M.M. Bouteau, Thomas et Desmet, de la C° des Tramways ont été entendus.

A - Déplacement d'un arrêt facultatif Porte de Gand -

La Commission donne avis favorable au déplacement de l'arrêt facultatif de la Porte de Gand présenté par le rapport du Service.

B - Suppression du kiosque de tramways, Place St Martin -

La Commission donne avis favorable à la suppression du kiosque de la Place St Martin.

C - Convention nouvelle de la C° des Tramways - Matériel Roulant -

M. le Président Gueltou expose le but de la réunion : La C° des Tramways en la personne de son administrateur, M. Bouteau, désire être entendu par la Commission des Tramways pour préciser le point important relatif au matériel roulant de la C°.

Il est rappelé que la C° s'est engagée vis à vis du Contrôleur à posséder un total de 180 motrices et de 60 remorques, qu'actuellement elle possède 154 motrices, qu'elle doit donc en construire 26 pour arriver au total prévu.

La question est de savoir si les 20 motrices neuves à construire promises dernièrement par la C° à l'Administration municipale sont comprises ou non dans les 26 voitures ci-dessus.

M. Cochez estime que la question du nombre de voitures est, dans une certaine limite, d'un intérêt secondaire. Ce qui est important, c'est le nombre de kilomètres voitures journalier que fera la Compagnie.

Ce point de vue est admis par la Commission qui décide de faire préciser par la C° les points : nombre de voitures et nombre de kilomètres voitures journalier.

M.M. Bouteau, Thomas et Desmet sont introduits.

M. Bouteau a la parole et dit que M. Faure avait promis 159 motrices, mais le contrôle à 180 motrices et 60 remorques (avant-guerre il y avait 200 motrices et remorques).

.....

En incidente M. Bouteau dit que M. Faure a accepté les chiffres du Contrôle puis qu'il les a lui aussi confirmés. Il fait remarquer que la C° a fait des sacrifices financiers concernant la réfection du matériel roulant de la C° - Il lit une note d'où il résulterait que pour avoir 180 motrices et 60 remorques, la C° aurait déboursé 3 millions environ en plus de ses dommages de guerre.

En ce qui concerne le nombre de motrices, la question a été précisée comme suit :

La C° a actuellement en service : 154 motrices
Elle va mettre incessamment 8 motrices en chantier
on arrive au total de
$$\begin{array}{r} 154 \\ + 8 \\ \hline 162 \end{array}$$

puis, dès l'approbation de la Convention elle mettrait en construction 18 motrices du type choisi et fixé par l'Administration municipale pour arriver au total de
$$\begin{array}{r} + 18 \\ \hline 180 \end{array}$$

M. le Président fait alors remarquer que si la signature de la Convention est retardée, la C° doit tout de même mettre en construction les 18 voitures motrices complémentaires pour répondre aux désirs du Contrôle.

La C° admet ce point de vue.

En ce qui concerne le type des motrices neuves à construire il est décidé que si le type choisi par le Conseil municipal dans sa séance prochaine du 24 Mars 1925 est celui déjà adopté en 1923, la Compagnie mettra une motrice en construction aussitôt pour expérimenter ce type.

Pour la construction des remorques neuves prévues il y a lieu d'attendre le type choisi pour la motrice afin d'arrêter celui de la remorque, ceci dans le but d'avoir un ensemble (motrice remorque) homogène.

D'autre part M. Bouteau affirme qu'avec le matériel complet prévu (180 motrices, 60 remorques) le nombre de kilomètres voitures pourra atteindre 25.000 km par jour. Il précise le point suivant :

Avant-guerre la convention obligeait la C° à un minimum de 18000 km voitures journalier la C° en faisait en moyenne 24800. Actuellement, (mi Mars 1925) avec 154 motrices et 42 remorques la C° fait environ 20.000 km voitures par jour.

La Convention nouvelle prévoit un minimum de 20.000 km voitures par jour mais M. Bouteau dit que la C° a le ferme désir de dépasser largement ce chiffre pour aboutir au moins au chiffre d'avant-guerre, soit environ 25.000 km voitures par jour.

D'ailleurs, en cas de désaccord, cette question pourrait être reprise par l'intermédiaire de la Préfecture.

Ces Messieurs de la Compagnie se retirent.

Il est alors décidé d'écrire à la C° pour demander confirmation des chiffres donnés au cours de cette réunion. Ceci permettra de répondre à M. le Président de la Commission d'Enquête.

Archives

Ville de Lille

2ème Direction -
1er Bureau

Services concédés

Tramways

PROCES - VERBAL N° 10

de la

Séance de la Commission des Tramways

du Samedi 13 Décembre 1924.



Etaient présents :

M.M. Saint-Verant, Willems, Adjoint
Bondues, Dhilly, Salengro, Conseillers Municipaux
Duez, Conseiller Juridique de la Ville
Cochez, Ingénieur-Directeur des Travaux Municipaux
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux Municipaux
M.M. Thomas et Desmet Directeur de la Compagnie des Tram-
ways ont été entendus au cours de la séance.

Excusé : M. Guelton.



A - Avenant pour 1925

M. Cochez fait part à la Commission de la lettre de M. le Préfet (Lettre du 5 Décembre 1924) et du Rapport du Service du Contrôle qui est joint à cette lettre (Rapport de M. l'Ingénieur en Chef du 29 Novembre 1924).

Après avoir pris connaissance des modifications demandées par le Service du Contrôle, la Commission estime:

- 1°- Qu'il n'y a pas lieu d'insérer le détail des clauses non modifiées de l'avenant du 1er semestre 1924.
L'avenant actuellement en vigueur (1er Juillet 1924 au 31 Décembre 1924) ne comportait pas ce détail et a été approuvé à la Préfecture.
- 2°- Qu'il y a lieu de reprendre les conditions d'établissement du tarif dans une annexe à l'avenant approuvé par le Conseil Municipal le 19 Octobre 1924 (N° 4228bis), lequel ne peut être annulé sans reprendre toute la discussion avec la Cie des Tramways, cette dernière n'acceptant pas d'ailleurs cette discussion.
- 3°- Qu'il y a lieu de supprimer l'anomalie du tarif pour le voyage de 4 sections en 2ème classe et de ramener le prix de Of.95 à Of.90 pour ce voyage.
- 4°- Qu'en ce qui concerne l'amélioration du Service et demandant 20.000 Km/trains par jour, et le rétablissement des correspondances, il y avait lieu de pousser la discussion plus avant.

Considérant que la plus-value des recettes (350.000 frs) résultant du nouveau tarif et dont parle le Service du Contrôle ne joue pas en ce qui concerne l'avenant en étude, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'envisager et d'exiger le rétablissement des correspondances.

En ce qui concerne l'amélioration du service qui est actuellement de 17.500 Km/trains journaliers environ M. Salengro propose le programme suivant:

- 1°- Demander à la Cie de répondre favorablement à cette demande et mettre de nouvelles motrices en circulation aussitôt

.....

le 1er Janvier 1925.

M.M. Thomas et Desmet de la Cie des Tramways sont alors introduits et après discussion répondent qu'ils ne peuvent rien promettre de ferme. Ils vont étudier de suite la question, disent-ils, voir les disponibilités en matériel et s'efforceront de donner satisfaction dans la mesure du possible.

M.M. Thomas et Desmet étant sortis, il est reconnu que leur réponse est beaucoup trop prudente et surtout imprécise.

Il est alors décidé qu'une délégation serait désignée par l'Administration municipale pour en causer directement avec M. Bonteau, Administrateur-Délégué de la Compagnie des Tramways.

La Commission propose donc à l'Administration :

1°- Ou bien de déléguer plusieurs membres près de M. Bonteau à Paris,

2°- Ou de le mander à Lille (Lundi 23 Décembre 1924 par exemple)

pour lui demander une assurance ferme que le service sera amélioré dès le 1er Janvier 1925.

Le projet d'avenant pour 1925 (du 1er Janvier au 30 Juin 1925) est alors arrêté et soumis à l'approbation de l'Administration municipale, en la priant de vouloir bien prendre une décision Lundi 15 Décembre, afin de répondre à M. le Préfet, pour solutionner la question avant le 1er Janvier 1925.

AVENANT

aux Conventions et Cahier des Charges annexés aux Décrets des 9 Août 1900, etc...etc...

Entre les soussignés :

M. Gustave Delory

M. Daniel Berthelot

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article 1er (Mêmes articles que ceux adoptés le 19 Octobre 1924)
 Article 2 (.....)
 Article 3 (Délibération 4338 bis)

ANNEXE

En application de l'article 1er ci-dessus, les tarifs résultant de l'application du barème prévu à la Convention sont les suivants :

Index Tramways $I_t = 2 I_2 - I_1 + I_{28}$

avec $I_2 = 196$, $I_1 = 135$ (3ème trimestre 1924) $I_t = 385$

Ceci conduit à l'application du palier N° 8

Index compris	Prix	
entre 368 et 399.9	en 2ème classe	
	en 1ère classe	
1 section	0.30	0.40
2 sections	0.45	0.70
3 "	0.70	0.95
4 "	0.95	1.15
5 "	1.10	1.30
6 "	1.25	1.40

Par dérogation, le prix de Cf.95 pour un voyage en 2ème classe pour 4 sections est ramené à Cf.90

B - Mise à l'enquête de la Convention Nouvelle

La Commission après examen demande au service de préparer le dossier administratif prévu par la loi et demandé par M. le Préfet.

C - Terminus - Liège N à Fives

Question reportée à la prochaine séance.

VILLE de LILLE



Authier



PROCES-VERBAL N°1

2ème Direction-1er Bureau.

de la

Services concédés.

REUNION de la COMMISSION des TRAMWAYS

du

TRAMWAYS.

Vendredi 26 Septembre 1924.

Etaient présents : M.M. Guelton, Moithy, Willems,
adjoints; Bondues, Dhilly, Salengro, Conseillers
municipaux; Duez, conseiller juridique
de la Ville; Cochez, ingénieur directeur des
travaux municipaux; Bonnet, ingénieur du Ser-
vice des Travaux municipaux.

M. l'Adjoint GUELTON préside la réunion et présente le rapport du Service.

Ce rapport est l'historique de la question depuis la demande de la Cie des Tramways du 6 Avril 1922 (concernant l'aliénation de l'Usine Génératrice) jusqu'à ce jour 26 Septembre 1924.

Au cours de la lecture de cet exposé, des observations ont été faites et des précisions apportées touchant les points suivants:

M. SALENGRO divise la question en deux:

D'une part, il y a lieu avant tout d'éviter la grève des tramways et ceci nécessite une étude très rapide de la question avec décision positive.

D'autre part, il y a l'étude de la convention déposée à revoir dans le but envisagé par l'Administration.

M. MOITHEY est d'accord avec M. SALENGRO en ce qui concerne l'urgence de la décision à prendre pour éviter la grève.

Il fait remarquer que le point qui domine tout, c'est la convention.

Il rappelle alors la mission bien nette donnée par l'Administration à la Commission des Tramways concernant la convention.

Il fait préciser par M. DUEZ le point suivant:

La convention présentée par la Cie des Tramways en date du 20 Octobre 1923, et adoptée par le Conseil municipal le 21 Octobre 1923 lie-t-elle les parties Ville de Lille et Cie des Tramways ?

M. DUEZ répond :

Il n'y a aucun doute à ce sujet. La Ville est maintenant liée par une convention, de même de la Cie des Tramways.

L'approbation ministérielle n'est que suspensive, d'exécution.

Toutefois, en pratique, cet avis favorable n'étant pas donné, la convention ne peut être mise à exécution.

M. MOITHEY objecte que cet avis favorable pourrait être donné par surprise.

Ici, il y a lieu de remarquer que le Ministère ne peut plus donner cet avis favorable sans consentement de la Ville, il est tenu par sa lettre du 11 Juillet 1924 par laquelle il invite la Ville de Lille à reprendre des pourparlers avec la Cie des Tramways, dans le but d'obtenir de celle-ci des avantages complémentaires (Tarif-Trafic).

.....

M. MOLTHY estime alors qu'il y a lieu de ne pas donner suite à cette lettre ministérielle pour rester dans l'esprit de la décision de l'Administration municipale.

M. BONDUES est d'accord sur l'urgence à résoudre la crise actuelle (menaces de grève) et se réserve en ce qui concerne la Convention nouvelle, cette question n'étant pas précisément à l'ordre du jour de cette réunion.

M. GUELTON désire solutionner la question sans aucun retard. M. COCHET fait connaître qu'une conférence a lieu demain samedi entre le Contrôle et la Cie des Tramways; ceci lui donnera des renseignements financiers et techniques tels qu'une séance de la Commission des Tramways pourrait se tenir Lundi 29 ou mardi 30 Septembre,

M. GUELTON propose donc à la Commission de se réunir soit Lundi 29 Septembre soit Mardi 30 Septembre. M. GRIMPRET Ingénieur en Chef du Contrôle et M. VILLIE, Ingénieur du Contrôle seront invités à assister à cette séance.

Cette réunion permettra à la Commission des Tramways de fixer son point de vue concernant le litige actuel et d'instruire l'administration de l'état de la question.

Archives



VILLE DE LILLE

2^e Direction- 1^{er} Bureau

Services Concédés.

Tramways.

PROCES- VERBAL N° 2

de la

Séance de la Commission des Tramways

du

Lundi 29 Septembre 1924

Etaient présents : M. DELORY, Maire de Lille, Président,
 M.M. GUELTON, MOITHY, WILLEMS, Adjoints,
 BONDUES, DHILLY, SALENGRO, Conseillers Municipaux,
 PLANQUE, Secrétaire Général de la Mairie,
 DUEZ, Conseiller Juridique de la Ville,
 COCHEZ, Ingénieur Directeur des Travaux Municipaux,
 BONNET, Ingénieur du Service des Travaux Municipaux,
 M.M. GRIMPRET, Ingénieur en Chef du Contrôle du Département, et
 VILLIE, Ingénieur du Contrôle ont donné des explications au début de la séance.

Excusé: M. SAINT-VENANT, Adjoint.

Au début de la séance, M. PLANQUE rappelle que la Convention définitive est revenue du Ministère avec une approbation de principe, mais avec des réserves qui consistent à demander des avantages complémentaires à la Cie des Tramways.

La question qui se pose aujourd'hui a trait aux revendications du personnel ce qui amène l'autre question: l'augmentation des tarifs actuels.

M.M. GRIMPRET et VILLIE sont introduits et la question suivante leur est posée:

La Cie des tramways demandant une augmentation de tarif dans le but d'augmenter son personnel,

- 1°- Cette augmentation de tarif est-elle justifiée?
- 2°- Quel système préconisez-vous quant à cette augmentation?

M. GRIMPRET répond:

L'augmentation de tarif est justifiée mais son application pourrait être reculée au 1^{er} Janvier 1925- A cette date l'augmentation ne fait pas de doute.

Cette augmentation se chiffre comme suit:

Au total : 1.800.000 francs.

Elle serait couverte:

- 600.000 francs résultant de l'augmentation dernière (datant du 1^{er} Juillet 1924),
- 400.000 " résultant d'une augmentation du trafic,
- 800.000 " qui sont à trouver et qui font l'objet de l'étude actuelle,

La Cie des Tramways demande que le tarif des 2^e classes soit augmenté de 0 fr 05 et passe de 0 fr 25 (minimum actuellement perçu) à 0 fr 30 (minimum qui serait perçu en 2^e classe).

.....

M. GRIMPRET fait remarquer à ce sujet:

- 1°- que la Ville de Lille serait la seule Ville de France (Paris exclus) ayant ce minimum de 0 fr 30 en 2^e classe, que Clermont-Ferrand est restée à 0 fr 20 bien que la Cie des Tramways soit restée responsable de son exploitation,
- 2°- que l'augmentation de 0.25 à 0.30 donnerait un supplément de recettes à la Cie des Tramways supérieur aux dépenses résultant des revendications du personnel Tramways.

M. PLANQUE précise alors que les demandes présentes du personnel ne sont que transactionnelles.

Au sujet du principe de l'augmentation du tarif, il serait bon de dire:

La Ville admet le principe d'augmentation des tarifs parce que les augmentations du personnel constituent un supplément spécial des salaires (Congé payé)

A ce sujet, M. GRIMPRET confirme une conversation qu'il a eue avec M. BOUTEAU, Administrateur de la Cie des Tramways et dans laquelle il a précisé:

Que la Cie des Tramways ne pouvait pas imposer à la Ville de Lille la Convention définitive au sujet de cette question- Revendication du personnel tramways,

et qu'il n'était même pas admissible que les augmentations du personnel provoque automatiquement une augmentation de tarif immédiate

M. GRIMPRET répond alors à la 2^e question:

Pour obtenir l'augmentation des recettes il y a plusieurs solutions:
a) supplément de tarif le Dimanche. Chaque billet étant par exemple majoré de dix centimes.

Bien que ce système soit appliqué dans certaines villes de France et qu'en ce qui concerne Lille, il permettrait de trouver la somme recherchée (850.000 frs environ), ce système n'est guère plaisant à appliquer.

b) M. WILLEMS propose l'augmentation du prix de la section au-dessus de la 2^e section, M. GRIMPRET répond que cela ne donnerait pas de résultat positif. Il donne le tableau suivant:

Nombre de billets (1^è et 2^e classes) une section 2.120.000 (en chiffres ronds),

deux sections	530.000	trois sections	380.000
quatre "	75.000	5 & 6 "	40.000

c) M. COCHEZ propose le tarif à 0 fr 30 (minimum de perception en 2^e classe) mais avec l'avantage des correspondances.

d) Il y a encore le système qui consisterait à réduire la section.

e) M. BONDUES préférerait reprendre la convention définitive qui permettrait de reporter les augmentations demandées par la Cie des Tramways après l'approbation de ladite convention.

A ce moment, M. GRIMPRET et VILLIE se retirent.

M. S. LENGRO propose alors:
une nouvelle réunion Mercredi 1^{er} Octobre pour se décider sur une solution parmi les quatre proposées:

.....

- a) Supplément de tarif le dimanche,
- b) Augmentation du prix de 1^{re} section au-delà de 2 sections,
- c) Minimum à 0 fr 30 en 2^e Classe avec correspondances,
- d) Réduction intra muros des sections.

A cette réunion serait entendu M. BOUTEAU, Administrateur de la Compagnie des Tramways qui serait pressenti relativement à ces diverses idées.

~~Cette proposition étant adoptée unanimement, la séance est levée.~~

Ville de Lille

2ème Direction
1er Bureau

Services concédés

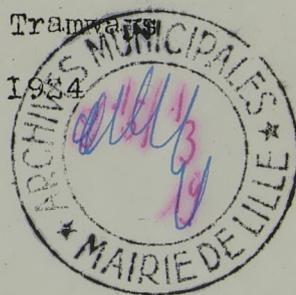
Tramways



PROCES VERBAL N° 3

de la

Séance de la Commission des Tramways
du Mercredi 1er Octobre 1924



Etaient présents : M.M. Guelton, Adjoint au Maire Président
Willems, adjoint au Maire

Bondues, Dhilly, Salengro, Conseillers Municipaux
Duez, Conseiller juridique de la Ville
Cochez, Ingénieur Directeur des Travaux Municipaux
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux Municipaux

Excusés : M. Delory, Maire de la Ville
MM. Moithy, Saint Venant
MM. Bouteau, administrateur de la Cie des Tramways
Thomas et Desmet, Directeurs de la Cie, ont
assisté à une partie de la séance.

M. Guelton, président, ouvre la séance et lit une lettre
de la Cie reçue peu de temps avant.

Cette lettre pose avant tout la question de la Convention
définitive.

M. Salengro dit qu'il faut tout faire pour éviter la grève.
Il admet avec le contrôle qu'il faut augmenter les tarifs si
on augmente le personnel.

A ce sujet, il préconise le programme suivant :

Présenter à la Cie sous forme de questions, les diverses
solutions d'augmentation des recettes (0,20 - Majoration du
Dimanche etc..)

M. Guelton écarte la question Convention définitive
cette question ayant été solutionnée par la négative par le
Conseil Municipal.

M. Salengro revient sur la Convention définitive et demande
que l'on reprenne certains avantages (Abonnements, Changements
de lignes)

M. Guelton préfère la solution des avenants provisoires
successifs.

M. Cochez présente deux positions :

- 1°) Augmentation du tarif jusqu'au 31 Décembre 1924
- 2°) Le Conseil Municipal vote ensuite une augmentation de
tarif pour payer les augmentations du personnel des
Tramways.

Le programme des questions à poser est alors tracé:

- 1°) Précision et accord sur la somme à recouvrer.
- 2°) Méthodes de recouvrement de cette somme.

M.M. Bouteau, Thomas et Desmet sont introduits

Il y a accord (à 50.000 Frs près) sur la somme de 1.800.000 Frs (Personnel Tramways).

Quant aux 400.000 Frs de boni dû au trafic supplémentaire M. Bouteau conteste cette somme qu'il n'accepte pas comme étant trop élevée.

M. Bouteau ne veut pas répondre sur les autres questions dont le principe est de s'appuyer sur les avenants provisoires successifs.

Il revient sur la Convention définitive.

Il confirme:

que si la ville donne la Convention définitive la Cie ne demande pas d'augmentation de tarif jusqu'au 31 Décembre pour augmenter son personnel Tramways.

que cette convention pourrait encore subir quelques modifications si la Ville le désire.

Après discussion ces Messieurs se retirent.

Il résulte de la convention que :

- 1°) La Cie ne veut plus discuter sur les avenants provisoires.
- 2°) Qu'elle est d'accord pour revoir la Convention définitive

La Commission décide d'écrire demain à la Cie dans le sens suivant :

ceptation de la Convention définitive, la Cie ^{"En cas de l'ac-} augmentera-t-elle son personnel sans augmentation de tarif jusqu'au 1er Janvier 1925."

Elle propose une réunion demain Jeudi à 7 Heures 1/2 du soir pour discuter cette réponse et préparer un rapport pour l'Administration.

Reçu

Ville de Lille

PROCES VERBAL N° 4.

2ème Direction - 1er Bureau

Services concédés

Tramways.

de la
Séance de la Commission des Tramways

du
Jeudi 2 Octobre 1924.



Etaient présents : M.M. Guelton, adjoint au Maire, Président
M. Willems, Adjoint
M.M. Bondues, Dhilly, Salengro, Conseillers Municipaux
Duez, Conseiller juridique de la Ville.
Cochez, Directeur des Travaux Municipaux
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux Municipaux.

Excusés : M. le Maire - M.M. Saint-Venant et Loithy.

M. Guelton président, ouvre la séance et donne le texte de la lettre adressée le matin à la Cie des Tramways.

Résumé de cette lettre : La Cie accepte-t-elle de maintenir les augmentations de son personnel avec rétroactivité au 1er Septembre 1924.

La réponse de la Cie est lue :

La Cie dit : OUI à condition d'étudier sans retard (délai 2 jours) la Convention définitive.

Il est alors décidé de demander à la Cie :

- 1°) Un délai jusqu'au 31 Décembre 1924.
- 2°) En cas de résistance, un délai jusqu'au 25 Octobre 1924.

M.M. Bouteau, Administrateur de la Cie des Tramways.
Thomas et Desmet Directeurs sont introduits.

M. Guelton analyse la réponse de la Cie et M. Bouteau déclare maintenir son point de vue. M. Salengro revient sur la question des avantages à obtenir quant à la convention définitive, savoir :

Abonnements : M. Bouteau accepte que l'on maintienne le principe des abonnements et propose de suite une formule de base : 4 voyages par jour sauf dimanche.

Voies de la Nouvelle Gare. - M. Bouteau accepte à sa charge les déplacements et voies nouvelles. Il prévoit à ce sujet une dépense approximative de 600.000 Frs.

Lignes Terminus G. etc... La question pourra être reprise en détail par la suite.

Révision déconale des Tarifs. - M. Bouteau n'accepte pas cette demande disant que cela effraie les capitaux.

En ce qui concerne le délai de révision de la Convention, après avoir refusé toute date nouvelle, et repoussé nettement celle du 31 Décembre 1924. Il accepte finalement celle du 18 Octobre 1924.

Il confirme dans cette séance les points suivants :

1°) Il accepterait la Convention définitive telle qu'elle est sans augmentation de berème, à condition de ne pas augmenter son personnel, disant qu'il se chargeait de régler cette question salaires entre son personnel et lui (par la négative).

2°) Il accepte formellement la rétroactivité des augmentations à son personnel au 1er Septembre 1924, sous réserve de l'acceptation de la Convention définitive modifiée pour le 18 Octobre 1924.

3°- Dans l'hypothèse de l'acceptation de la Convention définitive par la Ville, M. Bouteau déclare qu'il renonce à demander une augmentation immédiate des tarifs.

Toutefois, il demande l'application de la Convention définitive (Index) au 1er Janvier 1925 si cette Convention définitive n'est pas revenue approuvée du Ministère.

M.M. Bouteau, Thomas et Desmet se retirent.

La Commission décide alors :

1°) De nommer M. Guelton adjoint rapporteur pour traiter la question dans l'hypothèse du maintien du régime des Avenants provisoires. La Convention définitive étant alors reportée à plus tard.

2°) De nommer M. Salongro rapporteur pour traiter la question dans l'hypothèse du remaniement de la Convention définitive. L'approbation de celle-ci serait alors demandée à nouveau au Ministère après avoir été retouchée (Abonnements - Voies nouvelle Gare - Index etc..)

Archives

Ville de Lille

2ème Direction

1er Bureau

Services Concedés

Tramways.

-:-:-:-:-



Procès-verbal N° 5 de la
Séance de la Commission des Tramways du
Jeudi 9 Octobre 1924.



Etaient présents :

M.M. Guelton, Président, Saint Venant, Willems,
Adjoints;
Bondues, Salengro, Conseillers municipaux;
Duez, Conseiller juridique de la Ville
Cochez, Ingénieur-Directeur des Travaux Muni-
cipaux;
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux muni-
cipaux;

Excusés : M.M. Moithy, Dhilly.

M. le Président ouvre la séance en donnant la parole à M. Cochez, pour la lecture de la lettre adressée à la Ville par la Cie des Tramways (Lettre du 3 Octobre) et des modifications faites à la Convention.

M. Cochez donne des renseignements concernant les Conventions des Villes de Nantes et de Gand (Belgique). Une demande de prix du K.W. et des salaires sera faite à Nantes.

M. Salengro demande que l'on continue la discussion avec la Cie des Tramways pour obtenir le maximum d'avantages pour la Ville.

Il propose de présenter des textes concernant :

- 1°- La déviation de la ligne G;
- 2°- Le Terminus de la ligne G serait reporté au moins Grand'Place;
- 3°- Fixer les terminus des lignes de la rue Esquermoise;
- 4°- Obtenir pour les trains ouvriers 8 heures le matin (descendre à 7 heures 1/2) au lieu de 7 h.
- 5°- Revoir l'article 8 de la Convention concernant le caniveau, les lignes aériennes, les lignes de la Nouvelle Gare;
- 6°- Texte concernant les abonnements;
- 7°- Revoir la question Index (très important)
- 8°- Augmentation des redevances (M. Willems)

Il est décidé que M.M. Duez et Cochez prépareraient ce travail pour la réunion de mardi 14 Octobre.

L'horaire suivant est proposé :

Vendredi 10 Octobre - Aviser la Cie des Tramways qu'elle recevra
Mercredi 15 Octobre un dossier concernant la
Convention définitive avec prière de répondre
pour le Jeudi 16 Octobre.

Vendredi 10-Samedi 11 (Travail du service concernant la Convention.
Lundi 13 Mardi 14)

Mardi 14 Octobre Réunion de la Commission des Tramways pour dis-
a 19 h 1/2 cussion du Travail du Service.

Mercredi 15 Octobre Envoi du Dossier à la Cie des Tramways.

Jeudi 16 Octobre Réunion de la Commission des Tramways pour sta-
tuer et rapporter à l'Administration.

Vendredi 17 Octobre Elaboration

Samedi 18 Octobre Conseil d'Administration.

Dimanche 19 Octobre Conseil Municipal.

Ville de Lille

2ème Direction

1er Bureau

Procès-verbal N° 6 de la Séance de la
Commission des Tramways du Mardi
14 Octobre 1924.



Services Concédés

Tramways



Etaient présents :

M.M. Guelton, Adjoint, Président;
Saint Venant, Willems, adjoints;
Bondues, Dhilly, Salengro, Conseillers Municipaux;
Duez, Conseiller juridique de la Ville;
Cochez, Ingénieur-Directeur des Travaux Municipaux;
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux Municipaux;

Excusé : M. Moithy.

M. Guelton, président, ouvre la séance et donne la parole à M. Cochez qui présente un projet des modifications apportées à la Convention présentée par la Cie des Tramways en date du 3 Octobre 1924.

Convention - Art. 4.- Rejeter le paragraphe du milieu à la fin. Commencer le § 3 (actuel) par le mot "La redevance" au lieu de "Les redevances".

Art. 5 - h - Fixer le droit de stationnement à 1 1/2 % des Recettes brutes (Proposition de M. l'Adjoint Willems).

Art. 5 - m - Changer l'article et mettre :

"Toute proposition de construction et d'exploitation de lignes nouvelles destinées à faire partie du réseau communal, adressée à la Ville, autorité concédante par des compagnies concurrentes sera soumise à la compagnie concessionnaire à conditions identiques celle-ci aura la priorité."

Art. 8 - Changer la phrase et mettre :

..... caniveau, ces dommages seraient spécialement affectés par la compagnie à l'exécution des travaux ci-après et dans l'ordre de priorité suivant :

- 1°- Comblement du caniveau et remise en bon état de la chaussée;
- 2°- Rectifications de tracé et déplacements de lignes existantes qui seraient reconnues nécessaires par suite du dérasement des fortifications ou de la réalisation du plan d'embellissement de la Ville;
- 3°- Améliorations de lignes existantes.

Le montant

Les dépenses

Il est de plus convenu que la compagnie prend, en outre, à sa charge exclusive, les frais d'établissement des nouvelles voies et des lignes aériennes dans le prolongement de la rue Faidherbe jusqu'à la nouvelle gare de passage actuellement projetée les frais de dépavage et de pavage restant, par ailleurs, à la charge de la Ville. Cette stipulation ne jouera que si la Ville entend renoncer pour ces voies et lignes au principe de concurrence consacré par le paragraphe m de l'article 5.

Art. 10 - Remplacer 30.000 f. par 35.000 f.

Projet d'Avenant -Ajouter à l'article 1er :
jusqu'au 30 Juin 1925.

article 2 :

Les stipulations de l'avenant du 22 Juin 1924 non contraires à celles ci-dessus resteront en vigueur.

Cahier des Charges

Art. 32 Trains ouvriers : mettre 8 h (au lieu de 7 h)

Art. 45 Conserver seulement :

Abonnement : La création d'abonnements sera envisagée d'accord entre la Ville et la Compagnie. Ils ne seraient pas valables les dimanches et jours fériés et le prix en serait calculé sur la base

2.-

d'un nombre maximum de quatre voyages simples (aller ou retour) par jour et par voyageur au tarif entier.

Correspondance : Par exception les lignes G.C.T. seront en correspondance à la Grand'Place avec les lignes M.C.R. ayant leur terminus à la Grand'Place (Entrée de la rue Esquermoise) et inversement.

Index : Voir Rapport spécial.

Le programme suivant est décidé :
Demain Mercredi - Conversation avec la Cie concernant ces modifications.
Jeudi 6 h 1/2 - Examen des réponses de la Cie.

NOTA : Au cours de la séance, M. Guelton met la commission au courant d'une conversation qu'il a eue à Paris, le matin même de ce jour, avec M. Bougois du Ministère des T.P. et de laquelle il résulterait :

1° que le régime des avenants provisoires qui devait prendre fin en décembre 1925 serait prorogé de deux ans.

2° que le projet de loi concernant la question des transports (actuellement à l'étude) comporterait une clause relative à la revision périodique des tarifs.



Archives



Ville de Lille

Procès-verbal N° 7
de la

- 2ème Direction - 1er Bureau -

Séance de la Commission des
Tramways
du Jeudi 16 Octobre 1924

Services concédés

Tramways

Etaient présents: M. l'Adjoint
Guelton, président;

M.M. Saint-Venant, Willems,
Adjoints;

Bondues, Dhilly, Salengro,
Conseillers municipaux;

Duez, Conseiller juridique

de la Ville;

Cochez, Ingénieur-Directeur

des Travaux municipaux;

Bonnet, Ingénieur du Service

des Travaux municipaux.

Excusé: M. Moithy, Adjoint.

M.M. Bouteau, Administrateur de la Cie des Tramways,
et Thomas, Directeur

ont été entendus au cours de cette séance.

M. le Président ouvre la séance en donnant lecture de la Réponse de la Cie aux modifications proposées par la Ville, dans la lettre du 15 Octobre 1924, concernant le projet de convention.

M.M. Bouteau et Thomas sont introduits.

La discussion s'ouvre, de suite, sur l'index.

En résumé - La Cie demande 379 (c'est-à-dire la constante 128).

La Commission offrant 371 (constante 120),

Aucune décision positive n'étant prise, la discussion se fait, alors, sur la lettre de la Cie (du 16 Octobre 1924).

Conclusions:

Article 4.- Accord.

Article 5 h.- Accord. Thèse de la Cie acceptée. Réserve de M. l'Adjoint Willems.

Article 5 M.- Après avoir refusé, la Cie accepte la rédaction de cet article sous la forme proposée par la Commission.

Article 8.- D'accord, la réserve de la Cie, concernant le dernier paragraphe, étant prise en considération.

Article 10.- D'accord sur 35.000 francs.

Projet d'Avenant.- La Cie revient sur son refus et accepte la rédaction proposée par la Commission.

Cahier des charges.-

Article 32.- La Cie accepte 7^h 1/4 au lieu de 8^h.

En ce qui concerne les abonnements, un texte nouveau sera présenté.

Correspondance.- La Cie revient sur son refus et accepte la correspondance des lignes G et L avec les lignes O et R et inversement.

M.M. Bouteau et Thomas se retirent pour laisser délibérer la Commission en ce qui concerne le point (capital) non solutionné.

M. Cochez déclare que les arguments de M. Bouteau ne l'ont pas convaincu; que l'index 371, qu'il a présenté, est une valeur raisonnable. Il fait remarquer, en outre,

qu'il propose d'appliquer une échelle de prix correspondant exactement à l'index 371. Si, pour arriver à un accord, la valeur de cet index devait être majorée de quelques points, il pense, cependant, que les prix devraient correspondre à l'index admis. En fait, ce que demande la Cie, c'est: 1°.- l'index 379; 2°.- l'échelle de prix correspondant à l'index 384.

Il est décidé de proposer à M. Bouteau:

Acceptation de l'index 379 calculé sur l'index 384, mais à la condition d'obtenir, pour les trains ouvriers, le départ à 8^h du matin.

M.M. Bouteau et Thomas, introduits et mis en présence de cette proposition, refusent et confirment: index 379; trains ouvriers jusqu'à 7^h 1/4.

Ils se retirent pour laisser délibérer la Commission.

Celle-ci décide de rester sur sa dernière offre, savoir 379 et trains ouvriers jusque 8^h du matin.

Cette décision est confirmée à M. Bouteau qui n'accepte pas.

A ce sujet, les deux positions sont donc:

Cie	Index 379	trains ouvriers jusque 7 ^h 1/4 départ;
Ville	Index 379	-----8 ^h -----

La Commission décide de se réunir Samedi, à 11 heures du matin.

Elle prie M. Cochez de lui présenter un court exposé de la question au sujet de l'Index et de la charge que peut, entraîner, pour la Cie, l'adoption des trains ouvriers jusque 8^h, la comparaison étant à faire avec l'excédent possible des recettes par l'application pure et simple au Barème (8^e palier) présenté par la Cie.

Ville de Lille



2ème Direction - 1er Bureau

Procès-verbal N° 8
de la

Séance de la Commission des Tramways
du Samedi 18 Octobre 1924.

Services concédés

Tramways

Convention nouvelle

Etaient présents: M. l'Adjoint Guelton,
président;

M.M. Saint-Venant, Villems, Adjoints;

M.M. Bondues, Salengro, Conseillers
municipaux;

M. Duez, Conseiller juridique de la
Ville;

M.M. Cochez, Ingénieur-Directeur des
Travaux municipaux;

Bonnet, Ingénieur du Service des
Travaux municipaux.

M. Thomas, Directeur de la Cie, a
assisté à une partie de la séance.

Excusés: M.M. Moithy et Dhilly.

La Commission a été réunie pour revoir les points
suivants:

1°.- Index.- Elle décide de proposer la constante
168; donc, l'index devient (avec $I_2 = 192$ et $I_1 = 133$)
379.

2°.- Trains ouvriers.- La Commission a obtenu,
de la Cie, des trains pour ouvriers et employés

jusque 7^h 1/4 toutes sections (heure de départ);
7^h 1/2 2 sections (heure de départ).

3°.- Abonnements.- Un nouveau texte sera proposé.

La Commission propose de présenter un rapport
pour la séance du Conseil municipal du 19 Octobre 1924.

Elle charge M.M. Cochez et Duez de lui présenter
un texte concernant les abonnements.

Cheluis



Ville de Lille
—
2ème Direction - 1er Bureau

—
Services concédés
—
Tramways
—
Convention nouvelle
—

Procès-verbal N° 9

de la

Séance de la Commission des Tramways

du Mercredi 22 Octobre 1924

Etaient présents:

M.M. Saint-Venant, Villems, Adjoint;

Bondues, Dhilly, Salengro, Conseillers
municipaux;

Duez, Conseiller juridique de la
Ville;

Cochez, Ingénieur-Directeur des Travaux
municipaux;

Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux
municipaux.

—
Il est donné lecture de l'original de la
convention telle qu'elle a été adoptée par le
Conseil municipal dans sa séance du 19 Octobre
1924.

Les diverses modifications, apportées
précédemment, ayant toutes été portées, la
Commission accepte la nouvelle rédaction.

2008

TRAMWAYS
REUNION DE COMMISSION

L'Administration Municipale a pris connaissance sans observation

L 18/8/24

M. PLANQUE.



La Commission des Tramways s'est réunie le mercredi 6 Août 1924

Etaient présents : MM. Saint Venant Adjoint au Maire
Bondues, Conseiller Municipal
Cochez Directeur des Travaux Municipaux
Fauvet, Adjoint au Directeur des Travaux Municipaux

Excusé : M. Willems, Adjoint au Maire.

La Commission examine d'abord :

1° Le projet de réponse à M. le Préfet à la suite de deux voeux adoptés par le Conseil Général tendant au rétablissement des abonnements. Ce projet de réponse qui fera toutefois mention de la lettre précédemment envoyée sur le même sujet est adopté.

2° La réclamation de M. Abbaye 2 Rue Esquermoise, concernant le terminus des navettes de différentes lignes de tramways et qu'il n'est pas possible de prendre en considération.

La Commission prend ensuite connaissance des observations formulées par M. le Ministre des Travaux Publics (décision du 11 Juillet 1924) relativement aux projets de convention et cahier des charges.

La Commission décide de demander des nouvelles propositions à la Compagnie des Tramways sur les bases indiquées dans la décision ministérielle. Une copie de cette décision ministérielle ainsi qu'une copie de la lettre d'envoi à la Compagnie seront adressés à chacun des membres faisant partie de la Commission.

M. Bemoine a rappelé à M. Desmet, les conditions dans lesquelles les fournitures à faire par l'Etat directement aux compagnies concessionnaires de tramways devaient être réalisées, et il a demandé à M. Desmet si les commandes de ces fournitures avaient été régulièrement faites, si la compagnie avait suivi les commandes jusqu'en haut lieu et s'il elle s'était suffisamment préoccupée des décisions qui avaient été prises. La réponse de M. Desmet ne donnera pas satisfaction à la Commission, et celle-ci émet le désir que la compagnie des tramways veuille bien s'informer de la suite qui avait été donnée à ses diverses commandes, tant à l'Etat qu'à l'Industrie privée, et faire connaître à la Ville, le résultat de ses démarches et de ses recherches; elle l'invite à poursuivre ces démarches avec la plus grande énergie, avec la volonté d'aboutir au plus vite.

Elle donna, à cet effet, rendez-vous à quinzaine à la compagnie, pour entendre le compte rendu précis des démarches faites et des résultats acquis.

VILLE DE LILLE

COMMISSION DES TRAMWAYS



Le 17 Septembre 1919, La Commission des Tramways s'est réunie à la Mairie.

Etaient présents :

M.M. Laurence, Adjoint

Président

Baré

Ducastel

Legrand-Herman

Lessenne

} Conseillers Municipaux

Lemoine, Directeur des Travaux Municipaux

La Commission a convoqué M. le Directeur de la Compagnie des Tramways de Lille et de sa banlieue, à l'effet d'être entendu en ses explications sur l'état du réseau et du matériel roulant de la Compagnie et les possibilités de donner à la population lilloise les moyens de transports, aussi complets que possible, qui lui font encore actuellement défaut.

M.M. Desmet et Thomas, Ingénieurs de la Compagnie, représentant M. Faure, Directeur, absent, sont introduits.

M. Desmet fait l'exposé de la situation; il fait connaître que les installations mécaniques de l'usine de la rue Auber auraient permis de créer l'énergie suffisante pour améliorer sensiblement le service des voitures à mettre en circulation, si la commutatrice qui a été fournie récemment et qui a déjà fonctionné en ~~bonne~~ n'avait pas été mise hors de service pour cause d'avarie. On procède aux réparations et dans trois semaines cette machine, remise en état, permettra à la Compagnie de marcher avec ses propres installations et d'augmenter le service.

La Compagnie s'efforce de remettre son réseau en état aussi rapidement que possible, elle a fait à l'Etat les commandes de matériaux nécessaires à l'équipement de la voie : rails etc.. à l'industrie privée les commandes de matériel, de fil pour trolley, de l'outillage nécessaire pour ses usines etc. Malheureusement si les commandes sont faites, les livraisons sont peu rapides et la compagnie manque encore des matériaux nécessaires; par exemple elle ne peut dire à quelle époque elle pourra recevoir les rails qui lui sont indispensables pour la réparation des voies.

Elle donne enfin communication du programme qu'elle s'est imposé pour la remise en marche de ses différentes lignes et le renforcement du service sur les lignes déjà exploitées. Elle fait remarquer qu'elle ne pourra rétablir entièrement son exploitation sur certaines lignes que dans un certain délai et après que les ponts détruits sur ces lignes auront été rétablis.

Les membres de la Commission et M. le Directeur des Travaux ont pris note des déclarations de M. Desmet, ont constaté, avec regret, que la remise en état de la totalité des lignes exigerait encore de longs délais et que, si on laisse de côté les difficultés résultant de la destruction de certains ouvrages sur quelques lignes, la compagnie n'a pu être pas fait les efforts voulus avec la tenacité nécessaire pour se procurer les matériaux et matières qui lui étaient nécessaires. Pour citer un exemple, M. Desmet a déclaré qu'à son avis, le rail Broca ne devait pas exister. C'est là une affirmation dubitative qu'on ne peut accepter. Le matériel existe ou il n'existe pas et la compagnie doit donner à la Ville, à ce sujet, les indications les plus précises et non pas des aperçus de probabilités.

M. Lemaire a rappelé à M. Desmet, les conditions dans lesquelles les fournitures à faire par l'Etat directement aux compagnies concessionnaires de tramways devaient être réalisées, et il a demandé à M. Desmet si les commandes de ces fournitures avaient été régulièrement faites, si la compagnie avait suivi les commandes jusqu'en haut lieu et s'il elle s'était suffisamment préoccupée des décisions qui avaient été prises. La réponse de M. Desmet ne donnera pas satisfaction à la Commission, et celle-ci émet le désir que la compagnie des tramways veuille bien s'informer de la suite qui avait été donnée à ses diverses commandes, tant à l'Etat qu'à l'Industrie privée, et faire connaître à la Ville, le résultat de ses démarches et de ses recherches; elle l'invite à poursuivre ces démarches avec la plus grande énergie, avec la volonté d'aboutir au plus vite.

Elle donna, à cet effet, rendez-vous à quinzaine à la compagnie, pour entendre le compte rendu précis des démarches faites et des résultats acquis.

VILLE de LILLE

2è Direction - 1er Bureau

Services Concedés

TRAMWAYS

CONVENTION NOUVELLE

PROCES-VERBAL N° 13

de la séance de la Commission des

Tramways du Vendredi 20 Mars

1925

Etaients présents :

M.M. Guelton, Saint-Venant, adjoints
Bonduès, Salengro, Conseillers municipaux
Cochez, Ingénieurs Directeur des Travaux municipaux,
Bonnet, Ingénieur du Service des Travaux municipaux,

Excusé : M. Dhilly .

Au cours de la séance , M.M. Bouteau, Thomas et Desnet,
de la C° des Tramways ont été entendus .

A - Déplacement d'un arrêt facultatif Porte de Gand -

La Commission donne avis favorable au déplacement de l'arrêt
facultatif de la Porte de Gand présenté par le rapport du Service.

B - Suppression du kiosque de tramways, Place St Martin -

La Commission donne avis favorable à la suppression du
kiosque de la Place St Martin .

C - Convention nouvelle de la C° des Tramways - Matériel Roulant -

M.le Président Guelton expose le but de la réunion : La C°
des Tramways en la personne de son administrateur, M. Bouteau,
désire être entendu par la Commission des Tramways pour préciser
le point important relatif au matériel roulant de la C° .

Il est rappelé que la C° s'est engagée vis à vis du Contrô-
le à posséder un total de 180 motrices et de 60 remorques, qu'ac-
tuellement elle possède 154 motrices, qu'elle doit donc en cons-
truire 26 pour arriver au total prévu .

La question est de savoir si les 20 motrices neuves à cons-
truire promises dernièrement par la C° à l'Administration muni-
cipale sont comprises ou non dans les 26 voitures ci-dessus.

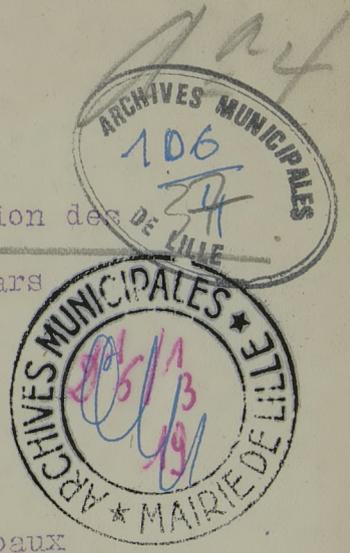
M. Cochez estime que la question du nombre de voitures est,
dans une certaine limite, d'un intérêt secondaire . Ce qui est
important, c'est le nombre de kilomètres voitures journalier
que fera la Compagnie .

Ce point de vue est admis par la Commission qui décide de
faire préciser par la C° Les points : nombre de voitures et
nombre de kilomètres voitures journalier .

M.M. Bouteau, Thomas et Desnet sont introduits .

M. Bouteau a la parole et dit que M. Faure avait promis
159 motrices, mais le contrôle à 180 motrices et 60 remorques
(avant-guerre il y avait 200 motrices et remorques) .

.....



En incidente M. Bouteau dit que M. Faure a accepté les chiffres du Contrôle puis qu'il les a lui aussi confirmés. Il fait remarquer que la C° a fait des sacrifices financiers concernant la réfection du matériel roulant de la C° - Il lit une note d'où il résulterait que pour avoir 180 motrices et 60 remorques, la C° aurait déboursé 3 millions environ en plus de ses dommages de guerre.

En ce qui concerne le nombre de motrices, la question a été précisée comme suit :

La C° a actuellement en service :	154 motrices	154
Elle va mettre incessamment 8 motrices en chantier		+ 8
on arrive au total de		<hr/> 162

puis, dès l'approbation de la Convention elle mettrait en construction 18 motrices du type choisi et fixé par l'Administration municipale		+ 18
pour arriver au total de		<hr/> 180

M. le Président fait alors remarquer que si la signature de la Convention est retardée, la C° doit tout de même mettre en construction les 18 voitures motrices complémentaires pour répondre aux désirs du Contrôle.

La C° admet ce point de vue.

En ce qui concerne le type des motrices neuves à construire il est décidé que si le type choisi par le Conseil municipal dans sa séance prochaine du 24 Mars 1925 est celui déjà adopté en 1923, la Compagnie mettra une motrice en construction aussitôt pour expérimenter ce type.

Pour la construction des remorques neuves prévues il y a lieu d'attendre le type choisi pour la motrice afin d'arrêter celui de la remorque, ceci dans le but d'avoir un ensemble (motrice remorque) homogène.

D'autre part M. Bouteau affirme qu'avec le matériel complet prévu (180 motrices, 60 remorques) le nombre de kilomètres voitures pourra atteindre 25.000 km par jour. Il précise le point suivant :

Avant-guerre la convention obligeait la C° à un minimum de 18000 km voitures journalier la C° en faisait en moyenne 24800. Actuellement, (mi Mars 1925) avec 154 motrices et 42 remorques la C° fait environ 20.000 km voitures par jour.

La Convention nouvelle prévoit un minimum de 20.000 km voitures par jour mais M. Bouteau dit que la C° a le ferme désir de dépasser largement ce chiffre pour aboutir au moins au chiffre d'avant-guerre, soit environ 25.000 km voitures par jour.

D'ailleurs, en cas de désaccord, cette question pourrait être reprise par l'intermédiaire de la Préfecture.

Ces Messieurs de la Compagnie se retirent.

Il est alors décidé d'écrire à la C° pour demander confirmation des chiffres donnés au cours de cette réunion. Ceci permettra de répondre à M. le Président de la Commission d'Enquête.