

6386m3/7

ne respect du d'interlocuteurs. Je rappelle que
Pati Moussa dispose d'un droit de veto qu'il n'a exercé pour
la signature de la commande SNCF. M. de Frenay connaît
cette dernière particularité; il ne cherche de son attitude
: SNCF a eu l'air de faire suffire de la commande en action
suffisant son visage ou a eu l'air d'être affecté : de
commande d'achat pour : Pati Moussa. Je demande acte
à l'ensemble que cette affaire s'occupe du relèvement
à la situation de fait même. M. de Frenay est directeur
pour avoir le soutien d'un ou deux collègues; il pense
pouvoir son accord ~~avec~~ au long d'une fraction du
différent que son demandeur; il demande que de cette
côté au plan à l'effet de son ~~accord~~ d'achat
de charge au fond de la, ce parti de commande ne
soit le visage pour l'ensemble de l'année : l'indicateur
passe son incertitude grave.

Matière fondue à la commande de l'achat.

L'OFFA a ~~investi~~ : à l'heure présente. le
procédure ne son dire s'agit de. Je rappelle que
L'OFFA n'a plus d'objet : rendre cette procédure
différente; il a eu l'air de voir ~~qu'il~~ il a eu
vu la grande fraction d'achat abîmé. tout en un
délai restait ouvert entre le Ministère.

20/10

Monsieur Moussa : M. de Frenay
et de l'ensemble.
C. M. : et

Interview with M. de Fisz and G. (OFFA)
20.10.1948

- DIFFICULTÉS D'APPROVISIONNEMENT -

ANNEE 1942

16 octobre 1942 (Entrevue de
~~31 Août 1942~~ M. M. Leduc du
Sablon
et oubliée
avec M. Dufrane. Priez
à P.O.C.R.P.I.)
1- Les notices jointes à
la lettre du 11/9/42
à M. le Secrétaire d'Etat
aux Communications
ont été mises au
point en conséquence.)

NOTICES

- Métaux Ferreux
- Métaux non ferreux
- Bois (sauf traverses)
- Traverses
- Lubrifiants
- Carburant et pétrole
- Textiles
- Toiles enduites et produits pour couvertures de wagons
- Fibres dures
- Peintures
- Carbure de Calcium
- Caoutchouc
- Charbons
- Briques réfractaires
- Ballast et Gravillon
- Papiers et Cartons

11 Septembre 1942

D 7110/1

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser une série de notices fournissant des renseignements précis sur la situation actuelle des postes principaux de nos approvisionnements.

Ces notices, où se retrouvent des indications qui vous ont déjà été données récemment, à la suite de l'examen de questions spéciales d'une particulière gravité (notre lettre du 5 Août relative à l'entretien du matériel roulant, notre lettre du 17 Août concernant l'approvisionnement en charbon de traction), mettent en évidence qu'il n'est plus guère de domaine où n'ait été atteinte l'extrême limite au-delà de laquelle le fonctionnement du chemin de fer ne peut plus être régulièrement assuré.

Dans de nombreux cas (charbon - bois - carburants), nous ne disposons plus, en fait, d'aucun volant et nous nous trouvons directement exposés aux aléas de la répartition. Dans d'autres (produits ferreux - métaux non ferreux - textiles), nos ressources sont déjà loin de couvrir les délais qui s'écoulent normalement entre la mise en commande et la livraison effective des produits, de sorte que, si aucune mesure de redressement n'intervient rapidement, nous nous heurterons bientôt à des difficultés matériellement insurmontables. Des immobilisations de nombreux wagons, dues au défaut de certains articles, vous ont déjà été signalées.

De même, le nombre des locomotives dont la réparation est retardée pour attente de pièces va croissant.

En ce qui concerne les Services de Voie, la situation est d'autant plus à prendre en considération que les effets d'une sous-consommation ne sont pas aussi immédiatement ni aussi aisément perceptibles que sur d'autres matériels ;

C'est ainsi qu'on peut, pendant un certain temps et sans que des dommages apparents ne viennent se manifester, consommer moins de traverses, remplacer moins de rails, maintenir les attaches de la voie moins soignées, ne pas consacrer aux installations de signalisation un matériel de remplacement aussi nombreux, jeune et approprié. Mais, bien que le personnel d'entretien redouble de vigilance, les installations non renouvelées vieillissent, d'autres

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

insuffisamment entretenues, faiblissent, le coefficient de sécurité avec lequel vivait antérieurement le Réseau et qui était le garant de la régularité de l'exploitation, diminue dans des proportions inquiétantes. Déjà des incidents se produisent, qui sont révélateurs de la dégradation de notre outil; il est encore possible d'y parer, mais le moment viendra où, cette marge de sécurité s'étant trop amenuisée, des installations fléchissent de façon généralisée et à un rythme accéléré, sans que l'on dispose matériellement des moyens d'y remédier rapidement.

Déjà dans le passé nous avons connu, localement, des fléchissements de ce genre, que l'on a pu corriger assez aisément parce que précisément ils étaient localisés et qu'on disposait de moyens abondants.

Mais aujourd'hui la situation est tout autre.

Devant l'extension rapidement croissante des pénuries dont nous souffrons, devant la multiplication des décisions qui viennent bouleverser d'une manière totalement imprévisible les dispositions que nous pouvons prendre (réduction massive du contingent de produits ferreux, blocage général de nos commandes de fils et câbles (notre lettre du 13 Août), suppression de toute attribution d'essence pour Septembre,) nous pouvons malheureusement affirmer que l'éventualité de troubles profonds et généralisés est imminente.

Je me permets, Monsieur le Ministre, d'appeler une nouvelle fois votre attention sur cette situation véritablement angoissante et de vous demander de vouloir bien provoquer, pour y parer, les mesures gouvernementales indispensables.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

(s) FOURNIER

~~31 Août 1942~~

/ 16/10/42

METALLS FERREUX

Les besoins d'entretien de la S.N.C.F., chiffrés lors de la mise en oeuvre de la répartition, à 39.300 T. par mois, (soit 117.900 T. par trimestre) ont pu être ramenés à 26.000 T. (soit 78.000 T. par trimestre), à la suite des économies réalisées et surtout de la décision de suspendre tous les travaux ne présentant pas un caractère de nécessité et d'urgence absolue.

CONTINGENTS.-

Les contingents qui ont été alloués à la S.N.C.F. et qui, dès l'origine, étaient en général nettement inférieurs aux chiffres précités ont été réduits de trimestre en trimestre (jusqu'à ne plus représenter que le cinquième des besoins pour le 3ème trimestre).

Les principales parties prenantes étant les Services du Matériel et de la Traction, d'une part, ceux de la Voie et des Bâtiments, d'autre part, nous indiquons ci-après, par trimestre, la part qui leur a été attribuée et le tonnage des besoins correspondants (total : 26.000 T. par mois)

| | Matériel & Traction | | Voie & Bâtiments | |
|---------------|----------------------|----------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| | Besoins trimestriels | Contingents trimestriels alloués | Besoins trimestriels | contingents trimestriels alloués |
| 1 9 4 1 | | | | |
| 1er trimestre | 40.500 ^T | 35.600 ^T | 37.500 ^T | 19.000 ^T |
| 2ème - | 40.500 | 45.600 | 37.500 | 30.100 |
| 3ème - | 40.500 | 38.300 | 37.500 | 31.000 |
| 4ème - | 40.500 | 31.900 | 37.500 | 31.200 |
| 1 9 4 2 | | | | |
| 1er trimestre | 40.500 ^T | 29.250 ^T | 37.500 ^T | 29.250 ^T |
| 2ème - | 40.500 | 24.020 | 37.500 | 23.520 |
| 3ème - | 40.500 | 9.025 | 37.500 | 7.000 |
| 4ème - | 40.500 | 22.500 | 37.500 | 7.500 |

a) Matériel et Traction.-

Les contingents relativement satisfaisants jusqu'en fin 1941 nous ont permis de couvrir l'essentiel de nos besoins; les commandes correspondantes ont été livrées en grande partie, bien qu'avec de longs délais. Ces circonstances, jointes à l'utilisation d'une fraction de notre stock, ont permis jusqu'ici

.....

à nos Ateliers d'effectuer leurs travaux de réparation dans des conditions admissibles, bien qu'insuffisantes si elles devaient se prolonger.

Au cours des deux premiers trimestres de 1942, la baisse sensible du contingent est venue influencer très sensiblement sur la passation de nos commandes. Nous avons été obligés de laisser en attente de nombreuses demandes de nos services utilisateurs, même pour des articles importants pour la marche des ateliers; de ce fait, nous allons, dans l'avenir proche, assister à la chute correspondante des livraisons des fournisseurs et, en conséquence, au ralentissement sensible de nos réparations.

Le contingent du 3ème trimestre 1942 ayant été particulièrement réduit (le 1/5 de nos besoins), nous n'avons pu affecter à la réparation du Matériel roulant que 9.025 T. pour le trimestre. Or, pour les seuls articles suivants (sabots de frein, barreaux de grille, tubes à fumée, barres d'entretoises) qui conditionnent directement l'exploitation du chemin de fer, la consommation trimestrielle est de 7.800 T. Ce tonnage n'est compressible qu'au prix soit d'une réduction des parcours des trains, soit de mesures dont les répercussions pourraient affecter gravement l'exécution du Service. Citons : l'abaissement jusqu'à 20 mm de l'épaisseur minima des bandages avant réforme, ce qui entraînerait nécessairement un accroissement des incidents de circulation : bandages lâchés, ruptures, etc...; la réduction du nombre de wagons freinés et, si la nécessité y contraint, réduction de la vitesse de circulation des trains, la mise en garage de véhicules avariés non réparés, etc...

Il en résulte que nous n'avons pu, au cours de ce trimestre, placer dans l'industrie aucune commande importante de matières en pièces d'entretien proprement dit (tôles, ressorts...). Il se produira dans quelques mois une chute verticale des livraisons correspondantes et une réduction de la production dans nos ateliers.

Cette réduction se traduira, en fait, par une nouvelle réduction du parc disponible, déjà fortement diminué à la suite des prélèvements massifs au profit des autorités d'occupation.

b) Voies et Bâtiments.-

Les conséquences de la faiblesse des contingents alloués entraînent, comme expliqué ci-dessus, l'impossibilité de passer dans l'industrie les commandes nécessaires.

La situation est encore plus mauvaise que pour le Matériel et Traction, du fait que, même en 1941, les contingents ont été sensiblement inférieurs aux besoins. Nous avons, en effet, considéré à cette époque que l'entretien du matériel roulant devait primer celui des installations fixes, sous réserve d'un rétablissement ultérieur et rapide de contingents normaux pour le Service de la Voie. Or, ces contingents ont toujours, depuis lors, subi des

.....

réductions sensibles. En particulier pour le 3^{ème} Trimestre 1942, nous nous trouvons dans l'impossibilité de commander même le matériel indispensable à un minimum vital d'entretien : le seul remplacement des rails cassés, avariés ou tarés nécessiterait, compte tenu des renouvellements de voie différés, 10.000 T. par trimestre. Ce chiffre ne tient pas compte du tonnage nécessaire à l'entretien du matériel de signalisation et d'enclenchement, de l'outillage et des appareils de voie. Or, cet entretien conditionne directement la sécurité même du chemin de fer.

En résumé, la faiblesse du contingent d'acier affecté à la S.N.C.F. provoquera, à bref délai, des troubles graves dans les transports ferroviaires: si elle persiste, il faut s'attendre à de nombreux incidents et à une asphyxie progressive pouvant avoir des conséquences néfastes pour l'économie générale du pays.

ALLONGEMENT DES DELAIS DE LIVRAISON.-

L'insuffisance manifeste des contingents est, en outre, aggravée par l'allongement progressif des délais de livraison qui sont, dans l'ensemble, le double de ce qu'ils étaient en 1939. La limitation effective du tonnage de billets-matière mis en circulation au tiers des contingents théoriques pendant le 3^{ème} trimestre a eu pour but, nous a-t-on affirmé, de réduire ces délais de livraison, mais il est permis de se demander, d'après l'expérience de ces derniers mois, dans quelle mesure elle aura un résultat tangible.

Quoi qu'il en soit, les livraisons sont nettement inférieures, depuis plusieurs mois, aux consommations; elles font ressortir une insuffisance mensuelle moyenne de 6.000 à 7.000 T. pour les Installations Fixes et de 2.500 T. pour le Matériel et Traction.

STOCKS.-

Les conséquences de la baisse progressive des contingents de métaux ferreux ont pu jusqu'ici être atténuées dans une certaine mesure par des prélèvements sur les stocks. Mais ceux-ci s'amenuisent dangereusement et pour certaines sortes de matériel, la situation devient critique.

a) Service du Matériel et de la Traction.-

La faiblesse des stocks est particulièrement accusée pour certains produits. On peut citer à titre d'exemple :

- Boulonnerie : le nombre d'articles manquants atteint jusqu'à 20 % dans certains magasins.
- Aciers à ressorts : 25 % des échantillons sont en pénurie dans tous les magasins.
- Aciers spéciaux pour entretoises et tirants de foyer de locomotive: la consommation mensuelle est de 175 T. alors que les livraisons n'ont atteint que 114 T. par mois pendant le 1^{er} semestre 1942.

.....

L'intensité de la récupération a été d'ailleurs marquée par une forte réduction des tonnages de vieilles matières ferreuses mises en vente, et parallèlement par un accroissement de la consommation mensuelle des électrodes passées de 516.000 en 1940 à 1.200.000 actuellement, accusant l'effort poursuivi pour prolonger par des travaux de soudure la durée d'utilisation de pièces qui, normalement, eussent été remplacées par des pièces neuves.

Le maximum est atteint maintenant dans ce domaine et on ne peut plus escompter de nouvelles économies tangibles.

b) Service de la Voie et des Bâtiments .-

Comme suite à la faiblesse des contingents, la situation est particulièrement déficitaire, car les Services de la Voie ont dû prélever sur leurs stocks plus de 40 % de leur consommation. Le tableau ci-après indique la situation pour les articles principaux comparée à celle de 1939.

| Désignation | Situation des stocks de produits ferreux | | Observations |
|--------------------------|--|-----------|---|
| | au 1.10.39 | au 1.8.42 | |
| | T | T | |
| Rails Standard | 45.766 | 12.951 | (1) de types divers inutilisables ailleurs que dans la Région d'origine et dont 30 % représentent des rails pour appareils de voie. |
| Rails types régionaux | 75.552 | 18.959 | |
| Tirefonds Standard | 8.994 | 2.609 | |
| Appareils de voie Stand. | 4.782 | 3.012 | |
| Eclisses Standard | 5.809 | 2.690 | |
| Coussinets de voie | 12.645 | 5.643 | |

Les approvisionnements en matériaux de voie sont devenus très faibles si l'on tient compte surtout du fait qu'ils se composent, pour partie, de matériaux de type strictement régional (dont la fabrication ne se fait plus) et, par conséquent, inutilisables, ou difficilement utilisables sur toutes Régions; leur total ne donne donc pas une idée juste de l'usage qu'il est possible d'en faire.

AVANCES AUX AUTORITES ALLEMANDES .-

Les stocks se sont d'ailleurs amenuisés d'autant plus vite que d'importantes prélèvements y ont été faits pour assurer les fournitures faites, à des titres quelconques, aux Autorités allemandes.

En ce qui concerne le Service du Matériel 32.756 T. ont été fournies jusqu'au 1er juin 1942 pour l'entretien du Matériel moteur et roulant loué à la Reichsbahn.

.....

Sur ces quantités :

- 5.840 T. ont donné lieu à un refus de remboursement ^{de contingent} par cette dernière;
- 24.386 T. ont été remboursées au 1er juin sous forme d'allocation de contingents spéciaux (1)
- 2.530 T. restent à rembourser au point de vue contingent.

Pour le Matériel de Voie, 44.470 T. ont été prélevées ou ont dû être expédiées à l'ex S/Direction de Strasbourg à titre de restitution ou de remplacement du matériel détruit. Aucun remboursement n'a encore été effectué.

D'autre part, en ce qui concerne ~~les travaux de cheminage~~ ~~ment des véhicules~~ les travaux de voie divers et abris de D.P., la S.N.C.F. s'est retranchée derrière les instructions de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications du 18.11.41 § B, sans qu'il lui soit possible, malgré les assurances écrites qui lui ont été données, d'obtenir compensation des tonnages utilisés.

En résumé, la situation, déjà très préoccupante, risque de devenir angoissante à brève échéance. Il est indispensable, si l'on veut éviter la cessation complète, dans quelques mois, de l'entretien du matériel et des installations, que des mesures énergiques soient prises sans aucun retard car elles ne pourront se faire sentir que dans un certain délai.

Parmi les mesures qui s'imposent, figurent :

- un relèvement du contingent correspondant à un chiffre au moins égal aux besoins de la S.N.C.F.
- l'octroi à la S.N.C.F. d'une priorité effective pour la fabrication des produits ferreux qui sont essentiels pour son fonctionnement,
- le remboursement intégral par les Autorités allemandes des tonnages avancés ou fournis par la S.N.C.F. et l'octroi à celle-ci d'une avance correspondant sensiblement aux tonnages fournis annuellement de façon à éviter l'important découvert qu'elle subit actuellement.

(1) Il convient de remarquer que les contingents spéciaux alloués par la Reichsbahn ne donnent lieu pratiquement à des livraisons qu'un an environ après que la S.N.C.F. se trouve à découvert, pendant cette période, des tonnages fournis.

METAUX NON FERREUX

CUIVRE ET ALLIAGES DE CUIVRE -

Indépendamment de la faiblesse du contingent, la gravité de la situation est caractérisée :

1° - par les difficultés qu'ont les fournisseurs à se procurer les matières premières nécessaires. Ces difficultés qui entraînent des retards importants dans les livraisons vont encore s'accroître dans l'avenir, par suite de récents prélèvements massifs effectués sur les ressources françaises par les Autorités allemandes.

2° - par les interdictions d'emploi qui visent certaines fabrications vitales pour lesquelles l'utilisation de produits de substitution est encore en cours d'étude ou n'est pas encore industriellement au point. C'est le cas notamment des dernières interdictions d'emploi du cuivre relatives au fil trolley des lignes électrifiées et aux fils et câbles de signalisation.

Il faut signaler, dans ce domaine, que la S.N.C.F. ne peut éviter, dans de nombreux cas, de travailler en cascade. C'est ainsi, par exemple, que le remplacement du cuivre par l'aluminium ne peut être fait qu'après exécution de modifications parfois importantes du matériel pour tenir compte de la différence de dimensions correspondant à la différence de conductibilité entre ces deux métaux. Ce remplacement est même souvent absolument impossible pour les pièces de rechange destinées à l'entretien du matériel existant.

En ce qui concerne plus spécialement les Services de la Voie et des Bâtiments, la pénurie de cuivre comporte les conséquences les plus sérieuses pour les fils et câbles électriques.

On peut diviser ces répercussions suivant les natures d'installations correspondantes :

a) Signalisation - Depuis le début de l'année 1941, le Service Central V a exercé un contrôle spécial sur les besoins des Régions et des états de priorité ont été établis, correspondant à des besoins réduits (entretien et travaux reconnus indispensables).

A l'heure actuelle, par suite de la difficulté de placer les commandes et d'obtenir les matières nécessaires, le retard dans la livraison est sensiblement supérieur à un an. Comme l'entretien des installations de sécurité de la S.N.C.F. avait pris du retard en 1940, le décalage sur la situation

normale est donc, dès maintenant, important. D'ailleurs, divers incidents et même accidents, ont eu lieu au cours des derniers mois, par suite de l'impossibilité où la S.N.C.F. s'est trouvée de procéder au remplacement systématiquement des vieux câbles, qu'elle effectuait en période normale.

Le blocage des fils et câbles, intervenu au début d'Août va accroître le retard en cette matière et rendre la situation plus préoccupante encore.

b) Téléphonie - La S.N.C.F. a procédé pour le contrôle des besoins comme pour la signalisation ; la situation est sensiblement la même et les retards sont aussi importants.

c) Energie - La situation est moins sérieuse, du fait que la S.N.C.F. a pu recourir à des produits de remplacement, dont elle a d'ailleurs développé l'emploi au maximum, dès que des difficultés se sont annoncées pour l'utilisation du cuivre.

d) Matériel pour les lignes électrifiées - Ce matériel comprend d'une part, les besoins de l'entretien, d'autre part, ceux correspondant à des travaux neufs, et plus spécialement Brives-Montauban.

Pour l'entretien, le retard pris est également de l'ordre d'un an, par suite des difficultés de placement des commandes, des conditions défectueuses de fabrication résultant des circonstances, et enfin des réductions successives de contingent et d'obtention du cuivre. Les récents blocages, auxquels il a déjà été fait allusion, aggravent encore la situation et d'une façon d'autant plus angoissante que la S.N.C.F. doit encore sur ses faibles ressources faire face aux besoins massifs résultant des bombardement ; or, celui de St-Pierre-des-Corps a nécessité la mise en oeuvre de 25 T. et celui du 29 Août 4 T. Le tonnage des fils détruits par le bombardement du 1er Septembre n'est pas encore chiffré.

A l'heure actuelle, les besoins indispensables d'entretien sont de l'ordre de 250 T. et, pour l'achèvement de l'électrification sur Brive-Montauban, 375 T. restent à fournir.

o
o .

A noter que la S.N.C.F., a dû engager des tonnages importants pour la remise en état et pour l'entretien du matériel moteur et roulant loué à la Reichsbahn. Ces tonnages atteignent au 1er Juin 1942, 1.162 T.499 d'après les évaluations de la S.N.C.F.. Ce chiffre a donné lieu à des discussions qui ont retardé la restitution. Jusqu'ici 201 T.499 seulement ont fait l'objet d'attributions par la Reichsbahn de contingents de remplacement. Comme plusieurs mois sont ensuite nécessaires pour recevoir le cuivre correspondant, la S.N.C.F. se trouve fortement à découvert.

PLOMB .-

Les besoins d'entretien normaux sont de l'ordre de 350 T. par mois.

Les réductions de consommation entraînées par les interdictions d'emploi, sont compensées, et bien au-delà, par la généralisation de l'emploi d'alliage anti-friction au plomb qui, faute d'étain a été étendu à l'ensemble du matériel roulant, aux tenders et même à certaines séries de locomotives .

Or, alors que, la S.N.C.F. disposait d'un contingent mensuel de 180 T. pour les mois de Juillet et d'Août 1941, son allocation pour ^{des} ~~chaque~~ mois d'Août 1942 ne s'élève plus qu'à 60 Tonnes . Cette réduction souligne nettement l'insuffisance des attributions actuelles .

Des contingents aussi faibles ne permettent même pas, en effet, d'assurer les fabrications indispensables au fonctionnement de la S.N.C.F. et à la sécurité .

D'ores et déjà la pénurie de plomb a eu des répercussions, d'une part, dans les installations générales (bâtiments notamment) d'autre part, dans les installations électriques . C'est surtout pour ces dernières que le manque de plomb a eu des conséquences sérieuses .

Il s'agit, tout d'abord, des câbles électriques . Pour ceux-ci la situation est celle qui vient d'être indiquée à propos du cuivre . La deuxième question concerne les accumulateurs .

La S.N.C.F., pour l'entretien, a recours, dans toute la mesure du possible, à la reconstitution des batteries, en utilisant le plomb des plaques usagées . Mais, en tout état de cause, la perte de tonnage de plomb est de l'ordre de 40% et il est indispensable que ce tonnage complémentaire nous soit fourni .

Jusqu'ici, il n'y a pas eu de retard dans les opérations d'entretien, mais si le tonnage utile faisait défaut au cours des prochains mois, la situation ne tarderait pas à s'aggraver rapidement .

Il y aurait, d'autre part, le plus grand intérêt à disposer d'une certaine quantité de plomb pour les semelles d'appui des ouvrages d'art . Les quantités livrées jusqu'à présent n'ont, en effet, pas permis d'avoir la totalité du plomb nécessaire à cet usage .

Enfin, il est absolument indispensable de disposer des tonnages suffisants pour régénérer le métal anti-friction au plomb dont l'emploi a été très étendu par suite de la pénurie d'étain et qui est essentiel pour l'entretien du matériel .

La situation est extrêmement sérieuse, le Répartiteur ayant fait connaître à la S.N.C.F. que, faute de ressources suffisantes, il ne lui était pas possible d'accroître ses allocations .

ETAIN et ALLIAGES D'ETAIN .-

La S.N.C.F. ne reçoit aucune allocation d'étain pur . Il ne lui est alloué que quelques tonnes de soudure et de métal blanc anti-friction . Cette dernière attribution est d'ailleurs en majeure partie délivrée aux constructions neuves de matériel moteur et roulant . La S.N.C.F. ne peut donc que se borner à régénérer ses alliages anti-friction en se résignant à un appauvrissement progressif de leur teneur en étain, ainsi qu'à une limitation de leur emploi aux locomotives lourdes ou de vitesse .

Les stocks actuels de régule ne permettent plus de vivre que quelques mois et si aucune fourniture d'étain ou d'alliage d'étain ne peut être envisagée avant un long délai, la S.N.C.F. se heurtera à de grandes difficultés risquant de compromettre le fonctionnement de ses services .

ZINC .-

Le contingent mensuel de la S.N.C.F. qui s'élevait à 232 BT. en Octobre 1941 n'est plus que de 90 T. pour le 3ème trimestre 1942, alors que les besoins mensuels d'entretien courant s'élèvent à 260 T. au minimum . Il est de 120 T pour le mois d'octobre.

Ces besoins concernent notamment :

- les bâtiments
- la galvanisation des pièces en fer
- les piles électriques
- la couverture des wagons

Pour les bâtiments, la S.N.C.F. s'est trouvée dans la situation des autres organismes, et a eu recours, dans toute la mesure du possible, à des produits de remplacement .

Pour la galvanisation, de graves difficultés se sont présentées pour la protection des différentes pièces en métaux ferreux, indispensables à l'entretien, tels que : fils de transmission de signaux et d'aiguilles, ferrures pour lignes télégraphiques, câbles pour les caténaires, etc... La nécessité d'accroître nos possibilités en matière de galvanisation va être d'autant plus impérieuse que nous allons nous trouver dans l'obligation d'utiliser davantage du fer galvanisé, en remplacement du cuivre, comme d'ailleurs les Allemands le font d'une façon étendue (fil de fer galvanisé en remplacement de fil de cuivre, par exemple) . Les besoins de la S.N.C.F. en zinc vont donc s'accroître notablement, en raison même de la pénurie de cuivre .

Pour les piles les besoins en zinc de la S.N.C.F. sont relativement importants (80 t. par mois) et la nécessité de leur fourniture est particulièrement vitale pour le service du chemin de fer, puisqu'en l'absence de piles il ne serait plus possible d'éclairer les signaux, de faire fonctionner des enclenchements

indispensables à la sécurité, etc... La S.N.C.F. a, jusqu'ici obtenu le tonnage indispensable en réduisant d'ailleurs ses besoins au minimum, grâce à une récupération très poussée du zinc des piles usagées. L'obtention du tonnage indispensable à leur fabrication est particulièrement impérieuse pour la S.N.C.F., quelles que soient les circonstances.

En ce qui concerne, enfin les toitures de wagons, voir la note spéciale.

S.N.C.F.

16 octobre 1942

~~31-Août-1942~~

- BOIS pour l'entretien du matériel roulant
- CALES en BOIS pour chargements

BOIS pour l'entretien du matériel roulant -

Les besoins directs mensuels des Services Matériel et Traction sont de:

| | |
|---------------|----------------------|
| bois feuillus | 5.000 M ³ |
| bois résineux | 4.000 M ³ |
| bois divers | 1.000 M ³ |

En temps de paix les stocks étaient de l'ordre de 200.000 m³.

Pratiquement les stocks sont inexistants et la consommation suit rigoureusement les livraisons, notre volant équivaut théoriquement à 1 mois de consommation environ, mais comme ces stocks comprennent obligatoirement de nombreux échantillons, qu'ils sont répartis sur tout le territoire, et qu'un certain temps est nécessaire pour les répartir et les acheminer sur les points d'utilisation, beaucoup de nos établissements travaillent au jour le jour ou même sont totalement démunis et leur rendement se trouve ainsi considérablement diminué.

Nos besoins ont été jusqu'ici couverts par des contingents à peu près suffisants. Le Répartiteur a par ailleurs pris des décisions prioritaires (MP.101 - MP.103 - MP.109) concrétisant nos besoins de six mois et a, sur notre demande, présenté à l'approbation des autorités supérieures une décision prioritaire (MP.126) permettant d'atteindre fin 1942.

Mais alors que la part des contingents de sciages réservés du 1.1.42 au 30.3.42 à l'entretien par nos ateliers du matériel moteur et roulant s'élève à 92.500 m³, le cube effectivement mis à la disposition de nos ateliers n'a été que de 44.200 m³ malgré les impositions prioritaires de 100.000 m³ accordées par le Répartiteur.

Nous n'avons pu procéder aux réparations les plus urgentes que grâce à l'appoint de 9.975 m³ de grumes obtenues hors impositions mais à valoir sur contingent.

.....

La faiblesse relative des livraisons résulte tout d'abord de la lenteur avec laquelle les impositions ont été notifiées aux fournisseurs par les Groupements Interprofessionnels forestiers; c'est ainsi que, malgré notre insistance, certains de ces derniers viennent seulement de placer leur part de l'imposition MP.109.

Elle est, en outre, la conséquence du peu d'empressement avec lequel les fournisseurs exécutent leurs commandes. Suivant les instructions reçues, nous avons fait connaître au Répartiteur les noms des retardataires, mais les enquêtes qui ont suivi ont abouti à de simples constatations des retards, voire même à leurs justifications.

Il est vrai que les fournisseurs trouvent facilement des excuses dans le manque de carburant, d'huile, d'avoine ou de fourrage. Il apparaît comme indispensable qu'une solution rationnelle de ce problème d'approvisionnement soit trouvée rapidement et que des contingents suffisants soient effectués aux titulaires des commandes prioritaires, en accord d'ailleurs avec les administrations bénéficiaires.

Il convient enfin de définir les priorités. Nous en sommes arrivés, au dire du Répartiteur, au point où le total des impositions dépasse l'ensemble de la production. Il y a donc lieu de procéder à un reclassement de priorité. Or, le problème des transports mérite, dans l'intérêt général, un traitement de faveur; si l'immobilisation des wagons s'accroissait, faute de matières premières indispensables, la vie du pays serait complètement arrêtée et toutes les autres branches de l'activité nationale se trouveraient asphyxiées. Les fournitures de bois nécessaires à l'entretien de notre matériel roulant doivent jouir sans aucun doute d'une priorité particulière.

Nous demandons, en résumé, qu'une pression énergique soit faite sur les organismes intéressés pour qu'ils remédient très rapidement à la crise actuelle de l'entretien de notre matériel roulant et qu'ils règlent à fond et d'urgence, les questions suivantes : reclassement des priorités avec prise en considération de l'urgence de nos besoins et orientation de la production en fonction de ce reclassement.

CALES en bois pour chargement.-

Les difficultés sont les mêmes lorsqu'il s'agit d'assurer l'approvisionnement des cales en bois utilisées pour le calage des transports.

La consommation de ces agres a atteint depuis le début de l'année 2.500.000 l. représentant un cube de sciages bruts de 2.800 m³ ou de 4.200 m³ de grumes. Ce cube va se trouver augmenté dans de grandes proportions du fait que les autorités allemandes insistent pour obtenir un nouvel approvisionnement mensuel de 200.000 cales à voitures d'un modèle double du modèle actuellement en usage.

Pour la fourniture des cales du modèle allemand (200.000 par mois) un contingent de 800 m³ bois-matière nous sera remis chaque mois par la ZAST et une attribution transitoire de 1.600 l. de carburant à répartir entre nos fournisseurs nous a été faite pour le mois d'Août par le Comité Central des G.I.F. après intervention de la H.V.D.. Une décision prioritaire pour la fourniture des bois bruts nécessaires à la fabrication des cales a été sollicitée du répartiteur. La livraison en sera grandement facilitée si l'attribution de carburant du mois d'Août était renouvelée les mois suivants.

TRAVERSES

La situation des approvisionnements en traverses de la S.N.C.F. - pour l'année 1942 - qui a fait l'objet d'une note du 22 Avril 1942 s'est modifiée depuis cette date en relation avec la consommation probable au cours de l'année et l'importance approximative des livraisons de la campagne qu'il est maintenant possible d'évaluer avec plus de précision.

- Besoins -

Au début de la campagne 1942, ces besoins avaient été fixés à 5.600.000 (1), mais devant la déficience réitérée pendant plusieurs années des traverses livrées par les producteurs il a été nécessaire de restreindre les remplacements au cours de l'entretien; d'autre part, les renouvellements de voie ont dû être extrêmement réduits, faute de matériel ferreux et de traverses. La consommation, de ce fait, tombera au chiffre jamais atteint de 2.700.000 au cours de l'année 1941.

- Livraisons probables -

La note du 22 Avril relatait les sérieuses raisons qui laissaient croire à l'époque qu'un important déficit surviendrait dans les livraisons de traverses de la campagne en cours.

Cette assertion, appuyée à l'époque sur des prévisions théoriques, se trouve confirmée par l'exécution des fournitures faites au cours du semestre écoulé, en application des impositions prononcées par le Répartiteur, Chef de la Section du Bois à l'O.C.R.P.I.

| | |
|---|------------------|
| (1) - Consommation prévue | 4.900.000 |
| stock désirable en fin d'année | 3.500.000 |
| (2/3 de la consommation d'une année normale) | 8.300.000 |
| A déduire stock au 31 Décembre 1941 | 2.700.000 |
| Besoins | <u>5.600.000</u> |

Afin Juillet, les quantités réceptionnées s'élevaient seulement à 1.411.000 traverses.

D'ores et déjà, il ne faut plus escompter que de faibles livraisons de traverses en hêtre, interdites entre le mois de Juillet et le mois de Novembre, en raison de considérations d'ordre technique pour lesquelles aucune dérogation ne saurait être accordée.

Quant à la livraison des traverses en pin, qui aurait dû être arrêtée en Mai aux termes de nos conditions de fabrication, il a cependant été admis qu'elle serait exceptionnellement poursuivie pendant les mois d'été malgré les risques que la fabrication peut comporter. Cette décision permet d'escompter qu'il sera livré 200.000 traverses environ.

Le seul appoint substantiel proviendra donc des traverses en chêne.

On peut espérer recevoir dans les mois à venir, une quantité moyenne de 270.000 traverses chêne, soit pour 5 mois qui restent à courir : 1 M 350 traverses environ.

Sur ces bases, les livraisons totales de la campagne atteindraient 3.000.000 environ de traverses, en mettant les choses au mieux.

Mais sur cette production, destinée à tous les utilisateurs de traverses du territoire, il sera prélevé 850.000 traverses réservées à la satisfaction des besoins des autorités occupantes (240.000) et des autres utilisateurs (610.000) - la S.N.C.F. ne disposera donc pour ses propres besoins que de 2.150.000 traverses seulement.

D'après ces nouvelles données, le bilan de la campagne s'établirait comme suit :

| | | |
|--|----------------|---|
| - stock à fin 1941 | 2 M 700 | (traverses préparées et non préparées) |
| - livraisons probables de la campagne | <u>2 M 150</u> | 4 M 850 |
| - consommation probable | <u>2 M 500</u> | |

Le stock probable au 31 Décembre 1942
serait donc d'environ 2 M 350

Il sera notablement inférieur au stock nécessaire en année normale (3.500.000 traverses), pour qu'une campagne d'entretien puisse s'effectuer convenablement l'année suivante.

...

Les contingents d'acquisition de 1943 auraient à tenir compte de cette situation déficitaire qui risque, non seulement de compromettre la campagne 1943, mais encore plus la campagne 1944 si on tient compte du délai de fabrication, séchage et imprégnation des traverses.

Des mesures seront à prendre par la Production pour augmenter les quantités de bois exploités et par la Répartition pour obliger les fabricants à respecter leurs impositions en traverses.

- Les contingents du 4ème trimestre sont :

| | |
|---------------|--------|
| huile saturée | 0 |
| - surchauffe | 200T |
| - mouvement | 1 100T |

Ces allocations ne couvrent pas les consommations.

Les stocks bloqués au profit de la H.V.D. viennent d'être réduits à 1 mois de consommation.

LUBRIFIANTS

En ce qui concerne les lubrifiants essentiels la situation des approvisionnements au 1er Août 1942 (qui comprend les quantités bloquées par la H.V.D. et dont la S.N.C.F. ne peut disposer) s'établit comme suit :

| | HUILE CYLINDRE | | Huiles mouvement et boîtes d'essieux |
|---|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| | vapeur saturée | vapeur surchauffée | |
| Stocks au 1/8/42 | 359 T. | 635 T. | 2.085 T. |
| Quantités restant à recevoir des fournisseurs au 1/8/42 | 12 T. | 285 T. | 2.566 T. |
| RESSOURCES THEORIQUES TOTALES | 371 T. | 920 T. | 4.651 T. |
| Ressources réelles (compte tenu du blocage H.W.D.) | 292 T. | 440 T. | 3.551 T. |
| Consommation moyenne mensuelle probable y compris les réseaux secondaires | 45 T. (dont 22 pr. R.S.) | 125 T. (dont 2 pr. R.S.) | 660 T. (dont 40 pr. R.S.) |
| Limite de couverture (des ressources totales) | Début Avril 1943 | Début Mars 1943 | Fin Février 1943 |
| (des ressources compté tenu du blocage H.W.D.) | Mi Février 1943 | Mi Novembre 1942 | Mi Janvier 1943 |

Nos couvertures, défalcation faite des quantités bloquées par la H.V.D., seraient suffisantes si un contingent avait été mis à la disposition de la S.N.C.F. au titre du 3ème trimestre 1942.

Or, pour cette période les attributions de ces produits ont été les suivantes :

Huiles cylindre à vapeur saturée ... 0
Huiles cylindre à vapeur surchauffée ... 0
Huiles noires 1.500 T.

- ~~(1) dont 79 T. bloquées~~
- ~~(2) dont 480 T. bloquées~~
- ~~(3) dont 1.100 T. bloquées~~

La situation d'approvisionnement de ces produits n'est donc pas critique actuellement, mais il faut que des mesures soient prises par les organismes responsables :

- 1°- pour que les contingents du 4ème trimestre correspondent aux besoins réels,
- 2°- que des livraisons substantielles aient lieu à valoir sur l'attribution de cette période dès le début d'octobre.

D'ailleurs, en raison du nombre et de la dispersion des établissements utilisateurs et afin que la régularité du Service ne puisse être compromise par des retards dans la livraison et la distribution, il y a intérêt, comme la S.N.C.F. l'a indiqué déjà à plusieurs reprises aux organismes officiels, à ce qu'elle dispose toujours d'un stock de réserve d'huiles cylindre et mouvement représentant 4 mois de consommation.

A la suite des interventions récentes auprès du Répartiteur et de la H.V.D., les allocations suivantes ont été accordées pour octobre :

| | |
|---------------|--------------------|
| Essence | 150 m ³ |
| Pétrole | 200 m ³ |

Les ressources sont donc augmentées de :

| | |
|----------|------------------|
| 1,3 mois | pour l'essence |
| 0,6 mois | pour le pétrole. |

CARBURANT ET PETROLE

La situation au 1er Septembre s'établira comme suit :

| Produits | Stocks au 1er Août | Consomma- tion probable mensuelle | Livraison d'Août | Reste à livrer sur con- tingents antérieurs | Ressources probables au 1er Septembre | | Observa- tions |
|----------------------|-----------------------|--|---------------------|---|---|---------------------------------------|---|
| | | | | | ----- en m3 | en mois de con- somma- tion. | |
| Carburant auto | 300m3 | 115m3 | 23 m3 | 109m3 | 324m3 | 2m,8 | |
| Alcool- Carburant | 216 | 85 | 25 | 45 | 241 | 2m,8 | |
| Pétrole | 1425 | 350 ⁽¹⁾ | 25 | 239 | 1386 | 3m,9 | (1) Cons. moyenne jusqu'à fin Dé- cembre. |
| Gas-oil | 1060 | 200 | 33 | 79 | 1003 | 5 | |

Cette situation n'est pas critique à l'heure actuelle. Fin octobre elle le sera par contre, tout particulièrement pour le carburant-auto et l'alcool, du fait :

1° - qu'aucun contingent de carburants (carburant-auto, alcool, gas-oil et pétrole) n'est attribué à la S.N.C.F. pour Septembre 1942.-

2° - que le contingent d'octobre, en admettant qu'il soit de l'ordre d'importance de celui accordé pour les mois précédant Août, ne nous sera vraisemblablement livré qu'au début Novembre.

En effet, fin octobre, le stock de carburant-auto et d'alcool sera inférieur à 1 mois de consommation ce qui est nettement insuffisant pour éviter que des pénuries locales se produisent.

La situation des autres carburants pour être moins alarmante n'en est pas moins grave: les stocks seront légèrement supérieurs mais ne permettront le réapprovisionnement régulier à l'échelon consommateur que dans des conditions très difficiles.

....

Comme pour les lubrifiants, la S.N.C.F. a, déjà à plusieurs reprises, attiré l'attention des organismes officiels sur la nécessité d'avoir toujours en stock, pour les carburants, un minimum de 3 à 4 mois de consommation.

Pour le pétrole, la S.N.C.F. a fait le maximum pour réduire sa consommation, notamment en interdisant son emploi pour l'éclairage et pour les usages divers. C'est ainsi que la consommation a été réduite d'environ 60% depuis deux ans. Les besoins ainsi réduits correspondent à des nécessités impérieuses pour la S.N.C.F., faute de quoi elle devrait envisager des mesures extrêmement graves de restriction de circulation des trains et notamment la suppression du trafic sur certaines lignes pendant les heures de nuit.

La S.N.C.F., à l'heure actuelle, ne possède plus de réserves que pour environ 3 mois. Il est indispensable que cette réserve soit renouvelée au cours des prochaines semaines. D'ailleurs, étant donné son importance pour sa sécurité, le stock total minimum de la S.N.C.F. en pétrole ne devrait jamais descendre en dessous de 4 mois de consommation.

En ce qui concerne le gas-oil, la consommation actuelle qui est voisine du double des allocations mensuelles, peut être considérée comme pratiquement incompressible.

La S.N.C.F. ayant ainsi épuisé ses réserves va se trouver à brève échéance dans une impasse.

Le conseil économique avait déjà reconnu en octobre 1941, alors que le contingent était de 140 m³, la nécessité de majorer celui-ci de 125 m³ en vue de provoquer des économies très importantes de combustibles solides. Non seulement cette majoration n'a porté que sur février et mars 1942, mais le contingent de gas-oil est tombé à 93 m³ en août et 0 en septembre.

TEXTILESPROGRAMMES 1941 -

Les besoins de la S.N.C.F. en textiles font l'objet de programmes dont le Comité d'Organisation de l'Industrie Textile est chargé d'assurer la réalisation.

La situation est actuellement la suivante :

L'ensemble des programmes présentés au titre de l'exercice 1941 sera réalisé dans sa quasi totalité, à l'exception toutefois des articles en toile de lin pour lesquels 350 T. seulement ont été accordées sur 1.000 T. demandées.

Parmi ces articles figurent :

- les toiles de couvertures de wagons sur lesquelles 355.000 m² seulement ont été accordés sur 600.000 demandés.
- les toiles de garnissage des compartiments de voitures, les toiles pour soufflets d'intercommunication, etc... pour lesquelles il ne sera fait aucune attribution.

Les conditions dans lesquelles les besoins concernant les autres principaux postes de ces programmes ont été satisfaits, sont indiqués ci-après :

TAMPONS GRAISSEURS /

| | <u>Besoins exprimés</u> |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Laines pour brosses et mèches | 92.280 Kg. |
| Coton pour canevas | 27.720 Kg. |

La totalité de ces quantités ont été accordée et l'attribution des filés de laine et des filés de coton faite aux confectionneurs intéressés.

PACKING :

| | <u>Besoins exprimés</u> |
|-------------|-------------------------|
| Laine | 120 T. |
| Coton | 12 T. |
| Crin | 10 T. |

Tous ces tonnages ont été alloués sauf en ce qui concerne le crin qui a été prélevé sur les stocks de la S.N.C.F. et pour lequel les disponibilités sont épuisées.

BACHES POUR CHARGEMENT SUR WAGONS :

| | <u>Besoins exprimés</u> |
|---|------------------------------|
| - pour remplacement des bâches hors d'usage | 300.000 m ² |
| - pour l'entretien et la réparation des bâches en service | 115.000 m ² |
| | <u>415.000 m²</u> |

Ces quantités ont été attribuées en totalité, mais 130.000 m2 seulement pourront être exécutées, en raison de la pénurie de matières premières. La Section Textile de l'O.C.R.P.I., avait envisagé de faire confectionner le solde en rayonne, mais en raison de l'extrême pénurie de cette matière, elle nous a fait connaître qu'elle était dans l'obligation de renoncer à faire procéder à ces fabrications.

PROGRAMMES 1942 .-

La situation se présente comme suit :

| Nature du Textile | Nature des besoins | Besoins exprimés | Contingents alloués |
|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|
| Laine | Vestimentaires | 147 T. | 45 T. |
| | Couverturende couchage | 20 T. | 15 T. |
| | Tech-(tampons graisseurs | 60 T.) | 150 T. |
| | ni (packing | 120 T.) | |
| | ques (divers | 57 T.) | |
| | | 237 ^T | |
| Coton | Vestimentaires | 275 T. | 15 T. |
| Fibranne | Articles de couchage | 380 T. | 40 T. |
| | (tampons graisseurs | 15 T.) | 300 T. |
| | Tech-(packing | 12 T.) | |
| | ni-torchons d'essuyage | 250 T.) | |
| | ques (bâches | 324 T.) | |
| | (Toiles à couvertures | 360 T.) | |
| | (Divers | 192 T.) | |
| | | 1153 ^T | |

La réalisation des programmes laine est en cours. Il a été déjà procédé au placement des couvertures de couchage et les commandes concernant les autres articles vont être placées prochainement.

En ce qui concerne les articles en coton et fibranne, la faiblesse des contingents alloués ne nous permet même pas de satisfaire les besoins essentiels. Aussi, avons-nous dû renoncer à satisfaire certains d'entre eux (bâches de chargement, toiles abat-lueur pour locomotives, rideaux de voitures, etc...) et nous attacher à couvrir nos besoins les plus immédiats pour des articles dont dépendent directement le fonctionnement et la sécurité du Chemin de fer (packing, tampons graisseurs, mèches d'éclairage, toiles à couverture de wagons).

Encore faut-il remarquer que l'insuffisance des contingents ne fait ressortir que très incomplètement la gravité de la situation ; les contingents accordés ne donnent lieu, en effet, à des ordres de fabrication, qu'avec des retards considérables et, au fur et à mesure que le temps s'écoule, les matières disponibles s'épuisent et le solde de programme est purement et simplement abandonné. D'ores et déjà, la Direction du Tissage lin et coton et Industries diverses, a informé la S.N.C.F. qu'elle ne pourra pas disposer des matières premières nécessaires à l'exécution du programme - pourtant déjà alloué - en ce qui concerne les articles en coton et fibranne .

De plus, les livraisons sont faites avec de gros retards .

C'est ainsi que, pour le programme 1941, les livraisons n'atteignent qu'un faible pourcentage ; quelques articles seulement ont été livrés dans des conditions acceptables . Pour le packing notamment, article d'un intérêt vital pour le chemin de fer, 80 T. seulement ont été livrées jusqu'à présent sur les 132 T. de laine et de coton prévues .

Sur le programme 1942 aucune livraison n'a encore été faite le placement des commandes aux industriels étant à peine commencé .

Or, pour tous les articles textiles, les stocks dont disposait la S.N.C.F. sont devenus très faibles ou nuls par suite des prélèvements successifs qui ont dû être faits et ne permettent plus à brève échéance, de faire face aux besoins même essentiels .

La question des toiles à couverture de wagons fait l'objet d'une note spéciale .

FIBRES DURES

(Prolonges - Cordages et câbles pour cabestans - Corderie)

Pour l'année 1941, il a été accordé jusqu'ici à la S.N.C.F.

- 360 T. de prolonges
- 295 T. pour les cordages chanvre
- 100 T. pour les ficelles chanvre
- 168 T. papier

soit au total 823 T.

Pour l'année 1942, la S.N.C.F. a demandé l'attribution d'un contingent de 900 Tonnes. Mais la Direction du Jute et des Fibres dures a informé la S.N.C.F. qu'elle ne pouvait, par suite de l'extrême pénurie de fibres dures et notamment de chanvre, lui allouer que :

- 290 T. de cordagerie chanvre
- 25 T. de ficellerie dont 30 T. en papier et
25 T. en chanvre

La situation se trouve aggravée par le fait que les livraisons sont elles-mêmes très inférieures aux contingents.

En effet, le programme 1941, dont la dernière tranche vient seulement de faire l'objet d'ordres de livraison aux industriels par la Direction responsable des Fibres dures, n'a encore reçu qu'un commencement d'exécution. Ci-après, à titre d'indication, la situation des livraisons de prolonges et de câbles en chanvre attribués sur ce programme :

PROLONGES -

Après de nombreuses difficultés dues notamment au manque de chanvre et d'acier pour la confection des bâches, les fabrications ont débuté à une cadence lente.

Sur 80.000 commandées (soit 360 Tonnes) ont seulement été livrées :

| | |
|--|---------------|
| 4ème trimestre 1941 | 4.300 pièces |
| soit | 19 T.300 |
| du 1er Janvier 1941 au 1er Août 1942 | 21.865 pièces |
| soit | 96 T.500 |

Ces quantités sont très insuffisantes et n'ont permis de donner satisfaction qu'aux besoins les plus pressants.

.../

CABLES en CHANVRE -

3.074 câbles seulement, pesant 155 T. ont été livrés sur les 4.658 câbles représentant un tonnage de 235 T.

Pour 1942 nos programmes n'ont encore fait l'objet d'aucun ordre de livraison de la Direction responsable .

PEINTURES

Pour la satisfaction de ses besoins directs (entretien par ses soins du matériel moteur et roulant, des bâtiments et des signaux) la S.N.C.F. consommait mensuellement en période normale 600 T. de peintures environ. Ce chiffre en comprenait pas les quantités de peintures nécessaires à la satisfaction de ses besoins indirects.

La production totale française se répartit entre 3 catégories de besoins :

- a) commandes allemandes : 75% de la production de la zone occupée
- b) priorités nationales : (parmi lesquelles la S.N.C.F.)
20 % de la zone occupée et 95 % pour la zone libre
- c) clientèle ordinaire : reste de la production.

La part réservée en définitive à la S.N.C.F. est de 17,2 % du tonnage total revenant aux priorités nationales. Les contingents qui lui ont été ainsi attribués depuis la mise en vigueur de la répartition sont les suivants :

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| Jusqu'à Janvier 1942 | : 395 T.6 par mois |
| de Février 1942 à Juillet 1942 | c: 350 T. |
| depuis Juillet 1942 | : 280 T. |

Si les contingents alloués, qui s'amenuisent progressivement, sont très inférieurs aux besoins, les livraisons sont elles-mêmes très inférieures aux contingents.

Pour les peintures utilisées pour l'entretien du matériel roulant, en particulier, il a été livré 1.686 T. du 1er Octobre 1941 au 30 Juin 1942, soit 75 % du contingent correspondant qui était de 2.205 T.

Les principales causes du retard constaté dans les livraisons résident dans le manque de matières premières - (huile de lin et essence de térébenthine) et parfois aussi de charbon mais encore dans le défaut de parallélisme entre la répartition des matières à chacun des fournisseurs et l'importance des commandes qui leur sont passées par la clientèle.

Il serait désirable que les matières premières soient distribuées par le Comité d'Organisation des Peintures et Vernis de manière que les commandes prioritaires de la S.N.C.F. puissent être exécutées intégralement dans la limite des contingents.

16 octobre 1942
~~Le 31 Août 1942~~

S.N.C.F.

CARBURE de CALCIUM

Par suite de la pénurie de matières ferreuses la nécessité pour la S.N.C.F. de pouvoir disposer de carbure de calcium pour la soudure est d'un intérêt aussi vital que d'obtenir des quantités suffisantes de ce produit pour l'éclairage en remplacement du pétrole et de l'huile de Coize.

Du 1er Juillet 1941 au 30 Juin 1942 les besoins exprimés aux répartiteurs (Section de la chimie pour la soudure et section du Pétrole pour l'éclairage) ont été de :

| | | |
|---------------------------|---|---------------|
| 6.282 T. pour la soudure | } | 11.022 Tonnes |
| 4.740 T. pour l'éclairage | | |

sur ces quantités il a été alloué :

| | Eclairage | Soudure | Observations |
|---------------------|-----------|----------|---|
| 3ème trimestre 1941 | 1.440 T. | 1.500 T. | |
| 4ème trimestre 1941 | 1.100 T. | 1.500 T. | |
| 1er trimestre 1942 | 850 T. | 1.200 T. | (1) (1) dont 500 T ont |
| 2ème trimestre 1942 | 700 T. | 1.550 T. | été reportées sur |
| | | | les 2 ^e & 3 ^e trimestres 42 |
| | 4.090 T. | 5.750 T. | |

Toutefois les stocks de la S.N.C.F. ayant considérablement diminués (ils sont actuellement d'environ 2 mois de consommation) et en prévision des réductions des livraisons en période hivernale il a été demandé aux Répartiteurs une augmentation sensible des contingents du 3ème trimestre 1942.

.....

Ceux-ci ont été fixés à :

Soudure : 1.550 T. (+ 1.000 T. pour constitution d'une réserve)
Éclairage 900 T.

Jusqu'à fin Juin 1942, les contingents alloués ont à peu de chose près été réalisés. Il y a lieu de signaler toutefois des à-coups dans les livraisons qui ont occasionné une pénurie presque complète dans certains établissements pendant l'automne 1941 et le début de l'hiver, certains fournisseurs raccordés à la haute tension ayant été gênés pour exécuter nos commandes par suite de la réduction de l'énergie électrique.

Les besoins restent sensiblement supérieurs aux quantités allouées, et bien que pour le moment la situation ne soit pas préoccupante, une augmentation des contingents pourrait donc, seule, créer une situation normale. De plus, il serait indispensable que des mesures soient prises pour faire exécuter en priorité les commandes de carbure de calcium destiné à la S.N.C.F., le régime actuel des crux amenant une réduction importante de la fabrication de certaines usines.

Pour le 4ème trimestre 1942, les contingents sont les suivants :

| | | |
|----------------|---------|-----------|
| soudure | 1.950 T | } 2.625 T |
| éclairage | 675 T | |

pour couvrir des besoins de :

| | | |
|----------------|---------|-----------|
| soudure | 1.361 T | } 2.561 T |
| éclairage | 1.200 T | |

Le Répartiteur de la Section Pétrole n'a pas donné suite à notre demande d'augmentation du contingent éclairage.

CAOUTCHOUC

Parmi les besoins les plus vitaux de la S.N.C.F. en caoutchouc figurent les câbles isolés, de signalisation notamment, les boyaux de frein et les rotules d'alimentation des locomotives.

Pour les câbles isolés en caoutchouc, la S.N.C.F. a réduit au minimum ses besoins en faisant emploi, le plus possible, de câbles isolés en papier. Mais dans de nombreux cas, notamment pour les fils soumis aux trépidations, le caoutchouc est le seul isolant qui ait fait ses preuves.

Les retards indiqués dans la notice concernant le cuivre, relative à l'approvisionnement des câbles électriques de signalisation, est dû, en partie, aux difficultés d'obtention du caoutchouc.

La récente décision, concernant le remplacement du caoutchouc par le buna, va accroître encore ces difficultés. La S.N.C.F. est bien d'accord pour employer le buna dans tous les cas où son usage est sans inconvénient pour la sécurité; mais dans de nombreux cas, de l'avis même des spécialistes, l'emploi du buna risquerait de ne pas être compatible avec le fonctionnement normal des installations de sécurité. C'est pourquoi la S.N.C.F. a vivement insisté pour que le caoutchouc encore disponible soit utilisé par priorité pour ses câbles de signalisation indispensables pour l'entretien des installations de sécurité.

En ce qui concerne les boyaux de frein et les rotules d'alimentation des locomotives, les attributions qui ont été faites par le Répartiteur ont, jusqu'ici, couvert les besoins et les livraisons ont été faites par priorité. Il serait indispensable que cette situation fut maintenue dans l'avenir.

CHARBONS

- Le stock de la S.N.C.F. s'élevait au 1er Août 1942 à 405.000 tonnes .

Ses attributions d'août, fixées à 564.000 tonnes pour une consommation probable de 600.000 tonnes, faisant apparaître une insuffisance de 36.000 tonnes, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a été informé de la situation par lettre du 28 Juillet 1942 . Il lui a été demandé d'intervenir auprès de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle afin que le stock soit porté, si possible, d'ici le 31 Octobre prochain à trente jours de consommation, soit 660.000 tonnes, en faisant remarquer que ce rétablissement exigerait, d'abord, que des attributions suffisantes fussent accordées, puis que l'ordre formel dût donné aux mines de livrer intégralement les tonnages attribués .

En fait, les attributions n'ont pas été augmentées ; mais le Répartiteur a donné aux fournitures destinées à la S.N.C.F. une priorité absolue sur toutes les autres, et l'allure actuelle des livraisons indique que les attributions seront réalisées avec un très faible déficit .

- Au 25 Août 1942, le stock était de 374.445 tonnes .

- Pour Septembre, les 586.000 tonnes attribuées font ressortir une insuffisance de 20.000 tonnes par rapport à la consommation prévue, 606.000 tonnes .

A supposer que les attributions soient intégralement livrées, le stock global S.N.C.F. s'établirait, par conséquent, fin Septembre, à environ 350.000 tonnes, soit 16 jours de consommation ; mais se répartirait à raison de 18 jours en zone occupée et 9 jours seulement en zone non occupée .

Aussi bien, par lettre du 17 courant, l'attention de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a-t-elle été attirée spécialement sur la situation de la zone non occupée qui mérite d'être examinée tout particulièrement, du fait, qu'une crise de quantité y aggrave singulièrement la crise de quantité, lorsque les charbons impropres à la consommation qui y sont approvisionnés ne peuvent plus être mélangés à une proportion suffisante de charbons améliorés .

L'hiver dernier, le stock en zone ^{non} occupée est descendu à 12 jours de consommation et nos Services ont eu de très sérieuses difficultés pour éviter le manque de charbon dans les dépôts . Il faut donc s'attendre à ce que des incidents d'une extrême gravité y surgissent cet hiver si le stock n'y est pas reconstitué d'ici la fin de l'année à un niveau raisonnable .

En conséquence, il conviendrait, d'une part, que les négociations entre M. BARNAUD et le Président MICHEL aboutissent et permettent d'expédier de la zone occupée sur la zone non occupée les tonnages de charbon nécessaires aux transports de l'économie allemande, ainsi que le principe en a été admis par le Président MICHEL ; d'autre part, que les attributions S.N.C.F. d'Octobre, Novembre et Décembre dans la zone non occupée soient très sensiblement augmentées; enfin, que la priorité absolue de livraison dont bénéficie actuellement la S.N.C.F. soit maintenue .

La situation telle qu'elle se présente au début de la saison d'hiver vient d'être exposée en détail dans une lettre à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, et il lui est demandé à nouveau d'intervenir pour que le stock soit reconstitué le plus rapidement possible à ~~toute~~ tous jours de consommation .

16 octobre 1942 -

Le stock au 10 octobre courant se présente comme suit :

| | | |
|------------------------|------------|----------------------------|
| - S.N.C.F. | 378.890 t. | - 19 jours de consommation |
| - Zone occupée | 315.170 t. | - 22 - - - |
| - Zone non occupée ... | 63.620 t. | - 11 - - - |

Le stock en zone non occupée, après être tombé fin septembre à 9 jours de consommation, s'est donc rétabli au chiffre du 25 août dernier. Nos attributions d'octobre doivent, dans l'ensemble, nous donner un excédent de 50.000 t., dont 31.000 t. en zone occupée et 19.000 t. en zone non occupée, compte tenu d'un virement de 11.000 t. obtenu provisoirement par le Répartiteur en attendant que les négociations de M. BARNAUD sur le même sujet aient abouti.

Pour novembre, nos attributions font ressortir un excédent de 30.000 t. en zone occupée, mais un déficit de 9.000 t. en zone non occupée. Ce déficit sera sans doute comblé par un nouveau virement de 11.000 t. qui ramènera à 20.000 t. l'excédent en zone occupée.

En admettant que nos attributions soient intégralement livrées, le stock au 30 novembre serait :

| | | |
|-------------------------------|-------------|------------------------------|
| pour la S.N.C.F. de | 448.000 t., | soit 20,4 j. de consommation |
| dont, en zone occupée | 371.000 t., | soit 23,2 j. - - |
| et, en zone non occupée | 77.000 t., | soit 12,8 j. - - |

A maintes reprises, nous avons demandé que notre stock d'hiver soit porté à 25 jours de consommation au minimum.

Des chiffres ci-dessus, il apparaît qu'en zone occupée on puisse y arriver en ajustant nos attributions de décembre.

.....

En zone non occupée, par contre, il est indispensable d'obtenir de la répartition un effort important et immédiat qui devra être soutenu jusqu'à la fin de l'année.

Comme cet effort serait vain si les livraisons des mines étaient déficitaires, il faut que la priorité absolue que nous avons actuellement en zone non occupée nous soit maintenue.

BRIQUES REFRACTAIRES

Pour assurer le Service qui lui est demandé actuellement, la S.N.C.F. aurait besoin d'environ 200.000 briques pour voutes de foyer de locomotives par mois .

Nous avons actuellement en commande 2.224.000 briques réfractaires soit 10.600 T. environ .

Durant le dernier trimestre 1941 les réserves de la S.N.C.F. se sont pratiquement épuisées du fait que les livraisons n'ont atteint que le 1/3 environ des besoins .

Toutefois, depuis le 1er Janvier 1942 une amélioration a été constatée :

| | | | | |
|-------------|----------------|---|---------|---------|
| En Janvier | il a été livré | : | 142.000 | briques |
| " Février | " " | : | 191.000 | " |
| " Mars | " " | : | 177.000 | " |
| " Avril | " " | : | 225.000 | " |
| " Mai | " " | : | 242.000 | " |
| " Juin | " " | : | 199.000 | " |
| " Juillet | " " | : | 112.000 | " |
| " août | " " | : | 52.000 | " |
| " septembre | " " | : | 158.000 | " |

Mais ces livraisons, en moyenne, sont encore trop faibles pour reconstituer notre réserve et pour couvrir les besoins. ~~d'autant plus qu'une régression de 50 % s'annonce dans les livraisons du 3ème trimestre .~~

Cette insuffisance de livraison provient du manque de charbon pour le chauffage des fours, d'huile à démouler et de carburants pour assurer les expéditions et l'extraction des terres réfractaires des carrières et de la restriction de la consommation de l'énergie électrique .

Il serait indispensable que des mesures soient prises pour faire exécuter en priorité les commandes de briques pour foyers de locomotives destinées à la S.N.C.F.

S.F.C.F.

31 Août 1942

BALLAST ET GRAVILLON

Les carrières, qui fournissent la S.F.C.F., rencontrent, pour assurer leurs fournitures des difficultés qui ne cessent de croître. Nombre d'entre elles ont déjà fermé; d'autres sont à la veille de la faire. Toutes voient leur production très ralentie et les chiffres suivants donnent une idée de cette situation :

- contre une production en année normale de l'ordre de 4 millions de tonnes de ballast et 1 million de tonnes de gravillon, l'année 1942 n'a vu produire en 6 mois que 600.000 tonnes de ballast et 250.000 tonnes de gravillon, soit à peine le 1/3 des besoins correspondant aux programmes réduits à l'extrême de 1942.

Cette situation résulte du concours de différents facteurs :

- Le départ des "carriers" de métier oblige à avoir recours à une main-d'œuvre de fortune, d'ailleurs trop restreinte.

- Pour remplacer le petit outillage (foret, etc..) les mâchoires, il faut du métal. Pour assurer le fonctionnement il faut de l'huile, de la graisse, des explosifs, du charbon de forge : tous produits strictement contingentés. Les cotations faites aux carrières sont minimes et elles vivent d'expédients.

Mais le facteur vital, qui commande la marche ou l'arrêt de toute l'installation, c'est la force motrice.

Or, si la pénurie des carburants a condamné dès le début, à l'inaction les carrières qui n'étaient pas électrifiées, tout au moins dans leurs installations de concassage, les autres sont restées longtemps privilégiées.

Mais elles se trouvent frappées à leur tour et de plus en plus durement par les restrictions apportées à la consommation de l'électricité (décisions nos 11, 12, 13 de la Direction de l'Electricité). Ces restrictions comportent, pour toutes les carrières, une limitation de la consommation à 65 % (Juin) puis 55 % (Juillet) enfin, actuellement 37 % de la consommation de base, c'est-à-dire, que telle carrière qui a besoin d'un minimum de 40.000 KW, n'a plus droit actuellement, qu'à 12.000 KW.

Nos carrières n'ont donc plus ^{qu'une} ~~que~~ 2 alternatives : ou arrêter leur production 2 jours sur 3, et voir disparaître leurs ouvriers, ou encourir les amendes et se voir couper le courant.

Nous sommes donc à la veille d'une fermeture générale si n'intervient pas rapidement une décision reportant ces restrictions. Une telle décision est urgente, car il s'agit de ressources vitales pour les transports, le ballast alimente les chantiers de renouvellement dont les programmes réduits à l'extrême portent sur du ballast hors d'état d'être conservé, et le gravillon alimente nos chantiers de nivellement par soufflage, qui intéressent au tout premier chef la sécurité.

PAPIERS & CARTONS

Pour assurer ses besoins mensuels normaux, la S.N.C.F. aurait besoin de 1.000 tonnes de papiers et cartons de toutes sortes .

Depuis Juillet 1941, date à partir de laquelle la Section du Papier est intervenue dans la répartition, soit sous la forme d'ordres prioritaires, soit en attribuant des chèques-matières, la S.N.C.F. a reçu les attributions ci-après :

| | | | |
|---------------------|---|-----------------|---------|
| Ordres prioritaires | { | Juillet | 159 T. |
| | { | Août | 754 T.5 |
| | { | Septembre | 909 T.5 |
| | { | Octobre | 865 T. |
| | { | Novembre | 922 T. |
| | { | Décembre | 43 T. |
| | { | Janvier | Néant |
| | { | Février | Néant |
| Chèques-matières | { | Mars | 440 T.1 |
| | { | Avril | 384 T. |
| | { | Mai | 369 T.4 |
| | { | Juin | 412 T. |
| | { | Juillet | 387 T. |
| | { | Août | 309 T. |

soit en moyenne 424 tonnes par mois . Mais, il est à remarquer que de Mars à Juin la moyenne n'est plus que de 385 tonnes et qu'en Août une réduction considérable a été apportée .

Ces attributions sont nettement insuffisantes, malgré les économies massives qui ont été réalisées :

- suppression des travaux d'impression ne présentant pas un caractère d'urgence,
- réduction du format des imprimés,
- diminution de l'épaisseur du papier,
- diminution de l'importance des tirages de certains documents en limitant la répartition au minimum,
- arrêt du tirage de certains imprimés,
- utilisation par les usagers de leur propre stock et de celui des magasins
- etc

La S.N.C.F. a pu jusqu'ici, grâce aux mesures indiquées ci-dessus et au stock dont elle disposait faire face à ses besoins urgents, mais elle sera, d'ici 2 ou 3 mois, dans l'impossibilité d'assurer les demandes indispensables au bon fonctionnement de son

.../

exploitation qui exigerait mensuellement les quantités minima indiquées ci-après :

| | | |
|-------------------------------------|---|--------|
| - Papier d'impression et d'écriture | : | 400 T. |
| - Papiers minces et spéciaux | : | 50 T. |
| - Emballages | : | 30 T. |
| - Cartons | : | 100 T. |
| | | <hr/> |
| | | 580 T. |

Ce chiffre de 580 T. correspond d'ailleurs à un effort considérable de réduction de la consommation du papier, si l'on considère que l'importance du trafic commercial intérieur est sensiblement comparable à celle de 1938, ainsi que l'indiquent les chiffres ci-après et que la S.N.C.F. doit assurer des besoins nouveaux, tels que les transports pour le compte des Autorités d'occupation, les colis de prisonniers, etc.

| | | | |
|------------------------|-----------|-------|--------------|
| - Nombre de Voyageurs | en 1938 : | | 491 000 000 |
| | en 1941 : | | 487 000 000 |
| - Nombre d'expéditions | en 1938 : | | 69 000 000 |
| | en 1941 : | | 65.000 000 |
| | | | + 16 000 000 |
| | | | colis de |
| | | | prisonniers |

Il est à remarquer également que certains besoins, tels que les cartes à statistiques - 120 T. par an, les cartons - billets-voyageurs - 400 T. par an, sont incompressibles et que d'autres, tels que les papiers héliographiques - 100 T. par an - sont en augmentation du fait des études qu'entraîne l'importance des produits de substitution .

En conséquence, il serait nécessaire que les chiffres des besoins exprimés plus haut soient respectés, car ils sont des minima indispensables qui peuvent d'ailleurs être vérifiés par la Section du Papier qui exerce sur les consommations un contrôle permanent .

- Note adressée, sur sa demande téléphonique du 24/8/42, à M. GARNIER, Conseiller Technique au Cabinet de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

25 août 1942

NOTE SUR LA SITUATION DE L'APPROVISIONNEMENT
de la S.N.C.F.
en CARBURANTS

Répercussion de l'absence de contingent pour septembre 1942

1°- CARBURANT-AUTO

Suivant les statistiques du tableau annexe, la consommation autorisée de carburant-auto pendant le mois d'août, qui a été fixée par les Services Centraux de la S.N.C.F. après avoir tenu compte des économies maximum et des besoins vitaux de chaque Service, s'élève à 108 m³, qui peuvent se décomposer approximativement comme suit :

| | | | |
|--|-------------------|---|--------------------|
| Autorails | 2 m ³ | } | 108 m ³ |
| Locotracteurs | 15 m ³ | | |
| Véhicules routiers | 56 m ³ | | |
| Draisines | 12 m ³ | | |
| Grues | 2 m ³ | | |
| Coupes de bois | 5 m ³ | } | |
| Divers (appareils de sécurité, moteurs fixes, motopompes à incendie, etc.) | 16 m ³ | | |

Au 1^{er} septembre, le stock de carburant-auto sera de 3 mois de consommation. Si l'on tient compte que nous ne percevrons rien en septembre et que le contingent d'octobre, même s'il est suffisant, ne sera livré qu'à partir du début novembre, la S.N.C.F. ne possédera plus, fin octobre, que 1 mois de stock, ce qui, étant donné la multiplicité des établissements S.N.C.F. et leur répartition géographique sur l'ensemble du territoire, est insuffisant pour éviter l'arrêt de certains engins.

A ce sujet, il est bon de préciser que la S.N.C.F. a toujours demandé aux Organismes officiels qu'un stock de 3 à 4 mois de consommation lui soit maintenu pour les produits pétroliers, faute de quoi il lui était difficile, sinon impossible, d'assurer le réapprovisionnement régulier jusqu'à l'échelon consommateur.

.....

2°- ALCOOL CARBURANT.

La décomposition de la consommation mensuelle d'alcool (45 m³) est approximativement la suivante :

| | | |
|--|-------------------|---------------------|
| Autorails | 1 m ³ | } 45 m ³ |
| Locotracteurs | 9 m ³ | |
| Draisines | 15 m ³ | |
| Véhicules routiers | 9 m ³ | |
| Grues | 1 m ³ | |
| Divers (moteurs fixes, lampes à souder, etc.) | 10 m ³ | |

Les mêmes observations que pour le carburant-auto, en ce qui concerne la quantité consommée, sont valables pour l'alcool. Le stock fin octobre sera théoriquement de 3 mois,3. Pratiquement, il sera certainement inférieur, en raison de l'utilisation de ce carburant à la place de carburant-auto; ce qui sera, malgré tout, loin de compenser la pénurie de ce dernier produit.

3°- PETROLE

Le stock, fin octobre, sera inférieur à 2 mois,5 de consommation, étant donné l'augmentation sensible des nuits en septembre et octobre par rapport au mois d'août.

En ce qui concerne ce dernier produit, les économies ont été poussées jusqu'à la limite de sécurité de trafic et il est très dangereux de réduire les stocks au-dessous de la limite de 4 mois de consommation.

La répartition de la consommation mensuelle par catégorie d'appareils est approximativement la suivante :

| | | |
|---------------------------------|--------------------|----------------------|
| Signaux fixes | 102 m ³ | } 303 m ³ |
| Signaux de trains | 92 m ³ | |
| Signaux et lanternes à main.... | 10 m ³ | |
| Eclairage des passages à niveau | 25 m ³ | |
| Crocodiles | 2 m ³ | |
| Eclairage établissements SNCF.. | 37 m ³ | |
| Usages divers | 35 m ³ | |

4°- GAS-OIL

Les éléments concernant ce produit sont repris sur la note du 22 août 1942 adressée à Monsieur le Directeur des Transports faisant l'objet de l'Annexe II ci-jointe.

SITUATION PROBABLE DES CARBURANTS au 1^{er} SEPTEMBRE 1942

| Produits | Stocks au 1 ^{er} /8/42 | Consom- mation autorisée pour août | Livraison d'août | Reste à livrer sur contin- gent anté- rieur | Ressources probables au 1 ^{er} septembre | | Observations |
|---------------------|---------------------------------------|--|---------------------|---|--|----------------------------|--------------|
| | | | | | en m ³ | en mois de consommation | |
| CARBURANT AUTO | 300 m ³ | 108 m ³ | 23 m ³ | 109 m ³ | 324 m ³ | 3 m. | |
| ALCOOL CARBURANT | 216 m ³ | 45 m ³ | 25 m ³ | 45 m ³ | 241 m ³ | 5 m, 3 | |
| PETROLE | 1 425 m ³ | 303 m ³ | 25 m ³ | 239 m ³ | 1 386 m ³ | 4 m, 5 | |
| GAS-OIL | 1 060 m ³ | 169 m ³ | 33 m ³ | 79 m ³ | 1 003 m ³ | 5 m, 9 | |

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

COMMISSION CENTRALE DES CHEMINS DE FER

SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS
COMMANDES ET MARCHÉS DE LA S.N.C.F.

100, AVENUE DE SUFFREN - PARIS (15^e)

MARCHÉ S.N.C.F. N°

MINISTÈRE DE L'ARMEMENT

DIRECTION DU SERVICE DES FABRICATIONS
DANS L'INDUSTRIE

SOUS-DIRECTION DE
USINE DE

MARCHE PASSE PAR LA S.N.C.F. à
pour la fourniture de

Le marché est prévu pour une durée de trois mois, au régime de
par mois, à partir du mois, époque à laquelle la production
de régime doit être atteinte.

Il sera renouvelé par tacite reconduction, et pour une même période,
sauf préavis qui pourra être donné par la S.N.C.F. mois à l'avance.

Régime

| Nomenclature et Destination | Quantités | Observations |
|-----------------------------|-----------|---|
| | | Pour le détail de la fourniture et les conditions techniques, commerciales et administratives imposées, se reporter à l'annexe ci-jointe. |
| | | Montant du marché |

Fr. :

Pour le Commissaire Technique de la Commission Centrale des Chemins de fer :

LE DIRECTEUR DU SERVICE
DES APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS.

SERVICE A

Division
des
Approvisionnements

22 août 1942

Aa 28 C¹/83306

Monsieur l'Inspecteur Général,

Faisant suite à votre lettre du 24 juillet 1942, par laquelle vous me demandiez de vous adresser le détail de l'utilisation du contingent S.N.C.F. de gas-oil en indiquant les besoins incompressibles, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après le résultat de l'étude à laquelle a donné lieu votre demande.

Au cours du 1er semestre 1942, les contingents de gas-oil qui nous ont été attribués se sont élevés au total à 856 m³.

En puisant sur les stocks restant à notre disposition, nous avons consommé 1 300 m³, soit 216 m³ par mois en moyenne.

Cette consommation moyenne se décompose en :

- 100 m³ pour l'alimentation des autorails
- 75 m³ - - - - - locotracteurs
- 12 m³ pour locomotives Diesel électriques (jusqu'en mai 1942)
- 15 m³ pour des véhicules divers (véhicules routiers, draisines, locomotives diesel, grues, etc.)
- 20 m³ pour les besoins divers (moteurs fixes, appareils d'entretien de la voie, coupes de bois, etc.)

La consommation affectée aux locotracteurs doit être considérée comme incompressible, car les prélèvements successifs effectués sur notre parc de locomotives ne permettent plus de substituer des locomotives de manoeuvre à ces locotracteurs.

Par ailleurs, la circulation des autorails à gas-oil permet de substantielles économies de combustibles solides ; or la situation actuelle des approvisionnements de la S.N.C.F. en charbon ne permet pas d'augmenter nos charges de consommation ; déjà, en octobre 1941, le Conseil National Economique avait émis l'avis qu'il était de l'intérêt général de relever le contingent de gas-oil attribué à la S.N.C.F. pour lui permettre de substituer des parcours d'automotrices à des parcours de locomotives vapeur. Or, les contingents de gas-oil accordés à la S.N.C.F. étaient alors de 140 m³ par mois ; à la suite du vœu du Conseil National Economique, nous avons demandé un relèvement du contingent de 125 m³ ; ce supplément nous fut accordé pour chacun des deux mois de février et mars 1942 ; non seulement, cette majoration ne fut pas maintenue, mais nos contingents ont été progressivement ramenés à 93 m³.

.....

- Secrétariat d'Etat aux Communications.
Secrétariat Général des Travaux et des Transports -
Service des Approvisionnements.

En ce qui concerne les autres consommations, d'ailleurs minimales; nous cherchons à les réduire au strict minimum, notamment nous avons arrêté en mai dernier les locomotives Diesel électriques dont la consommation s'élevait à 12 m³ par mois.

En résumé, la consommation actuelle, qui est de l'ordre de 200 m³, peut être considérée comme un minimum, que la situation du parc de machines à vapeur et des stocks de charbons de la S.N.C.F. ne permet plus d'abaisser.

Comme, par ailleurs, la situation de nos stocks ne permettra plus, sous quelques mois, de compenser la différence entre cette consommation minima et le contingent qui nous est effectivement attribué, il serait, au contraire, nécessaire de prévoir dès maintenant les mesures à envisager pour élever le contingent qui nous est alloué au niveau de notre consommation.

Veillez agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur
du Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés,

signé : COULLIÉ

APPROVISIONNEMENTS DE LA S.N.C.F.

Note du 29 Avril 1942 sur les approvisionnements de la S.N.C.F.

- Annexe 1 - Notices sur les conditions dans lesquelles l'approvisionnement des principaux produits peut encore être assuré
- Annexe 2 - Lettre du 17 Avril 1942 adressée à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications au sujet des difficultés d'approvisionnement en cours de voie en acier moulé au manganèse
- Annexe 3 - Lettre du 9 Septembre 1941 de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications au sujet de l'intervention des Comités d'Organisation dans la passation des marchés publics.
-

NOTE SUR LES APPROVISIONNEMENTS DE LA S.N.C.F.

En 1941, la S.N.C.F. a transporté, à 6 % près, un nombre de voyageurs aussi élevé qu'en 1938, et, si le nombre de tonnes de marchandises est tombé de 130 millions à 110, par contre le nombre de tonnes-kilomètre est passé de 26,5 millions à 28,3 accusant ainsi une majoration de 7 %.

Ces indications, qui ne tiennent pas compte des transports militaires allemands, montrent que la tâche du chemin de fer est au moins du même ordre qu'en temps de paix. Privée d'une partie importante de son parc de matériel roulant, et notamment de ses éléments les plus modernes, la S.N.C.F. a dû, pour accomplir cette tâche, modifier ses règles de réforme et remettre ou maintenir en service, des locomotives et des wagons d'un entretien devenu particulièrement onéreux. Elle doit d'ailleurs continuer à pourvoir à l'entretien du matériel qui, loué aux autorités d'occupation, circule en dehors des frontières du pays, fournissant, ou tout au moins, avançant les matières et articles nécessaires aux réparations.

Les besoins de la S.N.C.F. en fournitures de toute nature sont ainsi devenus plus importants qu'ils ne l'étaient en période normale. La nécessité de les satisfaire dans la plus large mesure possible s'impose d'autant plus que, devenu en fait l'unique moyen de transport, le chemin de fer ne saurait réduire son activité sans que la vie même du pays s'en trouve immédiatement très gravement compromise.

En raison de l'insuffisance des ressources générales, la S.N.C.F. n'a pas manqué d'appliquer tous ses efforts à réduire néanmoins au strict minimum sa consommation. Les travaux dont la nécessité ne s'imposait pas d'une manière absolue ont été différés; l'exécution méthodique des programmes de renouvellement de voie a été suspendue, mesure particulièrement grave qui hypothèque lourdement l'avenir; enfin, tandis que dans tous les domaines, règles et méthodes étaient soigneusement revues pour que puissent être obtenues toutes les économies compatibles avec le maintien de la sécurité de l'exploitation, tous les services se sont employés à récupérer tous les produits directement ou indirectement réutilisables.

Jusqu'à ce jour, malgré des attributions de matières de plus en plus réduites, la S.N.C.F., disposant encore de quelques stocks, a pu faire face à ses obligations. Pour de nombreux articles, ces stocks sont maintenant complètement épuisés. Il faut donc absolument que les demandes qu'elle formule puissent recevoir satisfaction. Sinon, le fonctionnement du chemin de fer sera rapidement mis en question, et le dommage deviendra tel que la remise en état de l'outil indispensable qu'il constitue pourra demander des années.

.....

Les notices ci-jointes (annexe 1) renseignent de manière détaillée sur les conditions dans lesquelles l'approvisionnement des principaux produits peut encore être assuré; elles indiquent notamment le niveau actuel des stocks et les prévisions de consommation et soulignent les principales difficultés rencontrées dans l'attribution des contingents, le placement des commandes et l'exécution des marchés. Quelques observations ou remarques générales doivent être faites sur ces divers points.

I - Situation des approvisionnements au seuil du 2ème trimestre 1942.

Les stocks de matières et produits de consommation courante se trouvent, au seuil du 2ème trimestre 1942, à des niveaux qui ne correspondent guère dans les cas les plus favorables qu'à quelques mois de consommation.

D'une manière générale, il convient d'observer que les quantités indiquées s'entendent pour des ensembles de produits de même nature qui comportent, dans la plupart des cas, de multiples articles de genre, de modèle ou de dimensions différentes, répartis dans de nombreux magasins. La comparaison des stocks et des consommations dont il est fait état ne peut donc donner une idée très exacte de la situation qui est, en fait, beaucoup plus grave qu'il ne paraît; demeurent en effet masquées, les pénuries particulières ou locales qui imposent chaque jour davantage à nos Services le recours à des artifices onéreux ou à des transports parasites d'autant plus regrettables que nos disponibilités en matériel sont plus réduites.

Les prévisions de consommation indiquées, notablement inférieures aux consommations d'avant-guerre, témoignent des résultats qu'a déjà donnés jusqu'ici, compte tenu de la part qui doit être faite à la diminution du nombre des kilomètres-trains, la politique d'économie et de récupération que nous poursuivons avec tenacité. Ces résultats sont d'un ordre tel qu'il n'est guère plus possible d'espérer de nouvelles compressions qui n'aient pour prix des réductions d'activité lourdement dommageables pour l'intérêt général du Chemin de fer et du pays.

II - Part faite à la S.N.C.F. dans la répartition des produits.

Malgré tous nos efforts, nous voyons les contingents qui nous sont attribués s'amenuiser d'une façon continue de mois en mois.

Rapprochées des besoins minima, les dernières attributions qui nous ont été faites, montrent combien notre situation est précaire dans la quasi-totalité des cas. Encore faut-il observer qu'entre le moment où l'attribution est décidée et celui de la mise à disposition effective des produits, bien des difficultés sont à surmonter.

.....

Signalons tout de suite, parce qu'elles se rattachent directement aux problèmes de répartition, celles que nous rencontrons pour obtenir la prise en charge et l'exécution des commandes pour lesquelles nos fournisseurs doivent s'alimenter eux-mêmes en produits accessoires ou secondaires auprès de leur Comité d'organisation. Ayant à sous répartir ces produits, les Comités s'astreignent rarement à prendre en considération les justifications d'emploi basées sur la nécessité d'exécuter les commandes du Chemin de fer. Nous avons déjà appelé l'attention de plusieurs répartiteurs sur l'intérêt que présenterait une modification des procédures actuellement suivies, nous laissant la possibilité de nous substituer en pareil cas aux Comités d'organisation pour la délivrance des bons matières, une telle modification devant bien entendu entraîner comme contre-partie un relèvement adéquat des contingents qui nous sont attribués pour nos besoins directs. L'O.F.F.A. saisi de cette question, n'a pas cru pouvoir y apporter une solution favorable. La Section des Bois vient, par contre, de prendre tout récemment une décision conforme à nos vues.

Mentionnons incidemment, bien qu'il ne s'agisse pas d'une observation propre à la S.N.C.F., combien il serait désirable que puissent s'uniformiser, tout au moins dans une certaine mesure, les procédures appliquées par les Sections de l'Office de Répartition. La diversité des méthodes alourdit considérablement la tâche de nos Services.

III - Placement des commandes. Problème des prix.

Le blocage des prix aux niveaux de Septembre 1939 et les méthodes suivies pour la détermination et la mise en vigueur des autorisations de hausse, introduisent dans les opérations de placement des commandes des retards considérables, ces opérations ne pouvant même, dans certains cas, aboutir que grâce à l'intervention des pouvoirs publics.

Saisi d'une demande de hausse, le Comité Central des Prix ne statue le plus souvent qu'après un assez long délai. Entre temps, les fournisseurs intéressés se gardent de prendre des engagements aux prix en vigueur : il arrive même qu'ils refusent de s'engager d'avance à accepter des prix homologués qui ne tiendraient pas suffisamment compte de leurs propositions. Nous avons appelé l'attention du Comité des Prix sur les inconvénients qui résulteraient des retards que nous avons ainsi à subir et sur l'opportunité d'admettre l'application rétroactive des hausses homologuées aux commandes passées postérieurement au dépôt des demandes de majoration. Nous avons, d'autre part, tenu le Secrétariat d'Etat aux Communications au courant de la position manifestement inadmissible prise sur cette question par un Comité d'Organisation (notre lettre D 7203/1 du 17 Avril 1942 - annexe 2).

Les modalités adoptées pour la détermination des nouveaux prix sont d'ailleurs par elles-mêmes préjudiciables au Chemin de fer.

.....

S'il s'agit de majorations en valeur absolue ou en valeur relative applicables aux prix de Septembre 1939, le Chemin de fer conserve en droit la position privilégiée qu'il avait pu s'acquérir dans des circonstances normales, mais le fournisseur se montre assez peu disposé à lui maintenir des rabais et ristournes qui, dans l'état actuel du marché, ont parfois perdu toute contre-partie.

S'il s'agit de prix fixés sans rattachement aux prix antérieurs, sur études de prix de revient présentées par les fournisseurs intéressés ou leur Comité d'organisation, le Chemin de fer se trouve mis sur le même plan que la clientèle générale, mais il risque, s'il n'y prend garde, d'être frustré des avantages que devraient encore lui valoir l'importance de ses commandes, l'aide qu'il peut apporter à ses fournisseurs et la solidité de son crédit.

La nécessité absolue de faire passer au premier plan le souci de satisfaire aux besoins du Chemin de fer, nous porte à préférer, pour la détermination des prix nouveaux, la deuxième formule et nous n'avons pas manqué de le signaler au Comité des Prix. La préoccupation de ne payer cependant que le juste prix nous dicte notre attitude vis-à-vis des Comités d'Organisation qui tendraient volontiers à répartir eux-mêmes nos commandes entre leurs ressortissants, et à considérer les prix homologués non plus comme des prix limite, mais comme des prix imposés.

Nous avons été amenés à protester contre cette tendance.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a bien voulu appeler l'attention de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle sur l'intérêt d'une procédure qui, nous permettant de conserver des contacts directs avec nos fournisseurs et de discuter avec eux les conditions de nos marchés, nous laisserait la possibilité de placer nos commandes d'une manière plus conforme à nos intérêts. M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle a fixé dans sa réponse du 9 Septembre 1941 (annexe 3) des principes auxquels nous adhérons volontiers et dont nous avons déjà cherché à faire application. Sur ces bases, nous avons pu notamment conclure avec le Comité d'Organisation des Textiles, un accord qui nous laisse la faculté de faire appel, dans une certaine mesure, à l'émulation de nos fournisseurs.

Nous regrettons toutefois que la lettre du 9 Septembre 1941 n'ait pas encore reçu jusqu'ici une diffusion aussi large que nous l'aurions souhaité; de nombreux Comités d'organisation paraissent l'ignorer.

Devant la pénurie des matières premières, nous avons pu, dans de nombreux cas, obtenir des livraisons rapides de nos fournisseurs, en leur remettant nos vieilles matières à transformer. Nous constatons que, depuis quelque temps, de nombreuses décisions des Organismes de répartition ou des Comités d'organisation viennent nous empêcher de profiter de cette facilité, motif pris

.....

de la constatation que la réutilisation des vieilles matières par leurs détenteurs ne conduit pas nécessairement à leur utilisation la plus conforme à l'intérêt général. Nous ne pensons pas que cet argument puisse nous être sérieusement opposé.

IV - Exécution des commandes - Délai d'exécution.

Le droit de conserver une certaine latitude dans le placement de nos commandes ne se comprend guère qu'associé à l'obligation pour les Comités d'organisation de faciliter l'exécution des marchés que nous aurons conclus ou tout au moins d'éviter toute mesure d'obstruction. Nous avons fait allusion plus haut à la répartition des produits accessoires; nous visons également la distribution des combustibles et des produits de graissage et les limitations d'activité. Il est indispensable que dans tous ces domaines les Comités d'organisation acceptent de coordonner leurs efforts avec les nôtres et que, reconnaissant le caractère prioritaire qui doit être réservé aux commandes du Chemin de fer, ils s'appliquent à aider nos fournisseurs à tenir leurs engagements.

Soit parce que ce caractère prioritaire de nos commandes est volontairement méconnu, soit parce que des difficultés pratiques s'opposent à ce qu'il soit respecté comme il conviendrait, nous constatons un accroissement à peu près général des délais d'exécution.

Le tableau ci-dessous, extrait du tableau complet compris dans la notice relative aux produits ferreux, donne pour plusieurs catégories d'articles une comparaison des délais d'exécution qui nous sont demandés et de ceux que nous considérons antérieurement comme normaux. Encore convient-il de noter qu'à ces délais viennent aujourd'hui s'ajouter les semaines qui, pour l'application des procédures nouvelles, s'interposent inévitablement entre la déclaration des besoins et la passation de la commande :

| P r o d u i t s | Délais moyens de livraison | |
|---|----------------------------|---------|
| | en 1939 | en 1942 |
| Tôles - Laminées | 5 mois | 10 mois |
| Acier creux pour entretoises ... | 6 - | 12 - |
| Essieux | 7 - | 10 - |
| Sabots de frein | 4 - | 9 - |
| Crochets de traction-tiges de tampons | 6 - | 12 - |
| Tendeurs d'attelage | 8 - | 12 - |
| Boulonnerie | 6 - | 10 - |
| Pièces pour appareils de voie- boulons de voie et tirefonds .. | 4 - | 10 - |

.....

L'amenuisement continu des contingents attribués, la disparition des stocks imposent d'une manière impérative que toutes mesures soient prises pour que les délais d'exécution cessent tout au moins de s'allonger.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a tenu à saisir le Conseil Economique de cette très grave question.

Nous devons ici y rattacher les problèmes qu'a soulevés tout récemment le fonctionnement de nos fonderies dont l'activité nous permet de donner satisfaction, en quelque sorte à la demande, à des besoins que l'industrie ne pourrait couvrir qu'après une dizaine de mois. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, saisi d'une décision de l'O.C.F.F.A. tendant à déplacer systématiquement vers l'industrie de la fonderie une part importante des commandes dont la S.N.C.F. se réserve l'exécution, a décidé que l'alimentation en fonte des fonderies S.N.C.F. devrait continuer à être assurée à un rythme très voisin du rythme actuel.

Si la S.N.C.F. a pu jusqu'ici subir les difficultés que nous signalons sans que la régularité et la sécurité de ses Services aient eu à en souffrir gravement, à tel point qu'on a pu lui reprocher parfois d'avoir surévalué ses besoins, c'est parce qu'elle a géré avec parcimonie les stocks qu'elle avait eu la sagesse de constituer en vue d'assurer la permanence du Service public dont elle a la charge. Actuellement nous n'arrivons plus que péniblement à maintenir en bon état d'entretien des voies dont le renouvellement périodique ne peut plus être assuré; nous devons garer chaque jour de nombreux wagons, ne pouvant les réparer faute de matières, alors que l'effectif de notre parc est déjà tombé à un niveau très inquiétant; nous devons laisser circuler de nombreux couverts avec des toitures non étanches faute de matériaux de couverture.

Les Sections de répartition, les Comités d'organisation doivent comprendre qu'il ne servirait à rien de donner les moyens de subsister aux industries les plus indispensables à la vie du pays si le Chemin de fer n'était pas tenu en mesure de répondre à ses obligations.

Nous pensons qu'un droit de priorité effectif doit nous être reconnu aussi bien dans la répartition des produits que dans l'exécution des commandes. Continuant à ménager nos ressources par tous les moyens, nous demandons aux Autorités Gouvernementales, que nous tenons soigneusement au courant des difficultés que nous rencontrons, de vouloir bien nous aider à tirer toutes les conséquences pratiques nécessaires d'un principe qui nous paraît devoir être mis entièrement hors de discussion.

Annexe 1

S.N.C.F.

29 Avril 1942

APPROVISIONNEMENTS de la S.N.C.F.

==
NOTICES

- ==
- 1 - Métaux ferreux
 - 2 - Métaux non ferreux
 - 3 - Bois (sauf traverses)
 - 4 - Traverses
 - 5 - Huiles de graissage - Pétrole
 - 6 - Textiles
 - 7 - Fibres dures (prolonges - cordages et câbles
de cabestans - corderie)
 - 8 - Peintures
 - 9 - Carbure de calcium
 - 10 - Charbons
 - 11 - Ciment
 - 12 - Briques réfractaires
 - 13 - Produits rouges (briques, tuiles, céramiques)
 - 14 - Papiers et cartons
- ==

METALLS FERREUX

Les besoins de la S.N.C.F. chiffrés initialement à 39.300 T. par mois, ont pu être ramenés à 31.600 T. à la suite des économies réalisées et surtout de la décision de suspendre tous les travaux ne présentant pas un caractère de nécessité et d'urgence absolue.

1°) Service des Installations Fixes

Le tableau ci-après fait ressortir :

- l'état actuel des approvisionnements en produits ferreux les plus courants comparé à l'état de ces approvisionnements en octobre 1939;
- la consommation mensuelle actuelle comparée à la consommation mensuelle normale du temps de paix :

| DESIGNATION | Situation des stocks de produits ferreux | | Consommation moyenne mensuelle de produits ferreux | | | | | |
|------------------------|--|-----------------------|--|------------------|--------|---|------------------|--------------------|
| | | | Entretien renouvellements, grosses réparations. | en 1938 | | Entretien renouvellements, grosses réparations. | en 1941 | |
| | au 1/10 1939 | au 1/4 1941 | | Tra-vaux | Totaux | | Tra-vaux | Totaux |
| Rails standard | 45.766 ^T | 13.222 ^T | 10.004 T. | 359 ^T | 10.363 | 3.537 ^T | 482 ^T | 4.019 ^T |
| Rails types régionaux | 75.552 | 23.832 ⁽¹⁾ | 6.408 | 273 | 6.681 | 2.069 | 295 | 2.364 |
| Eclisses standard | 5.809 | 2.338 | 503 | 17 | 520 | 191 | 9 | 200 |
| Boulons d'éclisses std | 1.747 | 1.283 | 102 | 5 | 107 | 58 | 2 | 60 |
| Tirefonds standard | 8.994 | 3.065 | 829 | 8 | 837 | 464 | 14 | 478 |
| Coussinets de voie | 12.645 | 5.585 ⁽¹⁾ | 543 | 37 | 580 | 319 | 136 | 455 |
| Appareils de voie std | 4.782 | 2.660 | 733 | 43 | 776 | 601 | 309 | 910 |

(1) de types divers inutilisables ailleurs que dans la Région d'origine.

.....

Les approvisionnements en matériaux de voie sont devenus très faibles si l'on tient compte surtout du fait qu'ils se composent, pour partie, de matériaux de type strictement régional (dont la fabrication ne se fait plus) et, par conséquent, inutilisables, ou difficilement utilisables sur toutes Régions; leur total ne donne donc pas une idée juste de l'usage qu'il est possible d'en faire.

Il y a lieu de faire remarquer que le seul remplacement, à l'entretien courant, des rails cassés, avariés ou tarés, absorbe dans les circonstances actuelles et compte tenu des renouvellements différés, près de 40.000 T. par an.

La baisse de la consommation n'a pu être atteinte qu'à prix d'une stricte économie et en différant la majeure partie des travaux d'entretien indispensables : en 1940 il n'a été exécuté que 250 km de renouvellement de voie et, en 1941, 400 km seulement sur un réseau de 60.000 km pour lequel le programme normal eût été de 1.900 km.

Les récupérations développées au maximum ont, depuis un an, permis de récupérer environ 30.000 T. de matériaux, mais après cette première campagne, on ne peut en attendre pour l'avenir qu'un rendement beaucoup moindre.

2°) Service du matériel

La faiblesse des stocks est particulièrement accusée pour certains produits. C'est ainsi qu'ils s'élèvent à 1 mois 1/2 de consommation pour les électrodes, 3 mois au maximum pour les tubes à fumée et pour les tôles, 4 mois pour les aciers de forges.

En tôles fines et tôles moyennes, les ateliers ont vécu "à la petite semaine" au cours de l'année 1941; même situation pour les aciers de forge de toutes dimensions et pour la boulonnerie. Encore ce résultat n'a-t-il pu être obtenu que par l'application de sévères mesures d'économies : récupération développée au maximum, retaroudage de vieux boulons, confection dans les établissements eux-mêmes, avec souvent un outillage de fortune, des boulons et rivets indispensables, déroulage de vieux tuyaux pour obtenir des éléments de tôles etc...

L'intensité de la récupération a été d'ailleurs marquée par une forte réduction des tonnages de vieilles matières ferreuses mises en vente, et parallèlement par un accroissement de la consommation mensuelle des électrodes passées de 516.000 en 1940 à 1.030.000 en Novembre 1941, accusant l'effort poursuivi pour prolonger par des travaux de soudure la durée d'utilisation de pièces qui, normalement, eussent été remplacées par des pièces neuves.

.....

3°) Fournitures aux Autorités allemandes.

La S.N.C.F. a dû, à des titres divers, fournir aux Autorités allemandes, des tonnages importants.

En ce qui concerne les Services du Matériel, 32.931 T. ont été fournies jusqu'à la fin de Février 1942 pour l'entretien du matériel moteur et roulant loué à la Reichsbahn; sur ces quantités :

- 5.840^{T,6} ont donné lieu à un refus de remboursement par cette dernière.
- 23.026^{T,8} ont été remboursées au 15 avril sous forme d'allocation de contingents spéciaux.
- 4.063^{T,6} restent encore à rembourser.

Il convient de remarquer que les allocations de la Reichsbahn ne donnent, pratiquement, lieu à livraisons qu'un an environ après et que la S.N.C.F. se trouve, en pratique, à découvert pendant cette période, des tonnages fournis.

Pour le matériel de voie, 18.500 T. ont été fournies aux Autorités allemandes sur leur demande, livrées aux troupes d'occupation ou prélevées par elles. Aucune restitution n'a été faite.

Les contingents mensuels de produits ferreux attribués chaque trimestre à la S.N.C.F. sont indiqués au tableau ci-après :

| | Contingents totaux attribués à la S.N.C.F. | Répartition de ces contingents | |
|--------------|--|--------------------------------|-------------------|
| | | Entretien | Construct. neuves |
| Janvier 1941 | 17.000 T. (1) | 17.000 T. | " (1) |
| Février | 20.300 (1) | 20.300 | " (1) |
| Mars | 20.300 (1) | 20.300 | " (1) |
| Avril | 34.400 | 28.200 | 6.200 T. |
| Mai | 31.100 | 25.150 | 5.950 |
| Juin | 31.100 | 25.150 | 5.950 |
| Juillet | 28.650 | 23.500 | 5.150 |
| Août | 28.650 | 23.500 | 5.150 |
| Septembre | 28.650 | 25.000 | 3.650 |
| Octobre | 23.800 (2) | 21.800 | 2.000 |
| Novembre | 23.800 (2) | 21.800 | 2.000 |
| Décembre | 23.800 (2) | 21.800 | 2.000 |
| | | | |

(1) {
(2) { Voir page 4.

| | Contingents totaux attribués à la S.N.C.F. | Répartition de ces contingents | |
|--------------|--|--------------------------------|-------------------|
| | | Entretien | Construct. neuves |
| Janvier 1942 | 20.800 (3) | 20.100 | 700 |
| Février | 20.800 (3) | 20.100 | 700 |
| Mars | 20.800 (3) | 20.100 | 700 |
| Avril | 16.340 | 16.245 | 95 (4) |

- (1) - Jusqu'à Mars 1941, la part destinée aux constructions neuves n'était pas incorporée dans le contingent S.N.C.F.
- (2) - Y compris 1.800 T. d'avance faite par l'O.F.F.A., à charge de remboursement par la S.N.C.F. sur les bons ZAST à recevoir.
- (3) - Y compris 700 T. d'avance faite par l'O.F.F.A. à charge de remboursement par la S.N.C.F. sur les bons ZAST à recevoir.
- (4) - Ces 95 T. représentent uniquement la part attribuée au Comité de la Construction Electrique. Une attribution directe est faite par l'O.F.F.A. au Comité MATFER en dehors du contingent S.N.C.F.

Les contingents alloués déjà trop faibles dans le passé sont donc notoirement insuffisants à l'heure actuelle.

Pour les demi-produits distribués par le Comptoir des Produits Sidérurgiques, les prix sont fixés en valeur absolue par arrêté. La S.N.C.F. a pu conserver la bonification pour quantités qui lui avait été précédemment consentie, mais il faut signaler une décision assez curieuse du Commissaire du Gouvernement auprès du C.O.R.S.I.D. qui a voulu faire supprimer l'avantage spécial dont bénéficiait la S.N.C.F. sur les avenants de transport et que le C.P.S. était bien d'accord pour lui maintenir. La tentative n'a pu avoir d'effet car le texte de l'arrêté de fixation de prix nous permettait de maintenir le statu quo, mais elle nous a empêchés de procéder à une simplification sur laquelle nous nous étions mis d'accord avec le C.F.S.

En boulonnerie, il faut signaler une longue période pendant laquelle les fabricants se sont abstenus de nous faire des offres, les prix autorisés leur paraissant insuffisants. Nous n'avons pu obtenir des fournitures qu'en renonçant à tous

.....

nos avantages pour payer le prix de la clientèle ordinaire alors que nous absorbons, même en temps normal, plus du tiers de la production.

Nous avons rencontré dans notre approvisionnement en tirefonds une difficulté provenant de ce que le groupement des producteurs voulait nous imposer une clause de résiliation automatique des commandes dès que les prix de revient calculés forfaitairement d'après une formule simple, dépasseraient de 5 % les prix autorisés. Cette clause qui paraît équitable au premier abord risquait cependant de tarir notre approvisionnement et prenait l'aspect d'une pression sur les services de fixation des prix. Sur une réaction énergique de ces services, la clause n'a pas été maintenue.

En fonderie, les retards dans la fixation des prix jugés nécessaires par les industriels ont aussi entraîné de longs retards dans le placement de nos commandes. Il faut citer le cas des boisseaux et des plongeurs en acier moulé; celui des appareils de voie en acier moulé au manganèse pour lesquels les fournisseurs ont refusé d'accepter des commandes tant que de nouveaux prix ne seraient pas fixés et ont assuré qu'ils ne les accepteraient même alors que si ces prix leur donnaient satisfaction. Nous avons saisi M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de cet incident.

Depuis de longs mois, nous sommes en discussion sur les prix des sabots de frein avec nos fournisseurs. Ceux-ci, jugeant insuffisants les prix autorisés, voulaient nous amener à payer des prix supérieurs, sans demander d'autorisation de hausse aux pouvoirs compétents. Il semble qu'ils se soient décidés en définitive à formuler une demande de majoration.

A propos de ces mêmes sabots de frein, nous sommes intervenus, d'ailleurs sans résultat, auprès du Comité d'Organisation pour attirer son attention sur le fait que la limitation d'activité des industries par la fixation de la quantité de matière à mettre en œuvre quelle que soit la nature de la fabrication entraîne les industriels à négliger les fabrications dans lesquelles le rapport de la quantité de main-d'œuvre et du chiffre d'affaires à la quantité de matière est faible; c'est le cas des sabots de frein.

L'insuffisance des contingents est aggravée par l'allongement progressif des délais de livraisons que fait ressortir le tableau ci-après :

.....

| | en 1939 | en 1942 | | Différence des délais moyens en 1939 et en 1942 |
|---|------------------|------------------|-----------------|---|
| | Délais moyens | Délais moyens | Délais Extrêmes | |
| Tôles | 5 mois | 10 mois | 7 mois 13 mois | 5 mois |
| Laminés | 5 - | 10 - | 7 - 13 - | 5 - |
| Tubes et tuyaux | 5 - | 8 - | 6 - 10 - | 3 - |
| Acier creux pour entre- toises | 6 - | 12 - | 11 - 13 - | 6 - |
| Bandages | 4 - | 7 - | 6 - 8 - | 3 - |
| Essieux | 7 - | 10 - | 8 - 12 - | 3 - |
| Sabots de frein | 4 - | 9 - | 6 - 12 - | 5 - |
| Barreaux de grille | 5 - | 9 - | 6 - 12 - | 4 - |
| Crochets de traction ... | 6 - | 12 - | 3 - 16 - | 6 - |
| Tendeurs d'attelage | 8 - | 12 - | 6 - 13 - | 4 - |
| Tiges de tampons | 6 - | 12 - | 7 - 16 - | 6 - |
| Boulonnerie | 6 - | 10 - | 6 - 14 - | 4 - |
| Rivets | 7 - | 10 - | 8 - 12 - | 3 - |
| Vis | 5 - | 8 - | 6 - 10 - | 3 - |
| Goupilles | 6 - | 10 - | 8 - 12 - | 4 - |
| Pièces pour appareils de voie | 4 - | 10 - | 6 - 14 - | 6 - |
| Boulons de voie et tirefonds | 4 - | 10 - | 6 - 14 - | 6 - |
| Délai moyen de livraison | 5 à 6 mois | 10 mois | | |

Dès à présent les livraisons sont inférieures aux consommations ; elles font ressortir une insuffisance mensuelle moyenne de 6.000 à 7.000 Tonnes pour les Installations Fixes et de 2.500 Tonnes pour le Matériel et Traction. Pour ce dernier Service, les stocks presque épuisés pour les produits de forte consommation, ne pourront bientôt plus compenser l'insuffisance des livraisons et de graves répercussions ne manqueront pas de survenir pour l'entretien du matériel qui, déjà, notamment pour les wagons à marchandises, se trouve en état de sous-entretien.

Le tableau ci-dessous donne quelques exemples de l'insuffisance des livraisons :

.....

| Produits | Consommation mensuelle | Livraisons mensuelles |
|--|------------------------|-----------------------|
| Boulonnerie (1) | 700 T. | 313 T. |
| Tôles fines et moyennes | 650 T. | 430 T. |
| Tubes à fumée | 370 T. | 270 T. |
| Acier AK pour entretoises et tirants de foyers | 175 T. | 150 T. |
| Electrodes pour soudure à l'arc | 50 T. | 30 T. |

Le Service des Installations Fixes souffre également beaucoup de cet état de choses, comme le montre le tableau comparatif ci-après des commandes et des livraisons de matériaux de voie en 1941.

| Produits | Quantités en commande, couvertes en monnaie-mettières en 1941 | Quantités livrées par les Usines en 1941 | Besoins annuels vitaux exprimés |
|--|---|--|---------------------------------|
| | (en tonnes) | (en tonnes) | (en tonnes) |
| Rails standard | 43.035 | 10.563 | |
| Eclisses et flasques pour rails standard | 2.116 | 601 | |
| Rails aiguilles et contre-aiguilles | 1.974 | 1.355 | |
| Contre-rails pour croisement. | 375 | 115 | |
| Ensemble rails et éclisses .. | 47.500 | 12.639 | 102.000 |
| Boulons d'éclisses | 2.000 | 393 | 3.600 |
| Tirefonds | 7.412 | 2.550 | 15.000 |
| Coeurs en acier moulé au Mn . | 1.943 | 1.200 | 4.320 |
| Appareils de voie | 5.644 | 1.558(1) | 5.000 |
| (1) Livraisons par les : | | | |
| Ateliers S.N.C.F. 833 T. | | | |
| Par les Usines 720 T. | | | |

(1) Pour certains articles, les stocks sont absolument nuls. 7.000 T. d'articles de boulonnerie sont actuellement commandées ou en voie de l'être.

Encore convient-il de remarquer que les livraisons actuelles correspondent aux contingents alloués au début de 1941 qui étaient supérieurs de moitié pour l'entretien à ceux actuellement attribués. La situation risque d'être tragique dans quelques mois, lorsque les livraisons résulteront des contingents attribués en 1942.

Etant donné la gravité de cette situation, il apparaît nécessaire de mettre énergiquement en oeuvre tous les moyens propres à y remédier :

- Augmentation du contingent alloué,
- Octroi par la Reichsbahn à la S.N.C.F. d'un contingent d'avance permettant pratiquement à cette dernière de recevoir le métal à peu près au moment où elle doit le fournir à la Reichsbahn.
- Attribution à la S.N.C.F. d'une priorité pour les fabrications des produits qui lui sont essentiels.

METALLS NON FERREUX

1° - CUIVRE et ALLIAGES de CUIVRE

Les besoins d'entretien de la S.N.C.F. atteignent mensuellement 630 T. (1).

D'autre part, pour l'achèvement du programme de construction des 143 locomotives et 143 tenders, des 34 locomotives électriques et de l'électrification de Brive-Montauban (laquelle permettra d'économiser annuellement 55.000 T. de charbon), 700 T. de cuivre ou d'alliages de cuivre, sont encore nécessaires. Enfin, un certain tonnage (100 T. à titre d'ordre de grandeur) est nécessaire pour l'exécution de quelques travaux urgents, parce que générateurs d'économie de produits rares (éclairage électrique des gares par exemple).

En supposant une répartition sur 6 mois des tonnages ci-dessus, les besoins pour travaux peuvent être chiffrés à 130 T. par mois environ qui viennent s'ajouter aux 630 T. de l'entretien, soit au total 760 T.

A noter, en outre, que la S.N.C.F. a dû engager des tonnages importants pour la remise en état et pour l'entretien du matériel moteur et roulant loué à la Reichsbahn. Ces tonnages atteignent à l'heure actuelle 1.112 T.754 d'après les évaluations de la S.N.C.F. Ce chiffre a donné lieu à des discussions encore en cours et qui ont retardé la restitution. Jusqu'ici 177 T.752 seulement ont fait l'objet d'attributions par la Reichsbahn de contingents de remplacement. Comme plusieurs mois sont ensuite nécessaires pour recevoir le cuivre correspondant, la S.N.C.F. se trouve fortement à découvert.

Les attributions de matières sont faites chaque mois à la S.N.C.F. pour satisfaire l'ensemble de ses besoins directs et indirects.

Elles sont matérialisées par l'établissement de "licences de transfert ou d'usage".

.....

(1) Non compris les tonnages transformés par les Ateliers S.N.C.F.

Les contingents alloués à la S.N.C.F. depuis la mise en application de la répartition ont été les suivants :

| | | | |
|------|-----------------|---------|-----|
| 1941 | Juillet | 520 T. | |
| | Août | 520 T. | |
| | Septembre | 520 T. | |
| | Octobre | 520 T. | |
| | Novembre | 520 T. | |
| | Décembre | 520 T. | |
| 1942 | Janvier | 520 T. | |
| | Février | 470 T. | (1) |
| | Mars | 486 T.5 | |
| | Avril | 486 T.5 | |

Le rapprochement de ces chiffres avec celui des besoins fait ressortir l'insuffisance de ces allocations, notamment à partir du mois de février.

Les délais de livraison ont été surtout influencés au cours de 1941 par la nécessité de mettre au point, à tous les échelons intéressés, le processus complexe adopté par la Section des Métaux non ferreux et par les difficultés éprouvées par les fournisseurs à se procurer les matières destinées à leurs fabrications. On peut espérer que les délais pratiqués en 1941 ne s'accroîtront pas en 1942.

2° - PLOMB

Les besoins d'entretien normaux en plomb sont de l'ordre de 300 T. exception faite de ceux pour accumulateurs qui sont satisfaits partiellement (75 %) par transformation de vieilles plaques récupérées.

Pour satisfaire ces besoins, des attributions de matières, qui sont déterminées en fonction des ressources, sont faites chaque mois à la S.N.C.F. pour satisfaire l'ensemble de ses besoins directs et indirects.

 (1). Réduction due à la pénurie d'énergie électrique consécutive à la situation des réserves hydrauliques.

Elles sont matérialisées par l'établissement de "licences de transfert" ou "d'usage".

Les contingents alloués à la S.N.C.F. depuis la mise en application de la répartition ont été les suivants :

| | | |
|------|-----------------|-----------|
| 1941 | Juillet | 180 T. |
| | Août | 130 T. |
| | Septembre | 160 T. |
| | Octobre | 100 T. |
| | Novembre | 100 T. |
| | Décembre | 100 T. |
| 1942 | Janvier | 60 T. |
| | Février | 30 T. (1) |
| | Mars | 47 T.5 |
| | Avril | 47 T.5 |

Il y a lieu de noter qu'il est toléré que la S.N.C.F. fasse, en sus de ces contingents, transformer un certain tonnage de vieux plomb récupéré par elle et qui atteint un ordre de grandeur de 20 tonnes par mois.

Le rapprochement de ces chiffres avec celui des besoins fait ressortir l'insuffisance notoire de ces allocations qui ne permettent même pas d'assurer les fabrications réduites au strict minimum de câbles isolés (signalisation, téléphonie, télégraphie, appareillage électrique de traction, et divers, etc...) indispensables au fonctionnement de la S.N.C.F. et à la sécurité. Ils risquent même de ne pas permettre, bientôt, de régénérer le métal anti-friction au plomb dont l'emploi, faute d'étain, a été étendu à l'ensemble du matériel roulant, aux tenders et même à certaines séries de locomotives.

La situation à cet égard est extrêmement grave ; elle a été signalée à la Section des Métaux non ferreux à laquelle il a été demandé d'envisager d'urgence un relèvement des allocations.

Il est à craindre, en effet, que dans un bref délai, la S.N.C.F., dont les stocks sont très faibles, se trouve absolument hors d'état de faire face à ses besoins mêmes les plus vitaux.

3° - ETAIN et ALLIAGES d'ETAIN

En raison de la pénurie de l'étain, la S.N.C.F. ne reçoit aucune allocation d'étain pur ; il ne lui est alloué qu'un contingent mensuel de 4 T. de métaux blancs anti-friction destiné, en majeure partie, à ses constructions neuves de matériel moteur et roulant.

.....

(1) Réduction due à la pénurie d'énergie électrique consécutive à la situation des réserves hydrauliques.

Elle doit donc se contenter de régénérer la plus grande partie de ses alliages anti-friction en se résignant d'une part à un appauvrissement progressif de leur teneur en étain, et d'autre part, à une limitation de leur emploi aux locomotives de vitesse ou lourdes.

De toute façon, si aucune fourniture d'étain ne peut être envisagée avant un long délai, la S.N.C.F. se heurtera à de très graves difficultés risquant de compromettre le fonctionnement de ses Services.

4° - ZINC

Les besoins mensuels d'entretien courant s'élèvent à 185 T. (dont 80 T. pour les piles, besoins vitaux). Encore convient-il d'y ajouter 75 T. au minimum pour la fabrication du zinc laminé (1) nécessaire pour la couverture des wagons, en remplacement de la toile enduite obtenue en quantité tout à fait insuffisante (plus de 3.000 wagons circulent actuellement avec des couvertures non étanches).

Pour satisfaire ces besoins, des attributions de matières sont faites chaque mois à la S.N.C.F. pour couvrir l'ensemble de ses besoins directs et indirects.

Elles sont matérialisées par l'établissement de "licences de transfert ou d'usage".

Les contingents alloués depuis la mise en application de la répartition ont été les suivants :

| | | |
|------|-----------------|------------|
| 1941 | Juillet | 120 T. |
| | Août | 120 T. |
| | Septembre | 196 T. |
| | Octobre | 232 T. |
| | Novembre | 182 T. |
| | Décembre | 182 T. |
| 1942 | Janvier | 177 T. |
| | Février | 88 T.5 (2) |
| | Mars | 88 T.5 |
| | Avril | 88 T.5 |

(1) Non compris 15 T. de zinc allouées mensuellement à la S.N.C.F. par la Section des Métaux non ferreux du Nord et du Pas-de-Calais pour la fabrication de tôles galvanisées également destinées à la couverture des wagons.

(2) Réduction due à la pénurie d'énergie électrique consécutive à la situation des réserves hydrauliques.

Il y a lieu de noter que depuis le mois de février 1942, la S.N.C.F. dispose, en sus de ces contingents, des 15 T. de zinc qui sont actuellement récupérées sur les vieilles piles.

Le rapprochement de ces chiffres avec les besoins fait ressortir l'insuffisance des contingents qui ont été alloués, notamment à partir du mois de février.

o
o o

Pour les produits non ferreux, la S.N.C.F. payait, avant la guerre, des prix notablement inférieurs aux prix courants du commerce.

Pendant la guerre, le Ministère de l'Armement, beaucoup plus gros consommateur que nous, ayant accepté des prix légèrement supérieurs à ceux de la S.N.C.F., nous dûmes consentir à nous aligner sur ces prix.

En décembre 1941, un arrêté fixe des prix maxima. Le Groupement de distribution prétendit alors, tout au moins pour certains produits, nous appliquer ces nouveaux maxima. Nous n'avons pas accepté et avons seulement consenti à payer nos prix antérieurs à l'arrêté majorés, en valeur absolue, de la hausse que venaient de subir les prix courants. Nous comptons que la justesse de ce point de vue sera finalement reconnue par les fournisseurs.

Pour les câbles, par contre, nous avons perdu les avantages que nous avions réussi à nous assurer précédemment: nous payons les produits de série aux prix du tarif officiel.

Pour les produits spéciaux à la S.N.C.F., le Comité fait une étude de prix et la soumet à l'homologation par la procédure simplifiée après avoir pris notre avis. Nous n'avons pas encore pu réunir les éléments nécessaires pour faire une vérification serrée; nous avons pu signaler quelques anomalies ou quelques erreurs dont il a été tenu compte, mais, dans l'ensemble, nous ne pouvons, pour le moment, qu'accepter le prix proposé par le Comité.

B O I S
(sauf traverses)

La situation des approvisionnements en bois de la S.N.C.F. est très mauvaise.

Les besoins directs mensuels des Services Matériel et Traction sont de :

| | |
|----------|----------------------|
| feuillus | 5.000 m ³ |
| résineux | 4.000 m ³ |
| divers | 1.000 m ³ |

En temps de paix, les stocks étaient de l'ordre de 200.000 m³, représentant la consommation de 18 à 20 mois.

Sur cette quantité 120.000 m³ environ constituaient le stock en cours de séchage, correspondant à environ un an de consommation.

A la date du 1er avril 1942, le stock total ne comprenant plus que du bois vert n'était que de :

| | | |
|------------|-----------------------|-------------------------|
| feuillus : | 12.280 m ³ |) 20.010 m ³ |
| résineux : | 7.730 m ³ | |

soit à peine 2 mois de consommation.

Le stock des planches de fond pour wagons, dont la consommation mensuelle dépasse 2.000 m³ est particulièrement faible. Les planches sont consommées dès leur livraison et, fréquemment, des wagons doivent être garés en attente de la prochaine livraison. Il est certain que si cette situation ne peut être redressée rapidement, le coefficient d'immobilisation du matériel à marchandiser, dont l'état s'aggrave peu à peu, atteindra rapidement une valeur très élevée.

Actuellement (fin avril 1942) l'approvisionnement en bois constitue l'un des plus graves problèmes auquel les Services Matériel et Traction ont à faire face par suite de la pénurie de matières.

Eu égard à la faiblesse de ses stocks et à la nécessité de les reconstituer au moins partiellement, si l'on veut éviter la pénurie totale et l'arrêt de l'entretien du matériel qu'elle entraînerait, la S.N.C.F. a adressé au Répartiteur les programmes des besoins résumés dans le

.....

tableau ci-après qui comporte également le détail des quantités attribuées au titre du mois d'avril 1942.

| | Quantités mensuelles demandées | Quantités attribuées |
|---|--------------------------------|----------------------|
| Sciages (Besoins directs de la S.N.C.F.) | 15.235m ³ | 7.617 m ³ |
| feuillus (Réparateurs de matériel) | 1.506 | 753 |
| sauf (Besoins des Industriels) | | |
| peuplier (pour les commandes d'objets finis | 615 | 308 |
| | 17.356m ³ | 8.678 m ³ |
| Sciages (Besoins directs de la S.N.C.F.) | 16.115m ³ | 6.446 m ³ |
| résineux (Réparateurs de matériel) | 2.354 | 943 |
| et (Besoins des Industriels) | | |
| peuplier (pour les commandes d'objets finis | 772 | 399 |
| | 19.241m ³ | 7.698 m ³ |

Les contingents attribués mensuellement par le Répartiteur pour les besoins directs sont matérialisés sous la forme de billets-matières qui sont remis aux fournisseurs au moment de la livraison des bois qui leur ont été commandés.

Il vient d'être décidé que les Services Publics et Administrations recevront également, à dater du 1er mai, un contingent destiné à couvrir leurs besoins indirects. En passant leurs commandes de produits finis à ceux de leurs fournisseurs qui ressortissent au Comité d'Organisation des Industries du Bois, ils adresseront à la Section du Bois des "chèques assignation" au vu desquels cette section enverra au fournisseur les billets-matières correspondants.

Pendant l'année 1941, nous avons éprouvé des difficultés extrêmement graves à assurer le placement de nos commandes de bois, du fait que les prix officiels datant de mai 1940 étaient jugés insuffisants et étaient, en tout cas, très inférieurs à ceux du marché clandestin qui drainait pratiquement toute la production. Les difficultés auraient été moindres si nous avions pu assurer nettement à nos fournisseurs que nous leur consentirions les prix en cours d'homologation, mais nous n'avons pu le faire que de façon indirecte et trop tardive, par respect pour la loi que nous étions à peu près les seuls à observer en la matière.

.....

Le prix des bois est maintenant fixé par un barème très complet qui date du 20 novembre 1941. Nous appliquons ce barème mais nous recommandons à éprouver certaines difficultés du fait que le prix de produits particuliers à la S.N.C.F., tels que les planches de fond pour wagons, est jugé insuffisant.

Nous sommes extrêmement gênés pour obtenir que nos fournisseurs de produits finis (charronnage, engins de manutention, ameublement) obtiennent les quantités de bois qui leur sont nécessaires.

Nos fournisseurs subordonnent leur proposition à la cession de bons matières bois, qu'il nous était jusqu'ici interdit de délivrer en raison des règles imposées par les Sections de répartition des bois.

Le Comité d'Organisation des Industries du Bois ne fait rien pour améliorer cette situation et ne veut pas accorder d'allocations préférentielles aux titulaires de nos marchés ou commandes, ni réserver des fabrications pour notre compte chez ses ressortissants.

Le système de carnets de "chèques d'assignation" visé plus haut constituera sans doute une solution satisfaisante.

En 1941, les livraisons en bois de wagnage ont été nettement inférieures aux besoins. Ces insuffisances de livraisons ont été occasionnées par :

- des commandes massives (directes ou indirectes) des Autorités d'occupation entraînant la réquisition à leur profit de la plupart des exploitations, surtout pour les résineux ;
- la parution tardive (25.11.41) du nouveau bulletin Officiel des prix, d'où impossibilité pour la S.N.C.F., pendant un certain temps, de lutter contre les acquéreurs plus généreux ;
- la pénurie de main-d'oeuvre forestière ;
- l'insuffisance d'alimentation des chevaux et boeufs affectés au débardage des bois dans les forêts ;
- la pénurie de moyens de transport : difficultés rencontrées pour obtenir des licences pour camions à gazogènes, le manque de carburants et de lubrifiants ;
- le manque de pièces de rechange pour camions, d'outillage de scieries, et de fers pour les animaux.

.....

Si l'on met à part la question des prix, les mêmes difficultés se retrouvent en 1942 ; on constate, en outre, que de nouvelles difficultés surgissent par suite de la pénurie de matériel ferroviaire qui entrave l'expédition de bois sur les magasins.

Après de nombreuses prises de contact avec les Autorités d'occupation, celles-ci ont décidé l'affectation à la S.N.C.F. d'un certain nombre de scieries de l'Est à l'exécution des commandes de cette dernière.

D'autre part, la S.N.C.F. a obtenu du Répartiteur :

- l'attribution d'une priorité pour ses commandes (après les bois de mine) ;
- l'octroi par voie d'imposition de 105.100 m³ livrables en 1942 et couvrant environ les besoins de 6 mois ;
- la promesse de bloquer et de transférer à la S.N.C.F. les stocks de bois existants pouvant lui convenir.

Dans leur ensemble, les mesures prises par le Répartiteur donnent satisfaction à la S.N.C.F., mais l'expérience prouve qu'elle n'en tirera un avantage que si des mesures de coercition sont appliquées pour obliger les fournisseurs à livrer dans les délais impartis et si, en outre, ces derniers reçoivent, des organismes officiels dont ils dépendent, les matières premières indispensables à la marche normale de leur industrie.

En fait, durant ces derniers mois, les livraisons sont restées relativement faibles. Les cubes expédiés mensuellement n'atteignent pas la moitié des besoins.

En vue d'améliorer, dans la mesure du possible, cette situation, la S.N.C.F. reste en contact avec les organismes français de répartition et de distribution ainsi qu'avec les Autorités d'occupation. Elle poursuit ses interventions auprès du Bureau National d'Alimentation du Bétail pour tâcher d'améliorer la situation des animaux effectuant le débardage en forêts ; elle aide les scieries à se procurer l'outillage qui leur fait défaut ou intervient en leur faveur auprès des organismes intéressés.

T R A V E R S E S

La consommation moyenne annuelle de la S.N.C.F. est en temps normal de 5.000.000 de traverses neuves environ, tant pour les besoins de l'entretien proprement dit des voies que pour les travaux de renouvellements et autres.

Au début de la campagne 1942, ces besoins avaient été fixés à 5.600.000 traverses calculés comme suit :

| | | | |
|-----|---------------------------------|-----------|-----------|
| 1°) | -consommation prévue | 4.800.000 | |
| 2°) | -stock désirable en fin d'année | 3.500.000 | |
| | (les 2/3 de la consommation | | 8.300.000 |
| | d'une année normale) | | |
| 3°) | -A déduire : | | |
| | Stock au 31 Décembre 1941 | 2.700.000 | |
| | | | 5.600.000 |

Les quantités sus-indiquées comparées à celles d'une année normale appellent les remarques suivantes :

1° - Consommation -

Les chiffres sont :

| | pour année 1942 | normale |
|---------------------|--------------------|---------|
| Entretien | 3,400 | 3,200 |
| Renouvellements ... | 0,800 | 1,500 |
| Travaux divers | 0,600 | 0,600 |
| | 4,800 | 5,300 |

Les besoins pour l'entretien ne peuvent supporter de réduction, car ils sont déjà limités aux seules traverses dont le séjour dans les voies ne peut être maintenu.

S'ils sont plus élevés qu'en année normale, c'est que, depuis 1939, certains travaux d'entretien ont dû être différés en raison des circonstances et d'autre part que les travaux de renouvellements ont été au cours des mêmes années très inférieurs à ce qu'ils auraient dû être.

.....

En ce qui concerne les besoins pour les renouvellements, qui représentent environ 50 % d'une année normale, ne pouvant compter que sur un faible contingent de métaux ferreux, nous avons dû limiter le programme de 1942 à 1.000 km de voie au lieu de 1.900 km en temps normal, ce qui est très grave pour l'avenir.

Les travaux divers comprennent les extensions ou modifications d'installations de gares ou autres; bien qu'en réduction marquée pour les travaux de la S.N.C.F., il convient par contre de prévoir certains besoins destinés à faire face aux travaux demandés par les Autorités d'occupation.

2° - Stock désirable fin 1942 :

La préparation des traverses demande un délai de l'ordre de 8 mois entre le moment de l'acquisition et l'achèvement de leur finissage, compte tenu des délais de fabrication, de livraison, de séchage, d'entaillage et d'imprégnation.

Il est donc nécessaire de prévoir chaque année en fin d'exercice, un stock d'environ les $\frac{2}{3}$ de la consommation prévue pour l'année suivante, si l'on ne veut pas hypothéquer les ressources de cette année et de celle qui la suivra.

Si l'on admet, à priori, que l'année 1943 peut être une année normale, c'est donc les $\frac{2}{3}$ de 5.500.000 c'est à dire : 3.500.000 traverses, qu'il faut avoir en stock fin 1942.

3° - Stock fin 1941 :

Fin 1941, le stock de traverses tant blanches que préparées était d'environ 2.700.000 traverses; notablement inférieur au stock normal par suite notamment du déficit de livraisons des deux campagnes antérieures (en 1941, sur 4.000.000 de traverses commandées, il n'a été livré, en définitive, que 1.700.000 traverses).

ACQUISITIONS pour 1942 -

La situation exposée ci-dessus fait apparaître des besoins d'acquisition s'élevant à 5.600.000 traverses sur lesquelles le Répartiteur de la Section du Bois à l'O.C.R.P.I. n'a pu allouer à la S.N.C.F. que 3.450.000 traverses.

Le déficit d'approvisionnement est donc, dès l'origine de la campagne de 2.000.000 de traverses environ et celui-ci augmentera sensiblement par suite du déficit de livraison qu'il faut s'attendre à subir.

Dans le contingent de 3.450.000 traverses, sont incluses 500.000 traverses environ à provenir d'exploitations forestières entreprises par la S.N.C.F. et que nous avons dès maintenant la certitude de produire.

Par contre, nous avons de sérieuses raisons de croire que les 3 millions de traverses à provenir du commerce ne seront pas livrées en totalité.

Le Répartiteur a dû, en effet, recourir au régime des impositions pour placer les commandes, or celui-ci s'avère très lent :

- au 1er mars 1942, 7 départements seulement étaient imposés pour un total de 396.000 traverses
- au 1er avril, la mesure n'intéressait encore que 52 départements⁽¹⁾ pour un ensemble de 2.615.000 traverses
 - dont : chêne 1.700.000
 - hêtre 540.000
 - pin 375.000

La notification tardive des impositions de fourniture de traverses en hêtre, faite après la date normale d'abatage des arbres, entraîne dès maintenant une perte importante (300.000 traverses environ).

De plus, les impositions concernant les traverses en chêne ont soulevé de la part des producteurs de telles protestations, et même, dans certains cas, des refus de livrer, qu'il faut craindre une diminution sensible sur le chiffre théorique des impositions.

Devant cette perspective peu encourageante de la campagne 1942 qui risque de compromettre gravement les approvisionnements en traverses déjà fortement obérés, la S.N.C.F. considère comme indispensable de prendre dès maintenant les dispositions nécessaires pour relever dans toute la mesure du possible la production de la campagne.

.....

(1) encore faut-il considérer que dans ces 52 départements ne sont pas compris 5 départements de la zone non occupée qui représentent à eux seuls les 2/3 de la production de cette zone.

Devant le succès obtenu par les exploitations forestières qu'elle a déjà organisées et leur rendement certain, elle sera conduite à les développer dans la mesure où elle pourra disposer de main-d'oeuvre et de moyens nouveaux.

Rien entendu elle fera parallèlement tout son possible pour faciliter aux producteurs imposés l'exécution de leurs fournitures. Mais c'est surtout le Comité Central des Groupements Interprofessionnels forestiers, responsable de la production qui devra s'employer à leur procurer toute l'aide nécessaire.

HUILES DE GRAISSAGE - PETROLE

En ce qui concerne les huiles de graissage et le pétrole, la situation des approvisionnements au 1er mars 1942 s'établissait comme suit :

| | Huiles cylindre | | Huiles mouve- | PETROLE |
|---|-----------------|---------------|----------------|----------------------|
| | vapeur : | vapeur : | ment et boîtes | |
| | saturée : | surchauffée : | d'essieux | |
| Stocks SNCF au 1.3.42 | 150 T. | 510 T. | 2.170 T. | 1.490 m ³ |
| Livraisons à recevoir au 1.3.42 | 195 | 600 | 1.780 | 370 |
| Ressources totales | 349 T. | 1.110 T. | 3.950 T. | 1.860 m ³ |
| Consommation mensuelle moyenne | 58 T. | 152 T. | 800 T. | 400 m ³ |
| Limite de couverture des ressources totales | 1er Sept. 42 | mi Octobre | fin Juil. 42 | mi Juil. 42 |

La consommation des huiles pour mouvement de locomotives qui, en 1938, s'élevait à 13.350 T. est tombée en 1941 à 5.690^T soit une diminution de 57 %.

Pour les huiles cylindre, la consommation est passée de 5.520^T en 1938 à 2.155^T en 1941.

Indépendamment de la réduction des parcours qui ont permis de resserrer la consommation, les économies réalisées résultent :

1°) Pour les locomotives, d'un réglage et d'une surveillance sévère des graisseurs et de la réduction des barèmes d'allocations.

2°) Pour les voitures et wagons de l'allongement et de l'unification à 6 mois de la fréquence du remplissage des boîtes au lieu de 4, 2 et même 1 mois.

D'une façon générale la récupération et la régénération des huiles a été poussée au maximum.

.....

En accord avec le Répartiteur du pétrole et conformément à ses demandes, des mesures ont été prises en vue de réduire, dans des proportions considérables, la consommation du pétrole d'usage courant (éclairage, ateliers, etc...) de manière à le consacrer aux emplois indispensables de sécurité (signaux, crocodiles)

La consommation qui, en 1938, s'élevait à 10.130 m³ et qui, pour 1941, était prévue pour 5.803 m³, n'a été en fait, pour cette même année, que de 4.742 m³, soit une réduction de 53 % par rapport à 1938.

Ces résultats ont été obtenus, d'une part, grâce à la réduction ou la suppression d'emploi du pétrole pour certaines applications (ateliers, éclairage, etc...) d'autre part, en signalisation par le non-allumage de certains signaux secondaires, l'extinction systématique pendant le jour et par la substitution de l'éclairage électrique ou à l'acétylène à l'éclairage au pétrole dans un certain nombre de cas.

Nous exprimons directement nos besoins à l'O.C.R.P.I. Le Répartiteur de la Section Pétrole, après avoir fixé les contingents en accord avec les Autorités d'occupation, nous les notifie directement et nous délivre les bons de consommation correspondants.

A l'origine de la répartition, la périodicité adoptée était mensuelle. Depuis le 1.10.41, la périodicité des contingents est devenue trimestrielle en ce qui concerne les huiles de graissage.

La réalisation de ces contingents est assurée par les POOL des huiles et le POOL des carburants qui désignent ou agréent les fournisseurs chargés de l'exécution des commandes passées dans la limite des contingents qui nous sont alloués.

Entre le 4^e trimestre 1940 (début du contingentement) et le 1^{er} trimestre 1942, les allocations accordées ont subi des réductions importantes qui ressortent du tableau ci-après :

| Allocations | Pétrole | Huiles cylindre | Huiles Mouvement et boîtes d'essieux |
|-------------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------------|
| | M ³ | T | T |
| 4 ^e Trimestre 1940 | 1.923 | 1.610 | 2.578 |
| 1 ^{er} - 1942 | 1.025 | 520 | 1.950 |
| Pourcentage de réduction | 47 % | 68 % | 24 % |

.....

Il y a lieu de remarquer que pour la totalité de ces produits, les stocks nationaux sont épuisés et que les allocations ne nous sont consenties qu'en fonction des importations contrôlées par les Autorités d'occupation.

Notre approvisionnement n'est donc assuré que d'une manière particulièrement précaire aussi nous préoccupons-nous vivement de rechercher des produits de substitution (huiles végétales, huiles synthétiques, etc...)

Les prix des produits courants sont fixés par les Pouvoirs Publics. Dans cette fixation, la S.N.C.F. a subi un préjudice important du fait qu'on lui a imposé de payer les prix fixés pour les consommateurs, ces prix étant les mêmes pour les consommateurs au détail que pour les consommateurs de gros. Cette solution nous paraît injuste car la S.N.C.F. est un gros acheteur qui prend ses produits, souvent dans ses propres emballages (wagons-citernes), à la raffinerie ou au dépôt et que, par suite, c'est elle et non son fournisseur qui supporte les frais de distribution. Nous avons protesté contre ce fait.

Pour les huiles de graissage, notre protestation a été rejetée nettement par le Comité Central des Prix qui s'est tenu pour lié par la lettre de l'arrêté qui avait fixé les prix à la consommation, sans faire de différence entre les consommateurs de gros et les consommateurs au détail. Nous nous réservons de reprendre la question lors d'une prochaine hausse éventuelle.

Pour les produits blancs et noirs, l'organisme de Répartition prétend aussi nous imposer les prix de vente aux consommateurs de détail, avec une légère remise pour les livraisons en wagon-citerne. Nous avons protesté; le texte de fixation des prix s'appliquant, de façon précise, aux consommateurs de détail et non plus aux consommateurs en général, comme pour les huiles de graissage, nous espérons obtenir une satisfaction tout au moins partielle.

En raison du nombre et de la dispersion des Etablissements utilisateurs et afin que la régularité du service ne puisse être compromise par des retards dans la livraison et la distribution, il serait indispensable pour la S.N.C.F. de toujours disposer d'un stock de réserve d'huiles cylindre et mouvement représentant 4 mois de consommation.

.....

A cet égard, il est à noter que la W.V.D. a prescrit à la S.N.C.F. de conserver des stocks de sécurité de :

| | |
|--------|-------------------------------------|
| 3 mois | pour les huiles cylindre surchauffe |
| 2 | - d° - saturées |
| 1,5 | pour les huiles mouvement |

à ne pas utiliser normalement et à réserver pour des besoins imprévus.

De même, pour le pétrole, il serait nécessaire que les besoins de la S.N.C.F. soient couverts sur la base de la consommation moyenne mensuelle, c'est-à-dire 400 m³, et qu'une réserve minimum de 4 mois de consommation soit toujours à la disposition de la S.N.C.F.

T E X T I L E

Les besoins de la S.N.C.F. pour 1942 s'élèvent à 1.390 T.

Parmi les nombreuses applications, certaines peuvent être provisoirement suspendues sans inconvénient grave : moquettes, articles de passementerie, ..., d'autres peuvent être très réduites ou même suspendues, mais leur suppression présentera des inconvénients sérieux : draps de garnissage, rideaux et stores, toiles abat-lueurs, etc... D'autres, enfin, sont rigoureusement indispensables pour le service du chemin de fer : laine pour tampons-graisseurs et pour packing, toiles à couverture de voitures et wagons, etc...

Pour les draps de voitures, les stocks au 1er mars étaient de 33.000 m² pour une consommation mensuelle normale de 15.000 m² réduite actuellement à 8.000 m² environ.

Pour les rideaux et stores, la S.N.C.F. disposait à cette date de 45.000 m² pour une consommation mensuelle de 14.000 m².

Pour le packing, les stocks s'élevaient, au 1er mars, à 60 tonnes, alors que la consommation mensuelle est de 12 tonnes.

Pour les toiles enduites pour couvertures de voitures et wagons, les stocks au 1er mars étaient de 30.000 m², alors que la consommation mensuelle est de 50.000 m²; les stocks correspon-daient donc, dans l'ensemble, à 18 jours.

De nombreux établissements ne disposent d'aucune teile. Plus de 3.000 wagons couverts circulent actuellement sans toile ou avec des toiles non étanches.

Pour la satisfaction de ses besoins en textile, la S.N.C.F. présente des programmes annuels d'ensemble. Ces programmes sont satisfaits, dans le cadre des disponibilités en matières premières par les branches intéressées de la Section Textile de l'O.C.R.P.I. qui assurent la répartition des fournitures demandées entre les fabricants intéressés.

.....

Programmes 1941 L'ensemble des programmes présenté pour 1941 sera réalisé en quasi totalité à l'exception, toutefois, des articles en toile de lin pour lesquels 350 tonnes seulement ont été accordées sur 1.000 tonnes demandées.

Parmi ces articles figurent :

- les toiles de couvertures de wagons sur lesquelles 355.000 m² seulement ont été accordés sur 600.000 demandés,
- les toiles de garnissage des compartiments de voitures, les toiles pour soufflets d'intercommunication, etc... pour lesquelles il ne sera fait aucune attribution.

Les conditions dans lesquelles les besoins concernant les principaux postes du programme ont été satisfaits, sont indiquées ci-après :

Tampons-graisseurs - Besoins exprimés

| | |
|------------------------------|-----------|
| Laine pour brosses et mèches | 92.280 kg |
| Coton pour canevas | 27.720 kg |

La totalité de ces quantités a été accordée et l'attribution de filés de laine et de filés de coton faite aux confectionneurs intéressés.

Packing - Besoins exprimés

| | | |
|-------|---|------------|
| Laine | : | 120 tonnes |
| Coton | : | 12 tonnes |
| Crin | : | 10 tonnes |

Tous ces tonnages ont été alloués sauf en ce qui concerne le crin qui a été prélevé sur les stocks de la S.N.C.F.

Toiles enduites pour couvertures de wagons - Besoins exprimés :

600.000 m²
(indépendamment des 341.000 m² en commande au moment de la mise en vigueur de la répartition).

Il n'a été accordé que 450.000 m² sur lesquels 355.000 m² seulement pourront être mis en fabrication par suite de l'insuffisance des disponibilités en matières premières.

Bâches pour chargement sur wagons (lin) - Besoins exprimés -

| | |
|---|------------------------------|
| - pour remplacement des bâches hors d'usage | 300.000 m ² |
| - pour l'entretien et la réparation des bâches en service | 115.000 m ² |
| | <hr/> 415.000 m ² |

Ces quantités ont été attribuées en totalité mais 115.000 m² seulement pourront être exécutés en lin, le solde devant être confectionné en rayonne.

Dés pourparlers sont en cours au sujet de la réalisation de ce solde.

Programmes 1942 La situation se présente comme suit :

| Nature du textile | Nature des besoins | Besoins exprimés | Contingents alloués |
|----------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------|
| Laine | Vestimentaires | 147 T | 45 T |
| | Couverture de couchage | 20 T | 15 T |
| | techniques (Tampons graisseurs | 60 T) | 150 T |
| | (Packing | 120 T) | |
| | (Divers | 57 T) | |
| Coton Laine Fibranne | Vestimentaires | 275 T | 15 T |
| | Articles de couchage | 380 T | 40 T |
| | techniques (Tampons graisseurs | 15 T) | 300 T |
| | (Packing | 12 T) | |
| | (Torchons d'essuyages | 250 T) | |
| | (Bâches | 324 T) | |
| | (Toiles à couvertures | 360 T) | |
| | (Divers | 192 T) | |

La S.N.C.F. procède à la ventilation de ces tonnages entre les divers postes à pourvoir; les allocations, de beaucoup inférieures aux besoins exprimés, ne permettront même pas de satisfaire les besoins essentiels.

Pour tous les produits textiles et les cuirs, nous nous trouvons devant une dictature absolue du Comité d'Organisation, pour le placement des commandes, pour la fixation des caractéristiques techniques et pour la fixation des prix.

Les prix sont étudiés par le Comité d'Organisation et soumis par lui à l'homologation du Directeur des Textiles et des Cuirs sans qu'il nous soit à aucun moment possible de faire connaître notre point de vue. Il arrive même souvent que nous devons passer nos commandes sans indication de prix aux fournisseurs qui nous sont indiqués et que nous soyons même amenés à payer des acomptes avant la fixation des prix définitifs.

Dans la branche vêtement, nous avons toutefois pu aboutir à faire établir un protocole qui nous laisse quelque latitude, mais ce protocole n'a pu être appliqué jusqu'ici par suite d'un désaccord sur les prix à homologuer entre le Comité du Vêtement et le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle.

.....

D'une façon générale, les livraisons des articles en textiles du programme 1941 s'effectuent avec des retards très importants puisqu'elles ne correspondent encore actuellement qu'à une faible partie de ce programme; quelques articles cependant ont été livrés dans des conditions acceptables.

Ci-après, à titre d'indication, l'état actuel des livraisons pour le packing, les toiles de couvertures de wagons et les bâches.

Packing -

Sur les 132 T de laine et de coton prévues au programme 1941, 71 T ont été livrées jusqu'à présent. La Direction des Textiles met actuellement au point les mesures propres à terminer l'exécution intégrale du programme.

Toiles enduites pour couvertures de wagons -

Sur les 341.000 m² en commande lors de la mise en application de la répartition les livraisons ont atteint 71.000 m², soit 21 %.

Sur les 355.000 m² dont la fabrication est prévue sur le programme 1941 et qui sont répartis entre 8 fournisseurs -

9.700 m² seulement ont été livrés jusqu'ici, soit 2,7 % de l'attribution et 1,6 % des besoins.

Pour la fabrication de ces toiles à couvertures les fournisseurs se sont heurtés à de multiples difficultés résultant notamment de retards dans la livraison des matières premières (toile, produits d'enduction et charbon). D'autre part, la mise au point des nouveaux procédés d'enduction que la pénurie d'huile de lin oblige d'adopter a arrêté ou ralenti la fabrication pendant un certain temps.

Bâches pour chargements sur wagons -

Sur les 415.000 m² alloués au titre du programme 1941, 115.000 m² seulement ont été livrés jusqu'ici. Restent donc à recevoir 285.000 m² à exécuter en rayon.

FIBRES DURES

(prolonges - cordages et câbles de cabestans -
corderie)

Le S.N.C.F. indique chaque année à la Direction responsable du Jute et des Fibres Dures les quantités de prolonges, cordages, câbles de cabestans, articles de corderie, qui lui sont nécessaires pour couvrir ses besoins.

Cet organisme fixe, d'après ses disponibilités en matières premières et fait ratifier par le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle, le contingent qu'il alloue à la S.N.C.F.

Dans le cadre de ce contingent, la S.N.C.F. présente trimestriellement à la Direction du Jute et des Fibres Dures un état détaillé de ses besoins en articles de corderie à mettre en fabrication pendant les 3 mois suivants.

Cette Direction indique alors à la S.N.C.F. la liste des fournisseurs auxquels elle a donné l'ordre de mise en fabrication des articles demandés.

Pour l'année 1941, il nous a été accordé jusqu'ici :

| | |
|--------------------|---------------------------|
| 360 ^T . | prolonges |
| 295 ^T . | pour les cordages chanvre |
| 100 ^T . | pour les ficelles chanvre |
| 168 ^T . | papier |

soit, au total 823^T.

Pour l'année 1942, nous avons demandé l'attribution d'un contingent de 900 T.

Mais la Direction du Jute et des Fibres dures a informé la S.N.C.F. qu'elle ne pouvait, par suite de l'extrême pénurie de fibres dures et notamment de chanvre, lui allouer que :

| | |
|--------|-----------------------|
| 260 T. | de cordegerie chanvre |
| 30 T. | de cordegerie alfa. |

Ces quantités seront insuffisantes pour couvrir l'ensemble des besoins essentiels étant donné que les demandes de certaines catégories de câbles absolument indispensables (câbles de levage, câbles de cabestans, câbles de grues, câbles de traction) seront supérieures à celles de 1941 par suite de la nécessité dans laquelle se trouve la S.N.C.F. de substituer des câbles en chanvre aux câbles en acier garnis de caoutchouc

.....

utilisés pour les cabestans et dont la fabrication est arrêtée par suite du manque de gomme.

Pour ces produits, le placement des commandes et la fixation des prix sont faits de la même façon que pour les autres produits dépendant du Comité d'Organisation des Textiles et des Cuirs dont il est question dans la notice concernant les produits textiles en général. Nous signalerons le cas particulier d'un marché de prolonges dont le caractère anormal a fait l'objet d'un rapport à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de la part de la Commission des Marchés.

D'une façon générale, les livraisons présentent des retards importants puisque le programme 1941 n'a reçu qu'un commencement d'exécution.

Ci-après, à titre d'indication, la situation des livraisons des prolonges et des câbles en chanvre.

Prolonges -

Après de nombreuses difficultés dues notamment au manque de chanvre et d'acier pour la confection des bagues, les fabrications ont débuté à une cadence lente.

Sur 80.000 prolonges commandées (soit 360 T.), ont seulement été livrées :

4ème trimestre 1941 : 4.300 pièces, soit 19 T.3
1er trimestre 1942 : 9.970 pièces, soit 44 T.9.

Ces quantités sont très insuffisantes et n'ont permis de donner satisfaction qu'aux besoins les plus pressants.

Câbles en chanvre -

2.028 câbles seulement, pesant 102 T. ont été livrés sur les 3.746 câbles commandés représentant un tonnage de 190 T.

P E I N T U R E S

Les besoins mensuels de peintures atteignent 360 T. pour les Services du Matériel et Traction et 240 T. pour les Services Voie et Bâtiments.

Les stocks Matériel et Traction sont de 175 T.

Pour la Voie et les Bâtiments, la très grande majorité des quantités utilisées sont commandées et employées par les entrepreneurs titulaires de marchés de travaux ; aussi n'existe-t-il pratiquement pas de stocks.

La production totale française est répartie entre 3 catégories de besoins :

- a) commandes allemandes : 75 % de la production de la zone occupée
- b) priorités nationales : 20 % pour la zone occupée et 95 % pour la zone libre.
- c) clientèle ordinaire : reste de la production.

Chaque Service Public ou Administration compris parmi les "priorités nationales" et notamment la S.N.C.F., reçoit du Répartiteur un contingent mensuel de peintures destiné à couvrir l'ensemble de ses besoins directs et indirects.

Dans la limite de ce contingent, il passe aux fournisseurs de son choix des commandes sur lesquelles il appose un visa particulier destiné à certifier leur qualité de priorité nationale.

Les contingents attribués à la S.N.C.F. depuis la mise en vigueur de la répartition ont été les suivants :

| | | |
|----------------------|---|------------------|
| Jusqu'à janvier 1942 | : | 395 T.6 par mois |
| depuis février 1942 | : | 350 T. " |

Nous payons nos prix de 1939 augmentés des hausses autorisées en valeur absolue. Nous avons donc conservé nos avantages antérieurs en valeur absolue. Nous éprouvons toutefois

.....

des difficultés de plus en plus grandes à placer à ces prix nos commandes limitées au contingent réduit qui nous a été accordé par le Comité d'Organisation.

Si les contingents alloués sont très inférieurs aux besoins, les livraisons sont elles-mêmes très inférieures aux contingents. Pour les peintures utilisées pour l'entretien du matériel roulant en particulier, il a été livré 1.066 T. au cours des 4ème trimestre 1941 et 1er trimestre 1942, soit 67 % du contingent correspondant qui était de 1.580 T.

Le manque de matières premières, notamment huile de lin et essence de térébenthine, et parfois le défaut de charbon sont les principales causes de retard dans les livraisons ainsi que le défaut de parallélisme entre la répartition des matières à chacun des fournisseurs et l'importance des commandes qui leur sont passées par la clientèle (allemande, prioritaire ou ordinaire).

Il faut considérer également que la fabrication de certaines peintures destinées à des usages particuliers et que la S.N.C.F. préparait elle-même, a dû être assurée par les fournisseurs. La mise au point de ces fabrications et le temps nécessaire pour reconnaître, par des essais, si les produits convenaient, ont donné lieu à quelques retards.

Il serait désirable que le Comité d'Organisation distribuat les matières premières de telle façon que les commandes prioritaires de la S.N.C.F. fussent exécutées intégralement dans la limite des contingents.

CARBURE DE CALCIUM

Les besoins de la S.N.C.F. en carbure de calcium sont impératifs, tant pour l'exécution des travaux de soudure oxyacétylénique nécessités par la pénurie des matières ferreuses que pour l'éclairage, en remplacement du pétrole et de l'huile de colza.

A cet effet, un contingent mensuel de :

400 tonnes pour la soudure,
500 tonnes pour l'éclairage,

est nécessaire.

L'intégralité de ce contingent est d'autant plus indispensable que les stocks actuels de la S.N.C.F. sont très réduits; ils ne couvrent les besoins que pour une période de l'ordre de 7 semaines.

Le carbure de calcium est contingenté depuis le 1er juillet 1941 et la S.N.C.F. reçoit des attributions trimestrielles directement de l'O.C.R.P.I. (Section Pétrole, pour le carbure destiné à l'éclairage; Section Chimie, pour celui destiné à la soudure).

Du 1er juillet 1941 au 31 mars 1942, les besoins exprimés aux répartiteurs s'élevaient à :

3.604 T. pour l'éclairage)
4.976 T. pour la soudure) 8.580 T.

Sur ces quantités, il a été alloué 7.590 T. à la S.N.C.F. se décomposant comme suit :

| | <u>Eclairage</u> | <u>Soudure</u> |
|---------------------|------------------|-----------------|
| 3ème trimestre 1941 | 1.440 T. | 1.500 T. |
| 4ème trimestre 1941 | 1.100 T. | 1.500 T. |
| 1er trimestre 1942 | 850 T. | 1.200 T. |
| | <u>3.390 T.</u> | <u>4.200 T.</u> |

Toutefois, le contingent de 1.200 T. du 1er trimestre 1942, spécial à la soudure, a subi, après coup, de la part du répartiteur, une réduction de 500 T., ce tonnage devant être reconduit pour être livré avec les contingents ultérieurs.

.....

Lorsque le contingent lui est attribué, la S.N.C.F. se rapproche du Groupement des Fabricants de carbure à qui elle indique le détail des quantités à livrer dans la limite de ce contingent et les points de livraison. Le Groupement établit alors un plan de fabrication et d'expédition en accord avec les usines productrices.

Les prix du carbure de calcium sont fixés en valeur absolue, mais nous avons pu faire admettre par nos fournisseurs que la hausse que traduisent les prix actuels soit reportée en valeur absolue sur nos propres prix antérieurs.

Tous les efforts de la S.N.C.F. ont tendu jusqu'ici à obtenir que les contingents alloués soient effectivement et intégralement suivis de livraisons. Mais, dès l'automne 1941, par suite de la sécheresse, les livraisons étaient devenues nettement insuffisantes. En outre, l'exécution des instructions du Secrétariat à la Production Industrielle portant interdiction de fabriquer du carbure à toutes les usines hydro-électriques raccordées au réseau haute tension, n'a fait qu'aggraver cette situation, de sorte que la S.N.C.F. n'a pu, pendant quelques mois, se maintenir en bonne situation qu'en vivant sur ses stocks.

De multiples et pressantes interventions, d'une part, auprès des Répartiteurs des Sections Chimie et Pétrole, d'autre part, auprès du Groupement des Producteurs de Carbure, ont permis de redresser cette situation qui était devenue grave pendant l'hiver.

Le tonnage livré depuis le 1-7-41 atteint actuellement 7.090 T. (dont 3.390 T. pour l'éclairage et 3.700 T. pour la soudure). Si l'on tient compte de la réduction de 500 T. apportée après coup par le Répartiteur au contingent soudure du 1er trimestre 1942, les livraisons sont, à l'heure actuelle, égales en quantité à la valeur des contingents.

Les besoins de carbure sont absolument essentiels et il est nécessaire que les organismes répartiteurs et distributeurs continuent à prendre toutes dispositions utiles pour en assurer en totalité la satisfaction.

APPROVISIONNEMENT EN CHARBONS

Le ravitaillement en charbon du territoire, qui était assuré depuis le début des hostilités par la Direction des Lignes, l'est, depuis novembre 1940, par l'Office de Répartition des Produits Industriels (Section du charbon)

C'est au Répartiteur du charbon que nous faisons connaître mensuellement nos besoins. Nous recevons de lui des attributions séparées pour la zone libre et pour la zone occupée. Celles de la zone occupée comprennent, depuis la reprise par nos soins de l'exploitation des E.B.D. de Lille et de Nancy, en janvier 1940, un contingent mensuel d'environ 45.000 tonnes de charbons belges.

Nous insistons toujours avec vigueur pour obtenir des attributions suffisantes et la livraison intégrale des tonnages correspondants.

Dans l'ensemble, les livraisons sont satisfaisantes, sauf pendant l'hiver où le jeu des priorités en faveur de consommateurs en difficulté s'exerce souvent à notre détriment.

C'est ainsi que deux années consécutives, les prélèvements effectués sur nos contingents nous ont contraints à utiliser massivement nos réserves et nous ont placés dans une situation particulièrement difficile.

Au 15 février dernier, notre stock de charbon de traction qui était maintenu en temps de paix à environ deux mois de consommation, et que nous avions reconstitué à 663.000 tonnes en septembre précédent, est tombé à 322.000 tonnes, soit 14 jours de consommation malgré des réductions progressives du nombre de trains qui ont ramené le trafic journalier de 760.000 km en septembre 1941 à 690.000 km en février 1942.

Cette chute du stock a entraîné de grosses difficultés de répartition et des perturbations profondes dans le mélange des charbons qui ne peuvent être consommés purs. Il faut, en effet, que chaque dépôt dispose, pour chaque qualité, d'un stock suffisant pour répondre, entre deux arrivages successifs, aux besoins et aux variations du trafic et assurer correctement les mélanges prévus, sinon les changements de répartition rendent de plus en plus aléatoires la qualité de ces mélanges et provoquent un accroissement de la consommation.

Aussi bien, sur la base d'une consommation moyenne journalière d'hiver de 21.000 tonnes environ, devrions-nous toujours aborder l'hiver avec 35 jours de consommation, soit 750.000 tonnes de stock, et ne jamais descendre au-dessous de quelque 400.000 tonnes, chiffre minimum avec lequel le service ne peut être assuré que difficilement.

.....

Comme il y a toujours des à-coups dans les fournitures des mines et dans la consommation, on ne peut en éviter les répercussions désastreuses que si le chemin de fer peut temporairement recevoir moins qu'il ne consomme, c'est-à-dire que s'il dispose d'un stock suffisant. C'est pourquoi cet excédent de 300.000 tonnes au début de l'hiver n'est pas superflu et la constitution de cette réserve apparente, connue, dont on peut faire état à coup sûr, ne saurait en rien constituer un danger.

Depuis le 15 février, la situation s'est nettement améliorée : le stock a constamment augmenté et atteignait au 25 avril, 496.000 tonnes. Nous établissons nos demandes d'attributions pour qu'il soit porté au 1er octobre à 750.000 tonnes.

Pour empêcher une hausse désordonnée des prix, le décret du 9 septembre 1939, complété par celui du 29 février 1940, avait stabilisé les prix au niveau de ceux pratiqués au 1er septembre 1939.

A la demande de M. le Ministre des Travaux Publics, afin de tenir compte des circonstances, et en particulier des difficultés rencontrées par l'Office de Répartition, la S.N.C.F. a accepté les hausses ci-dessous, applicables aux prix de base à partir du 1er juin 1940 :

- 5 fr. par tonne pour les menus, grains et tout-venants;
- 10 fr. par tonne pour les charbons classés, criblés et briquettes

Un aménagement des prix de nos charbons est en cours de réalisation sur les bases suivantes :

- Dans la limite des tonnages que les mines ont livrés à la S.N.C.F. en période normale, application de nos prix spéciaux.
- Pour les tonnages en excédent, réduction de l'écart existant entre ces prix et ceux des barèmes applicables à la clientèle générale.
- Sauvegarde de notre position de client privilégié, c'est-à-dire maintien de la position relative de la S.N.C.F. sur l'échelle des prix.

Cet aménagement est indépendant du relèvement général des prix au 16 février 1942, relèvement qui se traduira pour la S.N.C.F. par un supplément de dépense en combustible de traction de 34 frs environ par tonne, soit par an 252 millions sur la base de la consommation de 1941.

Les combustibles belges sont payés par la S.N.C.F. aux prix du barème du Comptoir Belge des charbons. Ces prix sont, suivant les sortes, supérieurs de 125 à 200 francs aux prix français correspondants, mais cette différence est en partie comblée par les ristournes de compensation.

C I M E N T

La situation se présente de façon très différente suivant la zone intéressée.

1° Zone interdite

Les ciments sont répartis par les organismes allemands de Bruxelles d'après les propositions faites par les services locaux qui sont transmises par les E.B.D. et par la W.V.D.

Les ciments sont commandés par les Autorités d'occupation et les Services français n'interviennent pas.

Les quantités réparties sont suffisantes pour les besoins, ceux-ci se trouvant diminués par suite des difficultés rencontrées pour l'exécution de travaux dans cette zone. Elles se sont élevées pour la reconstruction, l'entretien et les travaux, aux tonnages suivants :

| | <u>E.B.D. Nancy</u> | <u>E.B.D. Lille</u> | |
|----------------------|---------------------|---------------------|---|
| Septembre 1941 | 3.500 ^T | 2.410 ^m | |
| Octobre | 2.650 | 2.450 | |
| Novembre | 1.460 | 3.365 | |
| Décembre | 2.200 + 780 (1) | 3.235 + 685 (1) | (1) En compensation d'un déficit sur allocation du mois d'octobre |
| Janvier 1942 | 905 | 1.020 | |
| Février | 855 | 1.200 | |
| Mars | 1.735 | 3.000 | |
| Avril | 1.225 | 2.000 | |

2° Zone occupée

Après de nombreux tâtonnements pendant lesquels l'approvisionnement a été des plus irréguliers, la procédure suivante s'est instituée :

Les arrondissements établissent leurs propositions d'utilisation de ciment ; ils les soumettent au visa des U.A.B. qui y notent leurs remarques ou observations, puis les adressent au Service Central des Installations Fixes. Celui-ci opère la centralisation, coordonne les demandes et les modifie en fonction de la conduite générale des travaux, enfin les résume en un tableau d'ensemble. Ce tableau est adressé à la W.V.D. avec les propositions revêtues du visa des U.A.B. La W.V.D. se base sur ces documents pour obtenir le contingent de ciment qui sera signifié à la S.N.C.F.

.....

Celui-ci consistant en tonnages importants à prendre sur des bons globaux, le Service des Installations Fixes procède chaque mois à la commande d'ensemble des quantités allouées dans chaque usine.

Les quantités allouées sont inférieures aux besoins. Alors que ceux-ci se monteraient normalement, pour les seuls travaux en cours, à quelque 15.000 T. par mois et qu'ils justifieraient encore, au rythme ralenti actuel, l'affectation mensuelle de 8 à 10.000 T., les quantités allouées sont les suivantes :

| | Reconstruction | Entretien et Travaux |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| Septembre 1941 | 1.400 ^T | 7.850 ^T |
| Octobre | 500 | 6.500 |
| Novembre | 360 | 5.900 |
| Décembre | 700 | 4.500 |
| Janvier 1942 | 750 | 5.950 (1) |
| Février | 350 | 5.850 |
| Mars | 630 | 6.170 |
| Avril | 200 | 5.500 |

Mais, bien qu'insuffisantes, ces quantités n'ont pu être obtenues en fait, car en raison des difficultés que les usines peuvent rencontrer au cours du mois, elles ne peuvent confirmer la fourniture des commandes au-delà du mois d'attribution, en sorte que nous avons enregistré les déficits suivants :

| | |
|-----------------|------------------|
| Septembre | 865 ^T |
| Octobre | 1.172 |
| Novembre | 630 |
| Décembre | 143 |
| Janvier | 1.110 |
| Février | 472 |
| Mars | 738 |

3° Zone libre

La répartition s'effectue par le système classique des bons-matières.

Les gros travaux en cours (électrification de Brive à Montauban, Toulouse, Lyon, Marseille) nécessiteraient à eux seuls l'affectation de 2.500 à 3.500 T. par mois, qui, ajoutées aux besoins de l'entretien et des travaux de moindre importance, correspondent à un total mensuel de 5 à 6.000 T.

-
- (1) A titre indicatif il convient de noter que nos demandes pour le mois de Janvier s'élevaient à 750 T. pour la Reconstruction et 9.280 T. pour les besoins propres de la S.N.C.F. plus 1.000 T. pour les constructions d'abris. La W.V.D. avait émis un avis favorable pour l'octroi de 750 T. pour la Reconstruction et 6.532 T. pour les besoins de la S.N.C.F. et les abris.

Les allocations ont été :

| | Reconstruction Entretien des usines hydro-électriques | Entretien et Travaux |
|---|---|-------------------------|
| Octobre (1er mois du contin- gement) | - | 4.850 ^T |
| Novembre | 700 ^T | 4.130 |
| Décembre | 900 | 2.900 |
| Janvier | 630 | 2.470 |
| Février | 500 | 2.300 |
| Mars | 300 | 2.450 |
| Avril | 550 | 2.300 |

Les allocations sont donc très loin d'atteindre le
chiffre des besoins.

BRIQUES REFRACTAIRES

Les besoins mensuels de la S.N.C.F. en briques réfractaires pour voûtes de foyer de locomotives sont de l'ordre de 200.000 briques.

La vente de ces articles n'a été soumise jusqu'ici à aucune réglementation spéciale.

Nous continuons à consulter directement nos fournisseurs et à attribuer librement nos commandes dans la limite des prix autorisés. Les hausses ont été fixées suivant la nature des produits, soit en valeur absolue, soit en valeur relative, et nous conservons les avantages correspondants.

Les quantités de briques réfractaires en commande s'élèvent actuellement à 2.300.000 briques diverses (soit 11.495 tonnes environ).

Au cours du dernier trimestre 1941, et malgré les interventions incessantes faites auprès des fournisseurs, les livraisons ont été nettement inférieures aux besoins; elles ont été de :

| | |
|-----------------|-------------|
| 129.400 briques | en Octobre |
| 25.000 " | en Novembre |
| et 50.000 " | en Décembre |

Durant le 1er trimestre 1942, un léger redressement s'est opéré :

Ont été livrées :

| | |
|-----------------|------------|
| 111.300 briques | en Janvier |
| 122.000 " | en Février |
| et 169.500 " | en Mars |

.....

Mais ces livraisons sont encore trop faibles car elles sont loin de couvrir les besoins.

Cette insuffisance de livraisons provient principalement du manque de charbon pour le chauffage des fours, d'huile à démouler et de carburants pour assurer les expéditions.

En présence du péril que ferait courir à la S.N.C.F. le manque de briques pour la réparation des locomotives, cette dernière a été amenée à saisir le 5/7/41 le Comité d'Organisation de la Céramique et à faire part de cette situation à M. le Ministre des Communications.

Il serait indispensable que des mesures soient prises pour faire exécuter en priorité les commandes de briques pour foyers de locomotives destinées à la S.N.C.F.

PRODUITS ROUGES

(briques, tuiles, céramiques)

Les premières mesures de restriction sont intervenues au cours du mois de février. Elles ne se présentent pas sous forme d'un contingentement, avec répartition et allocations, mais seulement sous forme d'un contrôle des utilisations : une commande de produits rouges ne peut être livrée que sur présentation d'un bon de déblocage visé par l'O.C.R.F.I. après une rapide enquête.

Cette procédure produit actuellement son effet par l'allongement des commandes dans le temps; la S.N.C.F. a pu, jusqu'à ce jour, obtenir les visés qu'elle estimait nécessaires (1). Il paraît prématuré de prévoir quelles seront les conséquences ultérieures des mesures de déblocage.

Selon les renseignements recueillis auprès des dirigeants de l'O.C.R.F.I. la production susceptible d'être réservée aux besoins français est d'environ le quart de celle d'une année normale; or, les besoins sont accrus, tant par les nécessités des reconstructions que par les demandes qu'entraînent les grands travaux commencés en 1940 et 1941 dans presque tous les domaines.

(1) Des instructions ont été données aux Services d'exécution pour qu'ils cherchent à éviter l'emploi des produits rouges, notamment des briques, dans tous les cas où cela est possible (recours plus fréquents aux moellons).

PAPIERS et CARTONS

Nos stocks de papiers et cartons de toutes sortes sont de 3.200 Tonnes environ réparties dans nos Magasins et chez les titulaires de nos marchés d'impression.

- Notre consommation d'avant-guerre était d'environ 1.000 T. par mois; depuis Novembre 1941, début de nos réductions d'allocation, elle n'a été que de 650 Tonnes environ en moyenne; en Mars, habituellement peu chargé en travaux d'impression, elle a pu être ramenée à 400 Tonnes mais ce chiffre sera difficilement maintenu.
- Pour réduire la consommation de papier, des mesures extrêmement sévères ont été préconisées telles que suppression d'éditions nouvelles et du renouvellement de certains imprimés, suppression d'emploi de certaines qualités de papiers, réduction du poids spécifique des papiers utilisés, utilisation maximum de la surface du papier, utilisation du verso d'imprimés périmés ou déjà utilisés.
- Il n'y a pas encore de pénuries grâce au stock que nous avons constitué mais on doit en craindre dans l'avenir.

Jusqu'au mois de Juin 1941, le marché des papiers est demeuré entièrement libre.

A partir de Juillet 1941, la Section du Papier et du Carton a commencé à imposer aux Papeteries, en fonction de sa répartition des matières premières, des ordres d'exécution prioritaires au bénéfice des Administrations.

Depuis le 1er Mars 1942, la Section du Papier a mis en vigueur par sa décision H-19 une nouvelle réglementation concernant la fourniture de papiers et cartons aux Administrations et Collectivités publiques. En vertu de cette décision, nos commandes de papiers ou objets dans lesquels le papier ou le carton entrent pour plus de 50% dans leur poids ne peuvent être acceptées que si elles sont accompagnées de chèques-matières délivrés sur justification des besoins par la Section du Papier.

.....

Nous avons reçu de la Section du Papier les attributions ci-après :

| | | | |
|-------------------------|-----------------|-------|---|
| - Ordres prioritaires : | Juillet | 159 T | |
| | Août | 754 T | 5 |
| | Septembre | 909 T | 5 |
| | Octobre | 865 T | |
| | Novembre | 922 T | |
| | Décembre | 43 T | |
| | Janvier | néant | |
| | Février | néant | |
| - Chèques-matières : | Mars | 440 T | 1 |
| | Avril | 382 T | |

Pendant le 2ème semestre 1941, les livraisons faites en satisfaction de nos marchés (sur la fraction de marche libre laissée à nos fournisseurs) et des ordres prioritaires ont permis de couvrir entièrement nos besoins.

Il n'en a pas été de même du 1er Janvier au 1er Mars ou aucune attribution ne nous a été accordée et aucune fabrication consentie, l'activité des papeteries, fortement réduite en raison de la pénurie de charbon, étant uniquement réservée à la liquidation des ordres prioritaires placés précédemment.

De ce fait, nous avons dû vivre pendant 2 mois sur nos stocks. Nous allons également puiser dans nos stocks en Avril, l'attribution de chèques-matières - 382 T. - étant inférieure à notre consommation.

Actuellement nous sommes en pourparlers avec la Section du Papier pour obtenir :

- une augmentation des contingents de papier d'impression et d'écriture qui devraient être de 400 à 450 Tonnes au lieu de 300 Tonnes;
- la couverture complète de nos besoins mensuels de 10 T. de cartes à statistiques et 6 tonnes de papiers héliographiques malgré les réductions de 66% et de 60% apportées respectivement à la fabrication des papiers en question.

La fixation des prix des papiers est basée sur un barème très détaillé tenant compte des caractéristiques et des quantités des papiers livrés.

Sur ce barème, nous avons obtenu au début, de la part de nos fournisseurs, une remise de 4% au lieu de 20 à 30% que nous obtenions précédemment sur les prix du commerce. Cette remise elle-même est de plus en plus réduite et disparaît même dans beaucoup de cas, entraînant ainsi la suppression de tous les avantages particuliers qu'avait pu s'assurer la S.N.C.F.

Les délais d'exécution de nos marchés ou commandes se sont considérablement allongés du fait de la diminution de l'activité des papeteries causée par la réduction des contingents de charbon accordés à cette industrie. De ce fait, pour réaliser des fabrications avec un rendement acceptable, les papeteries ne fonctionnent en marche continue que 1 mois sur 3.

La question des priorités de fabrication était autrefois réglée par les ordres prioritaires. La mise en vigueur des chèques-matières est trop récente pour nous permettre un jugement à ce point de vue.

Il est absolument nécessaire que nous maintenions à leur valeur nos stocks actuels en vue d'obvier aux difficultés résultant des retards pouvant être apportés à l'exécution de nos commandes.

Il convient donc :

- d'obtenir d'urgence une augmentation de nos contingents de papier d'impression et d'écriture;
- que nos besoins en cartes à statistiques et papiers héliographiques soient entièrement couverts, ces papiers étant indispensables à notre exploitation.

LT. S. N. C. F. . Annexe 2

17 avril 1942

LE DIRECTEUR GENERAL

D 7203/1

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre lettre du 22 mars 1941 me demandant de vous saisir des difficultés que rencontrerait la S.N.C.F. dans ses approvisionnements, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, une note exposant l'impossibilité où nous sommes d'assurer par des voies légales notre approvisionnement en oeurs de voie en acier moulé au manganèse.

Nous avons épuisé tous les moyens en notre pouvoir et, devant l'urgence de nos besoins, nous vous prions de bien vouloir intervenir auprès de vos collègues de la Production Industrielle et de l'Economie Nationale pour que les pièces demandées soient fabriquées aux conditions de prix fixées par les autorités compétentes et que la S.N.C.F. accepte de son côté.

La déclaration A du Comité d'Organisation est vraiment extraordinaire.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,
signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications
242, Boulevard Saint-Germain

NOTE SUR LA FOURNITURE A LA
S.N.C.F. DE COEURS DE VOIE EN ACIER MOULE
AU MANGANÈSE

La S.N.C.F. a besoin de faire fabriquer 3.000 coeurs de voie en acier moulé au manganèse pour construire ou faire construire des appareils de voie destinés au renouvellement de ceux qui, usagés, ne peuvent être maintenus en service sans inconvénients et sans danger pour la circulation.

A la suite de négociations entamées, dès le mois de juin 1941, avec le Comité d'Organisation de la Fonderie (sous-groupe de l'acier moulé) et à la demande de ce dernier, pour tenir compte de la capacité actuelle de production des usines, nous avons réduit au minimum nécessaire le nombre de pièces à commander. Il est loin de correspondre aux besoins normaux.

Le 13 novembre 1941, dès que notre programme réduit a pu être arrêté, nous avons demandé à nos fournisseurs de nous donner des prix pour l'ensemble de ce programme.

Nous n'avons reçu d'offres que pour une première tranche de 826 appareils, de la part de trois d'entre eux : les Aciéries de Firminy, les Aciéries d'Hirson, les Etablissements SCHNEIDER.

Les prix demandés par ces firmes étaient supérieurs de 18 à 35 %, selon les types, aux prix maxima autorisés par l'arrêté n° 436 du 16.9.1941 modifié le 10.10.1941. Nous avons insisté auprès des fournisseurs et de leur Comité d'Organisation pour obtenir le respect des prix licites. Nous avons accepté de prendre à notre charge les hausses qui pourraient être autorisées entre la commande et la livraison. Il nous a été répondu verbalement que les prix demandés avaient été établis d'après les prix de revient réels et qu'ils ne pouvaient être réduits.

Le 20 février 1942, nous avons adressé les commandes aux fournisseurs en stipulant les prix maxima licites. Il ne nous a pas été accusé réception de ces commandes et il n'a pas été répondu à nos appels d'offres pour les tranches suivantes.

Entre-temps, le Comité des Prix a accepté, dans sa séance du 24 février, une hausse de 46 %, par rapport aux prix de septembre 1939, alors que le Comité avait demandé une hausse de 53,40 %. Cette hausse est actuellement soumise à l'accord des autorités d'occupation.

.....

A

(Le Comité d'Organisation nous a indiqué, de la façon
(la plus formelle, que si la hausse qui lui serait accordée
(ne lui donnait pas satisfaction, il se refuserait à enregis-
(trer nos commandes de cœurs en acier moulé.

Or, d'après les renseignements recueillis sur place
par nos Contrôleurs en Usines (notamment à Firminy), les
Ateliers se plaignent de manquer de travail et de ne pas
recevoir de commandes de la S.N.C.F.

La situation de notre approvisionnement de cœurs
en acier moulé va, d'ici peu, devenir extrêmement grave.

Rec. du
9/9/41 de
M. le Secrétaire d'Etat
à la P.T. à
M. le Secrétaire d'Etat
aux Communications

Annexe 3

Ministère de la Production
Industrielle et du Travail

PARIS, le 9 septembre 1941

Cabinet du Ministre

1.658

Le Secrétaire d'Etat à la Production
Industrielle

Objet : Intervention des Comités
d'Organisation dans la passation
des marchés publics.

à Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications

Par lettre, en date du 14 août, vous avez bien voulu signaler à mon attention les critiques formulées par la Commission des Marchés des Chemins de fer à l'égard des Comités d'Organisation, à l'occasion de leur intervention en matière de marchés publics. La Commission précitée reproche, en effet, aux Comités d'Organisation de se substituer de plus en plus aux constructeurs et fournisseurs pour discuter à leur place avec la S.N.C.F. les conditions financières des marchés et, en particulier, les prix des produits et fournitures. Elle se plaint que tels de ces Comités soient allés jusqu'à interdire à leurs ressortissants de faire des offres directes, lors même que lesdits ressortissants se voient consultés à titre individuel.

En même temps que vous vous acquittez du soin de me transmettre ces doléances, vous vous demandez si les tendances incriminées des Comités d'Organisation ne débordent point le cadre imparti à leur activité par la loi du 16 août 1940.

° °

Le problème qui se pose est, en effet, un problème d'exacte appréciation du sens et de la portée des prescriptions légales dont il s'agit, concernant l'organisation provisoire de la production industrielle.

Les attributions dévolues aux Comités d'Organisation, sous l'autorité et le contrôle de la Puissance Publique, par le texte précité "en vue de tirer immédiatement, au point de vue économique, le meilleur parti des éléments de la situation présente", sont, à l'intérieur de chaque branche d'activité industrielle ou commerciale, des attributions extrêmement larges et pour ainsi dire illimitées. La mission leur est en effet impartie, aux termes de l'alinéa 6 de l'article 2, "de prendre ou de provoquer les mesures susceptibles d'assurer un meilleur fonctionnement de la branche d'activité considérée dans l'intérêt commun des entreprises et des salariés".

.....

Il est possible toutefois de préciser les modalités d'accomplissement d'une telle mission, par référence aux prescriptions des autres alinéas de l'article 2 susvisé. En dehors d'un travail préalable de recensement et d'information, les Comités d'Organisation se sont vu chargés, sur le plan proprement dit de la décision ou de la préparation des éléments de décision, de la triple série d'attributions suivante : arrêter les programmes de production et de fabrication - fixer les règles s'imposant aux entreprises en ce qui concerne les conditions générales de leur activité - proposer aux autorités publiques compétentes les prix des produits et services.

C'est à la lumière de ces dispositions qu'il importe d'examiner la question des rapports entre les administrations publiques et leurs fournisseurs, étant bien spécifié qu'en aucune manière l'application des règles qui précèdent, imposées par la considération de l'intérêt national, ne saurait avoir pour effet de placer les services publics vis-à-vis de leurs fournisseurs dans une situation moins favorable que par le passé.

° °

1°) - Confier aux Comités d'Organisation le soin d'arrêter les programmes de production et de fabrication, c'est les charger, d'une part, de fixer le quantum des commandes souhaitables ou possibles dans chaque branche d'activité industrielle ou commerciale, d'autre part, de présider à la répartition de ces commandes. Une telle précaution inspirée par la préoccupation d'obtenir de l'activité nationale, dans les circonstances du moment, le rendement le plus avantageux, doit subsidiairement permettre de satisfaire à l'intérêt propre des différents industriels ou commerçants ressortissant à la branche d'activité considérée, en assurant à chacun d'entre eux, une répartition équitable des commandes prévues. A ce double titre, et étant donnée précisément l'importance exceptionnelle des commandes publiques, il serait inconcevable que les Comités d'Organisation n'eussent pas un droit de regard sur la suite à donner aux commandes de l'espèce. Toutefois, et selon une interprétation identique à la vôtre, il ne s'ensuit nullement, à mon sens, que les Comités d'Organisation doivent procéder à une mainmise absolue sur la passation des marchés publics, aucun marché ne pouvant être conclu par aucune Administration, si ce n'est par l'intermédiaire du Comité d'Organisation compétent.

La règle à observer en vue de l'élaboration des programmes dans chaque branche d'activité devrait être, semble-t-il, que les différentes administrations veillent, à chaque fois, à informer de leurs besoins les Comités d'Organisation intéressés, qu'il s'agisse de marchés de travaux, de fournitures ou de transports. Si la satisfaction de ces besoins ne risque, en fonction des possibilités du moment, de donner lieu à aucune difficulté, le

.....

Comité d'Organisation se borne à enregistrer la communication qui lui est faite. Sinon, il lui appartient de se mettre sans délai en rapport avec le service public considéré, en vue de déterminer avec lui le programme des commandes réalisables, compte tenu à la fois des exigences du service demandeur et des moyens de l'industrie en cause. Les contestations, s'il s'en produit, sont tranchées par le Secrétaire d'Etat auquel ressortit le Comité d'Organisation intéressé.

De même, il ne saurait être question pour les Comités d'Organisation d'imposer aux Administrations Publiques tel ou tel fournisseur pour la suite à donner à telle ou telle commande. Là encore, la solution paraît être que chaque administration établisse, d'accord avec le Comité d'Organisation intéressé, des listes générales de fournisseurs aptes à exécuter chacune des différentes catégories de fournitures qui lui sont nécessaires. L'Administration dont il s'agit continue, comme par le passé, à adresser ses demandes d'offres aux fournisseurs figurant sur ces listes. Les fournisseurs lui répondent directement. Une copie de chaque appel d'offre est adressée au Comité d'Organisation compétent. Chaque fois qu'il le juge opportun, le Comité signale à l'Administration qu'il désire qu'elle ne traite pas avec tel ou tel fournisseur, sans s'être mis au préalable d'accord avec lui sur la répartition des commandes. Dans ce cas également, il appartiendrait au Secrétaire d'Etat compétent pour la branche d'activité considérée de trancher les contestations éventuelles.

2°) - Les mêmes dispositions paraissent compatibles avec l'application la plus satisfaisante des prescriptions de l'alinéa 4 de l'article 2 de la loi du 16 août, à savoir la fixation par chaque Comité d'Organisation des règles s'imposant aux entreprises de leur ressort en ce qui concerne les conditions générales de leur activité. Le pouvoir réglementaire reconnu en l'espèce aux Comités d'Organisation, pouvoir corrélatif de celui d'arrêter les programmes de production et de fabrication et qui doit permettre d'assurer la meilleure mise en oeuvre desdits programmes, ne conduit nullement les Comités à s'immiscer obligatoirement et toujours dans les relations entre fournisseurs et clients.

Il semble que l'exigence formulée ci-dessus de l'établissement par les administrations publiques, d'accord avec les Comités d'Organisation intéressés, de listes de fournisseurs éventuels et la communication obligatoire par les Administrations aux mêmes Comités des appels d'offres émanant d'elles suffisent à permettre à chaque Comité d'exercer au mieux ses attributions. Toutes les fois que pour des considérations de qualité, par désir de régulariser la concurrence ou pour tout autre motif, un Comité d'Organisation estime qu'il y a lieu d'exclure de la répartition des commandes tel ou tel fournisseur, il lui appartient de le notifier à l'administration intéressée, sous réserve d'accord avec le Commissaire du Gouvernement.

.....

3°) - Enfin, l'autre mission dévolue aux Comités d'Organisation de proposer aux autorités publiques compétentes les prix des produits et services n'implique nullement que les Comités soient désormais souverains en la matière, ni que les prix fixés par leurs soins pour telle ou telle fourniture constituent des prix obligatoires valables pour l'ensemble de la profession et liant inéluctablement les administrations intéressées.

Il appartient aux Comités d'Organisation de procéder, par comparaison entre les diverses entreprises de leur ressort, à une étude technique et objective, difficile jusqu'alors, des prix de revient à l'intérieur de la branche d'activité considérée. Il est dans leurs attributions de se procurer toutes justifications utiles sur les prix de revient actuellement pratiqués et de rechercher les mesures les plus appropriées pour en réduire le taux. En même temps, ils sont pleinement dans leur rôle, en se préoccupant de définir, vis-à-vis des clients de l'industrie dont il s'agit, de "justes" prix de vente, permettant à ladite industrie, non seulement de fonctionner au jour le jour, mais aussi d'amortir, se renouveler et s'équiper, compte tenu à la fois des progrès techniques et de l'évolution économique générale. Toutefois, il importe de ne point perdre de vue que le rôle des Comités d'Organisation, en ce qui concerne la fixation des prix, consiste essentiellement selon la terminologie même de la loi, à proposer; il appartient au Comité Central des Prix de décider. D'autre part, et surtout, il importe de souligner que les prix ainsi édictés représentent exclusivement des prix maxima, les administrations publiques conservant toute latitude, dans les limites ainsi définies et sous réserve d'application des autres règles précédemment formulées pour chercher à obtenir de leurs fournisseurs les conditions financières les plus avantageuses.

° °

Telles sont les remarques que j'ai l'honneur de soumettre à votre appréciation. Elles inspirent le projet de refonte du décret du 18 novembre 1882 actuellement à l'étude devant le Ministère de l'Economie Nationale et des Finances. Vous ne manquerez pas d'observer au surplus qu'elles sont conformes pour l'essentiel aux suggestions qui m'ont été présentées par votre Administration. J'ajoute que je serai toujours disposé à étudier, en complet accord avec vous, les modalités particulières d'application des dispositions en cause, en ce qui concerne les relations de tel ou tel de vos Services et tel ou tel Comité, en vue d'instituer entre les parties intéressées cette féconde collaboration dont il est, dès à présent, possible d'apprécier les résultats dans les rapports entre le Service technique des Chemins de fer et le Comité d'Organisation de Matériel Ferroviaire par exemple.

Dans cet esprit d'étroite compréhension, j'ai bon espoir que les efforts instaurés par nous, avec le concours, rigoureusement contrôlé et subordonné à l'intérêt public, des Comités d'Organisation, permettront non seulement de vaincre les difficultés de l'heure, mais de promouvoir cette oeuvre de rénovation de l'industrie française, qui constitue notre commune ambition.

François LEHIDEUX.

- 14 mars 1942 -

des
Approvisionnements

N° Aa

Monsieur de FRONDEVILLE

Ingénieur des Ponts et Chaussées
Conseiller Technique au Cabinet

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Comme suite à votre note du
10 courant, je vous adresse ci-joint,
en double exemplaire, un court dossier
indiquant la situation des principales
matières premières nécessaires à la
S.N.C.F. et dont l'approvisionnement
soulève des difficultés toutes particu-
lières.

Le Directeur
du Service des Approvisionnements
Commandes et Marchés,

Ext. 14/3

Y

M E T A U X F E R R E U X

Les besoins de la S.N.C.F. en métaux ferreux chiffrés primitivement à 39.300 T. par mois ont été, à la suite des économies qui ont pu être réalisées et surtout de la décision de suspendre tous les travaux ne présentant pas un caractère de nécessité et d'urgence absolue, ramenés à 31.600 T. Or, les contingents qui lui ont été alloués ont été réduits chaque trimestre et sont passés de 34.400 T. en Avril 1941 (dont 6.200 T pour les constructions neuves de Matériel moteur et roulant) à 20.800 T. par mois pour le 1er trimestre 1942 (dont 700 T. pour les constructions neuves) Pour le 2ème trimestre 1942, il est acquis qu'une nouvelle diminution va être apportée à ces allocations (de 15 % au minimum).

La S.N.C.F. a pu, à la vérité, franchir l'année 1941 sans difficultés insurmontables grâce aux dispositions multiples qu'elle a prises mais grâce surtout à l'existence des stocks qu'elle avait constitués avant la guerre et sur lesquels elle a pu jusqu'ici prélever les tonnages qui lui manquaient par suite de ses allocations insuffisantes.

1°- Service des Installations Fixes.

En 1941, ce Service a reçu un contingent total de 110.000 T. (Reconstructions non comprises). Il n'a reçu en fait que 34.000 T. de produits et a dû se démunir, au profit des autorités allemandes (prélèvements ou prestations) ou des Services Publics, d'environ 65.000 T. Ces stocks accusent ainsi un déficit de 30.000 T. environ et on peut dire que depuis l'armistice, les Services de la Voie ont vécu sur leur propre substance.

Ce résultat n'a pu être atteint qu'au prix d'une stricte économie et en différant la majeure partie des travaux d'entretien indispensables : en 1940 il n'a été exécuté que 250 km de renouvellement de voie et, en 1941, 400 km seulement sur un réseau de 60.000 km pour lequel le programme normal eut été de 1.900 km.

Les récupérations développées au maximum ont, depuis un an, permis de récupérer environ 30.000 T. de matériaux, mais on ne peut attendre, pour l'avenir, qu'un rendement beaucoup moindre. D'autre part, les approvisionnements en matériaux de voie sont devenus très faibles, et d'autant plus faibles en valeur d'emploi qu'ils se composent, pour partie, de matériaux de type strictement régional (dont la fabrication ne se fait plus) et, par conséquent, inutilisables, ou difficilement utilisables, sur toutes Régions; leur total ne donne donc pas une idée juste de l'usage qu'il est possible d'en faire.

A titre indicatif, le montant des stocks actuels de rails neufs ou de réemploi de tous types pour voies principales est de

.....

l'ordre de 988 km. de rails, c'est-à-dire 494 km. de voié (45.000 T.) pour une longueur exploitée de 60.000 km.; alors que le seul remplacement à l'entretien courant des rails cassés, avariés ou tarés absorbe dans les circonstances actuelles, et compte tenu des renouvellements différés, près de 40.000 tonnes par an.

Parmi ces rails, le stock des rails standard neufs - les seuls réellement interchangeables - est tombé de 730 km. au début de l'année, à 236 km. seulement.

2°- Service du Matériel

En tôles fines et tôles moyennes, les ateliers ont vécu "à la petite semaine" tout au cours de l'année 1941; même situation pour les aciers de forge de toutes dimensions et pour la boulonnerie. Encore ce résultat n'a-t-il pu être obtenu que par l'application de sévères mesures d'économies : récupération développée au maximum, retaradage de vieux boulons, confection dans les établissements eux-mêmes, avec souvent un outillage de fortune, des boulons et rivets indispensables, déroulage de vieux tuyaux pour obtenir des éléments de tôles, etc...

L'intensité de la récupération a été d'ailleurs marquée par une forte réduction des tonnages de vieilles matières ferreuses mises en vente, et parallèlement par un accroissement de la consommation mensuelle des électrodes passées de 516.000 en 1940 à 1.030.000 en novembre 1941, accusant l'effort poursuivi pour prolonger par des travaux de soudure la durée d'utilisation de pièces qui, normalement, eussent été remplacées par des pièces neuves.

D'autre part, les tonnages importants que la S.N.C.F. a dû à des titres divers, fournir aux autorités allemandes, n'a pas été sans influence grave sur la situation de ses approvisionnements.

Sur les tonnages intéressant le matériel moteur et roulant la Reichsbahn a fait connaître qu'elle ne rembourserait pas les 5.840 T.6 utilisées pour la remise en état du matériel avant son envoi en Allemagne; par contre, elle a remis au 28 février, des bons Zast pour 18.537 T. sur les 21.504 T.2 fournies jusqu'à la fin de 1941 pour l'entretien soit en France, soit en Allemagne.

Les restitutions peuvent donc, en ce qui concerne ce poste, être considérées comme étant à jour, mais il ne faut pas oublier que les remises de bons Zast n'ont lieu, pour la plus grande partie des tonnages intéressés, que plusieurs mois (3 à 5 environ) après l'immobilisation du métal et que les livraisons obtenues n'ont lieu elles-mêmes que 6 à 10 mois après la réception de ces bons Zast. Les approvisionnements se sont trouvés pratiquement supporter pendant un an environ, la charge des immobilisations. Il serait nécessaire que la Reichsbahn accordât à la S.N.C.F. un

.....

contingent d'avance permettant pratiquement à cette dernière de recevoir le métal correspondant à peu près au moment où elle devrait le fournir à la Reichsbahn.

En ce qui concerne le matériel de voie, 18.500 T. (perte au feu comprise) ont été fournies aux Autorités allemandes sur leur demande, livrées aux troupes d'occupation ou prélevées par elles. Aucune restitution n'a été faite.

D'autre part, la S.N.C.F. a expédié à l'ex sous-Direction de Strasbourg 20.740 T. de matériel à titre de restitution ou de remplacement du matériel détruit. Sur ce tonnage et comme suite à de multiples interventions, la W.V.D. a informé simplement la S.N.C.F., lors d'un entretien du 25 Novembre 1941, qu'elle allait transmettre aux Autorités allemandes compétentes une demande de 5.276 T.5 .

CUIVRE ET ALLIAGES DE CUIVRE

Les besoins d'entretien de la S.N.C.F. atteignant mensuellement 630 T. (1)

D'autre part, pour l'achèvement du programme de construction des 143 locomotives et 143 tenders, des 34 locomotives électriques et de l'électrification de Brive-Montauban (laquelle permettra d'économiser annuellement 55.000 T de charbon) 700 T de cuivre, ou alliages de cuivre, sont encore nécessaires. Enfin, un certain tonnage (100 T à titre d'ordre de grandeur) est nécessaire pour l'exécution de quelques travaux urgents, parce que générateurs d'économie des produits rares (éclairage électrique des gares par exemple).

En supposant une répartition sur 6 mois des tonnages ci-dessus, les besoins pour travaux peuvent être chiffrés à 130 T. par mois environ qui viennent s'ajouter aux 630 T. de l'entretien, soit au total 760 T.

Or, le contingent alloué est de 520 T. (1) dont 420 T. à obtenir par transformation des vieilles matières produites par la S.N.C.F.

A noter, en outre, que la S.N.C.F. a dû engager des tonnages importants pour la remise en état et pour l'entretien du matériel moteur et roulant loué à la Reichsbahn. Ces tonnages atteignent à l'heure actuelle 1266 T d'après les évaluations de la S.N.C.F. Ce chiffre a donné lieu à des discussions encore en cours et qui ont retardé la restitution. Jusqu'ici 115 T seulement ont fait l'objet de remise de bons ZAST. Comme plusieurs mois sont nécessaires, après réception de ces bons, pour recevoir le cuivre correspondant, la S.N.C.F. se trouve fortement à découvert et il y aurait un grand intérêt à ce que la Reichsbahn accélère ses restitutions, et alloué un contingent d'avance permettant pratiquement à la S.N.C.F. de recevoir le cuivre correspondant à peu près au moment où elle doit le fournir à la Reichsbahn.

(1) Non compris les tonnages transformés par les Ateliers S.N.C.F.

P L O M B

Le tonnage alloué à la S.N.C.F. pour l'ensemble du premier trimestre 1942(1) a été chiffré à 138 T. - soit en moyenne 46 T. par mois, alors que les allocations s'élevaient mensuellement à 180 T. au cours du 3ème trimestre 41.

Or, les besoins d'entretien normaux sont de l'ordre de 300 T., exception faite de ceux pour accumulateurs qui sont satisfaits par transformation de vieilles plaques récupérées.

Des contingents aussi faibles ne permettent même pas d'assurer les fabrications réduites au strict minimum de câbles isolés (signalisation, téléphonie, télégraphie, appareillage électrique de traction et divers, etc...) indispensables au fonctionnement de la S.N.C.F. et à la sécurité. Ils risquent même de ne pas permettre bientôt de régénérer le métal antifriction au plomb dont l'emploi, faute d'étain, a été étendu à l'ensemble du matériel roulant, aux tenders et même à certaines séries de locomotives.

La situation à cet égard est extrêmement grave, le Réparateur ayant fait connaître à la S.N.C.F. qu'il lui était absolument impossible, compte tenu de la faiblesse de ses ressources, d'accroître ses allocations. Il est à craindre que, dans un bref délai, la S.N.C.F. se trouve absolument hors d'état de faire face à ses besoins même les plus vitaux.

(+) partiellement (75 %)

(1) A noter toutefois qu'il est toléré que la S.N.C.F. fasse, en sus de ces contingents, transformer un certain tonnage de vieux plomb récupéré par elle et qui atteint un ordre de grandeur de 20 T. par mois.

Z I N C

-:-:-:-:-

Les allocations faites à la S.N.C.F. pour l'ensemble du premier trimestre 1942 ont été chiffrées à 339 T., soit 113 T. par mois, en moyenne (1) contre 232 T. par mois au cours du 4ème trimestre 1941.

Or, les besoins mensuels d'entretien courant s'élèvent à 185 T. (dont 80 T. pour les piles). Encore convient-il d'y ajouter 75 T. au minimum pour la fabrication de zinc laminé (1) nécessaires pour la couverture des wagons, en remplacement de la toile enduite obtenue en quantité tout à fait insuffisante (3.000 wagons circulent actuellement avec des couvertures non étanches).

(+) besoins vitaux

- (1) Non compris 15 T. de zinc allouées mensuellement à la S.N.C.F. par la Section des Métaux non Ferreux du Nord et du Pas-de-Calais pour la fabrication de tôles galvanisées également destinées à la couverture des wagons.

HUILE DE GRAISSAGE

La situation des approvisionnements d'huile de graissage pour locomotives et wagons est la suivante au 1er février 1942 :

| S t o c k s | Huile cylindre | | Huile mouvement |
|--|-------------------|--------------------|-----------------|
| | vapeur saturée | vapeur surchauffée | |
| Stocks dans les Etablissements S.N.C.F. | 197 T | 570 T | 2.460 T |
| Reste à recevoir sur les contingents de décembre 1941 et du 1er trimestre 1942 . . | 160 T | 625 T | 1.440 T |
| Ressources totales | 357 T | 1195 T | 3.900 T |
| Consommation mensuelle probable : | | | |
| (S.N.C.F. | 40 T | 180 T | 760 T |
| (Réseaux secondaires . . | 18 T | 2 T | 42 T |
| | 58 T | 182 T | 802 T |
| Date limite de couverture . . | 15 mai | Début mai | Début mai |
| Nombre de mois de stock . . . | 3 ^m ,5 | 3 m | 3 m |

Les prévisions de consommation sont établies en tenant compte du trafic actuel qui subit des restrictions importantes.

Les stocks comprennent des réserves de :

- 3 mois pour les Huiles surchauffée
- 2 mois " " saturées
- 1,5 mois " " mouvement.

qui ont été constituées suivant les instructions de juin 1941 de la W.V.D.

Or, celle-ci vient de faire connaître à la S.N.C.F. que ces réserves ne devront pas être utilisées pour les besoins courants mais doivent être conservées pour des besoins imprévus du trafic.

Il n'est pas possible d'accepter ce point de vue de la W.V.D. et la S.N.C.F. demande que des stocks spéciaux lui soient attribués pour faire face à ce trafic imprévu, en plus des 4 mois de réserve normale qui sont indispensables pour assurer dans des conditions convenables la distribution d'huile à tous les établissements.

La S.N.C.F. va intervenir dans ce sens auprès de la W.V.D.

BOIS (sauf traverses)

Depuis le début de la guerre les livraisons de bois à la S.N.C.F. n'ont cessé d'être très inférieures aux besoins qui n'ont pu être couverts que par des prélèvements sur les stocks. A l'heure actuelle, ceux-ci ne correspondent plus qu'à une consommation de 3 mois pour les feuillus et de 2 mois pour les résineux. Encore s'agit-il de moyennes, aucun stock n'existant pour de nombreux échantillons ce qui entraîne, pour les planches de fond en particulier, des immobilisations de wagons.

Pour essayer de redresser la situation, la S.N.C.F. a exprimé au Répartiteur les besoins mensuels ci-après :

Feuillus17.350 m³ } 35.590 m³
Résineux19.240 m³

Les contingents correspondants alloués par le Répartiteur atteignent :

| | : Janvier 1942 | : Février 1942 | : Mars 1942 |
|----------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Feuillus | : 9.573 m ³ | : 9.800 m ³ | : 7.966 m ³ |
| Résineux | : 7.871 m ³ | : 8.371 m ³ | : 6.377 m ³ |
| | : 17.444 m ³ | : 18.171 m ³ | : 14.343 m ³ |

Bien qu'en diminution progressive, ces contingents permettraient, s'ils étaient suivis de livraisons de même ordre, d'améliorer la situation. Malheureusement, les livraisons effectuées sont loin de correspondre à ces contingents puisqu'elles ont atteint seulement depuis le 1er Janvier 1942 : 5200m³ pour les feuillus et 7.900 m³ pour les résineux.

Des renseignements recueillis, il résulte que cette insuffisance de livraisons provient surtout, indépendamment des intempéries actuelles :

- du manque de main d'oeuvre spécialisée. La S.N.C.F. a demandé à la W.V.D. d'intervenir auprès des Autorités Allemandes compétentes pour obtenir le retour d'un certain nombre d'ouvriers forestiers ou scieurs spécialistes actuellement prisonniers. D'un récent entretien avec un Représentant du Département économique du Militärbevollmächtigter (Section du Bois) il résulte que les mises en congé de captivité ne sont accordées par l'Autorité Supérieure Allemande que lorsque celle-ci y a un intérêt particulier, car les ouvriers spécialistes

...

prisonniers sont presque toujours utilisés dans leur spécialité en captivité ; un ouvrier spécialiste envoyé en congé est donc un ouvrier spécialiste perdu pour le Reich.

- de l'insuffisance des moyens de transport et de débarquement (camions, carburants, chevaux).
- de la pénurie de matières nécessaires à l'exploitation forestière, à l'alimentation des chevaux et à l'exploitation des scieries (fourrages, huile, etc...).
- de la réquisition par les Autorités Allemandes d'un certain nombre de scieries, dont plusieurs figuraient parmi les meilleurs fournisseurs de la S.N.C.F.

Des interventions pressantes n'ont cessé d'être faites par la S.N.C.F. tant auprès des fournisseurs eux-mêmes, des conservations françaises des Eaux et Forêts et du Répartiteur qu'auprès de la W.V.D. Celle-ci a d'ailleurs obtenu que le Commandant Militaire en France prescrive le 1er Septembre 1941 au groupe des forêts et bois de la Section économique de l'Armée, de veiller à l'approvisionnement en bois de la S.N.C.F. avec les mêmes soins que pour les autres Etablissements allemands intéressant la Défense Nationale et, notamment, de tenir compte, dans la mesure du possible, des besoins des fournisseurs de bois de la S.N.C.F. en ce qui concerne la fourniture d'avoine ou d'essence.

Ces mesures n'ont pas jusqu'ici donné les résultats qu'en attendait la S.N.C.F.

D'autre part, le Répartiteur a décidé, en faveur de la S.N.C.F. des impositions pour 105.100 m³ que les fournisseurs désignés par les groupements interprofessionnels forestiers seront tenus de livrer dans des délais déterminés, et en général assez brefs.

Ces impositions sont toutes récentes et n'ont pu encore porter de fruits.

Pour le contreplaqué, la S.N.C.F. avait exprimé des besoins mensuels de 49 m³, mais aucun contingent n'a pu jusqu'ici lui être attribué en raison de la faiblesse extrême des ressources.

D'autre part, elle avait également demandé 14000m² d'Isorel par mois pour la confection d'obturateurs de boîtes à huile, pour le remplacement du linoléum dans les couloirs de voitures et pour la réparation des toitures de wagons que la pénurie de toile enduite ne permet pas d'assurer.

Le Répartiteur ayant informé la S.N.C.F. que la totalité de la production était réservée aux Autorités d'Occupation, celle-ci a demandé le 20 Janvier 1942 à la W.V.D. d'intervenir auprès des Autorités compétentes pour lui faire réserver une partie de cette production.

Le résultat de cette demande n'a pas encore été portée à la connaissance de la S.N.C.F.

T R A V E R S E S

La consommation annuelle normale de la S.N.C.F. est d'environ 5.000.000 de traverses. Mais, par suite des circonstances, elle a reçu :

- en 19401.200.000 traverses sur 5.000.000 commandées
- en 19411.600.000 — sur 4.000.000 —

Bien que, d'une part - au cours de ces deux campagnes - les travaux de renouvellement aient été très peu importants (408 km en 1940 et 350 km en 1941 au lieu d'un programme normal de 1.900 km) et que, d'autre part, les remplacements de traverses à l'entretien courant aient été réduits au strict indispensable, notre approvisionnement actuel en traverses blanches s'élève seulement à 1.300.000 traverses environ.

Ce total doit être considéré comme très bas, car l'expérience a montré que, pour tenir compte des délais d'achat, de réception, de séchage des bois et de leur finissage, il était nécessaire de posséder, au début de chaque année, les 2/3 environ de la consommation prévue pour l'année suivante, soit - en temps normal - à peu près3.500.000 traverses.

Au début de 1942, le déficit d'approvisionnement est donc de l'ordre de 2.000.000 traverses environ.

Pour 1942, le Répartiteur des Bois n'a pu nous allouer que 3.450.000 traverses. Encore ce chiffre risque-t-il fort de ne pas être atteint en raison notamment de la date tardive à laquelle les impositions ont été notifiées aux fournisseurs, spécialement en ce qui concerne les traverses en hêtre et en pin dont les bois doivent être abattus avant le mois d'Avril.

De plus, d'après les nombreuses réclamations déjà reçues, il apparaît certain dès maintenant que les livraisons n'atteindront pas le montant des impositions et que l'on doit s'attendre à un déficit important.

La S.N.C.F. ne disposera donc - malgré une réduction de la consommation - que d'un stock très faible fin 1942.

C I M E N T

La situation se présente de façon très différente suivant la zone intéressée.

19 - Zone interdite

Les ciments sont répartis par les organismes allemands de Bruxelles d'après les propositions faites par les Services locaux qui sont transmises par les E.B.D. et par la W.V.D.

Les ciments sont commandés par les Autorités d'occupation et les Services français n'interviennent pas.

Les quantités réparties sont suffisantes pour les besoins, ceux-ci se trouvant diminués par suite des difficultés rencontrées pour l'exécution de travaux dans cette zone.

20 - Zone occupée

Après de nombreux tâtonnements pendant lesquels l'approvisionnement a été des plus irréguliers, la procédure suivante s'est instituée :

Le Service des Installations Fixes centralise les demandes et les remet à la W.V.D. avec toutes justifications utiles. La W.V.D. se base sur ces documents pour obtenir le contingent de ciment qui sera signifié à la S.N.C.F.

Celui-ci consistent en tonnages importants à prendre sur des bons globaux, le Service des Installations Fixes procède chaque mois à la commande d'ensemble des quantités allouées dans chaque usine.

Les quantités allouées sont inférieures aux besoins. Alors que ceux-ci se monteraient normalement, pour les seuls travaux en cours à quelques 15.000 T par mois et qu'ils justifieraient encore, au rythme ralenti actuel, l'affectation mensuelle de 8 à 10.000 T, les quantités allouées pour la période de Septembre 1941 à Mars 1942 ont été de 4 690 T pour la Reconstruction et 42 720 T pour l'entretien et les travaux.

Mais, bien qu'insuffisantes, ces quantités n'ont pu être obtenues en fait, car, malgré les difficultés que les usines peuvent rencontrer au cours du mois, elles ne peuvent confirmer la fourniture des commandes au-delà du mois d'attribution, en sorte que, pour la même période, nous avons enregistré un déficit total de 4 602 T.

.....

32 - Zone libre

La répartition s'effectue par le système classique des bons-matières.

Les gros travaux en cours (électrification de Brive à Montauban, Toulouse, Lyon, Marseille) nécessiteraient à eux seuls l'affectation de 2 500 à 3 500 T par mois, qui, ajoutées aux besoins de l'entretien et des travaux de moindre importance, correspondent à un total mensuel de 5 à 6 000 T.

Les allocations ont été de : 3 030 T pour la Reconstruction et l'Entretien des usines hydroélectriques et de 19 100 T pour l'Entretien et les Travaux, pendant la période d'Octobre 1941 à Mars 1942.

" PRODUITS ROUGES "

(briques, tuiles, céramiques)

-:-:-:-

Les premières mesures de restriction sont intervenues au cours du mois de Février. Elles ne se présentent pas sous forme d'un contingentement, avec répartition et allocations, mais seulement sous forme d'un contrôle des utilisations : une commande de produits rouges ne peut être livrée que sur présentation d'un bon de déblocage visé par l'O.C.R.P.I. après une rapide enquête.

Cette procédure produit actuellement son effet par l'allongement des commandes dans le temps ; la S.N.C.F. a pu, jusqu'à ce jour, obtenir les visas qu'elle estimait nécessaires (1). Il paraît prématuré de prévoir quelles seront les conséquences ultérieures des mesures de déblocage.

Selon les renseignements recueillis auprès des dirigeants de l'O.C.R.P.I. la production susceptible d'être réservée aux besoins français est d'environ le quart de celle d'une année normale ; or, les besoins sont accrus, tant par les nécessités des reconstructions que par les demandes qu'entraînent les grands travaux commencés en 1940 et 1941 dans presque tous les domaines.

(1) Des instructions ont été données aux Services d'exécution pour qu'ils cherchent à éviter l'emploi des produits rouges, notamment des briques, dans tous les cas où cela est possible (recours plus fréquents aux moellons).

M I C A

-:-:-:-:-

En raison de la faiblesse des stocks de mica existant en France et de la suppression de toute importation, le Répartiteur a, par décision du 8.7.41, interdit l'emploi du mica pour tous les usages autres que ceux ci-après :

- cônes et entre-lemes des collecteurs de moteurs à 600 V et au-dessus ;
- isolation des bagues des turbo-alternateurs ;
- isolation dans les encoches des enroulements au-dessus de 600 volts pour le matériel roulant sur rails ;
- isolation dans les encoches des enroulements à 3.000 volts et au-dessus pour le matériel fixe.

Cette décision réservait pratiquement la presque totalité du stock pour la réparation des moteurs de traction de la S.N.C.F.

Malgré la rigueur de ces mesures, la pénurie de mica s'est accentuée à un point tel que depuis quelque temps, les fournisseurs de la S.N.C.F. éprouvent les plus grosses difficultés à exécuter les commandes, certaines qualités faisant déjà complètement défaut.

Par note du 21 novembre 1941, la S.N.C.F. a attiré l'attention de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications sur cette situation et lui a demandé d'appuyer énergiquement les efforts du Répartiteur tendant à réserver à la France au moins une partie d'une cargaison de 60 tonnes de mica récemment arrivée à Marseille. D'après les renseignements que possède la S.N.C.F. les Autorités d'occupation se sont réservées la totalité de ce tonnage.

Devant cette pénurie, l'utilisation des isolants à base de royaume de verre a été envisagée pour les travaux suivants d'isolation sur moteurs de traction :

- enrubannage des parties médianes des éléments de section (le ruban nicosé étant réservé aux deux extrémités de ces éléments) ;
- protection extérieure par gaine des sections d'induit ;
- isolation des pôles principaux et auxiliaires ;
- isolation des frettes ;
- isolation des inducts en plan.

Pour l'ensemble de la S.N.C.F. (c'est-à-dire non seulement pour les moteurs de traction, mais aussi pour tous les autres moteurs en service, pour les constructions neuves de locomotives et de sous-stations etc...) la consommation mensuelle de soie de verre a été évaluée comme suit :

.....

- rayonne de verre : 750 kg
- schappe de soie de verre fine : 1.500 kg

Or, la totalité de la production en rayonne de verre ou schappe de soie de verre des Usines de Saint-Gobain, seul producteur français, est bloquée par les Autorités d'occupation. La S.N.C.F. n'a donc pu obtenir jusqu'ici aucun isolant à base de ce produit.

A la suite d'une intervention du Répartiteur, appuyée d'ailleurs par le W.V.D. que la S.N.C.F. avait saisie, les Services allemands du Militarbefehlshaber ont envisagé l'attribution à l'industrie française d'un faible tonnage (de l'ordre de 200 kg par mois) de la production de Saint-Gobain. Malgré les démarches pressantes du Répartiteur, aucune solution n'est encore intervenue ; d'après les derniers renseignements obtenus, la question aurait été posée à Berlin.

Devant l'impossibilité de fournir des isolants à base de rayonne de verre, le Répartiteur a dû récemment autoriser, pour éviter l'immobilisation de locomotives électriques, l'emploi de mica pour les usages pour lesquels il avait été interdit. Le faible stock subsistant se trouve réduit d'autant et le délai pendant lequel pourront être continuées les réparations exigeant absolument du mica sera diminué proportionnellement.

La S.N.C.F., pour atténuer dans toute la mesure du possible cet inconvénient, essaie d'utiliser du papier bakéliné, mais cette méthode ne peut actuellement être généralisée en raison du peu de sécurité de ce procédé.

Il y a donc intérêt majeur pour la S.N.C.F. à ce que soit mis à la disposition du Répartiteur et réservé pour elle un certain tonnage :

- a) de mica
- b) de rayonne de verre et de schappe de soie de verre.

C U I R .

En zone occupée, les autorités allemandes n'autorisent la mise à l'eau que de 40% du nombre des cuirs traités pendant le premier semestre 1939, contingent sur lequel, dès sortie de fabrication, les autorités occupantes peuvent, en outre, exercer un droit de préemption à concurrence de moitié, ce qui, pratiquement, ne laisse que 20% disponibles pour les besoins français.

Le Répartiteur, doit sur ce reliquat, satisfaire tous les besoins civils, industriels et, par priorité, ceux des Administrations publiques; Guerre, Marine, S.N.C.F. Ceux de la S.N.C.F. représentent environ 13% du tonnage total de la production française actuelle.

Pour l'année 1941, la S.N.C.F. a exprimé à la Section du Cuir, les besoins suivants :

- Cuir en peaux 120.000 k
- Articles en cuir 151.000 k
- Basanes, maroquins, peaux chamoisées. 70.000 pieds carrés
- Articles en chèvre ou mouton 51.000 - d° -

qui représentent une réduction d'environ 55% de ses besoins normaux.

Sur ces quantités, elle a reçu, au cours de 1941, les attributions suivantes :

- Cuir en peaux 84.830 k
- Courroies à plat 9.400 k
- Objet manufacturés 20.000 k
- Basanes 17.694 pieds carrés

Sans tenir compte des petites peaux les attributions ci-dessus représentent environ 47% des besoins exprimés, soit environ le quart des besoins normaux.

Pour le 1er trimestre 1942, elle a jusqu'ici adressé au Répartiteur les demandes suivantes :

- Cuir en peaux 3.973 k
- Courroies à plat 1.460 k

Ces quantités correspondent aux besoins réduits au minimum strictement indispensable, tous les articles qu'il est possible de fabriquer avec des produits de substitution ayant été exclus. Elles ne représentent plus que les besoins strictement essentiels et vitaux.

Or, la Section du Cuir vient d'aviser la S.N.C.F. que ses dernières demandes subiront une réduction de 50%.

Cette nouvelle diminution présente un caractère de gravité incontestable car il est indispensable que la S.N.C.F. reçoive les joints, les courroies, etc.... qu'elle demande et dont la pénurie risquerait de compromettre son exploitation.

Il en est ainsi notamment pour les triple-valves, les garnitures de freins, etc..., sans lesquelles le freinage ne pourrait être assuré.

— 2 —

Ces quantités sont nettement insuffisantes pour couvrir l'ensemble des besoins essentiels, surtout en ce qui concerne les cordages, étant donné que les demandes de certaines catégories de câbles absolument indispensables (câbles de levage, câbles de cabestans, câbles de grues, câbles de traction) seront supérieures en 1942 à celles de 1941 par suite de la nécessité dans laquelle se trouve la S.N.C.F. de substituer des câbles en chanvre aux câbles en acier garnis de caoutchouc utilisés pour les cabestans et dont la fabrication est arrêtée par suite du manque de gomme.

PEINTURES

-:-:-:-:-

Pour la satisfaction de ses besoins directs (entretien par ses soins du matériel moteur et roulant, des bâtiments et des signaux) la S.N.C.F. consommait mensuellement en période normale 600 tonnes de peintures environ. Ce chiffre ne comprenait pas les quantités de peintures nécessaires à la satisfaction de ses besoins indirects.

La production totale française est répartie entre 3 catégories de besoins :

- a - commandes allemandes : 75 % de la production de la zone occupée
- b - priorités nationales : (parmi lesquelles la S.N.C.F.) 20 % pour la zone occupée et 95 % pour la zone libre
- c - clientèle ordinaire : reste de la production.

La part réservée en définitive à la S.N.C.F. est de 17,2 % du tonnage total revenant aux priorités nationales soit, 350 T. par mois pour le 1er trimestre 1942, (contre 395 T.6 pour le 4ème trimestre 1941).

Ce tonnage, qui doit couvrir l'ensemble des besoins directs et indirects, est nettement insuffisant.

Encore faut-il ajouter que les quantités réellement livrées sont nettement inférieures aux contingents obtenus malgré les interventions incessantes faites auprès des fournisseurs qui font valoir la difficulté de se procurer les matières premières correspondant aux peintures qui leur sont commandées.

TEXTILES

D'après les renseignements fournis par la Direction de l'Industrie Textile et des Cuirs, l'ensemble des programmes de textile présentés par la S.N.C.F. pour 1941 sera réalisé dans sa quasi-totalité, à l'exception toutefois des articles de toile de lin pour lesquels 335 T seulement seront accordées sur 1.000 T environ demandées.

Parmi ces articles figurent :

- les toiles de couvertures de wagons : 600.000 M²
sur lesquels 335.000 m² seulement seront accordés,
- les toiles de garnissage des compartiments,
- les toiles pour soufflets d'intercommunication, etc.....
pour lesquelles il ne sera fait aucune attribution.

Encore faut-il tenir compte que les contingents accordés ne sont exécutés que pour une faible part.

Il en est ainsi notamment pour la toile enduite pour couverture de wagons dont les livraisons ont commencé très tardivement (3.000 wagons sont actuellement munis de couvertures non étanches).

Il semble cependant que l'on puisse escompter une certaine amélioration des livraisons malgré les difficultés rencontrées par les fournisseurs .

Pour 1942, la situation se présente comme suit :

| Nature du textile | Nature des besoins | Besoins exprimés | Contingents probables |
|-------------------|-------------------------|------------------|-----------------------|
| LAINE | Vestimentaires | 147 T | 45 T |
| | Couvertures de couchage | 20 T | 15 T |
| | Techniques | 237 T | 150 T |
| | | | |
| COTON | Vestimentaires | 275 T | 15 T |
| LIN | Articles de couchage | 330 T | 40 T |
| | Techniques | 1153 T | 300 T |
| FIBRANNE | | | |

Les allocations sont donc très inférieures aux besoins exprimés.

En ce qui concerne spécialement les articles en lin, coton ou fibranne, l'attribution faite est manifestement insuffisante,

car rien que pour les couvertures de wagons, nous aurions besoin de 360 T de toile (600.000 m²) sans tenir compte de l'insuffisance de l'attribution 1941 qui est de près de 300.000 m² c'est-à-dire 180 T.

Or , indépendamment des toiles pour couvertures qui sont indispensables si l'on veut assurer d'une façon convenable l'entretien et la réparation, la S.N.C.F. a d'autres besoins essentiels parmi lesquels ceux ci-après :

| | |
|--|-------|
| - Toiles et rubans isolants pour réparation des moteurs électriques et installations électriques.... | 15 T |
| - Mèches d'éclairage..... | 2 T |
| - Rideaux de voiture..... | 50 T |
| - Tuyaux et seaux en toile pour incendie..... | 38 T |
| - Toiles diverses pour réparation des soufflets de voitures..... | 15 T |
| - Toile pour abat-lueurs..... | 32 T |
| - Torchons d'essuyage pour ateliers ou machines..... | 250 T |
| - Bâches pour chargement sur wagons..... | 324 T |

Le contingent alloué ne permettra d'assurer qu'une très faible partie de l'ensemble de ces besoins.

- PRESTATIONS aux AUTORITES OCCUPANTES -

à la H.V.D. PARIS

au sujet du réapprovisionnement en matières et pièces de la S.N.C.F.

.....

2°) Difficultés de réapprovisionnement -

Le RR. WILFERT déclare être déjà au courant des difficultés éprouvées par la S.N.C.F. pour assurer son réapprovisionnement soit à la suite de la correspondance adressée par la S.N.C.F. à la H.V.D. PARIS à ce sujet, soit à l'occasion de ses fréquents entretiens avec les agents de liaison.

Quoi qu'il en soit, le RR. WILFERT invite les représentants de la S.N.C.F. à lui rappeler ces difficultés.

M. DUFRIER répond que les difficultés éprouvées par la S.N.C.F. pour assurer son réapprovisionnement sont dues tout d'abord à l'insuffisance des contingents qui lui sont attribués : faute de contingents suffisants, les demandes de réapprovisionnement des Magasins ne peuvent être satisfaites qu'avec un retard croissant. Certains produits même (tels que l'étain) ne peuvent être pratiquement réapprovisionnés.

M. CATTIN signale à cette occasion que les demandes de contingents de métaux non ferreux et de produits non métalliques adressées par le Service Central du Matériel aux H.V.D. Paris et Bruxelles à titre de compensation des prestations faites par la S.N.C.F. pour l'entretien du matériel roulant cédé à la Reichsbahn sont encore très loin d'avoir reçu satisfaction.

M. DUFRIER signale ensuite que les fournisseurs livrent à une cadence insuffisante et avec beaucoup de retard les matières et pièces qui leur sont commandées par la S.N.C.F..

Les raisons en sont les suivantes :

- difficultés d'approvisionnement en matières premières (ainsi, les laminoirs demandent fréquemment dix mois pour livrer leurs produits);
 - difficultés d'approvisionnement en matières d'exploitation : le charbon, le coke sont généralement alloués en quantité insuffisante, les allocations sont, de plus, irrégulières; celles de carburants et d'huile (huile de graissage, huile pour fonderie, etc...) sont particulièrement faibles;
-

- allocations de courant électrique insuffisantes et irrégulières;
- manque d'outillage (les fournisseurs se procurent très difficilement certaines pièces de rechange nécessaires à l'outillage de leurs entreprises et à fortiori les machines-outils neuves qui leur permettraient de produire dans de meilleures conditions);
- pénurie de main-d'oeuvre, de main-d'oeuvre spécialisée surtout (prisonniers non rentrés, ouvriers utilisés par les organismes allemands tels que l'Organisation Todt.....), pénurie qui s'est considérablement accrue d'ailleurs du fait de la relève et qui présente maintenant un caractère d'extrême gravité;
- priorité accordée aux commandes allemandes (l'exécution des commandes passées par la S.N.C.F. est fréquemment retardée pour assurer l'exécution de commandes allemandes passées postérieurement mais qui bénéficient d'une priorité générale; la S.N.C.F. se trouve ainsi assez souvent en concurrence avec la Reichsbahn).

A ces difficultés signalées en leur temps à la H.V.D. PARIS s'ajoute maintenant une difficulté nouvelle très grave également : difficulté de transport due au manque de wagons.

La S.N.C.F. dispose pourtant dans ce domaine de deux gros avantages :

A/ La S.N.C.F. bénéficie pour elle, pour ses fournisseurs et pour ses sous-traitants, d'une priorité sur tous les transports économiques français et même sur certains transports économiques allemands.

B/ La S.N.C.F. est, exceptionnellement, en mesure de faire respecter la priorité qui lui est accordée.

Le RR. WILBERT prend note à titre documentaire de cette nouvelle difficulté mais signale qu'elle ne relève pas de sa compétence.

M. DUFRIER fait remarquer à cette occasion que les décisions prises jusqu'à présent par le Militärbefehlshaber en France, sur l'initiative de la H.V.D. PARIS, pour faciliter l'exécution des commandes de la S.N.C.F., sont loin d'avoir donné en pratique les résultats escomptés.

M. DUFRIER cite, en particulier, le cas des commandes de bois : malgré l'ordonnance du 1.9.41, la S.N.C.F. éprouve toujours les plus grandes difficultés à assurer son réapprovisionnement en bois.

.....

Les contacts utiles avaient pourtant été pris avec les différents Militärverwaltungsbezirks; des accords étaient intervenus aux termes desquels la production de scieries bien déterminées devait être exclusivement réservée à la S.N.C.F..

Or, comme la H.V.D. PARIS a pu s'en rendre compte par une correspondance récente, des commandes émanant de Services allemands viennent d'être placées chez certains de ces fournisseurs qui doivent, dans ces conditions, arrêter l'exécution des commandes de la S.N.C.F..

M. DUFREUIL rappelle également que, suivant une décision plus récente (1), les commandes de la S.N.C.F. devraient pourtant bénéficier de la même priorité que celles accordées aux commandes allemandes enregistrées par la ZAST et les Feldkommandanturen devaient toujours faire respecter cette priorité.

La S.N.C.F. a bien adressé, comme convenu, à la H.V.D. PARIS des doubles des commandes en cours dont l'exécution donnait lieu à difficultés, pour permettre à cette dernière d'aviser les Feldkommandanturen intéressées : cette procédure semble, jusqu'à présent, ne pas avoir donné de résultats pratiques.

Enfin, en application de l'accord donné par la H.V.D. PARIS (2), la S.N.C.F. appose maintenant sur la plupart de ses commandes un pavillon rappelant que ces dernières ont le même rang que les commandes allemandes placées en France et que, en cas de difficultés soulevées par leur exécution, les fournisseurs doivent s'adresser immédiatement aux Feldkommandanturen compétentes. Cette dernière mesure est trop récente toutefois pour qu'on puisse se prononcer à son sujet.

Quoi qu'il en soit, M. DUFREUIL estime que la S.N.C.F. ne peut redresser la situation critique dans laquelle se trouvent maintenant ses approvisionnements que si :

d'une part, il lui est accordé des contingents suffisants pour les différents produits consommés;

d'autre part, toutes mesures utiles sont prises pour permettre aux fournisseurs de raccourcir leurs délais de livraison (il ne peut plus, en effet, être maintenant remédié autrement à l'insuffisance des contingents précédemment accordés).

.....

-
- (1) Ordonnance du 5.5.1942 dont les représentants de la S.N.C.F. ont eu connaissance le 14.8.1942, au cours d'un entretien avec le RL. TUCHERT.
(2) Lettre L 61 n° 4 Sta 145/42 du 7.11.1942

Le R. WILFERT répond que la R.V.D. PARIS est bien décidée à faire tout ce qui sera en son pouvoir pour améliorer le réapprovisionnement en matières et pièces de rechange de la S.N.C.F..

Le RR. WILFERT est bien d'accord pour faire attribuer à la S.N.C.F., dans toute la mesure du possible, les contingents nécessaires.

Il fait remarquer toutefois que, pour pouvoir agir d'une façon efficace auprès de l'autorité supérieure allemande, il aurait le plus grand intérêt à faire état éventuellement de l'insuffisance des stocks; il invite en conséquence la S.N.C.F. à lui donner toutes précisions utiles sur les variations de ses stocks.

Le III. WILFERT estime par ailleurs qu'il conviendrait de prendre toutes mesures devant permettre à la S.N.C.F. de recevoir plus rapidement les matières et pièces commandées à l'extérieur.

Le III. WILFERT invite à cette occasion la S.N.C.F. à s'adresser exclusivement à des fournisseurs dont les établissements sont classés V-Betrieb, ces établissements étant favorisés en ce qui concerne les attributions de matières premières, de matières d'exploitation, de force motrice, d'outillage et de main-d'oeuvre.

L. GACHIS répond que la S.N.C.F. est bien d'accord pour placer ses commandes dans toute la mesure du possible chez des fournisseurs dont les établissements sont classés V-Betrieb. Il fait remarquer toutefois que la R.V.D. PARIS a invité la S.N.C.F. à limiter le nombre de fournisseurs qu'elle devrait voir comprendre dans les listes des V-Betrieb.

La S.N.C.F. a été gênée par ce choix limitatif.

La S.N.C.F. ignore toujours par ailleurs quelle suite a été donnée à cette demande.

.....

Le RR. WILFERT répond que, des renseignements officiels récemment donnés encore par le Militärbefehlshaber à la H.V.D. PARIS, il résulte que les demandes faites par la S.N.C.F. à ce sujet ont reçu satisfaction en presque totalité.

Pour plus de simplicité, le Militärbefehlshaber adressera à la H.V.D. PARIS qui la transmettra à la S.N.C.F. la liste des fournisseurs dont les entreprises ne seront pas classées V-Betrieb, malgré la demande faite par la S.N.C.F..

A la demande de P. GACHIS, le RR. WILFERT fait connaître qu'il n'a pas d'objection à ce que la S.N.C.F. présente de nouvelles demandes de classement pour quelques fournisseurs qui, pour une raison ou pour une autre, n'avaient pas été compris dans les listes précédentes.

Le RR. WILFERT signale par ailleurs que la H.V.D. PARIS se propose de demander au Militärbefehlshaber que les commandes de la S.N.C.F. (tout au moins les commandes les plus urgentes) soient assimilées à des commandes allemandes et bénéficient en France de la même priorité que celle accordée en Allemagne aux commandes de la Reichsbahn.

La procédure envisagée par la H.V.D. PARIS, procédure dont les détails seraient à fixer, est la suivante :

Les instructions utiles seraient données aux Organismes allemands locaux de contrôle intéressés (Feldkommandanturen ou plus vraisemblablement Rüstungs-kommando, ces derniers étant mieux en mesure d'assurer le contrôle), pour qu'ils suivent l'exécution des commandes S.N.C.F. au même titre que les commandes allemandes et donnent automatiquement aux fournisseurs l'appui nécessaire chaque fois que de besoin.

Pour permettre à la H.V.D. PARIS de faire donner à ces organismes locaux tous renseignements utiles, il est envisagé de demander à la S.N.C.F. de fournir des listes périodiques (listes mensuelles ou trimestrielles); ces listes, établies par département (si le contrôle doit être assuré par les Feldkommandanturen) ou par district (si le contrôle doit être effectué par les Rüstungs-kommando), devraient indiquer :

.....

- les fournisseurs ayant des commandes à exécuter pour la S.N.C.F.,
- la nature et le poids global des produits commandés,
- les références et dates des différentes commandes placées et éventuellement d'autres renseignements concernant les matières premières approvisionnées.

M. DUFRIER fait remarquer que le nombre des commandes placées par la S.N.C.F. est très élevé (de l'ordre de 70.000) et que l'établissement des listes envisagées représenterait un très gros travail matériel; il suggère que l'établissement de ces listes soit limité en première étape aux produits dont la S.N.C.F. a le plus urgent besoin.

Le RR. WILFERT accepte cette restriction et invite la S.N.C.F. à établir ces listes dès maintenant pour les fournisseurs de bois en raison de la situation particulièrement difficile pour cette matière.

M. DUFRIER fait remarquer que les fournisseurs de bois de la S.N.C.F. sont très nombreux et que cette dernière a déjà dû adresser au répartiteur, à ses représentants locaux et au Comité Central Interprofessionnel forestier des renseignements analogues à ceux qui sont demandés.

Il va examiner si, pour éviter un travail matériel supplémentaire important la documentation déjà tenue ne peut être utilisée pour la H.V.D. et renseignera le RR. WILFERT.

M. DUFRIER demande enfin au RR. WILFERT de lui indiquer quelles seraient les priorités relatives des commandes passées par la S.N.C.F. et la Reichsbahn chez un même fournisseur.

Le RR. WILFERT répond que, d'une façon générale, les commandes destinées à l'entretien doivent avoir la priorité sur les commandes destinées aux constructions neuves et présume, dans ces conditions, que l'exécution d'une commande passée au titre entretien par la S.N.C.F. ne serait pas retardée par l'exécution d'une commande passée postérieurement au titre construction neuve par la Reichsbahn.

Sur une nouvelle demande de précision de M. DUFRIER, pour le cas où des commandes d'entretien passées à un même fournisseur par la S.N.C.F. d'une part et par la Reichsbahn d'autre part se trouveraient en concurrence, le RR. WILFERT indique que la H.V.D. PARIS pourra examiner les dispositions à prendre.

SERVICE A

Aa A3/84309

Monsieur le Répartiteur,
Chef de la Section des Métaux non ferreux
42, rue de La Boétie - PARIS

Par lettre 881350 Ta 8162 du 16 octobre 1941, la S.N.C.F.

vous a exposé la situation vis à vis des Autorités allemandes en ce qui concernait, d'une part, le principe même de la récupération des pièces et matières cuivreuses livrées ou immobilisées pour l'entretien du matériel moteur et roulant cédé à la Deutsche Reichsbahn à titre de prêt, d'autre part, l'importance des tonnages ainsi consommés ou immobilisés et des remboursements effectués jusqu'alors.

De cet exposé, il résultait que, sur un tonnage de 1088^T₂ cédé aux Autorités allemandes, la S.N.C.F., après force interventions auprès des W.V.D. n'avait pu obtenir qu'un acompte de 62 T 6 .

Au cours d'un entretien du 2 décembre 1941, à Berlin, entre les représentants de la S.N.C.F. et le Referat des Métaux non ferreux du Zentralamt, celui-ci reconnaissait le point de vue soutenu par la S.N.C.F. sur lequel vous aviez bien voulu lui donner votre accord et acceptait que :

1°- pour les pièces livrées sans compensation de vieilles matières, la S.N.C.F. demande un contingent égal au poids des pièces finies majoré d'un coefficient forfaitaire pour compensation des pertes de fabrication non susceptibles de récupération;

2°- pour les pièces livrées avec restitution de vieilles matières de nature équivalente, la S.N.C.F. demande à la D.R. un contingent évalué comme ci-dessus et réduit du poids net des vieilles matières récupérées.

Mais, malgré l'acceptation de ce principe, les attributions de bons ZAST ont sans cesse été retardées, par suite des contestations des H.V.D. sur les taux de majoration demandés par la S.N.C.F. pour compenser les pertes irrécupérables.

C'est ainsi que le coefficient de majoration, primitivement fixé à 10 % du poids des pièces et matières finies, a été successivement ramené à 8 et 7 %, sur la demande des Autorités allemandes. La H.V.D. de Paris vient de donner son accord sur ce dernier pourcentage, par lettre du 23 juin.

En ce qui concerne les autres métaux non ferreux et les métaux constituant entrant dans la composition des alliages blancs destinés à l'entretien du matériel moteur et roulant, le pourcentage de majoration admis a été de 5 % .

.....

La situation des avances faites par la S.N.C.F. et des remboursements reçus par elle est la suivante, au 1er juin 1942, pour l'ensemble des métaux non ferreux :

A - CUIVRE.

1 - Matériel moteur

Les tonnages de pièces et matières dont le remboursement a été demandé à la H.V.D.-Paris sont les suivants :

| | |
|---|-----------|
| a) Remise en état du matériel moteur | 496 T 400 |
| b) Expéditions directes aux magasins allemands | 46 T 024 |
| c) Constitution des magasins relais | 88 T 378 |
| d) Expéditions par les magasins relais | 80 T 513 |
| e) Utilisation par les dépôts et ateliers | 43 T 935 |
| f) Avance de 300 G.R. | 288 T 900 |

Total 1 044 T 150

Sur ce tonnage, la H.V.D.-Paris a jusqu'alors remboursé
164 T 394 .

2 - Matériel roulant

Wagons.-

Au 1er juin, la situation des livraisons et des immobilisations était la suivante :

| | |
|--|----------|
| a) Constitution des magasins allemands | 2 T 911 |
| b) Constitution des magasins relais | 8 T 449 |
| c) Expéditions des magasins relais | 28 T 464 |
| d) Réparation des wagons en France | 20 T 300 |

Total 60 T 124

Jusqu'à ce jour, la S.N.C.F. a reçu de la H.V.D.-Bruxelles un seul bon ZAST de 36 T 6 pour l'ensemble des prestations qui lui ont été faites.

Voitures.-

Par lettre du 5 février 1942, la S.N.C.F. a demandé à la H.V.D.-Paris l'attribution de contingents de cuivre en compensation des pièces et matières expédiées par les Etablissements français aux ateliers allemands pour l'entretien des voitures louées.

.....

Aucune suite n'ayant été donnée à cette demande, la S.N.C.F. l'a renouvelée en faisant le point de la situation au 1er juin.

Il en ressort que la H.V.D.-Paris est déjà débitrice de 5 T 225 de matières cuivreuses mises en oeuvre dans les ateliers d'Offenbourg et de Strasbourg. En contre-partie, elle a reçu un bon ZAST de 0 T 441 et un bon ZAST de 0 T 064 .

3 - Création de relations téléphoniques.

Pour répondre aux demandes des Autorités allemandes et pour leur usage (notamment pour le réseau de surveillance), il a fallu, au cours de l'année 1941, mettre en oeuvre 53 T de cuivre pour lesquelles la S.N.C.F. n'a reçu aucune compensation.

B - METALLS NON FERREUX AUTRES QUE LE CUIVRE - ALLIAGES BLANCS.

- Locomotives

Pour assurer, au cours de l'année 1941, l'exécution du programme d'entretien en France des locomotives louées, la S.N.C.F. a, par lettre du 3 octobre 1941, demandé à la H.V.D.-Paris, à titre d'évaluation forfaitaire, un contingent de métal blanc dont le poids des métaux constitutifs figure au tableau ci-après :

| | | | | | | | | |
|---|--------|---|-----------|---|--------|---|--------|---|
| : | Etain | : | Antimoine | : | Cuivre | : | Plomb | : |
| : | 30 T 2 | : | 8 T 3 | : | 3 T 2 | : | 20 T 1 | : |

La H.V.D.-Paris a attribué à la S.N.C.F. des bons ZAST de la valeur de :

| | | | | | | | | |
|---|-------|---|-----------|---|--------|---|-------|---|
| : | Etain | : | Antimoine | : | Cuivre | : | Plomb | : |
| : | 30 T | : | 6 T | : | 4 T | : | 20 T | : |

Entre temps, la S.N.C.F. a fait une étude détaillée des quantités d'étain, plomb, zinc et alliages blancs fournies depuis la location des locomotives jusqu'au 1er mai 1942.

Les tableaux ci-après font ressortir les tonnages dont les deux H.V.D. sont débitrices :

.....

- H.V.D.-PARIS

| | Plomb | Etain | Zinc | Alliages blancs |
|---|---------|---------|---------|--------------------|
| A - Réparation des machi- nes avant livraison.... | | | | 49 T 5 |
| B - Constitution des magasins allemands..... | 0 T 073 | | | 31 T 9 |
| C - Constitution des magasins relais | 0 T 083 | | | 37 T 3 |
| D - Expéditions des magasins relais aux ateliers allemands..... | 0 T 112 | | | 57 T 5 |
| E - Consommation par les établissements français: | 2 T 468 | 0 T 209 | 0 T 884 | 107 T 8 |
| F - Avances pour presta- tions ultérieures..... | | | | 47 T |
| soit | 2 T 736 | 0 T 209 | 0 T 884 | 331 T 0 |

- H.V.D.-BRUXELLES

| | Plomb | Etain | Alliages blancs |
|---|---------|---------|--------------------|
| A - Consommation par les Etablis- sements français | 0 T 241 | 0 T 210 | 52 T 9 |
| B - Avances pour prestations ultérieures | | | 19 T |
| soit | 0 T 241 | 0 T 210 | 71 T 9 |

En définitive, après majoration de 5 % des tonnages ci-dessus pour
tenir compte des pertes irrécupérables et déduction faite du poids des
vieilles matières récupérées en cours de réparation, les H.V.D. restent
redevables des poids de métaux suivants :

| | Antimoine | Plomb | Etain | Cuivre | Zinc |
|----------------------|-----------|---------|---------|--------|---------|
| H.V.D.-PARIS | 35 T 6 | 117 T 7 | 114 T 2 | 13 T 6 | 0 T 218 |
| H.V.D.- BRUXELLES | 8 T 3 | 12 T 2 | 34 T 3 | 4 T 4 | |
| soit | 43 T 9 | 129 T 9 | 148 T 5 | 18 T 0 | 0 T 218 |

.....

Compte tenu des contingents qui lui ont été déjà attribués, la S.N.C.F. a demandé aux H.V.D., par lettre du 16.6.42, les remboursements suivants :

| | Antimoine | Plomb | Etain | Cuivre | Zinc |
|-------------------|-----------|---------|---------|--------|---------|
| H.V.D.-PARIS | 29 T 6 | 97 T 8 | 84 T 2 | 9 T 6 | 0 T 174 |
| H.V.D.-BRUXELLES | 8 T 3 | 12 T 2 | 34 T 3 | 4 T 4 | |
| soit | 37 T 9 | 110 T 0 | 118 T 5 | 14 T 0 | 0 T 174 |

Aucune réponse n'est parvenue jusqu'alors.

- Voitures

Par lettre du 16-7-42, la S.N.C.F. a également demandé à la H.V.D.-PARIS de lui faire attribuer un contingent de métaux non ferreux autres que le cuivre mis en oeuvre sur les voitures prêtées.

Les tonnages demandés figurent au tableau ci-dessous :

| Plomb | Etain | Antimoine | Nickel | Cadmium | Aluminium | Mercure | Argent |
|---------|--------|-----------|--------|----------|-----------|---------|--------|
| 4 T 489 | 8 K.85 | 17 K.7 | 30 K.5 | 343 K 35 | 1 K. | 2 K. | 378,5 |

La S.N.C.F. n'a pas reçu de réponse jusqu'alors.

- Création de relations téléphoniques et aménagements de centraux.

Pour répondre aux demandes des Autorités allemandes et pour leur usage (notamment pour le réseau de surveillance), il a fallu, au cours de l'année 1941, mettre en oeuvre 24 T de plomb pour lesquelles la S.N.C.F. n'a reçu aucune compensation.

En résumé, la S.N.C.F. a fait à l'Allemagne et continue à faire des avances considérables de métaux non ferreux dont, jusqu'à présent, elle n'a reçu que des compensations infimes.

Or, il lui faut continuer à maintenir un stock de 4 mois de consommation dans des magasins relais pour garantir la régularité des livraisons mensuelles à faire aux Autorités allemandes.

Si, jusqu'à présent, elle a pu faire face aux exigences des Autorités allemandes par prélèvements sur ses propres stocks déjà

.....

dangereusement bas et qui s'amenuisent rapidement, par suite de la diminution constante des contingents alloués et de l'allongement des délais de livraison, elle ne peut continuer à distraire des tonnages qui, normalement, sont destinés à l'entretien de son matériel et de ses installations, sans risques de répercussions graves sur la marche du service dont la responsabilité lui incombe.

Je me vois donc obligé de vous demander de vouloir bien, soit intervenir auprès des Autorités allemandes en vue d'obtenir le remboursement à une cadence rapide des tonnages dont la S.N.C.F. a demandé la restitution, soit de faire attribuer à cette dernière, à titre d'avance, un contingent spécial couvrant l'ensemble des tonnages ci-dessus indiqués et que nous vous rembourserions au fur et à mesure des restitutions des H.V.D.

Une demande de ce genre a déjà été faite à la H.V.D.-PARIS, par lettre Ta 1913 du 27-4-42, dans les conditions suivantes :

" La S.N.C.F. demande à la H.V.D.-PARIS de vouloir bien lui faire
" attribuer le plus tôt possible les bons-matières en métaux
" ferreux et non ferreux correspondant aux prestations déjà effec-
" tuées, ainsi qu'une avance destinée à couvrir globalement les
" prestations correspondant aux délais nécessaires actuellement à
" l'exécution des commandes, soit au moins un an de compensation."

Cette demande est jusqu'ici sans résultat.

Je vous demanderai également de prendre toutes mesures utiles pour que les bons ZAST qui seront accordés par les Autorités allemandes soient régulièrement couverts par des apports effectifs des métaux accordés.

J'attire spécialement votre attention sur l'importance que présente pour nous cette question.

Veuillez agréer, Monsieur le Répartiteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur
du Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés,

signé : COULLIE

- Copie à T et V, à titre d'information.
- - à M. DUCHATEL

17/8/42
- Tout à fait d'accord.
Il ne faudra pas se lasser :
revenir à la charge sans cesse.
visé : FOURNIER.

SERVICE A
visé : LE BESNERAIS.

8 août 1942

Monsieur le Ministre,

D 7110/3

A plusieurs reprises, je vous ai signalé la situation critique dans laquelle se trouve la S.N.C.F., par suite, d'une part, du délai des remboursements consentis par les autorités allemandes en contre-partie des prestations de métaux ferreux que la S.N.C.F. assure et, d'autre part, des difficultés éprouvées pour obtenir les bons ZAST correspondant aux matières nécessaires pour l'exécution des travaux que la S.N.C.F. doit effectuer pour les autorités d'occupation.

A ce jour, la situation de plus en plus précaire des stocks et les difficultés croissantes d'approvisionnement que la S.N.C.F. rencontre dans tous les domaines ne lui permettent pas d'abandonner, ni même de différer, sans risques de répercussions graves sur la marche du service dont elle assure la responsabilité, le remboursement des matières premières dont elle a dû ainsi se dessaisir.

De nombreuses interventions en vue d'obtenir ce remboursement, soit en nature, soit sous forme de remise des bons ZAST, étant restées inefficaces, j'ai l'honneur de vous exposer, ci-après, la situation de la S.N.C.F. dans son ensemble pour les principales catégories de fournitures qui ont fait l'objet de prestations soit aux termes des clauses de la convention d'armistice, soit pour répondre aux injonctions de la Deutsche Reichsbahn et des autorités diverses d'occupation, notifiées par les W.V.D. ou H.V.D.

En effet, non seulement la S.N.C.F. doit assurer la réparation et l'entretien du matériel moteur et roulant cédé à titre de prêt, mais encore elle se voit contrainte à exécuter des travaux d'aménagement de véhicules (voitures, fourgons, wagons poste, wagons frigorifiques, etc.) destinés à entrer dans la composition de trains militaires.

D'autre part, pour répondre à certaines réquisitions ou même à de simples exigences d'unités militaires ou des H.V.D. et E.B.D., la S.N.C.F. a été amenée à se dessaisir de tonnages importants de matériaux et matières premières; il lui faut également exécuter de nombreux travaux de voie, de signalisation, de téléphonie, de lignes électriques et de défense passive sur l'injonction de ces autorités; en outre, il lui est souvent difficile de se récuser pour l'exécution de travaux qui ne sont pas toujours de minime importance et dont la fréquence l'oblige à réclamer les tonnages qui y sont investis.

Ci-après, l'état de la question par catégorie de produits.

.....

- Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Avisé : Président FOURNIER - MM. FILIPPI - VAGOGNE - LEGUILLE - ADAM - DUGAS -
S.W. Chef de la Délégation - Sces M - T - V
M. le Directeur Général.

- METALLS FERREUX

a) Matériel moteur et roulant

A la date du 1^{er} juin 1942, les tonnages de pièces et matières ferreuses utilisées ou immobilisées pour remise en état des locomotives avant livraison ou pour l'entretien du matériel loué à la Reichsbahn s'élèvent à :

32.756 T dont :

7.595 T pour la H.V.D. Bruxelles
(3.266 T pour locomotives)
(4.329 T pour wagons)

25.161 T pour la H.V.D. Paris, uniquement pour les locomotives, dont :

5.840 T pour mise en état des locomotives avant livraison,

12.931 T pour pièces de rechange stockées livrées ou consommées,

6.390 T à titre d'avance représentant le tonnage de pièces nécessaires pour un programme annuel de 300 grandes réparations.

La H.V.D. Paris a refusé de prendre à sa charge le tonnage de 5.840 T pour la mise en état du matériel avant livraison; par contre, elle a donné accord de principe au remboursement de tous les autres postes (soit 26.916 T au 1^{er} juin) et remet régulièrement à la S.N.C.F. les bons ZAST correspondant aux avances faites. C'est ainsi que, sur les 26.916 T précitées, elle a remis à la S.N.C.F. des bons ZAST correspondant à 24.386 T dont :

6.759 T pour la H.V.D. Bruxelles,
17.627 T pour la H.V.D. PARIS (ce dernier tonnage comportant 6.000 T à titre d'avance).

b) Matériels de voie

Les Autorités d'occupation ont prélevé des matériels de voie et ont exigé l'expédition aux Chemins de fer de l'ex-S/Direction de Strasbourg, à titre de restitution ou de remplacement de matériel détruit, d'un tonnage de 44.470 T.

Après diverses réclamations auprès de la H.V.D., celle-ci a simplement informé la S.N.C.F., le 25-11-41, qu'elle allait transmettre aux Autorités compétentes une demande de 5.276 T 5 en compensation des livraisons faites à l'ex-S/Direction de Strasbourg.

La question n'a pas évolué depuis cette date.

c) En ce qui concerne les travaux d'aménagement de véhicules, travaux de voie divers et abris de D.P., la S.N.C.F. s'est retranchée derrière vos instructions du 18-11-41, § B, sans qu'il lui soit possible, malgré les assurances écrites qui lui en ont été données, d'obtenir compensation en bons ZAST des tonnages utilisés.

METAUX NON FERREUX -

1) Métaux cuivreux

a - Matériel moteur et roulant

Au 1^{er} juin 1942, les tonnages de pièces et matières cuivreuses utilisées ou immobilisées pour la remise en état des locomotives avant livraison ou pour l'entretien du matériel loué à la Reichsbahn s'élèvent à :

1.030 T 8 pour la H.V.D. Paris, comprenant :
496 T 4 pour mise en état des locomotives avant location
245 T 5 pour pièces de rechange stockées, livrées ou consommées
288 T 9 à titre d'avance représentant le tonnage de pièces nécessaires pour un programme annuel de 300 grandes réparations.

La H.V.D. Bruxelles n'est actuellement débitrice d'aucun tonnage de métaux cuivreux.

Les H.V.D. ont remis à la S.N.C.F. des bons ZAST représentant :

36 T 6 pour la H.V.D. Bruxelles
158 T 683 pour la H.V.D. Paris

soit au total...194 T 283

Les remboursements ont été constamment retardés par les contestations de la Reichsbahn sur les taux de majoration demandés par la S.N.C.F. pour compenser les pertes irrécupérables; la dernière lettre, en date du 24 avril 1942, de la S.N.C.F., pour mise au point de cette question, n'a reçu l'accord de la H.V.D. Paris que par lettre du 23 juin.

b - Création de relations téléphoniques et aménagements de centraux.

Pour répondre aux demandes des autorités allemandes, il a fallu, au cours de l'année 1941, mettre en oeuvre 53 T de cuivre pour lesquelles la S.N.C.F. n'a reçu aucune contre-partie.

2) Autres métaux non ferreux

a) Matériel moteur et roulant

Au 1^{er} juin 1942, les tonnages de pièces et matières à base d'autres métaux non ferreux utilisées ou immobilisées pour mise en état des locomotives avant livraison ou pour l'entretien du matériel loué à la Reichsbahn s'élèvent à :

| Désignation | H.V.D. Paris | H.V.D. Bruxelles | Total |
|-----------------|-----------------|---------------------|---------|
| Etain | 114 T 3 | 36 T 5 | 150 T 8 |
| Antimoine | 38 T 2 | 12 T 6 | 50 T 8 |
| Plomb | 117 T 3 | 49 T 2 | 166 T 5 |
| Zinc | 0 T 174 | | 0 T 174 |

.....

Sur ces tonnages, la S.N.C.F. avait demandé, le 3 octobre 1941, un acompte pour 30 T d'étain, 20 T de plomb et 8 T d'antimoine. Les bons ZAST correspondants lui ont été délivrés le 1er avril 1942 pour le plomb, le 3 juin pour l'étain et l'antimoine.

Les tonnages complémentaires ont été demandés aux H.V.D. en mai et juin 1942.

b) Création de relations téléphoniques et aménagements de Centraux.

Pour répondre aux demandes des autorités allemandes, il a fallu, au cours de l'année 1941, mettre en oeuvre 24 Tonnes de plomb, pour lesquelles la S.N.C.F. n'a reçu aucune contre-partie.

- MATIERES DIVERSES

a) Matériel moteur et roulant

Par lettre du 27 avril 1942, la S.N.C.F. a fait connaître aux H.V.D. qu'en raison de la pénurie croissante de toutes les matières premières, elle devait, sur ordre ministériel, subordonner la continuation des prestations à la compensation effective de tous les produits nécessaires pour l'entretien du matériel loué.

En conséquence, la S.N.C.F. vient, en compensation des prestations déjà effectuées, de demander aux H.V.D. les attributions suivantes :

| Désignation | H.V.D. Paris | H.V.D. Bruxelles | Totaux |
|---|-----------------|---------------------|------------|
| Toiles à couverture de wagons | | 16.000 m2 | 16.000 m2 |
| Autres textiles | 18.940 Kg | 16.760 Kg | 35.700 Kg |
| Bois | 89 m3 | 3.488 m3 | 3.577 m3 |
| Peintures diverses | 56.150 Kg | 144.500 Kg | 200.650 Kg |
| Huiles de graissage | 11.000 Kg | 9.000 Kg | 20.000 Kg |
| Huiles cyl. locomotives.) | 29.000 Kg | 21.000 Kg | 50.000 Kg |
| Huiles mouvement locom.) | | 21.000 Kg | 50.000 Kg |
| Huiles boîtes d'essieux de wagons | | 21.700 Kg | 21.700 Kg |
| Caoutchouc | 11.840 Kg | 9.040 Kg | 20.880 Kg |
| Amiante | 4.730 Kg | 4.525 Kg | 9.255 Kg |
| Cuir | 2.960 Kg | 2.260 Kg | 5.220 Kg |

.....

b) Traverses de voie courante

Indépendamment des 280.944 traverses prélevées ou réquisitionnées sur ses stocks par les Autorités occupantes, la S.N.C.F. a dû assurer la livraison jusqu'au 1.1.42 de 226.784 traverses nécessaires à l'équipement des installations nouvelles destinées aux divers Services allemands; c'est donc un prélèvement total de 507.728 traverses qui a été effectué sur ses approvisionnements antérieurement au contingentement des bois.

Depuis le 1er janvier 1942, de nouvelles fournitures ont été effectuées dont le chiffre connu à ce jour s'élève à 872 traverses.

La S.N.C.F. continue à demander chaque mois aux deux H.V.D. les compensations de métaux ferreux, cuivreux, antifriction, huiles, textiles, bois, peintures, etc. correspondant aux matières utilisées ou immobilisées au cours du mois précédent pour l'entretien du matériel moteur et roulant.

Pour les voitures, pour lesquelles les prestations sont plus récentes que pour les locomotives et les wagons, les demandes de compensation vont être présentées sous la même forme.

En résumé, la S.N.C.F. attend encore de nombreux remboursements des H.V.D. Si elles sont à peu près à jour pour les métaux ferreux, il convient néanmoins de remarquer que les bons ZAST sont accordés à la S.N.C.F. en moyenne 3 mois après la fourniture des matières, et qu'ils permettent seulement de passer des commandes qui seront livrées dans un délai minimum d'un an. La S.N.C.F. se trouve donc pratiquement à découvert pendant 15 mois au moins.

Encore ce délai est-il nettement dépassé pour les autres produits, par suite des retards apportés à l'attribution des bons ZAST.

C'est pourquoi la S.N.C.F. a demandé aux H.V.D., par lettre du 27 avril 1942, pour toutes les matières contingentées, une avance destinée à couvrir globalement les prestations correspondant au délai actuellement nécessaire à l'exécution des commandes, soit au moins un an de consommation.

Jusqu'alors, cette lettre n'a pas fait l'objet de réponse de la part de la H.V.D. Paris; par contre, la H.V.D. Bruxelles a fait savoir qu'elle mettait à l'étude une demande d'avances de contingents, mais qu'elle ne pouvait que considérer l'année 1941 comme apurée pour toutes les matières. La S.N.C.F. adresse à ce sujet une protestation à la H.V.D. Bruxelles.

o
o o

.....

En résumé, il résulte de l'exposé ci-dessus que la S.N.C.F. a fait à l'Allemagne des avances considérables qui ont diminué d'autant les tonnages destinés à l'entretien de son matériel et de ses installations et ont réduit considérablement ses stocks qui s'amenuisent progressivement par suite de la diminution constante des contingents alloués par l'O.C.R.P.I. et de l'allongement des délais de livraison.

J'ai donc l'honneur de vous demander de vouloir bien intervenir auprès des Autorités allemandes compétentes en vue d'appuyer les interventions répétées qui ont été faites auprès des H.V.D., d'une part, afin d'obtenir le remboursement rapide des tonnages dont la restitution ne nous a pas encore été accordée, d'autre part, de nous faire attribuer, à titre d'avance sur les compensations qui nous sont dues, un contingent spécial destiné à couvrir les travaux d'aménagements auxquels nous devons faire face.

Veuillez agréer,

signé : BERTHELOT

- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES par la S.N.C.F.
pour ASSURER l'ENTRETIEN du MATERIEL -

D 7110/1
D 7115/1

PARIS, le 5 Août 1942

Monsieur le Ministre,

A plusieurs reprises j'ai eu l'occasion d'attirer votre attention sur les difficultés rencontrées par la S.N.C.F. pour assurer le réapprovisionnement des pièces et matières nécessaires à l'entretien du matériel.

Ces difficultés s'étant accrues considérablement au cours des derniers mois, j'ai le devoir de vous signaler que d'ores et déjà l'état du matériel se trouve sérieusement compromis et que cet état risque de s'aggraver rapidement si des mesures énergiques ne sont pas prises à brève échéance.

La situation est particulièrement grave en ce qui concerne les wagons dont 15.989 étaient au 7 juillet immobilisés pour réparation (contre 12.000 environ en décembre 1941).

La pénurie de matières d'entretien n'est pas la seule cause de cette augmentation des wagons en réparation, mais elle intervient pour une bonne part en limitant considérablement les possibilités des établissements et en compromettant la qualité des travaux effectués. Cette pénurie porte actuellement à peu près sur toutes les matières, mais j'ai cru devoir appeler spécialement votre attention sur trois d'entre elles, les produits ferreux, le bois et les toiles à couverture.

1° - Produits ferreux -

Le contingent d'acier de la S.N.C.F. qui, pour le 2ème trimestre 1942, était de 16.300 T par mois a été ramené à 5.075 T pour le 3ème trimestre et sera, semble-t-il, tout au plus maintenu à ce niveau pour le 4ème trimestre. Or, la part affectée au Service du Matériel ne couvre même pas les besoins incompressibles en sabots de frein, barreaux de grille, tubes à fumée et barres d'entretoises.

Dès maintenant, nous devons fréquemment conserver des wagons dans nos Ateliers en attendant que des livraisons, des confections spéciales ou des mutations de magasin à Magasin aient permis d'envoyer aux Etablissements intéressés les mesures nécessaires à la réparation. Plus de 1.000 wagons sont ainsi actuellement immobilisés en attente de pièces.

D'autre part, nous nous trouvons contraints de prendre des mesures d'exception, telles que réduction de l'épaisseur, limite des bandages, annulation du frein à air sur les wagons dont les pièces de frein avariées ne peuvent être remplacées, etc... mesures qui sont de nature à affecter sérieusement la sécurité de la circulation.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Copie à M.M. FILIPPI - VACOGNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE - ADAM (dossier) -
DUGAS - Services M, T, V, A.

Il n'est pas douteux par ailleurs que l'effet de ces procédés de dépannage ne peut être que limité et ne peut que pallier provisoirement le manque de pièces.

2°) Bois -

La pénurie de bois oblige fréquemment les établissements à différer le plus possible des remplacements de frises ou de planches de fond, d'autant plus que ces remplacements occasionnent inévitablement des déchets de l'ordre de 10 %. Ils sont ainsi conduits à remettre en service des wagons dont les parois ou le plancher sont en mauvais état.

Mais cette mesure présente un double inconvénient. D'abord, elle est de nature à nuire à la conservation des marchandises transportées (bétail, charbon, minerais, denrées périssables, etc...). En outre, elle a pour résultat de provoquer des avaries et des retours beaucoup plus fréquents aux Ateliers des wagons remis en service dans des conditions aussi précaires.

3°) Toiles à couverture -

Plus de 2.000 wagons couverts circulent sans toile à couverture ou avec des couvertures non étanches les rendant impropres au transport des denrées périssables. Alors que la S.N.C.F. n'a reçu que 290.000 m² au titre de 1941 et semble devoir recevoir encore beaucoup moins pour 1942.

Les notices ci-jointes précisent, pour chacune de ces catégories de matières, les conditions actuelles du réapprovisionnement de la S.N.C.F.

Si un redressement de cette situation ne peut être obtenu rapidement nous assisterons, impuissants, à l'aggravation progressive de l'état du matériel en service, à la multiplication des incidents de circulation et à l'immobilisation sans cesse croissante des véhicules.

Devant l'évolution particulièrement rapide de cette situation au cours des derniers mois, nous avons considéré qu'il était de notre devoir de vous signaler sans plus tarder les répercussions très graves sur l'état du matériel de la S.N.C.F. de la pénurie générale de matières à laquelle nous avons à faire face.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,
(s) FOURNIER.

M. DUFRIER

7/8

Visé : COULLIE.

S.N.C.F.

N O T E

SUR L'APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS FERREUX
DES SERVICES MATERIEL & TRACTION

Le niveau de nos stocks relativement élevé au début de 1940 nous a permis de faire face jusqu'ici à nos besoins essentiels grâce à une sévère politique d'économie et de récupération et à la livraison d'une grande partie des commandes passées avant la mise en vigueur du contingentement des matières ferreuses.

Les contingents de produits ferreux qui nous ont été attribués depuis la création de l'O.C.R.P.I. ont toujours été inférieurs à nos besoins, mais alors que pendant le 1er semestre 1941 la moyenne mensuelle de la part affectée aux travaux d'entretien du matériel a été de 13.500 T., ce tonnage est tombé à 7.240 T. par mois pendant le second trimestre 1942 et à 2.420 T. pendant le 3ème trimestre. D'après les renseignements fournis par l'O.F.F.A., il est à craindre que ce contingent ne soit pas amélioré pour le 4ème trimestre et on ne saurait encore faire de pronostics pour l'année 1943.

Or, d'ores et déjà, nos stocks sont dangereusement amenuisés pour certaines catégories d'articles fondamentaux (tubes à fumée, aciers de forge, etc...) alors pourtant que les produits qui nous sont livrés actuellement ont été commandés il y a un an environ, à une époque où les contingents étaient encore presque de l'ordre de grandeur de nos besoins.

Ces stocks sont trop faibles maintenant pour nous permettre de parer aux insuffisances de livraison et de très nombreux articles sont en pénurie. Nous citerons à titre d'exemple :

- boulonnerie : le nombre d'articles manquants atteint jusqu'à 20% dans certains magasins,
- aciers à ressorts : dans tous les magasins 25% des échantillons sont en pénurie.
- acier spécial pour entretoises et tirants de foyers de locomotives: la consommation mensuelle est de 175 T. alors que les livraisons n'ont atteint que 90 T. par mois pendant le 1^{er} trimestre 1942; le stock actuel se trouvera, à cette cadence, rapidement résorbé.

La situation s'aggrave de jour en jour. D'une part, en effet, l'allongement des délais de livraison de l'industrie retarde l'entrée en magasin des produits commandés sur les contingents alloués antérieurement, d'autre part, l'affaiblissement considérable des contingents ne nous permet plus de commander que les articles les plus rigoureusement indispensables au fonctionnement quotidien du chemin de fer.

.....

Ces deux facteurs réunis, vont, à moins d'un redressement énergique et rapide de la situation, précipiter l'épuisement de nos stocks et amèneront inéluctablement, dans quelques mois, leur complet effondrement.

Celui-ci ne pourra être évité que si un relèvement important de notre contingent nous est accordé sans aucun retard car les conséquences de ce relèvement se feront sentir seulement dans un an environ. Même si satisfaction nous est donnée immédiatement la soudure sera certainement très difficile, elle le sera d'autant plus que les mesures nécessaires seront prises plus tardivement, si même elle ne devient pas impossible.

Après avoir poussé au maximum la récupération des pièces usagées et la réparation des pièces avariées, nous nous trouvons conduits à prendre des mesures dont les répercussions peuvent affecter plus gravement l'exécution du service :

- pour réduire la consommation des bandages, nous allons abaisser dans certains cas jusqu'à 20 mm l'épaisseur minima des bandages avant réforme : cette mesure entraînera nécessairement un accroissement des incidents de circulation (bandages lâchés, ruptures, ...)
- faute de ferrures diverses telles que plateaux de cylindres à frein en acier moulé, nous devons condamner le frein sur les véhicules dont les pièces avariées ne peuvent plus être remplacées.
- pour limiter nos consommation en sabots de frein, nous étudions les mesures à appliquer à plus ou moins brève échéance pour réduire le nombre de wagons freinés et même, si la nécessité nous y contraint la vitesse de circulation des trains.

Pour faire apparaître que, dans la situation actuelle des contingents, l'existence même du chemin de fer est en cause, il suffit de rapprocher du contingent de 2.420 T. actuellement alloué au Service du Matériel, la consommation (2.600 T.) des seuls articles suivants : sabots de frein, barreaux de grille, tubes à fumée, barres d'entretoises, qui sont les plus indispensables et conditionnent le fonctionnement quotidien du chemin de fer, indépendamment même de l'entretien proprement dit du matériel.

Ce seul rapprochement démontre à quel point il est urgent que le réapprovisionnement des établissements des Services Matériel et Traction reprenne à une cadence équivalente à leurs besoins réels qui sont de l'ordre de 12.000 T. par mois, nécessitant un contingent minimum d'acier de 13.500 T.

S.N.C.F.NOTE SUR L'APPROVISIONNEMENT
EN BOIS
DES SERVICES MATERIEL ET TRACTION

Les besoins directs mensuels des Services Matériel et Traction sont de :

| | |
|-----------------|----------------------|
| - bois feuillus | 3.020 m ³ |
| - bois résineux | 4.000 - |
| - bois divers | 1.000 - |

En temps de paix, les stocks étaient de l'ordre de 200.000 m³.

Pratiquement, les stocks sont inexistantes et la consommation suit rigoureusement les livraisons, notre volant équivaut théoriquement à un mois de consommation environ, mais comme ces stocks comprennent obligatoirement de nombreux échantillons, qu'ils sont répartis sur tout le territoire, et qu'un certain temps est nécessaire pour les répartir et les acheminer sur les points d'utilisation, beaucoup de nos établissements travaillent au jour le jour ou même sont totalement démunis et leur rendement se trouve ainsi considérablement diminué.

Nos besoins ont été jusqu'ici couverts par des contingents à peu près suffisants. Le Répartiteur a, par ailleurs, pris des décisions prioritaires (MP 101 - MP 103 - MP 109) concrétisant nos besoins de six mois et a effectivement, sur notre demande, présenté à l'approbation des autorités supérieures, une décision prioritaire (MP 126) permettant d'atteindre fin 1942.

Mais, alors que la part des contingents de sciages réservés, du 1/1/42 au 30/9/42, à l'entretien par nos ateliers du matériel moteur et roulant, s'élève à 79.000 m³, le cube effectivement mis à la disposition de nos ateliers n'a été que de 23.126 m³ malgré les impositions prioritaires de 100.000 m³ accordées par le Répartiteur.

Nous n'avons pu procéder aux réparations les plus urgentes que grâce à l'appoint de 6.300 m³ de grumes, obtenues hors impositions, mais à valoir sur contingent.

La faiblesse relative des livraisons résulte, tout d'abord, de la lenteur avec laquelle les impositions ont été notifiées aux fournisseurs par les Groupements Interprofessionnels forestiers ; c'est ainsi que, malgré notre insistance, certains de ces derniers n'ont pas encore placé leur part de l'imposition MP 109.

Elle est, en outre, la conséquence du peu d'empressement avec lequel les fournisseurs exécutent leurs commandes. Suivant les instructions reçues, nous avons fait connaître au Répartiteur les noms des retardataires, mais les enquêtes qui ont suivi ont abouti à de simples constatations des retards, voire même à leurs justifications. Aucune sanction, à notre connaissance, n'a jusqu'ici été prise.

.....

Il est vrai que les fournisseurs trouvent facilement des excuses dans le manque de carburant, d'huile, d'avoine ou de fourrage. Il apparaît comme indispensable qu'une solution rationnelle de ce problème d'approvisionnement soit trouvée rapidement et que des contingents suffisants soient affectés aux titulaires des commandes prioritaires, en accord d'ailleurs avec les administrations bénéficiaires.

Il convient enfin de définir les priorités. Nous en sommes arrivés, au dire du Répartiteur, au point où le total des impositions dépasse l'ensemble de la production. Il y a donc lieu de procéder à un reclassement de priorité. Or, le problème des transports mérite dans l'intérêt général, un traitement de faveur : si l'immobilisation des wagons s'accroissait, faute des matières premières indispensables, la vie du pays serait complètement arrêtée et toutes les autres branches de l'activité nationale se trouveraient asphyxiées. Les fournitures des bois nécessaires à l'entretien de notre matériel roulant doivent jouir, sans aucun doute, d'une priorité particulière.

Nous demandons, en résumé, qu'une pression énergique soit faite sur les organismes intéressés pour qu'ils remédient très rapidement à la crise actuelle de l'entretien de notre matériel roulant et qu'ils règlent à fond et d'urgence, les questions suivantes : reclassement des priorités avec prise en considération de l'urgence de nos besoins et orientation de la production en fonction de ce reclassement.

S.N.C.F.

NOTE

sur l'approvisionnement des produits pour des
couvertures de wagons

Au cours des premiers mois qui ont suivi l'Armistice, nous avons pu continuer à assurer l'entretien des toitures de nos véhicules :

- en utilisant les stocks de nos Magasins ;
- en faisant livrer les commandes en cours d'exécution à l'époque ;
- en réduisant la consommation par la réparation très poussée des toiles avariées et la récupération de tous les débris de toiles réutilisables.

Dans ces conditions d'entretien et avec la qualité des toiles enduites que nous utilisions jusqu'alors, nos besoins annuels s'élevaient à 600.000 m².

Pour couvrir nos besoins de l'année 1941, la Section des Textiles nous a alloué les attributions suivantes :

300.000 m² en Avril 1941
55.000 m² en Janvier 1942.

Pour combler l'insuffisance de ces attributions, nous avons étudié diverses solutions de remplacement :

- tôles galvanisées - La Fabrique de Fer de MAUBEUGE nous livre le RUBAFER pour lequel sa production maximum est de 100 T par mois. Techniquement, cette solution nous donne satisfaction.
- zinc laminé - la production théorique n'est limitée que par les contingents qui nous sont accordés par la Section des Métaux non ferreux. Cette solution est acceptable, bien qu'elle soit moins satisfaisante que celle du RUBAFER.
- toile caoutchoutée - Les Etablissements MAPRECOL nous ont livré des bandes de toile caoutchoutée. Les résultats d'essais ont été médiocres et les disponibilités en caoutchouc ne permettraient d'ailleurs certainement pas de les reprendre.
- ISOREL - Les premiers essais auraient pu être poursuivis, mais les difficultés d'approvisionnement ne l'ont pas permis.
- KOROTEL - Produit à base de résines vinyliques - Jusqu'alors les résultats n'ont pas été favorables, mais les difficultés d'approvisionnement ne permettent pas non plus la poursuite de ces essais dont les résultats auraient sans doute pu être améliorés.
- PAXALUMIN - Couche de bitume recouverte d'une pellicule d'aluminium. Les essais entrepris n'ont pas jusqu'alors donné satisfaction.

+

+ +

.....

Seules les solutions toile enduite, RUBAFER et zinc laminé peuvent actuellement être retenues, or :

1°) La solution toile enduite est limitée par les allocations qui nous sont faites par la Section du Textile et les lenteurs d'attribution des matières premières (textiles et enduits).

Les allocations 1941 se sont élevées à 355.000 m² sur lesquels n'ont été livrés à la date du 15 Juillet 1942 que 130.000 m².

Les allocations 1942 en textiles ne nous permettent d'affecter que 150 T aux toiles à couvertures soit 250.000 m².

2°) La solution RUBAFER est limitée par la faiblesse des attributions en acier et en zinc et par la production effective du seul fournisseur. Depuis Mai 1941, nos commandes se sont élevées à 900 T sur lesquelles nous n'avons reçu que 400 T.

3°) La solution du zinc laminé est limitée par l'attribution en zinc jusqu'alors ces allocations nous ont permis de commander 450 T sur lesquelles nous n'avons reçu quant à présent que 180 T. Or, le Répartiteur de la Section des Métaux non ferreux, vient de nous aviser qu'aucune attribution de zinc laminé pour couvertures ne pourrait plus nous être allouée à l'avenir.

+

+

+

En résumé, pour redresser la situation, il serait nécessaire de nous attribuer :

50.000 m² chaque mois pour nos besoins normaux,
25.000 m² supplémentaires mensuels pendant 6-mois pour réserver le retard d'entretien et assurer le volant de stocks, strictement nécessaires.

Ces besoins de 75.000 m² peuvent être couverts dans l'ordre de nos préférences en :

- toile enduite - dont 10.000 m² exigent 6.000 kg de textiles et 16 T d'enduit
- tôle galvanisée - dont 10.000 m² exigent 33 T d'acier et 4 T 8 de zinc
- zinc laminé - dont 10.000 m² exigent 30 T de zinc.

Malgré ses préférences techniques, la S.N.C.F. est prête à accepter la proportion de chacun de ces produits que l'O.C.R.P.I. jugera possible de lui faire attribuer, pourvu que la totalité présente 75.000 m² pour chacun des 6 premiers mois, et 50.000 m² pour chacun des mois suivants.

Paris, le 9 avril 1942

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

S.N.C.F.

Le Secrétaire d'Etat

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

- Difficultés d'approvisionnement en métaux ferreux et non ferreux.

AG : 17-4

En réponse à ma dépêche AG 17-4 du 28 janvier dernier, vous avez, par lettre du 7 mars 1942, insisté sur les répercussions graves que, en l'état actuel des disponibilités de votre parc, l'appauvrissement de vos approvisionnements en métaux ferreux et non ferreux ne manquera pas d'avoir sur les possibilités mêmes de transport de votre exploitation. Vous indiquez que les retards d'exécution des commandes, le ralentissement des livraisons et le fait de ne pas pouvoir, désormais, entreprendre des constructions neuves, vous mettront hors d'état de pallier, même par des renouvellements partiels, le déficit, chaque jour accru, de vos effectifs de matériel et que la situation à cet égard risque de s'aggraver au point que le chemin de fer se trouvera dans l'impossibilité de faire face même aux besoins vitaux de l'économie.

En outre, vous attirez de nouveau mon attention sur les conséquences que l'attribution ralentie des matières entraînera pour l'avenir de l'industrie du matériel ferroviaire. Vous estimez que celle-ci, devant être conduite à cesser son activité ou à la modifier et à l'orienter vers d'autres branches, ne pourra être en mesure d'accepter vos commandes au moment où vous aurez besoin de reconstituer votre parc et de faire appel à des usines prêtes à construire du matériel en grande série et à des conditions normales.

Comme je vous en ai informé par ma dépêche précitée du 28 janvier, je ne méconnaissais pas les graves conséquences qui résulteront à la fois pour les transports du pays et pour l'avenir de l'industrie du matériel ferroviaire, de la pénurie des matières premières et, en particulier, des métaux ferreux et non ferreux.

Vous n'ignorez pas, de votre côté, que les difficultés de toutes sortes qui se présentent à l'heure actuelle ne permettent pas de remédier d'une manière efficace à la situation que vous m'avez exposée.

Dans les cas déterminés que vous me signalez, je ne manque pas d'intervenir, s'il y a lieu, en vue d'accroître les moyens de plus en plus réduits dont vous disposez pour assurer les transports nationaux. Mais, dans les circonstances présentes, les pouvoirs publics ne peuvent malheureusement apporter à la question des chemins de fer, cependant vitale pour les intérêts du pays, que des solutions fragmentaires et temporaires, toujours insuffisantes.

Je suis prêt, néanmoins, à examiner avec la plus grande attention les propositions ou suggestions que vous pourriez me soumettre dans le but de parer aux difficultés actuelles des transports ferroviaires.

AVISE : Service M, pour attributions
Copie à MM. FAGOGNE, DUGAS,
Services V - A - B -

(s) René CLAUDON

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Reg. Com. Seine N° 276.448 B

SERVICE
DES APPROVISIONNEMENTS,
COMMANDES ET MARCHÉS

PARIS, le _____
100 AVENUE DE SUFFREN (15^e)

Téléph. SUFFREN 56-75 — Inter SEGUR 56
Télégr. ACHAFER - PARIS

Division des Achats
et des Ventes

La Société Nationale des Chemins de fer est disposée à commander les :

désignés sur la lettre d'offres ci-jointe.

Je vous prie de vouloir bien me retourner ce document daté et signé pour le _____ avant 10 heures, après y avoir indiqué quelles quantités vous seriez disposés à fournir aux prix et conditions spécifiés.

Dans le but d'aider à la reprise de l'activité industrielle du pays, la S.N.C.F. envisage de répartir la fourniture de ces produits entre toutes Maisons susceptibles d'y participer. Cette répartition serait faite, en tenant compte, à la fois des nécessités de sa propre exploitation, et de la situation industrielle de ses fournisseurs.

C'est pourquoi je vous serais obligé de vouloir bien remplir et me retourner le questionnaire ci-joint, en y ajoutant au besoin toutes les précisions susceptibles de nous éclairer sur la situation de vos Usines. Ces renseignements devront pouvoir être vérifiés le cas échéant par notre Division du Contrôle aux Usines.

Dans le cas où vous estimeriez nécessaire que ces renseignements soient considérés comme confidentiels et communiqués seulement aux Autorités Supérieures d'achats et de Contrôle, il conviendrait de les envoyer sous enveloppe spéciale à :

M. le Chef de la Division des Achats et des Ventes
du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés,
100, Avenue de Suffren, à PARIS XV^e

avec la mention " CONFIDENTIEL ".

Si ces renseignements ne nous sont pas fournis, nous admettons que l'activité de vos usines peut être considérée comme normale dans les circonstances présentes.

Le Chef de la Division
des Achats et des Ventes,

7 mars 1942

D 7110/1

Monsieur le Ministre,

Par dépêche AG 17-4 du 28 janvier 1942, vous avez bien voulu me faire savoir, en réponse à ma lettre du 31 décembre 1941, que l'utilité d'un nouvel examen de la question des attributions mensuelles de métaux ferreux et non ferreux à la S.N.C.F. pour les constructions neuves ne vous apparaissait pas, la situation actuelle ne permettant pas de nous allouer le tonnage dont nous aurions besoin.

Vous estimez que la S.N.C.F. doit, pour le moment, se borner à assurer au maximum l'entretien indispensable des installations et du matériel, ainsi que l'achèvement des constructions en cours ; il ne saurait être question, ajoutez-vous, d'entreprendre des constructions neuves qui, bien que prévues au programme, n'ont pas encore fait l'objet de marchés et pour lesquelles aucun approvisionnement n'a été constitué.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous prenons acte de votre décision.

Ainsi que vous le demandez, notre Société s'efforcera d'assurer, dans toute la mesure où le lui permettront les moyens réduits dont elle dispose, l'exécution du service public dont elle a la charge.

Néanmoins, je crois de mon devoir d'insister à nouveau auprès de vous sur les répercussions graves que, en l'état actuel des disponibilités de notre part, l'appauvrissement de nos approvisionnements en métaux ferreux et non ferreux ne manquera pas d'avoir sur les possibilités mêmes de transport de notre exploitation. L'exécution des commandes en cours subira de longs retards, et le ralentissement ainsi enregistré dans le rythme des livraisons, ajouté au fait qu'aucune construction neuve ne pourra désormais être entreprise, nous mettra pratiquement hors d'état de pallier, comme nous pouvions penser le faire jusqu'ici pour des renouvellements même partiels, le déficit chaque jour accru de nos effectifs de matériel. Déjà aujourd'hui préoccupante, la situation à cet égard - il est à peine besoin de le rappeler - risque de devenir rapidement des plus sérieuses, au point que le chemin de fer pourra cesser de se trouver en mesure de faire face même aux besoins vitaux de l'économie.

Au surplus, comme je le soulignais dans ma lettre du 31 décembre 1941, l'attribution ralentie des matières entraînera inévitablement une désorganisation complète de l'industrie du matériel ferroviaire. La construction en série devenant impossible, celle-ci sera conduite, sinon à cesser son activité, du moins à la modifier

MONSIEUR LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS -

- Copie à M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services V, A
Avisé Service Central T

.....

Division des Achats
et des Ventes

Bordereau n°

Monsieur le Chef de la Division Aa

Annexes

Bordereau des commandes établies par
pour expédition au (1)

| Commandes N°s | Numéros des dossiers | Observations (2) |
|------------------|----------------------------|---------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

(1) Fournisseur et Comité d'Organisation intéressé :

(2) Porter les mentions utiles : Disponible - FA ou FP - R

Le Chef de la Division
des Achats et des Ventes,

Exemplaire retourné complété
à la Division Aa (Ac.)

Le Chef de la Division
des Approvisionnements,

et à l'orienter vers d'autres branches. Il en résultera - et c'est là, pour l'avenir, une conséquence redoutable, méritant, au premier chef, de retenir l'attention des Pouvoirs Publics - qu'au moment où nous aurons besoin, pour reconstituer notre parc, de faire appel à des usines prêtes à reconstruire du matériel en grande série et à des conditions normales, nous ne trouverons plus devant nous que des établissements hors d'état d'accepter nos commandes.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
(s) FOURNIER

Division des Achats
et des Ventes

Bordereau n°

Monsieur le Chef de la Division Aa

Annexes

Bordereau des commandes établies par
pour expédition au (1)

| Commandes N°s | Numéros des dossiers | Observations (2) |
|------------------|----------------------------|---------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

(1) Fournisseur et Comité d'Organisation intéressé :

(2) Porter les mentions utiles : Disponible - FA ou FP - R

Le Chef de la Division
des Achats et des Ventes,

Exemplaire retourné complété
à la Division Ac (Ac.)

Le Chef de la Division
des Approvisionnements,

Paris, le 28 janvier 1942

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

S.N.C.F.

LE SECRETAIRE D'ETAT

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

Par lettre du 31 décembre 1941, vous m'avez fait connaître la situation au 1er janvier 1942 des approvisionnements en métaux ferreux et non ferreux nécessaires à la construction de matériel roulant, moteur et remorqué, et à l'établissement de sous-stations électriques.

Cette situation, qui vise à la fois le matériel commandé par la S.N.C.F. et celui dont la construction est envisagée par elle dans le cadre du budget de premier établissement de 1942, donne les chiffres suivants :

- 1°) Matériel commandé en cours de construction ou pour lequel des approvisionnements ont déjà été constitués. Il faut :

5 700 tonnes de métaux ferreux ;
580 tonnes de métaux non ferreux ;

- 2°) Matériel commandé et pour lequel aucun approvisionnement n'a jusqu'à présent été effectué. Il faut :

32 000 tonnes de métaux ferreux ;
250 tonnes de métaux non ferreux ;

- 3°) Matériel non commandé, mais dont la construction a été approuvée par l'Administration Supérieure. Il faut :

140 000 tonnes de métaux ferreux ;
1 140 tonnes de métaux non ferreux ;

- 4°) Matériel prévu au programme de 1942 et dont les projets sont à présenter. Il faut :

25 000 tonnes de métaux ferreux ;
830 tonnes de métaux non ferreux.

.....

Avisé : SERVICE CENTRAL T - "Nous en parlerons un matin"
Copie à M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services V, A, B

signé : LE BESNERAIS

Or, par note du 18 décembre 1941, vos Services ont été informés que les attributions mensuelles en métaux ferreux qui pourront être réservées aux constructions neuves de la S.N.C.F. pendant le 1er trimestre 1942, attributions déjà fortement réduites pour le 4ème trimestre 1941 (2 000 T), seraient ramenées à 700 tonnes.

Vous croyez devoir m'exposer les conséquences particulièrement graves qui résulteront d'une telle situation, ces conséquences étant examinées du point de vue de la S.N.C.F. et de celui de l'industrie du matériel ferroviaire.

En ce qui intéresse la S.N.C.F., vous constatez que l'attribution de métaux ferreux à la cadence de 700 tonnes par mois aura pour effet, d'une part, en retardant de plusieurs mois la sortie des 143 tenders destinés aux 143 locomotives en cours de montage, de retarder d'autant la mise en service de ces locomotives ; d'autre part, de conduire pratiquement, par des délais excessivement longs, à l'arrêt des constructions neuves, aussi bien celles qui ont déjà fait l'objet de marchés que celles qui restent à entreprendre.

Du point de vue de l'industrie du matériel ferroviaire déjà défavorisée par le fait que les tonnages de métaux ferreux réservés aux constructions neuves doivent être prélevés sur le contingent accordé à la S.N.C.F. pour l'ensemble de ses besoins, vous estimez que l'attribution ralentie des matières entraînera sous peu une désorganisation de la construction telle que cette industrie se trouvera hors d'état de répondre aux besoins des chemins de fer, lorsque ceux-ci feront appel à elle pour le renouvellement de leur parc.

En résumé, vous insistez sur l'intérêt que présenterait un nouvel examen de la question des attributions de métaux ferreux pour les constructions neuves, tant dans l'intérêt général des transports du pays, que dans celui des industries du matériel roulant.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que l'utilité d'un nouvel examen de la question que vous m'avez soumise ne m'apparaît pas : vous êtes, en effet, suffisamment informé pour connaître la situation actuelle qui ne permet pas de vous attribuer en totalité les tonnages de métaux ferreux et non ferreux dont votre Société aurait besoin.

Sans méconnaître la gravité des conséquences qui pourront en résulter pour les transports du pays, en général, et l'avenir des industries du matériel roulant, en particulier, j'estime que, pour le moment, la S.N.C.F. doit se borner à assurer au maximum l'entretien indispensable des installations et du matériel, ainsi que l'achèvement des constructions en cours. Par suite, il ne peut être question d'entreprendre des constructions neuves qui, quoique prévues, n'ont pas fait l'objet de marchés et pour lesquelles aucun approvisionnement n'a encore été constitué.

En ce qui concerne les constructions neuves de matériel roulant, j'attire d'ailleurs votre attention sur ce que l'intérêt qui s'attache à leur réalisation n'existe que dans la mesure où la S.N.C.F. pourra disposer effectivement des nouveaux matériels et les utiliser pour les transports du pays.

Dans le cas où le matériel neuf devrait satisfaire des besoins autres que ceux de la S.N.C.F., il serait préférable que sa construction

.....

fût réalisée au moyen de métaux directement fournis par les organismes utilisateurs et dont les tonnages n'entreraient pas en ligne de compte avec ceux que reçoit la S.N.C.F. pour ses besoins propres.

En conclusion, je ne puis, dans les circonstances présentes, que demander à la S.N.C.F. de faire face, avec les moyens réduits dont elle dispose, à la situation difficile que vous m'avez signalée, et d'assurer ainsi le mieux possible l'exécution du grand service public dont elle a la lourde charge.

P. Le Secrétaire d'Etat et par autorisation :

Le Directeur Général des Transports,

signé : René CLAUDON

Division des Achats
et des Ventes

Bordereau n°

Monsieur le Chef de la Division Aa

Annexes

Bordereau des commandes établies par
pour expédition au (1)

[illegible]

- (1) Fournisseur et Comité d'Organisation intéressé :
(2) Porter les mentions utiles : Disponible - FA ou FP - R

Le Chef de la Division
des Achats et des Ventes,

Exemplaire retourné complété
à la Division AC (AC.)

Le Chef de la Division
des Approvisionnements,