

1796m27/3

(1962)

Résultats 1942

IV - CONSUMMATIONS, STOCKS ET PRIX.

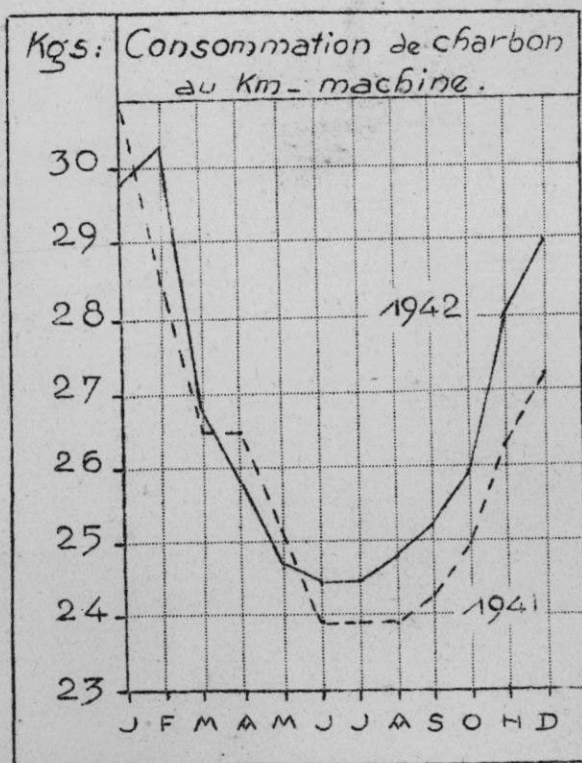
La hausse des prix, les restrictions des consommations, l'ame-
nuisement des stocks sont, comme en 1941, les caractéristiques prin-
cipales, en ce qui concerne les matières, de l'exercice 1942. La
S.N.C.F. n'a pu, dans ce domaine bien que bénéficiant de répartitions
relativement privilégiées, que se plier aux conditions économiques
communes à toutes les activités industrielles.

C'est ainsi que nous n'avons pu assurer la traction qu'en ré-
duisant jusqu'à une limite dangereuse nos stocks de combustibles;
pour ce qui concerne les matières nécessaires à l'entretien de notre
matériel et de nos installations, nous n'avons reçu que des contin-
gents tout à fait insuffisants, livrés d'ailleurs par nos fournis-
seurs avec de gros retards.

L'examen détaillé des différentes consommations: combustible,
électricité, métaux ferreux, huiles, bois, etc. mettra en lumière
ces diverses observations.

A - COMBUSTIBLE.

La consommation de combustible "Traction" (7.025.372 T.) de
l'année 1942 est inférieure de plus de 174.000 T. à celle de



l'exercice 1941 et de près de
565.000 T. aux prévisions ini-
tiales. Mais cette baisse ne fait
que refléter la réduction des
parcours de machines à vapeur
en cours d'année. La consommation
au kilomètre machine présente
par contre en 1942 par rapport
à 1941 une tendance à l'augmen-
tation, notamment depuis le mois
de juin.

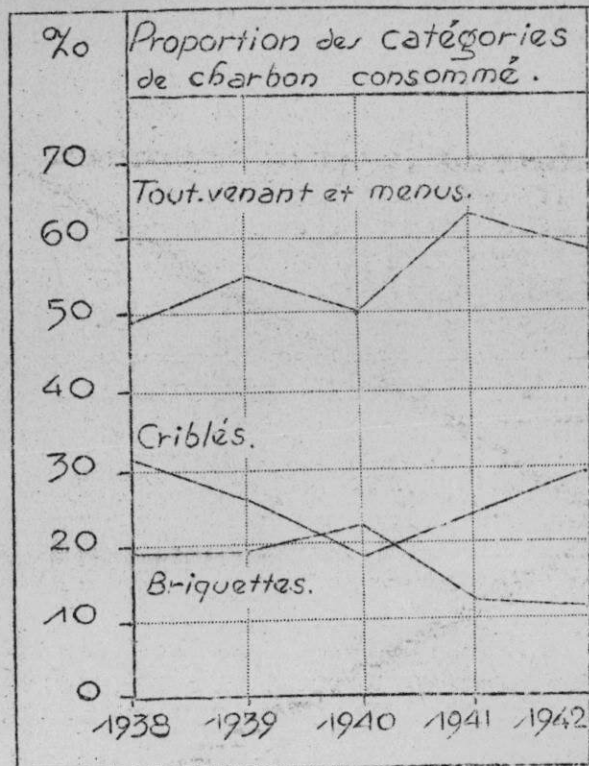
La consommation moyenne de
1942 a été de 26 kg 5 au kilomè-
tre-machine contre 25 kg 9 en
1941; l'augmentation est de 2,3 %.
Sans doute, la consommation fort
importante de certains mois, comme
celle du mois de février, s'expli-
que par des considérations atmos-
phériques - la température a
été très basse en février 1942 -
mais dans l'ensemble, il paraît
bien qu'un certain nombre de facteurs

~~Nous ajouterons que cette situation ne représente pas la totalité de l'arriéré dont souffrent les installations actuellement, puisque dans les exercices antérieurs à 1941, un retard important avait déjà été pris dans l'exécution de ces travaux, sans qu'il soit constitué de provision, savoir:~~

	1939	:	1940	:	Ensemble
"	-----	:	-----	:	-----
"	:	:	:	:	"
Renouvellements de voie.....	" 1.095 km	:	1.492 km	:	2.587 km"
Renouvellements de ballast...	" 1.130 km	:	1.548 km	:	2.678 km"
"	:	:	:	:	"

Il est vrai que, en 1939, on peut considérer que les renouvellements pouvaient supporter sans dommage un certain ralentissement, en raison du bon état général de la voie, pendant un ou deux exercices.

Les autres travaux d'entretien de la voie et des installations fixes ne peuvent être mesurés en unités techniques. Ils sont étudiés à la 5ème partie de la présente note - Dépenses - Chapitre I.



aient actuellement pour effet de provoquer cette hausse de consommation :

- la proportion des charbons de choix consommés, briquettes notamment, tend constamment à diminuer; nous l'avons encore constaté pendant le deuxième semestre de 1942.

- la teneur moyenne en cendres de nos combustibles s'accroît par suite de l'utilisation plus importante de charbon des mines du Centre et du Midi. Cette augmentation accentue en outre nos difficultés de traction.

- les ponctions sévères faites sur notre parc, pendant l'été 1942, et notamment le départ en Allemagne de la plupart de nos machines marchandises modernes, nous ont obligés pour parer partiellement au déficit à utiliser des machines jusque là garées, parce que grosses consommatrices de charbon;

- les parcours de trains de marchandises ont proportionnellement tendance à augmenter par rapport aux parcours de trains de voyageurs (I), par suite de la réduction de ce dernier service; les parcours de trains de voyageurs ont représenté respectivement 28 et 27,3 % de l'ensemble des parcours de trains en août et septembre 1942 contre 31,4 et 30,8 % pour les mois correspondants de 1941.

- enfin, les difficultés de circulation dues aux nombreux mouvements militaires tant en Z.O. que, à partir de novembre, en Z.N.O., ont également accru la consommation unitaire.

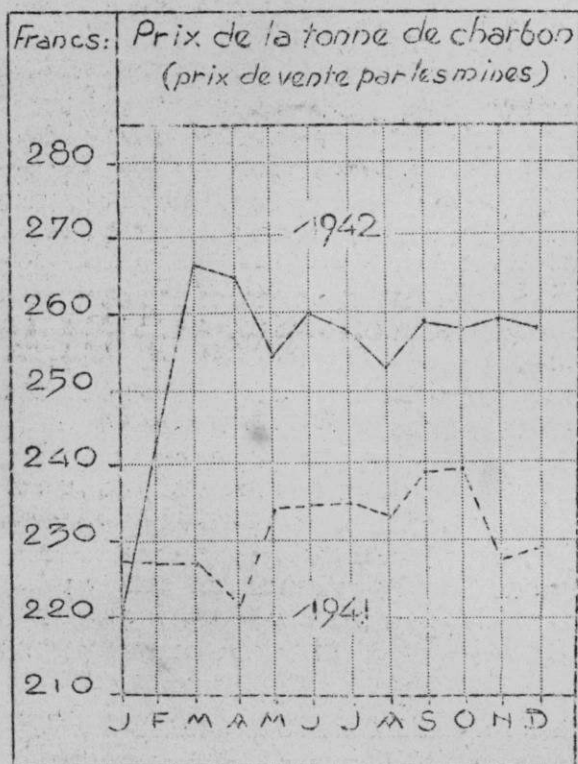
La consommation à la charge remorquée présente elle aussi, en 1942, une certaine tendance à la hausse, et cela pour les mêmes raisons: la consommation aux 100 tonnes kilométriques brutes remorquées passe de 6 kg 4 en 1941 à 6 kg 55 en 1942, le coefficient d'augmentation d'une année sur l'autre est de 2,3 %.

L'examen des stocks nous conduit également à des remarques assez peu encourageantes.

Nos approvisionnements de combustible "Traction" sont évalués à 404.000 T. à fin 1942 contre 584.000 T. en 1941 et 1.872.000 T. en 1938. Ces approvisionnements représentaient environ 3 mois de consommation en 1938 et près d'un mois en 1941. A fin 1942, ils ne correspondent qu'à environ 18 jours de consommation moyenne. Ils sont en réalité encore moindres, car ils sont composés par une part appréciable de briquettes, dont la consommation est très réduite. Nos stocks de criblés et de tout venant représentent à peine 16 jours de consommation en ces catégories de combustibles.

(I) Une machine de train de marchandises consomme, à parcours égal, environ 50% de plus qu'une machine de train de voyageurs.

Le prix de vente des charbons par les mines qui n'avait subi depuis novembre 1938 que les répercussions dues aux taxes nouvelles (taxe sur les transactions et surtaxes de compensation) s'est révélé nettement insuffisant à partir d'avril 1941. Les pouvoirs publics ont



décidé en septembre 1941 de faire bénéficier les mines d'une indemnité compensatrice sans que les prix de vente au public fussent modifiés. Le relèvement des prix autorisés le 16 février 1942 n'a fait que consolider et reporter sur l'usager les effets de l'indemnité compensatrice qui a été supprimée à cette date. C'est ce que traduit le graphique ci-contre.

On observe toutefois que les prix de mai à octobre 1941 sont légèrement plus élevés que ceux de la moyenne de cette année tout entière. Ces écarts sont dus à des achats de charbons belges qui nous coûtent plus cher que les autres charbons, et au fait qu'une quantité plus grande de charbons reçus par nous ont été transportés par voie d'eau; le coût de ce transport entre dans le prix d'achat, alors que les transports par fer considérés comme transports de service sont comptés pour zéro.

Depuis mars 1942, les prix ont tendance, en moyenne, à baisser en raison de la diminution de la qualité des combustibles livrés.

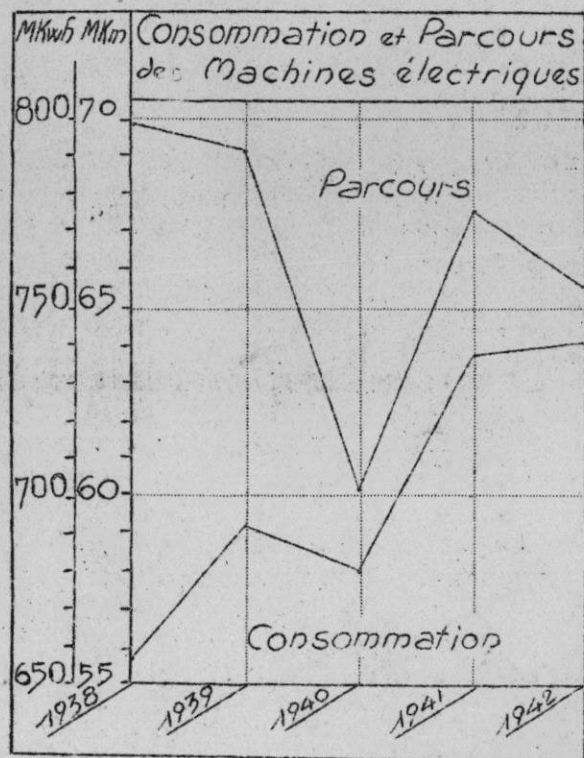
Le prix moyen de la tonne consommée (I) s'élève à 268 fr en 1942 contre 208 fr en 1938 et 247 fr en 1941, ce qui fait apparaître une hausse de 28,8 % par rapport à 1938, et de 8,5 % par rapport à 1941.

En 1942, le prix moyen de la tonne de combustible est très inférieur à celui que nous avions prévu (295 fr), la hausse envisagée pour le début de l'année n'étant entrée en vigueur qu'au milieu de février, et ayant été d'autre part plus faible (35 fr) que celle à laquelle on s'attendait (45 fr).

B - ELECTRICITE.

La consommation d'énergie électrique croît régulièrement d'année en année. Notamment, la consommation de 1942 (740 MkwH) est supérieure à celle de 1941 (738 MkwH), bien que les parcours de machines électriques soient en baisse.

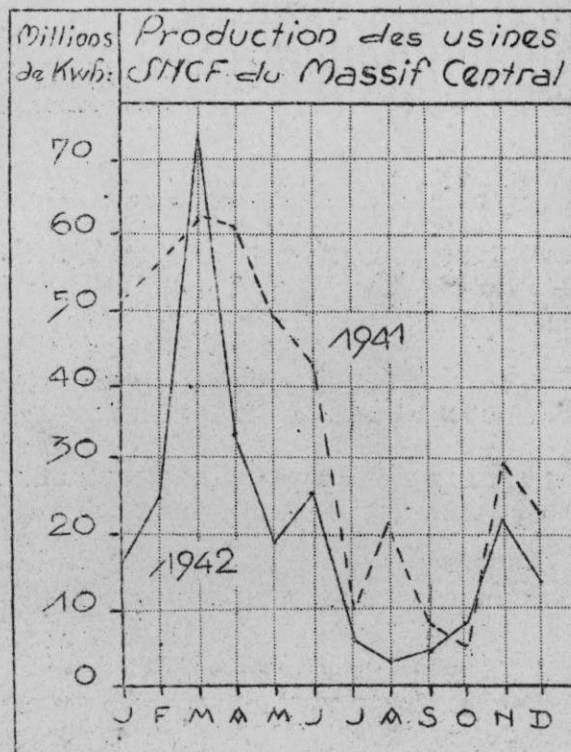
(I) Y compris frais d'achat de stockage et de manutention.



Ce fait, qui peut sembler anormal à première vue, est dû à l'alourdissement des trains - sur le Sud-Ouest par exemple, le tonnage brut remorqué est passé de 662 T. en 1941 à 681 T. en 1942 - et aussi à la réduction importante des parcours de banlieue de la région Ouest, dont la répercussion au point de vue consommation d'énergie électrique n'est pas en rapport avec la réduction du Service, la consommation kilométrique de banlieue (de l'ordre de 4 à 5 kwh) étant très inférieure à celle des grandes lignes (11 à 12 kwh).

La consommation au kilomètre machine varie très sensiblement d'une région à l'autre. Ces variations sont dues aux différences de nature et de profil des lignes électrifiées, à la charge et à la vitesse des trains.

La réduction des parcours de trains électriques de voyageurs, notamment des trains de banlieue, a été imposée par la pénurie d'énergie électrique hydraulique: la production des usines S.N.C.F. du Massif Central a été en 1942 (248 Mkwh) inférieure de près de moitié à celle de 1941 (423 Mkwh); le débit de la Dordogne à Marèges, principale source de l'énergie électrique de cette Région n'a été en moyenne, en 1942, que de 36 m³/sec. contre 66 m³/sec. les années normales.



36 m³/sec en 1942
40, 42 en 1942
hydraulique milieu dans M.C.
non connu Pyrénées.

Dans l'ensemble, la consommation de 1942 (740 MkwH) a été nettement inférieure à la consommation initialement prévue (787 MkwH) ce résultat est normal, les parcours de traction électrique ayant été réduits en cours d'année.

Le prix de l'énergie électrique suit des lois différentes suivant les régions.

Sur les régions Ouest et Sud-Est où nous achetons le courant, le prix est naturellement fonction des hausses officielles; au cours de l'exercice écoulé, nous avons subi la répercussion de l'augmentation de l'index économique électrique haute tension (arrêté ministériel du 22 septembre 1942). Le prix moyen du kwh Ouest est passé de 0 fr 40 au début de l'année à 0 fr 45 au cours du 4ème trimestre; la moyenne annuelle s'établit à 0 fr 42. Le prix de la région Sud-Est a varié dans des proportions analogues, mais s'établit à un niveau beaucoup plus bas (0 fr 22), les quelques lignes électrifiées (CULOZ à MODANE et ligne de VALLORCINE) se trouvant sur les lieux de production.

A la différence des régions précédentes, le prix de l'électricité sur le Sud-Ouest n'est pas lié obligatoirement aux prix officiels; sur cette région, la presque totalité du courant est produite par nos usines; le prix établi forfaitairement au début de chaque année en fonction de nos dépenses et du produit de nos ventes avait été fixé à 0 fr 26 le kwh; il n'a pas été modifié en cours d'année.

C - MATIERES CONSOMMEES PAR LES SERVICES DU MATERIEL ET DE LA TRACTION.

I^o - Consommations et stocks.

La situation de nos approvisionnements s'aggrave sans cesse; si le volume des stocks de certaines matières peut faire illusion et paraître encore confortable, un examen attentif montre que ceux-ci sont essentiellement composés de matériaux ou pièces de consommation réduite. Pour tous les produits nous manquons de plus en plus de pièces d'usage courant.

Métaux ferreux - La consommation des métaux ferreux a été d'environ 123.000 T. en 1942 (contre environ 170.000 T. en 1938), alors que les contingents alloués n'ont été que de 83.000 T.; soit seulement 67% des consommations. Nous avons vécu, en partie, sur nos stocks. Ceux-ci présentent une diminution de près de 30% par rapport à 1938. Cette réduction peut sembler faible, mais il faut remarquer qu'elle porte sur un tonnage important de pièces qui ne donne lieu qu'à une consommation réduite (pièces destinées à certains véhicules de types spéciaux, pièces de rechange pour autorails, stocks constitués pour exécuter des programmes de travaux établis avant les hostilités, etc.). D'autre part, les livraisons en 1942 d'importantes commandes de tôles passées en 1941 et même en 1940, ont gonflé momentanément nos approvisionnements en métaux ferreux.

Si l'on examine les stocks de certains articles à grande consommation et d'une importance vitale pour les travaux d'entretien (tels que tubes à fumée, tubes surchauffeurs, aciers à ressort, etc.), on constate que le stock représente seulement une consommation de 2 à 3 mois environ; la situation devient critique étant donné que les délais de fabrication sont de plus en plus longs; la S.N.C.F. n'a pas encore pu obtenir qu'un ordre de priorité soit imposé en sa faveur à ses fournisseurs.

Produits cuivreux - La consommation des produits cuivreux (I) est d'environ 2.800 T. et dépasse légèrement les quantités livrées au cours de l'année. Nous avons dû activer la récupération.

Huiles et graisses - La consommation des produits de graissage (10.798 T. en 1942) inférieure d'environ 63% à celle de 1938 (29.470 T.) a pu être réduite par suite de la diminution des parcours de trains et surtout en raison des mesures d'économies imposées par la rareté des lubrifiants. Mais nous sommes à l'extrême limite des réductions possibles, sans compromettre dangereusement la sécurité des circulations, comme le montrent les statistiques des "chauffages".

La consommation de 1942 correspond sensiblement aux livraisons faites pendant l'exercice.

Le tableau ci-dessous donne, par catégories, les quantités d'huiles et de graisses consommées en 1942 et en 1938.

	1938	1942	% de variation	% de 1942/1938
Huiles de mouvement (Locomotives, voitures et wagons).....	19.540 ^T	7.712 ^T	- 60,5	" 40
Huiles cylindre à vapeur saturée.....	810	283	- 65,1	" 35
Huiles cylindre à vapeur surchauffée.....	4.610	1.385	- 70	" 30
Huiles diverses de graissage.....	3.700	1.090	- 70,5	" 30
Graisses	810	328	- 59,5	" 40
	29.470 ^T	10.798 ^T	- 63,4	" 37

Bois - La consommation de bois de 1942, d'environ 64.000 m³, correspond presque à la totalité du bois livré pendant l'année; elle reste insuffisante pour faire face à nos besoins même réduits; une amélioration des livraisons a toutefois pu être enregistrée en fin d'année grâce aux progrès de la répartition.

Le stock actuel ne représente qu'un peu plus du tiers de celui de 1938, bien que nous ayons enregistré, en 1942, une légère augmentation de nos approvisionnements en sapin.

(I) Non compris la livraison des fonderies S.N.C.F.

2° - Prix.

Les prix continuent à monter; l'indice des prix des matières commandées (1.463 - base 100 en 1914) est en hausse de près de 20% par rapport à celui de 1941 et d'environ 80% par rapport à celui de 1938. Les hausses les plus importantes affectent les huiles et les bois.

Le tableau ci-après donne pour quelques matières types la comparaison des prix de 1942 avec les prix de 1938 et de 1941.

		Unité	1938	1941	1942	% d'augmentation par rapport		
						à 1938	à 1941	
Blooms Thomas.....	T		922 ^f	1.816 ^f	1.816 ^f (I)	97	-	"
Tôles fortes et moyennes	T		1.478	2.907,5	2.907,5 (I)	97	-	"
Tôles minces	T		1.648	3.290,5	3.290,5 (I)	100	-	"
larges plats Thomas.....	T		1.269	2.486,5	2.486,5 (I)	96	-	"
Acier à ressort	T		1.734	3.293,6	3.293,6 (I)	90	-	"
Plaqué de foyer en								"
cuivre	100 kg		1.310	2.078	2.159,-	65	4	"
Huile de mouvement (lo-								"
comotives, voitures et								"
wagons).....	100 kg		220	850	850 (2)	286	-	"
Huile de cylindre à va-								"
peur saturée.....	100 kg		271	560	1.090 (2)	302	95	"
Huile de cylindre à va-								"
peur surchauffée.....	100 kg		417	947	1.295 (2)	211	37	"
Graisse	100 kg		340	679	1.033 (2)	204	52	"
Chêne en grume.....	m3		330	485	590,-	79	22	"
Sapin -	m3		200	350	450,-	125	29	"
Peuplier -	m3		134	270	395,-	195	46	"
Frêne -	m3		265	450	620,-	134	38	"

(1) Il faut s'attendre à une hausse prochaine des produits métallurgiques.

(2) De nouvelles et très importantes hausses (60 à 100% sur les prix de 1942) ont été apportées aux prix des huiles en janvier 1943.

D - MATIERES CONSOMMEES PAR LES SERVICES DE LA VOIE.

I^o - Consommations.

Les consommations les plus importantes du Service de la Voie portent sur les matières suivantes: rails et produits ferreux, produits cuivreux, ballast, traverses, bois.

Les observations générales que nous pouvons faire au sujet de ces produits sont les mêmes que celles que nous avons indiquées à propos des matières consommées par les Services du Matériel et de la Traction; nous ne les répèterons donc pas, nous bornerons nos explications à quelques points de détail.

Rails et produits ferreux - La consommation de produits ferreux de 1942 est d'environ 171.000 T. dont 89.000 T. de rails, soit 60% de la consommation d'une année normale d'avant guerre. Cette consommation comprend non seulement les produits ferreux neufs, mais aussi celle des matières rentrées en magasin et provenant d'installations supprimées.

La consommation de rails neufs qui avait été de 135.000^T en 1938 et 35.400^T en 1941 s'élève à environ 36.000 T. (I) en 1942, ce qui représente une diminution de 73,3% par rapport à 1938.

Les stocks de rails ne sont plus que la moitié de ce qu'ils étaient en 1938. Ils peuvent paraître importants, mais une grande partie (33%) est constituée par des rails utilisables seulement dans les voies de gares et les voies d'embranchements, c'est-à-dire d'un emploi assez restreint; d'autre part, même parmi les stocks de rails neufs, certains sont d'un emploi rare ou même nul: par exemple, ils comprennent 1.400 T. de rails de 62 Kg dont l'emploi a été interdit par les autorités d'occupation; les rails standard 46 kg d'un emploi courant n'y figurent par contre que pour une quantité très faible ne permettant de faire face, pour un programme réduit, qu'à 2 mois de consommation.

(I) Chiffre évalué.

La crise de nos approvisionnements aurait été encore plus sensible si la pénurie de main-d'oeuvre n'avait pas empêché la réalisation d'une partie importante de nos travaux de renouvellement.

La situation est analogue pour de nombreuses autres catégories de matériel (tirefonds, boulons d'éclisses, etc.).

Produits cuivreux - Le cuivre attribué au Service de la Voie est presque exclusivement réservé aux installations électriques. La consommation de 1942 est évaluée à 1.000 T. contre 1.400 T. en 1941, soit une diminution de 28,6 %.

Ballast - La consommation de ballast de 1942 paraît être d'environ 1.200.000 m3 (I) contre 2.800.000 m3 en 1938 et 1.060.000 m3 en 1941.

Traverses - Le nombre de traverses utilisées en 1942 tant pour l'entretien que pour le renouvellement des voies est de 2.631.000. Le renouvellement proprement dit des voies a nécessité en 1942 2.300.000 (I) traverses neuves contre 4.900.000 en 1938.

La quantité de traverses stockées à fin 1942 est d'environ 2.990.000 contre 4.291.000 en 1938. Eu égard à la consommation de 1942, ce stock pourrait sembler satisfaisant, mais il faut remarquer d'une part que les consommations de 1942 sont inférieures à nos besoins réels et que, d'autre part, les traverses ne peuvent être utilisées qu'après une période de dessiccation d'environ 9 mois, ce qui réduit considérablement notre stock utilisable immédiatement.

Bois - La consommation des bois autre que les traverses (poteaux, bois de charpente, etc) est en 1942 d'environ 46.000 m3.

2° - Prix.

Autant que l'on puisse déterminer un indice des prix des matières consommées par la Voie, il apparaît que les prix de ces matières, tout en suivant une hausse parallèle à celle des prix Matériel et Traction, sont légèrement inférieurs à ceux-ci.

Une mesure de la hausse de prix "Voie" peut être donnée par le coût des matières nécessaires au renouvellement en matériel neuf d'un kilomètre de voie normale, coût qui a évolué comme suit :

1913	32.530 fr
1938	267.960
1941	432.637
1942	460.117
1943	502.537

Indice 15415

Si l'on prend comme base la dépense de 1913, l'indice de 1938 ressort à 823, celui de 1941 à 1.530 et celui de 1942 à 1.414, ce qui représente pour cette dernière année une augmentation de 72% par rapport à 1938 et de 6% par rapport à 1941.

(I) Chiffre évalué.

Les prix des principales matières sont donnés dans le tableau suivant :

	Prix de 1938	Prix de 1941	Prix de 1942	% de majoration des prix de 1942 par rapport à ceux de 1938	% de majoration des prix de 1942 par rapport à ceux de 1941
Rails (la tonne).....	1.365,-	2.591,-	2.591,-	89,8 %	"
Eclisses (la tonne).....	1.507,-	2.591,-	2.591,-	71,9	"
Tirefonds (la tonne).....	2.400	4.281,-	4.520,-	88,3	5,6
Cuivre (les 100 kg).....	1.240	1.934,-	1.944,-	56,8	0,5
Ballast (le m 3).....	30,-	48,3	49,6	65,3	2,7
Traverses (l'unité).....	52,75	63,-	78,4	48,6	24,4

Notons enfin que les prix qui servent à établir les facturations aux services consommateurs sont en général inférieurs aux prix que nous avons indiqués ici, qui sont des prix de commande. La répercussion des hausses sur les prix de commande n'est pas immédiate, sur les prix de facturation, le stock intervient en effet pour jouer un rôle de volant régulateur des prix, qui freine la hausse au départ et ne lui permet que de faire sentir progressivement son plein effet.

Nous montrons dans la partie qui a trait au budget d'établissement pourquoi la valeur du stock augmente malgré la baisse de son volume.

V - P E R S O N N E L.

Nous examinerons successivement les effectifs et les salaires.

A - EFFECTIFS.

L'effectif moyen des agents en service en 1942 est en baisse très nette, tant par rapport à nos prévisions initiales que par rapport aux résultats de 1941. Les prévisions initiales budgétaires avaient conduit à fixer les besoins moyens de 1942 à 413.787 agents. Au cours des révisions successives, nous avons été amenés à réduire progressivement le chiffre des effectifs nécessaires, ceux-ci ne se sont plus élevés qu'à 412.204 (avril), 411.079 (juillet) et 408.741 (octobre) pour aboutir à un effectif moyen réel de 406.022 agents. L'effectif réel moyen de 1941 avait été de 411.625 agents.

Cette chute ne traduit pas seulement les heureux effets d'une saine gestion des effectifs, elle est également la conséquence des événements qui ont marqué l'année qui vient de s'écouler et notamment de la difficulté que nous avons éprouvée à recruter du personnel.

Sans doute, en 1942 comme en 1941, nous sommes-nous efforcés dans toute la mesure possible, de contrôler strictement nos effectifs et de les adapter aux besoins du trafic; ce fut d'ailleurs toujours la règle essentielle de notre politique en matière d'effectifs. Mais la question principale, au cours des mois passés, a été de trouver et de garder le personnel nécessaire et compétent qui nous permette d'assurer correctement le service, plus particulièrement en ce qui concerne la Voie et la Traction.

La stricte limitation, dès l'origine de la S.N.C.F., du nombre des agents à admettre au cadre permanent et l'utilisation toujours plus poussée du personnel auxiliaire, avaient eu pour conséquence, au cours de ces dernières années, d'atténuer les effets du recrutement massif de la période qui avait suivi la mise en application de la semaine de 40 heures.

Les besoins supplémentaires, conséquence des difficultés actuelles des sujétions dues aux autorités d'occupation et notamment des travaux que nous devons exécuter pour la Reichsbahn ont dû être satisfaits par un recours au personnel temporaire.

...