

438m 3/11

(1915-1950)

Situation des Approvisionnements

Situa-
tion
des
Approvi-
sionnements

on des Approvisionnement -

- Besoins de la S.N.C.F. -

Difficultés rencontrées par S.N.C.F.

23 MARS 1950

Subdivision des Etudes
et du Contrôle Technique

Ate 40.9.01/4532

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous adresser
ci-joint un projet de texte pour la partie
concernant mon Service du Rapport sur le
fonctionnement des Services en 1949.

Le Directeur du Service,

Signé : COULLIÉ

P.J.

Copie à Monsieur PERNOT
Chef Adjoint du Service du Budget
et des Contrôles.

Signé : COULLIÉ

R A P P O R T

SUR LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES EN 1949

(Service des Approvisionnements)

L'exercice a été caractérisé par des changements profonds dans la situation des approvisionnements. La pénurie de matières et de matériel fabriqué qui avait été la préoccupation dominante des exercices antérieurs a disparu dans la plupart des secteurs et s'est fortement atténuée dans les autres, de plus en plus rares, où subsistent quelques difficultés. Les mesures de contingentement et de répartition par voie autoritaire ont également disparu mais dans un certain nombre de cas il s'y est substitué une répartition plus ou moins occulte par des organismes professionnels.

Evolution de la production.

La production s'est sensiblement accrue dans l'industrie lourde des produits de base et particulièrement dans la production et la transformation des métaux. La production nationale de combustibles solides est passée de 43.000 T à 51.000 T, celle d'acier brut de 7 millions de tonnes à 9 millions, celle du ciment de 5,5 à 6,5 millions de tonnes. Elle s'est maintenue aux hauts niveaux précédemment atteints dans les industries chimiques et textiles. Mais la cause principale du passage d'un marché où le vendeur faisait la loi à un marché où l'acheteur ne la subit plus et impose souvent la sienne réside dans la réduction de la demande. Cette réduction s'est produite dans tous les secteurs et semble due à la fois à des causes matérielles et psychologiques. Les besoins de la reconstruction les plus urgents - sauf dans le bâtiment - ont été satisfaits. Les investissements nouveaux n'apparaissent plus comme indéfiniment rentables; les stocks se sont reconstitués à tous les stades de la production et de la distribution, une stabilité satisfaisante des prix pendant plus d'un an a arrêté les achats spéculatifs; les livraisons devenant plus rapides, les acheteurs sont moins poussés à acheter longtemps à l'avance. Il n'y a donc à faire face qu'à la consommation courante et celle-ci a été freinée par le dégonflement de la trésorerie des milieux agricoles et par le maintien des salaires.

Cette baisse de la demande ne s'est pas encore traduite de façon importante dans le niveau de la production car les carnets de commandes de l'industrie étaient très chargés et c'est surtout la baisse de ce niveau des carnets de commandes qui inquiète de nombreuses branches de la production industrielle.

En ce qui concerne le Service des Approvisionnements, le montant mensuel des commandes passées a évolué comme le montre le graphique n° 1. On remarquera que le montant des commandes du 2ème semestre est

.....

de 17.629 M alors que pour le 1er semestre il est de 21.696 M. Les livraisons, dont on peut suivre le niveau par celui des paiements faits aux fournisseurs, ont évolué comme le montre le graphique n° 2. Ces chiffres sont comparables car les commandes sont faites au prix du jour de commande et les paiements par le jeu des formules de révision au prix du jour de la livraison.

On constate que pour l'ensemble de l'exercice les commandes se sont élevées à 39.325 M et les livraisons à 55.382 M. Le montant des commandes en cours chez nos fournisseurs a donc diminué de 16.000 M et se trouvait ramené en fin d'exercice à 33.300 M, ce qui correspond à une diminution de près d'un tiers.

Evolution des Prix.

Pour la première fois depuis de longues années, il n'y a pas eu, au cours de l'exercice, de mouvement d'ensemble des prix. Les prix des grandes matières premières nationales (charbon, acier, aluminium) sont restés inchangés. Seules les matières premières d'importation de la zone dollar ont subi la répercussion de la dévaluation de Septembre 1949. Il s'agit surtout des métaux cuivreux qui ont subi, en Octobre, une hausse de 15 à 20 %, des carburants qui ont subi, en Décembre, une hausse de 15 %, des tissus de coton (hausse de 17 % en moyenne), de l'huile de lin et des dérivés (hausse 50 %).

En contre-partie, sur les produits fabriqués, notamment dans la mécanique, la réapparition de la concurrence a fait apparaître des baisses d'ailleurs extrêmement variables par cas d'espèce et allant jusqu'à 30 % pour certaines pièces. Il en a été de même pour les cuirs (20 %), les papiers (10 %), certains objets en bois ouvrés (30 % sur les éclisses isolantes.).

Le jeu de la concurrence n'a pu produire son plein effet car il a été freiné par des ententes entre producteurs, ententes plus ou moins étendues et plus ou moins efficaces. On peut estimer à 80 % de notre chiffres d'affaires celui fait avec des branches dans lesquelles existe une entente totale ou partielle. Ces ententes sont très fortes dans les secteurs où existe un petit nombre de gros fournisseurs. Elles sont beaucoup moins solides lorsque le nombre de fournisseurs est plus grand et surtout lorsque leur carnet de commandes diminue. Les achats en Sarre et la menace d'importations étrangères nous ont parfois été d'un grand secours. Est à rapprocher du cas des ententes celui de fournisseurs détenteurs de monopoles de fait, essentiellement les fournisseurs d'appareils brevetés ou de pièces de rechange pour appareils de leur fabrication dont la S.N.C.F. ne possède ni les dessins, ni les conditions techniques de fabrication. Des abus flagrants ont été observés dans certains cas, les prix demandés étant très largement supérieurs à ceux que le fournisseur paie lui-même à son sous-traitant. Il est donc du plus grand intérêt que les Services Techniques exigent des fournisseurs de matériel neuf le droit de commander les pièces de rechange où bon nous semble et les documents techniques qui nous permettent d'exercer ce droit.

.....

Dans l'ensemble on peut estimer que pour les produits achetés par le Service des Approvisionnements, l'index moyen a évolué suivant le graphique n° 3.

Evolution du solde du compte "Approvisionnements" (Graphiques nos 4 et 4 bis).

Il s'agit là d'un compte hors budget (assimilé à un compte d'établissement); il est alimenté en cours d'exercice par la trésorerie et l'accroissement du solde débiteur en fin d'exercice, comme pour les comptes d'établissement, fait l'objet d'une émission d'obligations, ou à défaut d'avances du Trésor.

L'accroissement rapide du solde débiteur de ce compte, surtout à la suite des hausses de prix considérables subies en 1948, a attiré l'attention. Des études ont été entreprises pour rechercher les causes de cet accroissement et les moyens de l'enrayer.

Il convient de distinguer à ce sujet l'accroissement réel dû à une augmentation des quantités et des prix du matériel en stock et un accroissement apparent dû à des opérations comptables.

L'accroissement des quantités en stock de fin 1948 à fin 1949 est certain et il est heureux qu'il en soit ainsi car la pénurie de matières est souvent une source importante de dépenses supplémentaires d'entretien ou d'exploitation. Pour de nombreux articles le stock est encore insuffisant pour assurer la continuité de l'approvisionnement avec une sécurité correspondant à deux mois de consommation, ce qui est la règle normale. Pour d'autres, par contre, des stocks surabondants se sont constitués pour des raisons diverses dont les principales sont : la constitution d'approvisionnements en vue de travaux qui ont dû être abandonnés ou ralentis; le reversement au compte d'approvisionnements de matériel précédemment imputé à des comptes d'emploi pour des travaux également abandonnés; la livraison d'approvisionnements devenus inutiles parce que les besoins auxquels ils devaient faire face avaient entre temps été satisfaits par des moyens de fortune; des commandes basées sur des consommations d'une période de grande activité d'entretien ou de réparation et devenues surabondantes lorsque cette activité a décru; une réduction sensible des délais de livraison; enfin un certain désordre dû à la désorganisation du mécanisme de l'approvisionnement pendant la période de pénurie.

Vers le milieu de l'année, des difficultés financières ont attiré l'attention sur le solde du compte approvisionnements et sur les mesures propres à en éviter l'accroissement.

On a songé d'abord à fixer à l'accroissement de ce compte une limite pour l'année entière, mais on a reconnu qu'il n'était au pouvoir de personne d'empêcher l'effet de causes sur lesquelles on n'avait que peu ou pas d'action. Pour agir sur les causes on a décidé, d'une part, de demander l'annulation des commandes de matériel non indispensable immédiatement à la suite de l'arrêt ou du ralentissement de certains travaux et de la diminution de certains besoins

.....

et, d'autre part, de limiter le montant des commandes nouvelles à passer.

Pendant les années de sous-production les commandes s'étaient accumulées chez les fabricants, mais au milieu de l'année 1949 la production était en plein essor et un grand nombre d'entre elles étaient en cours de fabrication plus ou moins avancée; leur annulation n'était pas possible sans le paiement d'indemnités de résiliation très élevées. De plus, dès les premières mesures d'annulation, les fournisseurs, délaissant souvent d'autres fabrications, entreprirent d'urgence celles des commandes S.N.C.F. en attente et l'on vit les livraisons se précipiter, résultat contraire dans l'immédiat de celui qui était recherché. Le montant des annulations au 31 Décembre atteignait 4.226 M alors que les livraisons passaient de 3.875 M en Janvier à 5.900 M en Juin et 5.000 M en Juillet.

La limitation des commandes, pour sévère qu'elle fût, ne pouvait avoir son effet qu'au moment de leur livraison, c'est-à-dire six à huit mois plus tard en moyenne. La réduction du volume des commandes fut recherchée par la fixation à chacun des grands Services d'un maximum à ne pas dépasser pendant les 3^e et 4^e trimestres. Ce maximum ne fut pas atteint. Malgré cela, le ralentissement de l'accroissement du solde du compte approvisionnements, que l'on avait cru discerner en Septembre, ne s'accroissait guère avant la fin de l'année. On a observé au contraire en décembre un accroissement brusque de près de 3.000 M mais il est dû surtout à des opérations comptables dont la principale est l'imputation à ce compte de la valeur des traverses en cours de créosotage qui figuraient précédemment dans un compte de passage.

Ces remarques montrent que le compte des approvisionnements présente une inertie considérable et qu'il ne réagit que lentement aux actions qui tendent à le modifier. Il ne faut donc pas, en raison de ce que la réaction n'est pas immédiate, accentuer l'action au delà de certaines limites, ce qui pourrait conduire à longue échéance à des résultats néfastes. Il faut se garder de décisions hâtives et non coordonnées prises en raison de circonstances momentanées. La continuité de vues, donc l'unité de vues, est nécessaire là au moins autant que partout ailleurs.

Au cours du 2^e semestre a été progressivement mis en vigueur un système plus strict de contrôle des engagements de dépenses qui doit être mis au point en 1950. Il consiste essentiellement en l'attribution, pour un exercice donné, à chaque grand Service, d'un crédit d'engagement qui doit couvrir tous ses engagements à l'exception de ceux relatifs aux frais de personnel. Chaque dépense, au moment où elle est engagée, est imputée à ce crédit sous la responsabilité d'un fonctionnaire désigné à cet effet et est prise en compte par une fiche mécanographique. Aucun paiement ne peut être fait si la dépense correspondante n'a été régulièrement engagée par ce procédé. Les fiches mécanographiques permettront en outre d'obtenir rapidement des renseignements par Service et par catégorie de dépenses.

Après ces considérations générales nous allons passer rapidement en revue les faits saillants pour les principaux groupes de produits.

Industries des métaux.

Dans les industries de production et de transformation de métaux et dans la mécanique nous n'avons rencontré aucune difficulté particulière sauf pour certaines qualités spéciales de cuivre.

Les secteurs les plus difficiles restent la boulonnerie et les ressorts. Nous avons cependant obtenu dans ces secteurs des livraisons en augmentation sensible sur 1948 (17 % sur les boulons, 44 % sur les rivets, 12 % sur les tirefonds, 15 % sur les ressorts). Les livraisons correspondent à peu près aux consommations, mais ne permettent pas encore la reconstitution des stocks qui avaient été complètement épuisés. Dans ces deux secteurs le recours à l'industrie sarroise nous a été d'un grand secours tant par ses fournitures directes que par l'éveil que ces commandes ont donné à l'industrie française.

Les délais de livraison se sont améliorés mais les fournisseurs ont encore tendance à les fixer eux-mêmes et notre action porte maintenant sur la fixation des délais en fonction de nos besoins et non des préférences de tel ou tel fournisseur. Ce but doit être atteint pour permettre la fixation de nos stocks à un niveau minimum sans risque de pénurie. Le développement des fabrications de pièces détachées de mécanique ou de fonderie dans nos propres ateliers qui ont des disponibilités de main-d'oeuvre et d'outillage a aussi diminué le volume de nos demandes à l'industrie privée.

Construction électrique.

La situation s'est en général bien améliorée par suite de l'activité accrue des usines et de la disparition des contingentements divers, ce qui a permis de solder une fraction très importante des commandes en retard.

En ce qui concerne les lampes électriques, les livraisons se sont élevées à 3.670.000 unités contre 2.660.000 en 1948; toutes les demandes ont ainsi pu être satisfaites.

Les demandes en accumulateurs cadmium-nickel ont sensiblement diminué (10.000.000 d'ampères-heure au lieu de 15.000.000 en 1948) ainsi que celles d'isolateurs en porcelaine (40.000 au lieu de 75.000 en 1948).

Il n'y a pas eu de difficultés pour les tôles d'induits de moteurs et l'appareillage électrique en général, notamment les tubes isolateurs. Cependant l'approvisionnement des pièces de rechange isolées ou en très petites séries pour locomotives électriques reste précaire et très long du fait que les gros constructeurs de matériel électrique ne s'intéressent pas à ces fournitures.

.....

Bois et industries du Bois.

Bois bruts et ouvrés.

1°- Besoins - Livraisons.

Les besoins exprimés en 1949 ont été réduits de plus de 50 % par rapport à 1948, les Services de la reconstruction ayant complètement arrêté tout approvisionnement. Pour le matériel, ces besoins se sont élevés à 271.000 m³.

L'année 1949 a été marquée par la suppression complète du contingentement. Le décret du 11 Mai 1949 a rendu la liberté aux prix des bois, sauf pour les administrations et industries nationalisées, dont la S.N.C.F., pour lesquelles un contrôle des prix a été maintenu, les prix ne devant pas, en principe, dépasser les prix pratiqués au 31 décembre 1948.

Les livraisons ont été de 206.000 m³. Elles ont été abondantes pour les feuillus (75.000 m³ de fonds de wagons contre 62.000 en 1948); par contre, elles ont été inférieures aux besoins exprimés pour les résineux en raison de la pauvreté de la France dans cette essence et du ralentissement des exploitations françaises en Allemagne précédant un arrêt prochain. Grâce aux réductions de programmes de réparation décidées dans le courant de l'année, les quantités livrées aux Régions ont cependant pu suffire. Le stock global, qui était de 83.000 m³ fin 1948, s'est élevé à 115.000 m³ fin 1949. Les besoins exprimés pour 1950 ont été fortement réduits (180.000 m³ au lieu de 271.000 pour 1949).

L'appel à l'importation pour les résineux et les bois exotiques a été beaucoup plus restreint qu'en 1948 par suite de l'élévation des cours mondiaux et des restrictions de devises. Nous avons du reste des possibilités d'achat en Allemagne avec exploitation par moyens français. Mis à part 44.000 m³ de sciages provenant d'Allemagne et 10.500 m³ de sciages achetés en Tchécoslovaquie provenant d'anciens marchés et livrés aux conditions des années antérieures, nous n'avons acheté que 227 m³ de bois du Nord, 58 m³ de bois américains, 1.764 m³ de bois coloniaux et avons reçu 2.421 m³ de sciages en bois durs en provenance du Consortium Forestier et Maritime.

2°- Qualité.

Nous revenons progressivement aux exigences d'avant-guerre pour tout ce qui est compatible avec la situation actuelle. Le manque de bois du Nord, dont les prix sont prohibitifs, nous oblige encore à accorder des dérogations pour les résineux de 1ère catégorie de notre Spécification, destinés aux frises de pavillon.

3°- Prix et relations avec les fournisseurs.

Malgré quelques hausses de bois sur pied aux grandes ventes domaniales et communales d'Octobre 1948, nous avons pu assurer un

.....

approvisionnement normal de grumes chêne sans hausse appréciable. En ce qui concerne les sciages feuillus, nous avons placé facilement tous nos besoins aux prix codifiés de fin 1948. A fin 1949 le retour à l'appel à la concurrence nous a permis d'obtenir une baisse moyenne de 8 % sur les plateaux et fonds de wagons chêne, malgré des exigences techniques nettement plus sévères.

Par contre, nos achats en résineux aux prix anciens se sont heurtés à des résistances croissantes au fur et à mesure que cessait l'apport allemand. Si nous obtenons toujours des offres suffisantes pour les frises rabotées, les sciages bruts aux dimensions spéciales non commerciales demandées par les Régions se placent mal. Une sécheresse exceptionnelle a causé de grosses pertes par fentes et gerçage des bois abattus, surtout en Z.F.O. et plusieurs fournisseurs ont dû renoncer à achever leurs contrats. Si nous avons pu encore ne pas traiter les résineux en hausse sensible jusqu'en octobre 49, il n'en est plus de même dans le dernier trimestre où nous enregistrons des plus-values de l'ordre de 15 à 20 %, tout en restant encore largement en dessous des prix d'importation.

Industries du Bois et Dérivés - Lièges.

Tous les prix des articles en bois, lièges et dérivés sont libres et les livraisons largement suffisantes, compte tenu de la réduction des demandes.

Nous constatons une amélioration sur la livraison du contre-plaqué Okoumé dont une grosse partie est maintenant exécutée à partir de nos propres rondins d'Okoumé en provenance du Consortium Forestier et Maritime; nous réalisons ainsi une économie appréciable. Les livraisons en 1949 atteignent :

- 460 m³ en toutes fournitures (sur d'anciennes commandes)
- 270 m³ par voie de transformation.

Pour les panneaux agglomérés, la production de la Société ISOREL et d'un fabricant sarrois de fibre de bois nous permettent de ne plus avoir recours à l'importation de panneaux suédois.

La concurrence s'exerce de façon très âpre pour beaucoup d'articles en bois. Pour le bois lamellé densifié, nous avons obtenu des baisses importantes : les éclisses se traitent en baisse de 30 % .

Les fagots d'allumage de locomotives sont en baisse de 14 % .

Par contre, les panneaux de liège aggloméré pour l'isolation thermique restent à des prix élevés en raison d'importants achats de liège américain sur les lieux de production.

.....

Produits divers

Peintures.

Les contingents préférentiels que les Services du Ministère de l'Industrie et du Commerce avaient décidé d'attribuer à la S.N.C.F. après la mise en vente libre des peintures (1er Juillet 1948), pour lui assurer un approvisionnement minimum en peintures grasses, ont été supprimés en 1949.

Les besoins exprimés ont été sensiblement inférieurs à ceux de 1948 (4.444 T au lieu de 5.983 T) du fait de la réduction des programmes d'entretien consécutive à la restriction des crédits. Les commandes correspondantes ont pu être facilement placées et les livraisons effectuées dans des délais normaux.

Les prix n'ont pas subi de variation sensible au cours du 1er semestre.

Au cours du 2ème semestre, ils ont, du fait de la concurrence, baissé de 5 à 20 % suivant la nature de la fourniture.

Carbure de calcium.

Les besoins ont été en nette régression sur ceux de 1948 (10.100 T contre 13.400 T) par suite de la réduction des programmes d'entretien consécutive à la restriction des crédits.

Il n'a pu toutefois nous être alloué qu'un contingent de 9.000 T, qui a été entièrement livré. Le complément des besoins a été couvert par du carbure d'importation.

Le prix du carbure de calcium, qui est toujours soumis au régime de la liberté contrôlée, a subi, le 15 octobre 1949, une hausse de 15,7 % par rapport à 1948. (Coefficient 15 par rapport à 1939).

Produits pétroliers.

Fuel-oil pour locomotives.

La consommation moyenne mensuelle, soit 80.000 T, est restée sensiblement égale à ce qu'elle était fin 1948.

Le prix n'a pas varié, si l'on excepte une réduction de 33 F à la tonne (0,6 %) obtenue en novembre.

Autres produits.

Cette année a été caractérisée :

- par la disparition des derniers contingentements : celui des graisses le 1er janvier, celui de l'essence le 5décembre.

....

- par l'influence, sur le marché, de l'examen par les Pouvoirs Publics des demandes de renouvellement des licences d'importation.

Cette influence s'est traduite par une majoration des rabais consentis à la S.N.C.F. sur les prix officiels, en raison, d'une part, de la menace que représentait pour la Profession pétrolière la demande de licence présentée par la S.N.C.F. et, d'autre part, de la concurrence qui a résulté de la nécessité pour chaque fournisseur d'étayer son dossier par un chiffre de vente élevé et qui a été à l'origine de la dislocation des ententes.

C'est ainsi que pour les produits blancs (carburant-auto, pétrole, gas-oil) les hausses officielles de 11 % environ ont pu être réduites à 7 ou 8 % et pour les lubrifiants les baisses officielles cumulées avec les rabais supplémentaires ont provoqué des économies de 20 à 40 % suivant les qualités considérées.

Textiles.

Le contingentement a été totalement supprimé au cours de l'année 1949.

Les besoins se sont trouvés très sensiblement réduits (50 % environ) sur tous les articles, sauf en ce qui concerne les textiles pour vêtements d'uniforme.

Une amélioration des délais de livraison a été enregistrée pendant les trois premiers trimestres pour la totalité des articles; les grèves qui ont sévi dans l'industrie textile du Nord ont toutefois freiné cette amélioration dans le courant du dernier trimestre.

En ce qui concerne la qualité, une amélioration lente a été constatée; les nouvelles commandes peuvent être placées dans des qualités nettement améliorées.

L'année 1949 a été marquée par la renaissance de la concurrence pour le lin et la laine; pour le coton, il est toujours difficile de la faire jouer.

Les prix obtenus sont inférieurs aux prix licites et sont, dans certains cas, fermes.

Toiles enduites pour couverture de wagons.

L'année 1949 a vu le retour à la liberté d'achat des toiles de lin pour couverture de wagons. De plus, il a été possible de revenir à l'emploi de l'huile de lin pure pour l'enduction, au lieu des résines synthétiques utilisées depuis le début des hostilités. Par ailleurs, les essais d'enduction au "Thiolatex" ont été poursuivis.

Les besoins sensiblement réduits par rapport à 1948 ont été facilement couverts et les livraisons effectuées dans les délais normaux.

.....

Nous avons également entrepris des essais de toile de jute enduite aux résines vinyliques, dont le prix est inférieur à celui de la toile de lin enduite à l'huile de lin.

En raison, d'une part, du prix très élevé de l'huile de lin qui est passé de 159 F le kilo en 1948 à 248 F le kilo en 1949 (coefficient 63 par rapport à 1938) et, d'autre part, des hausses constantes sur le prix du tissu, nous avons, afin de contrôler les prix de plus près, décidé d'acheter nous-mêmes les toiles écruës et de les faire enduire à façon.

Il a été constaté en 1949, sur le prix de la toile enduite, une hausse d'environ 35 % due en majeure partie à la hausse de l'huile de lin.

Texoids.

Les besoins exprimés (60.000 m environ) ont été satisfaits en totalité, dans des délais à peu près normaux.

Les difficultés de fabrication dues à la pénurie de coton ont pratiquement disparu.

Il y a lieu de noter une hausse de prix de 40 % pendant l'année 1949.

D'autre part, le texoid habituellement livré à base de nitro-cellulose s'étant révélé à l'usage d'une qualité nettement insuffisante, il a été décidé, pour réduire les travaux d'entretien, d'utiliser désormais un texoid à base de résines vinyliques, de qualité très supérieure, dont le prix est plus élevé d'environ 25 %.

Articles divers de cordagerie et ficellerie.

Les difficultés antérieures concernant l'exécution de nos commandes ont totalement disparu. Tous nos besoins ont été facilement couverts et les livraisons ont été effectuées dans des délais normaux.

La concurrence a joué à plein en raison des possibilités du marché; alors que les tarifs syndicaux pour les achats en grosses quantités ont accusé, en raison de la hausse du chanvre, une majoration de 30 % environ sur 1948, la S.N.C.F. a pu traiter avec seulement une hausse de 15 %.

Cuirs.

Les difficultés dans l'approvisionnement en cuirs ont complètement disparu; les possibilités du marché ont été suffisantes et les livraisons effectuées dans des délais normaux.

Les prix des cuirs sont influencés par les cours des cuirs verts. La moyenne de ceux-ci en 1949 a été inférieure de 10 % environ à celle

.....

de 1948 et les baisses constatées lors des achats sensiblement du même ordre.

En ce qui concerne les courroies en cuir, pour lesquelles la concurrence est très vive, une baisse d'environ 20% sur 1948 a été enregistrée.

Verres à vitres -

Les besoins exprimés en 1949 ont été de 65 % inférieurs à ceux de 1948.

Les livraisons, de 62% inférieures à 1948, ont été assurées dans des délais normaux.

Par rapport à 1948, les prix ont subi une hausse de 12,5 %.

Papiers et Cartons -

Le contingentement a été totalement supprimé au début de l'année 1949.

Compte tenu d'un fléchissement de la consommation et des livraisons importantes de papiers en 1948 (8.000 tonnes) il n'a été nécessaire d'approvisionner en 1949 que 3.400 tonnes de papiers.

L'amélioration des livraisons de papiers et cartons constatée en 1948 s'est accentuée et il est possible maintenant d'obtenir des fabrications dans des délais normaux.

Les importations de matières premières de qualités devenues plus importantes ont permis aux fabricants de ne plus limiter leurs fabrications à celles des papiers de qualités inférieures.

La moyenne des prix officiels des papiers d'impression était, par rapport à celle de 1939, au coefficient 20,1 au début de l'année 1949 . Quatre baisses successives ont fait retomber ce coefficient à 18,6 en fin d'année.

La concurrence a commencé à se faire sentir et des rabais atteignant 10 % environ ont été consentis sur les prix officiels.

° ° °

.....

V E N T E S

Les ventes de vieux matériel et de déchets se font plus difficiles et nos conditions de paiement extrêmement strictes, qui étaient admises précédemment sans discussion, provoquent des protestations de plus en plus vives. La difficulté provient aussi de ce que les Services soucieux de réduire leur compte "approvisionnement" et de débarrasser leurs parcs et magasins de matériel vieux ou neuf devenu inutile nous pressent de faire des ventes massives qui, sur un marché de plus en plus étroit, tendent à provoquer une baisse de prix.

Malgré cela, le chiffre d'affaires de la Subdivision des Ventes s'est élevé à 4.700 Millions, pour l'exercice 1949.

Le chiffre correspondant de 1948 n'atteignait que 3.146 M , celui de 1947, 1.350 M .

Démolition de matériel roulant sur chantiers de négociants à des taux forfaitaires - Ventes de wagons, locomotives et tenders -

Les démolitions de matériel roulant sur chantiers de négociants, avec récupération des pièces jugées réutilisables pour la S.N.C.F. , ont été poursuivies pour les voitures et wagons. Nous avons abandonné cette méthode en cours d'année pour les locomotives et tenders pour lesquels nous sommes revenus aux ventes pures et simples, les Régions étant suffisamment pourvues en pièces de rechange.

Le nombre de voitures et wagons démolis sur chantiers de négociants s'est élevé à 9.705.

Le nombre des locomotives liquidées atteint 519, celui des tenders 292.

Outre les wagons démolis sur chantiers de négociants sur marchés de durée, 28 wagons ont été vendus comme réemploi ainsi que 4 M 600 de matériel divers.

Au total, la démolition du matériel roulant a rapporté à la S.N.C.F. 383 M 7 , en plus des pièces réutilisables récupérées dont la valeur peut être évaluée à 400 M.

Ventes de Ferrailles, de Fontes et de Rails -

La production totale de ferrailles est passée de 527.000 T en 1948 à 559.000 T en 1949.

La production des Services du matériel est restée la même qu'en 1948; celle des Service V.B. est passée de 250.000 T à 283.000 T.

.....

Nous avons pu, pour nos ventes de fontes, en combinant d'une part, les ventes à l'exportation avec les ventes sur le marché intérieur, d'autre part, les ventes de gré à gré avec les ventes par appels d'offres, conserver des prix élevés sans écraser le marché. Nous avons liquidé dans l'exercice, 63.514 T de vieilles fontes de diverses catégories.

Dans ce total figurent 16.500 T vendues à l'exportation et 3.608 T de plaques tournantes vendues sur place, déposée à la charge de l'acquéreur, à des prix très avantageux; cette opération s'est montrée plus avantageuse que celle qui consistait à faire déposer ces plaques par le personnel S.N.C.F.

Malgré la défaillance des lamineurs transformateurs qui n'ont pu absorber qu'un tonnage très inférieur aux prévisions, nous avons vendu dans l'exercice, 18.650 T de rails D.C. dont 5.630 T à l'exportation.

Les Services de la Voie ont mis d'autre part à notre disposition des tonnages importants de rails de réemploi des catégories N, Vp, VG, et Ra.

Nous nous sommes attachés à éviter que la masse des tonnages offerts ne conduise à un effondrement des prix.

21.478 T ont été vendues.

Pour l'ensemble de ces postes, la recette totale a atteint 3.200 Millions.

Autres branches d'activité -

Nous indiquons simplement pour mémoire en fournissant une répartition par grande catégorie l'importance des recettes réalisées dans l'année.

Ventes de Métaux non ferreux	459 M
Marchés de triage et Ventes d'objets divers	349 M 5
Ventes de bois	66 M 5
Ventes d'aciers de construction et de ronds à béton	59 M 2
Ventes de déchets de métaux non ferreux	376 M
Ventes de fraisil	50 M
Ventes de scories sur le marché suisse	5 M
Ventes de véhicules automobiles réformés	30 M
Ventes de vieux papiers	28 M

° °

.....

CONTROLE DES FABRICATIONS

Au cours de l'année 1949, et malgré de nombreuses annulations de commandes d'approvisionnement, l'activité de la Division du Contrôle des Fabrications ne s'est pratiquement pas ralentie par rapport à l'année 1948. Comme en 1948, on peut dire que l'importance des travaux de surveillance et de réception a continué à dépasser les possibilités de notre effectif, surtout en ce qui concerne les constructions neuves (voitures en particulier), et nous a obligés, dans bien des cas, à un contrôle sommaire.

Néanmoins, nous nous sommes efforcés, par une action constante sur les fournisseurs, de réaliser un certain resserrement de nos conditions de contrôle en vue de revenir aux qualités d'avant guerre; cette action commence à se répercuter sur la qualité des produits livrés, mais le but ne pourra être considéré comme atteint que lorsque auront été abrogées toutes les dérogations accordées pendant les années de pénurie. Il faut bien constater que dans ce domaine on se heurte et on se heurtera longtemps sans doute encore à la mauvaise volonté de certaines ententes de fournisseurs.

En particulier, les services utilisateurs du bois ont marqué un retour très net à leurs exigences d'avant guerre, mais nous avons rencontré de sérieuses difficultés dans l'application des S.T. en vigueur avant la guerre, les fournisseurs nous ayant opposé, en général, la force d'inertie.

Nous avons établi un système permanent de prélèvement de bois au cours des constructions de voitures ou wagons en vue d'en contrôler la siccité.

Nous avons apporté, d'autre part, par la documentation recueillie sur place, notre contribution aux révisions de listes de fournisseurs ainsi qu'aux annulations ou suspensions de commandes.

Nos réceptions pour les tiers se sont accrues de commandes importantes confiées à l'Industrie française par les Chemins de fer Espagnols et par les Chemins de fer du Péloponèse. Les recettes correspondant à l'ensemble de ces réceptions se sont élevées, pour 1949, à 38.500.000 francs.

En 1949, le Contrôle des Fabrications a terminé l'étude de 13 Spécifications nouvelles et entrepris l'étude de dix autres.

Il a participé à l'étude de nouvelles Spécifications dont d'autres Services avaient préparé, soit les éléments, soit un projet, à savoir:

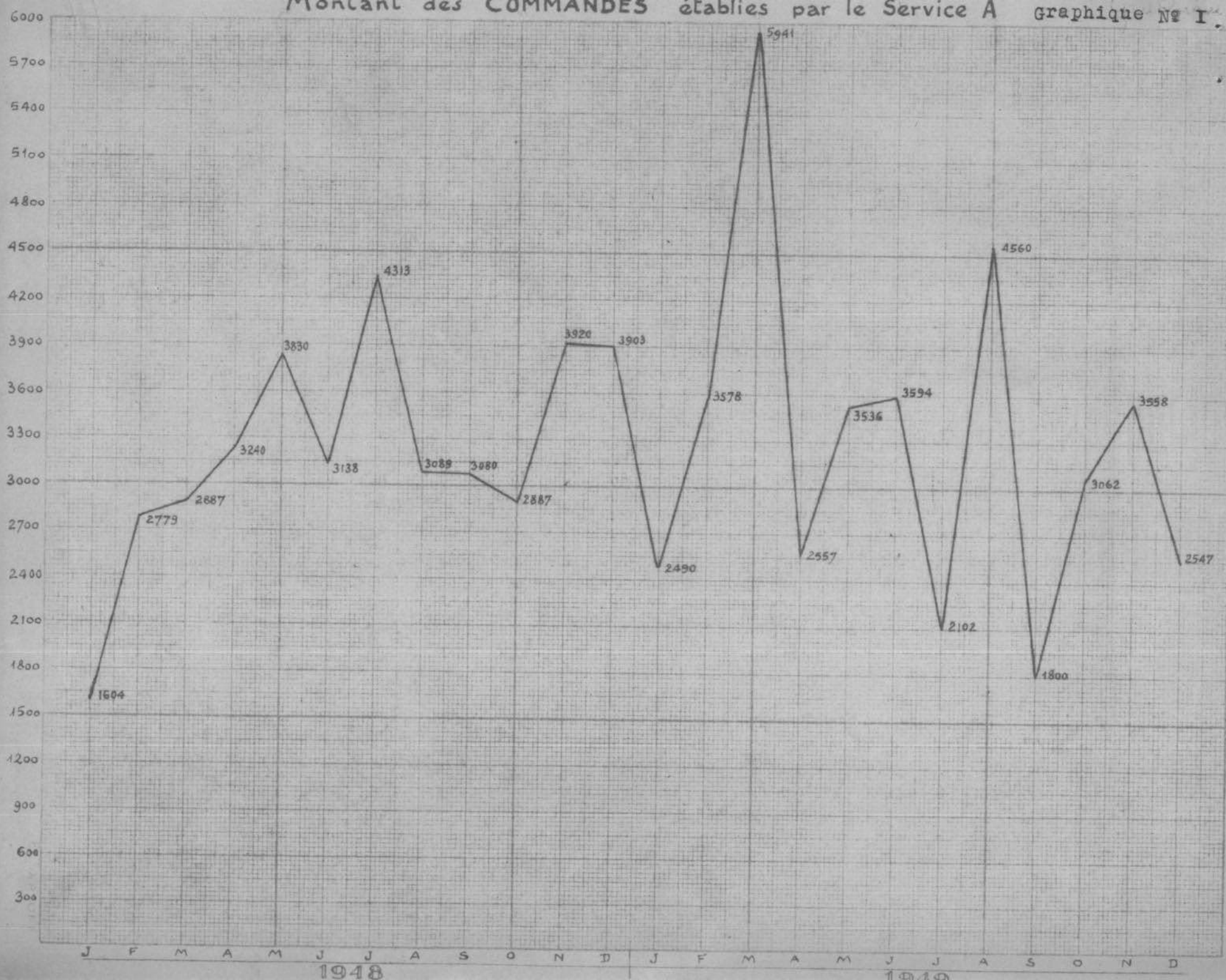
- 4 de produits de graissage et
- 1 relative aux fils et câbles nus en acier dur.

.....

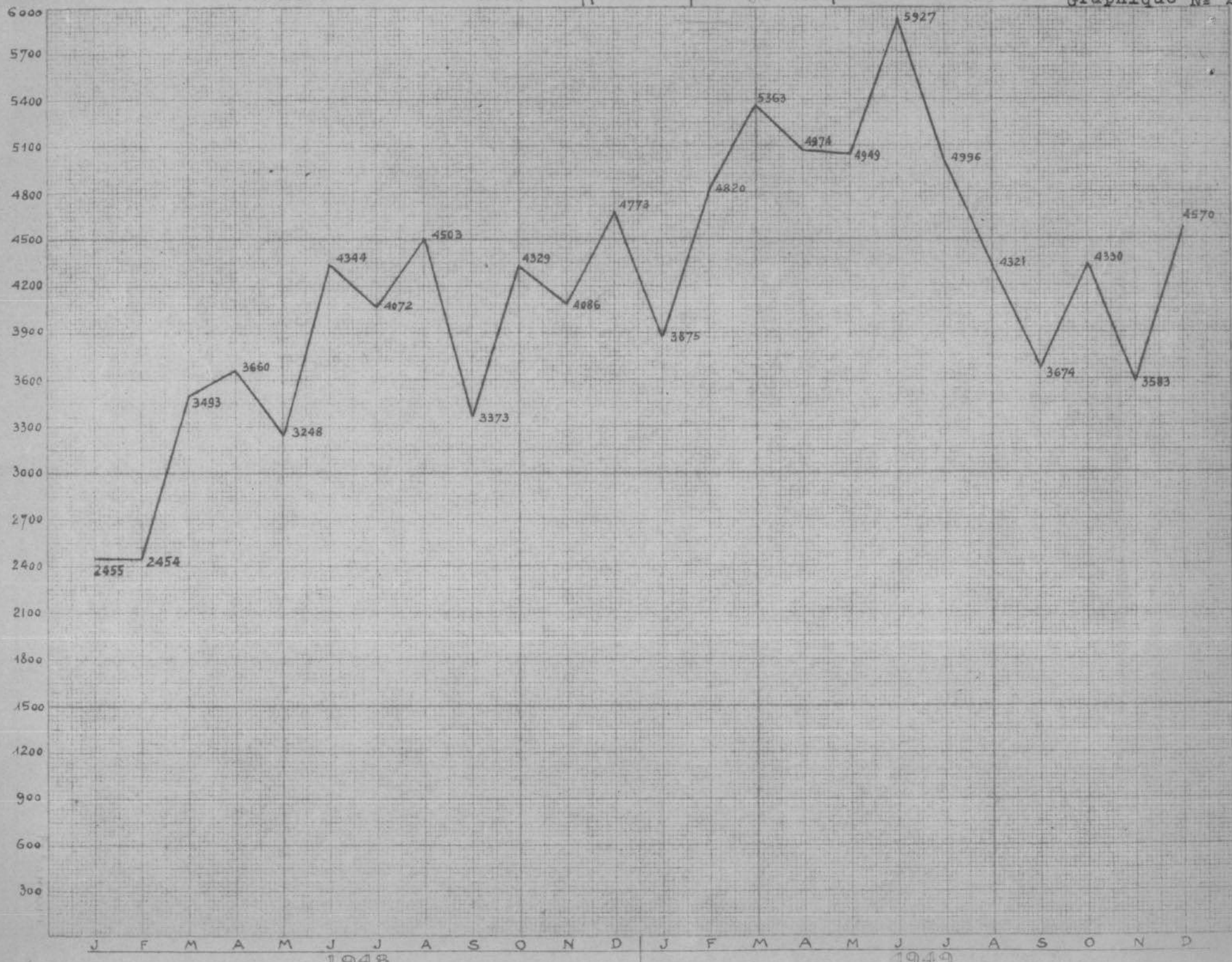
En ce qui concerne les sciages en pin des Landes, il a étudié, d'accord avec le Service Central T et les représentants des scieurs, une Spécification pour les frises et les fonds de wagons en pin maritime.

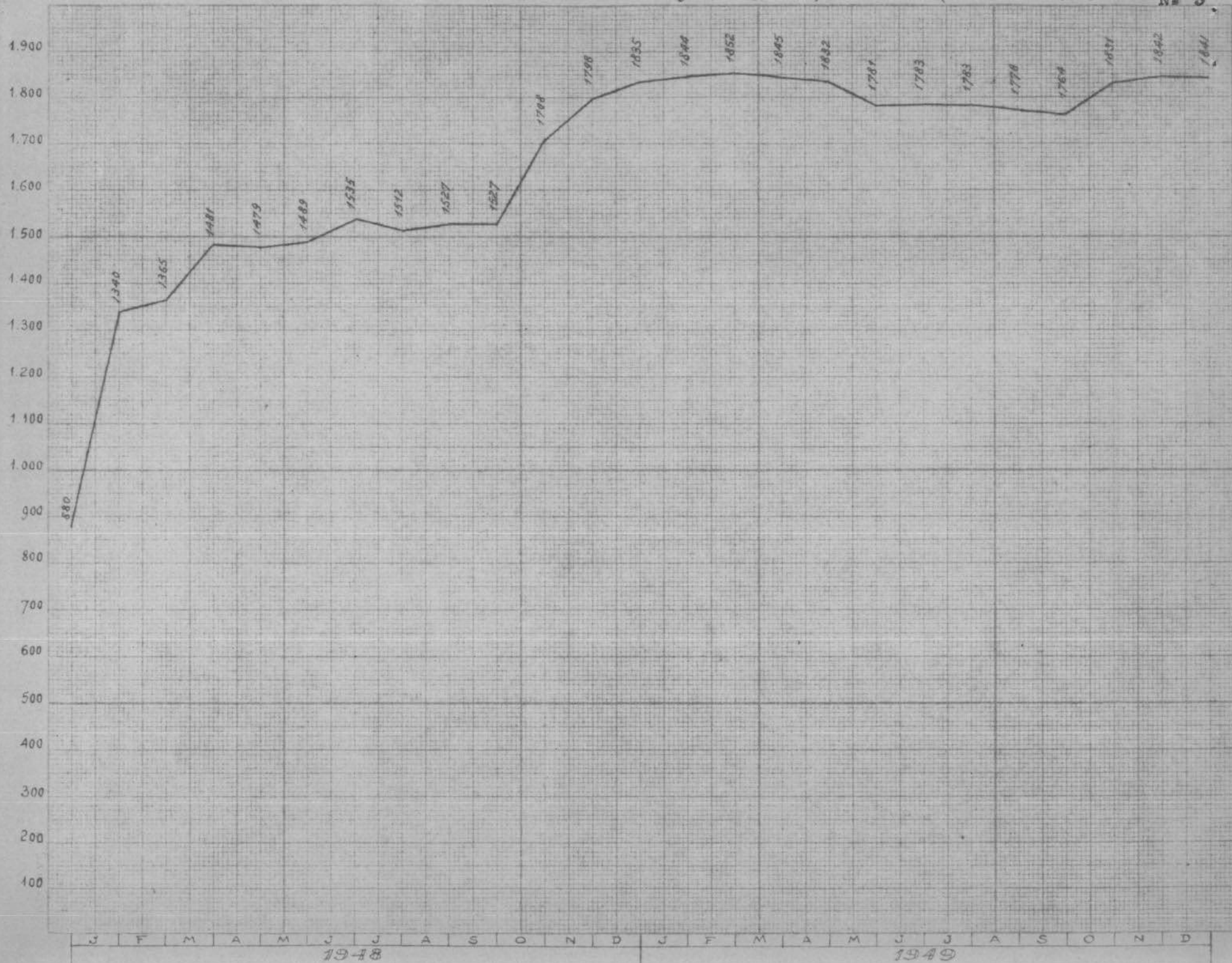
La Division a continué à collaborer aux travaux de la Normalisation, tant aux réunions assez peu nombreuses de l'AFNor, qu'à celles du C.N.M., qui portent sur des études pratiques (normes de dimensions et de tolérances : engrenages, boulonnerie ...) et théoriques (symbolisation ...).

Montant des COMMANDES établies par le Service A Graphique N° I.



Montant des PAIEMENTS effectués pour le compte du Service A Graphique N° 2





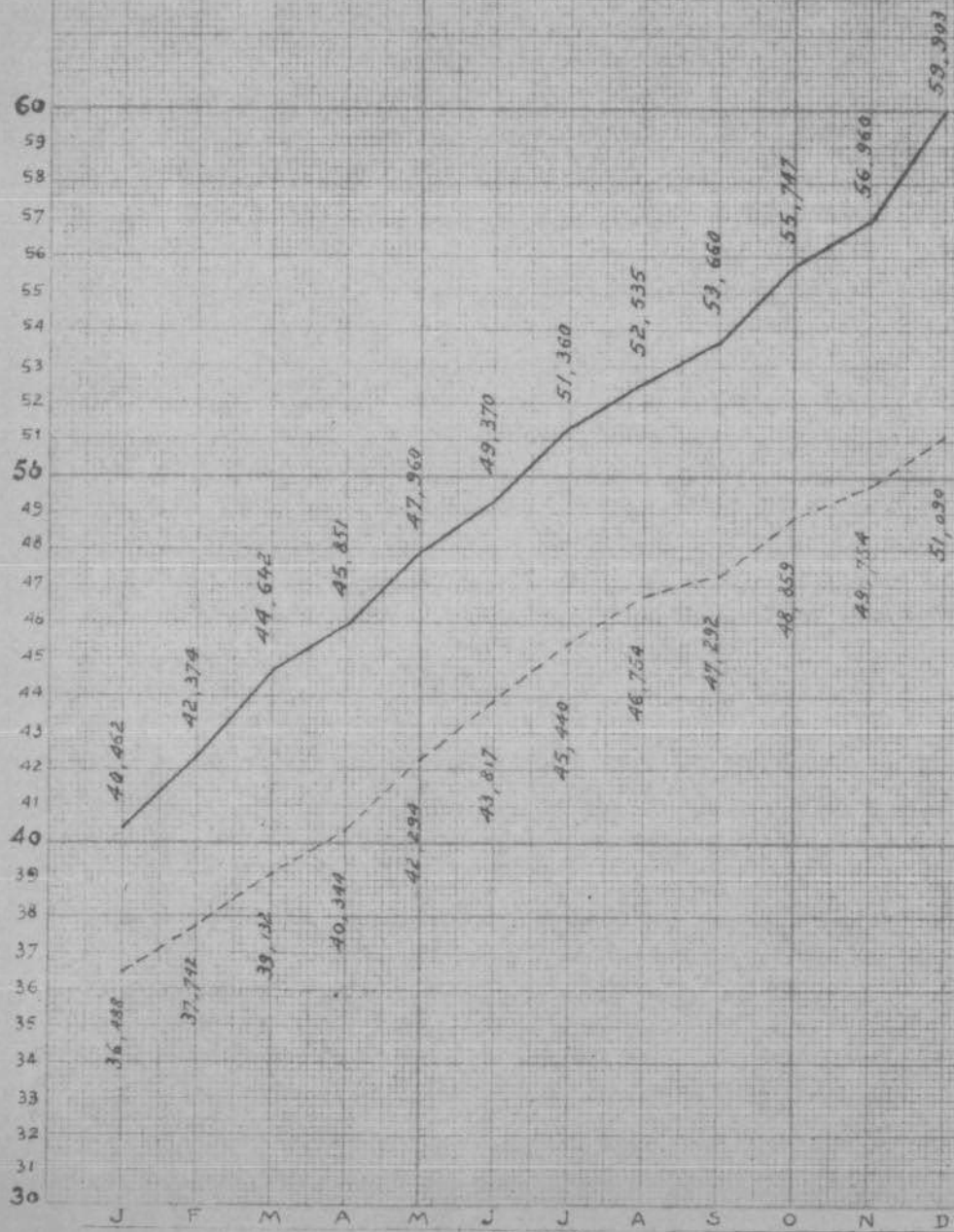
APPROVISIONNEMENTS

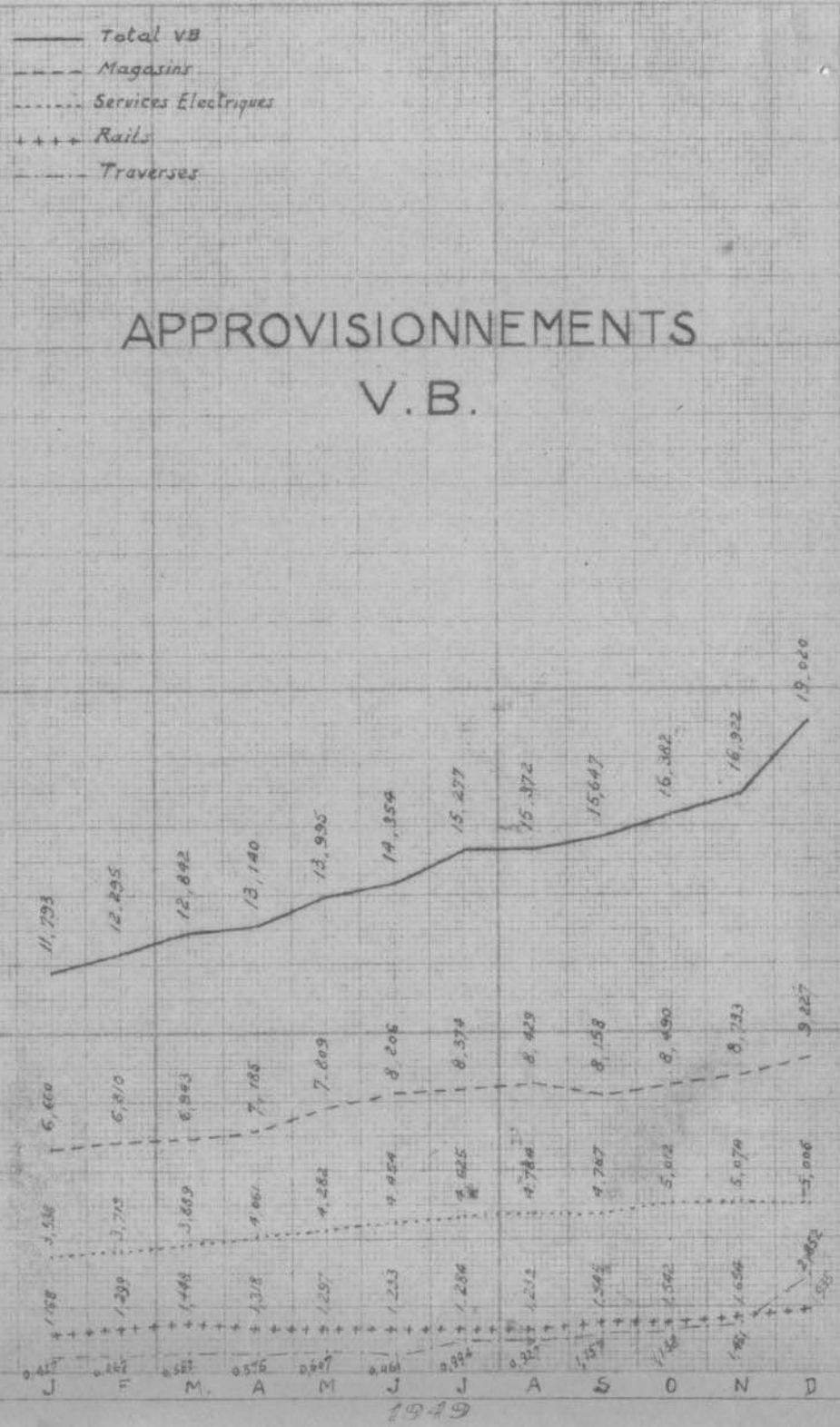
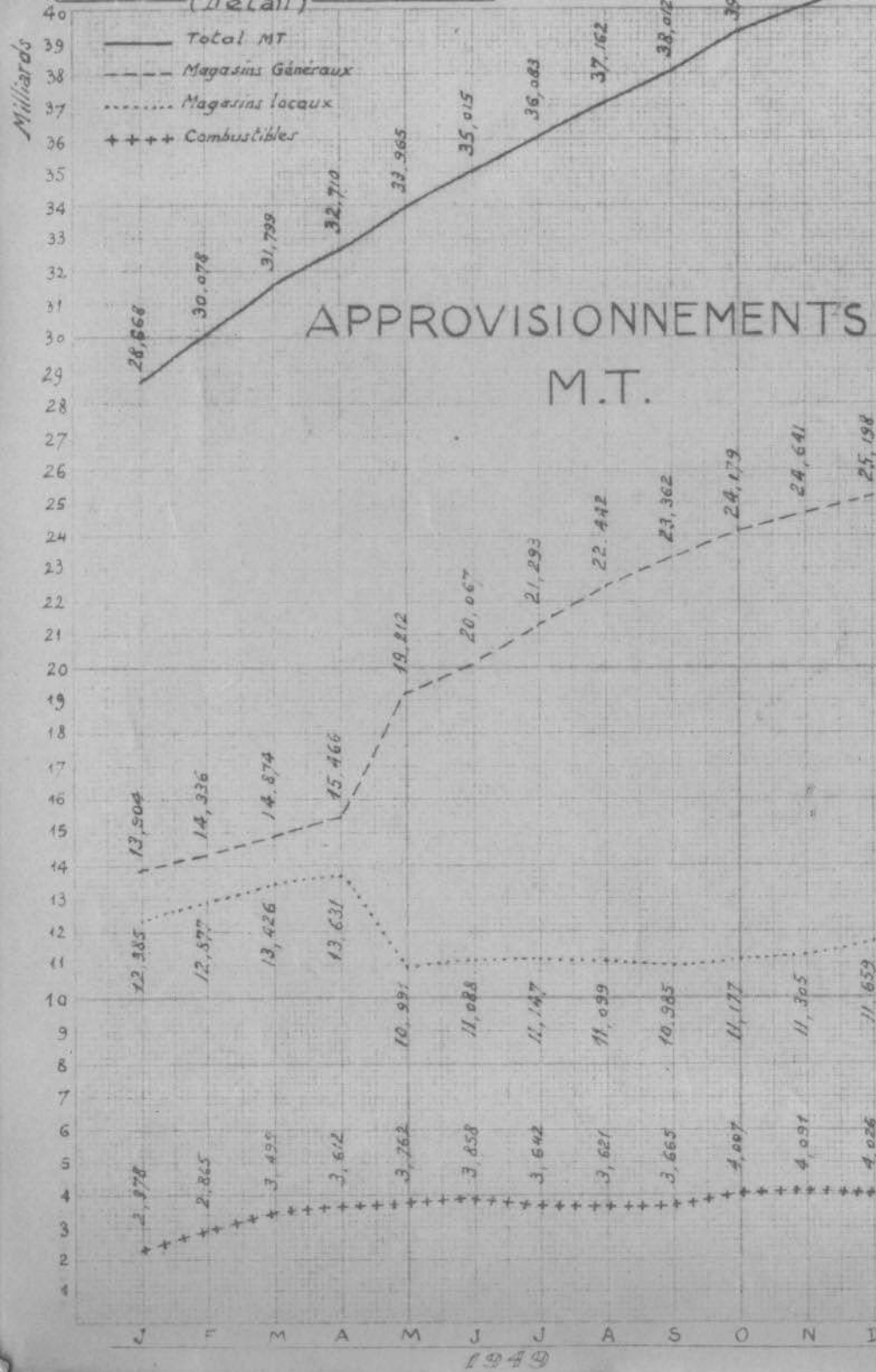
Graphique N° 4

(Ensemble)

Milliards

— Total des Approv^{ts} MT + VB
 - - - Total sauf Combustibles, Rails et Traverses





Conséquences des attributions de matières
insuffisantes faites à la S.N.C.F. depuis la
Libération

1°) Métaux ferreux

La S.N.C.F. a reçu, de la Libération au 1er Janvier 1948,
1.619.202 T. de métaux ferreux, soit :

	Production nationale (attributions)	Importations (tonnage reçu)	Ensemble
A) Reconstitution ..	546.000 T.	120.000 T.	666.000 T.
B) Besoins normaux (entretien - re- nouvellement) ...	780.502 T.	172.700 T.	953.202 T.
Total	1.326.502 T.	292.700 T.	1.619.202 T.

Les besoins normaux en régime permanent sont de l'ordre de
60.000 T. par mois :

- 18.000 T. pour l'entretien du matériel
- 18.000 T. pour l'entretien des installations fixes
- 2.000 T. pour l'outillage et les modifications diverses
au matériel,
- 13.000 T. pour le renouvellement du matériel,
- 9.000 T. pour les travaux neufs (y compris l'électrifica-
tion)

Total : 60.000 T.

soit, pour l'ensemble des années 1945, 1946, 1947⁽¹⁾, 2.160.000 T.
à comparer aux 953.202 T. effectivement reçues à ce titre.

Quant aux besoins exceptionnels résultant des destructions
et de l'arriéré d'entretien, ils pouvaient être évalués à la

.....

(1) Il n'est pas tenu compte du 4ème trimestre 1944 où tout entretien a
été pratiquement suspendu, la S.N.C.F. ayant fait porter son effort
sur les travaux urgents de reconstruction.

Libération à 2 millions de tonnes environ (non compris les destructions et pertes de matériel moteur et roulant) et les tonnages requis à ce jour couvrent le 1/3 à peine de ces besoins.

Les conséquences du manque de métaux ferreux se sont fait sentir à peu près sur tous les postes d'activité de la S.N.C.F. surtout les constructions de matériel et les travaux neufs, mais elles ont été particulièrement graves en ce qui concerne la situation du parc de wagons (qui est l'une des préoccupations essentielles de la S.N.C.F.) et la remise en état des voies.

Alors que le plan Monnet prévoyait la livraison par l'industrie française de 35.000 wagons environ de la Libération à fin 1948, ce qui supposait la mise à la disposition de cette industrie, avant le début de 1948, d'environ 420.000 tonnes de monnaie-matière, le tonnage qu'avait pu lui attribuer la S.N.C.F. au 1er Janvier 1948 était de l'ordre de 70.000 t. seulement et les livraisons de matériel entièrement construit en France ont été jusqu'ici négligeables. Elles seront de quelques milliers de wagons seulement à fin 1948.

Bien que la S.N.C.F. ait affecté par priorité ses ressources à l'entretien et à la remise en état du matériel existant, il n'a également pas été possible de disposer à ce titre de tonnages suffisants de métaux ferreux et l'on peut estimer que le parc de wagons utilisables serait supérieur de 15 à 20.000 unités au parc actuel s'il avait toujours été possible de consacrer à l'entretien et à la remise en état du matériel les tonnages nécessaires.

Ce n'est que grâce à l'apport de matériel étranger (environ 50.000 wagons depuis la Libération) que la S.N.C.F. a pu éviter, de justesse, à l'automne 1947, une grave crise de transports. Mais cette crise paraît inévitable pour l'automne 1948 si le trafic s'accroît comme il est actuellement prévu.

Pour redresser en quelques années la situation du parc de wagons, il faudrait pouvoir alimenter l'industrie française à raison de 180.000 t. de métaux ferreux par an pour les seules constructions de wagons (soit 15.000 wagons par an).

Les besoins en rails depuis la Libération pour reprendre l'entretien normal des voies et rattraper en 7 ou 8 ans le retard d'entretien pris depuis 1939 sont de 320.000 t. par an, soit, de la Libération au 1er Janvier 1948, 960.000 t.. La S.N.C.F. n'a reçu, pendant cette période, que 300.000 t. de rails.

L'entretien normal des voies n'a pu être repris et l'arriéré de renouvellement ne cesse d'augmenter. Il est actuellement de 14.500 Km. de voies, correspondant au remplacement de 1 million de tonnes de rails ayant dépassé l'âge normal de retrait.

Les ressources étant insuffisantes pour couvrir les besoins les plus urgents, il a fallu continuer les déposes de voies commença-

.....

sous l'occupation qui portent actuellement sur 3.600 km de lignes mises à voie unique, dont 480 km seraient à rétablir le plus rapidement possible en double voie.

L'attention des Pouvoirs Publics a été attirée à de nombreuses reprises sur les graves conséquences de cet état de choses.

2°) Ciment

Sur un tonnage total demandé de 1.360.000 t. pour la période de la Libération au 1er Janvier 1948, la S.N.C.F. a reçu 890.935 tonnes, soit :

- 226.235 tonnes en 1944/45
- 379.100 tonnes en 1946
- 285.650 tonnes en 1947

En fait, le chiffre de 1946, s'il n'a pas été satisfaisant pour cette année, a permis aux Régions de travailler dans des conditions approchant de la normale, compte tenu d'autres difficultés. L'année 1947, en revanche, a été très nettement marquée par la pénurie de ciment. Nous aurions pu consommer certainement un tonnage supérieur à celui de 1946 et atteindre les 480.000 t. demandées.

Toutes les Régions ont dû ralentir les chantiers par manque de ciment et quelquefois les arrêter.

- Ralentissement des chantiers

a) Chantiers de ponts

Le nombre d'ouvrages rétablis à titre définitif a été :

- 702 de la Libération à fin 1945, soit 47 par mois
- 708 en 1946, soit 59 " "
- 386 en 1947, soit 32 par mois.

Le nombre d'ouvrages restant à rétablir en définitif est encore, au 1er Mars 1948, de 629.

A la cadence d'exécution de 32 par mois, ces ouvrages ne seraient rétablis définitivement que dans 20 mois environ.

Exemples de chantiers d'ouvrages d'art ralentis faute de ciment :

- pont de Roppenheim
- pont des Abattoirs à Metz
- pont de la Vendée
- pont Résal
- saut-le-mouton le Dijon

.....

- viaduc de Lyon Saint-Clair
- viaduc de la Méditerranée.

b) Bâtiments

Exemples de chantiers de bâtiments ralentis :

- dépôt de Châlons s/Marne
- dépôt de Chaumont

c) Logements

Exemples de chantiers de logements ralentis :

- cités de Saincaize
- cités de Nevers

- Chantiers arrêtés faute de ciment :

a) Ouvrages d'art :

- travaux de La Chapelle-triage
- pont de Limay (2ème voie)
- pont de Saumur
- pont de Tourville
- viaduc de la Jonnelière.

b) Bâtiments :

- rotonde de Mantes
- halle du Havre
- halle d'Angers

A noter que certains entrepreneurs ayant demandé la résiliation de leurs marchés, le seuil de résiliation étant atteint, les négociations pour la reprise des travaux n'ont pas été entamées en raison de la pénurie de matériaux.

3°) Bois

Les besoins en bois de la S.N.C.F. pour l'ensemble des années 1945 - 1946 - 1947 ont été évalués (non compris poteaux et traverses) à :

- 630.000 m³ de sciages chêne, hêtre et feuillus divers
- 1.110.000 m³ de sciages résineux

total : 1.740.000 m³

.....

Les attributions ont été de :

- 323.000 m³ de sciages feuillus
- 618.000 m³ de sciages résineux

Total : 941.000 m³.

Le déficit a été surtout considérable au cours des années 1945 et 1946 et il a eu comme conséquence essentielle de retarder au moins autant que le manque de métaux ferreux, pendant ces deux années, la remise en état du parc de wagons. La médiocre qualité des réparations faites à ce moment faute de ressources suffisantes (en qualité et en quantité) en bois pour wagonnage pèse encore lourdement sur l'état actuel du parc de wagons.

En ce qui concerne les traverses, les besoins annuels sont actuellement (compte tenu de l'arriéré d'entretien à rattraper) de 8 millions d'unités par an, soit 24 millions de la Libération au 1er Janvier 1948.

La S.N.C.F. n'a reçu pendant cette période que 6.800.000 traverses.

La remise en état des voies souffre donc autant du manque de traverses que du manque de rails et le problème des traverses paraît encore plus difficilement soluble que celui des rails pour lesquels les perspectives actuelles sont un peu plus favorables.

4°) Métaux non ferreux

C'est pour le cuivre et le plomb que les attributions ont été le plus inférieures aux besoins :

- 25.000 t. de cuivre
 - 16.000 t. de plomb
- (pour l'ensemble des années 1945-1946-1947

soit environ 80 % des besoins.

Il en est résulté un retard de l'ordre d'un an dans la réalisation du programme de remise en état des installations de sécurité. Encore cette remise en état a-t-elle dû être réalisée, dans de nombreux cas, avec des moyens de fortune (fil "campagne" au lieu de câble sous plomb), de telle sorte qu'elle n'a qu'un caractère provisoire. Le manque de câbles a également fortement ralenti la réalisation du programme de block de voie unique.

Enfin, de nombreux renouvellements de fils de contact arrivés à limite d'usure, sur les lignes électrifiées de l'ex-réseau Midi, ont dû être différés et il en résulte de fréquents incidents d'exploitation.

.....

5°) Matières diverses

Il y a lieu de signaler plus particulièrement le cas des toiles enduites pour couvertures et des peintures pour wagons.

- Toile enduite pour couverture de wagons

Les besoins des années 1945 - 1946 - 1947 ont été évalués à 4.000.000 de m² et les attributions totales ont été de 2.824.000 m². Encore, ce chiffre n'a-t-il pu être obtenu qu'au prix d'un important sacrifice sur la qualité. Les livraisons de 1946 et 1947 ont un poids de 420 gr. au m² seulement, alors que la qualité normale en usage avant la guerre avait un poids de 660 gr. au m².

- Peinture pour wagons.

Les attributions des trois années 1945 - 1946 - 1947 ont été de 11.000 tonnes en regard de besoins évalués à 18.500 t.

Le retard apporté à la remise en état du parc de wagons, et plus particulièrement de wagons couverts, est à imputer en partie à l'insuffisance des ressources en toile enduite et en peinture.

10 Mars 1948

:--:--:--:--:--:

Production de charbon par tonne 47

Est 16/6/47

Produit ligne. C'est tout

SEmploi

1^{er} tract. 168000^T 2nd tract 160000^T

don de bois d'œuvre (plan. 980000^T)

Donné de 3 tract. d'œuvre et de 2nd tract. de 1947 et 1948. 280000^T Par qd après de 160000^T

— Impulsion : Sidmari a donné l'impulsion 1^{re} sur prop 46 de 30000^T et l'autre qui n'est pas : 50000 (quadruple)

concord 5000^T de 7000^T de 2nd tract.

— Sur l'her. Tassement des bois : considérer une impulsion sur impulsion. 1^{re} tract. de 50% de l'œuvre actuelle.

Observation sur la ligne. Tassement : l'œuvre est la même

et par et sans mais le plan de la cabine (qui doit être redessiné) régulière de 2nd tract. — qu'il faut

Rappel de fait mesurable

Proclamation. Rappel acte de plan de bois

bois	MT	1000
bois	VB	500
travail		1700

Travail de bois de plan VB (350^T à l'œuvre) et travail (1680^T)

Acte 200 de 200 (moyen 46). — Tassement de MT. Tassement DIME à l'œuvre sur l'œuvre (bois. 1^{re} tract. de 500^T).

Totalement. Le bois de 1^{re} tract. est la ligne, l'œuvre est

travail : 70^T de bois annuel (4600 soit 360^T à l'œuvre). — Tassement

travail (moyen de 5^{re} tract. : 166^T). L'œuvre est en USA (271^T de 1794 - 174^T de 174^T).

Produit par ligne

Situation est intéressante à l'œuvre. L'œuvre est la même par la

et l'œuvre. L'œuvre est la même par la

Alors de la ligne 3000/5300 de 16/6/47

Intervention de 7^{re} tract. de 1794 de 174^T de 174^T.

Tassement de 2nd tract. sur l'œuvre.

Produit Litchi . Par d'après . Amplitude de l'exploit
 de l'ind. nationale.

Produit chérie

Plantage . Le litchi a fait connaît^r mais sur la culture
 qui ne connaît pas la mesure de bois (bois exécuté 12000 T
 contre 7200 T en 1938).
 L'année bois a été mesurée sur la base de connaissance normale de 100 T par an.

Vernis

Vernis étiré	livraison complète comp ^r aux abattoirs	$\left\{ \begin{array}{l} 420\,000 \text{ m}^3 \text{ (à verser)} \\ \text{(en 1958 on comptait 280\,000 par an)} \end{array} \right.$
glace	livraison complète	
	52700 (i. m. b.)	
	62000 compt ^r aux bois	au total 40000 m ³ par an

Produit coconnière

Livraison complète

510000	toile
82000	toile
38000	toile g. l. v.
31000	2e
<hr/> 661000	

Ton futur meilleur ind. de l'ind. en concurrence avec l'industrie textile.
 Révision de l'exploit de l'industrie.

Caoutchouc et Cuir

Tuyaux et caoutchouc . Ateliers de caoutchouc
 aux divisions de bois . Livraison bois de tuyaux . Par le caoutchouc 100
 offertes (à l'ind. de caoutchouc 100% de l'industrie) . Par le
 cuir offert .

Bois

Bois exécuté Livrais à 31 ans

Sciage

MT	420000	98000
VR	250000	51000

bois à usage multiple de l'ind. de l'exploit complet
 bois à l'usage 100%.

Bois marchand de l'exploit de l'ind. de l'exploit (Fait Nois) .

Exposé
Caf. ~~Public~~ du 24/3/47
Situation de l'effort de la div. prédit

II - Marche vertical de la carantaine. - L'effort se
fait mieux. Difficulté locale en liaison avec
vices et procédés techniques.
Calendrier en œuvre
Régime militaire
Intensité directe et indirecte
Avec de ce côté direct.

Recommandation aux directions de Rivières en vue d'abandonner
un million supplémentaire de effort et de bon volume
disponible.

III - Réparation aux publications de l'Union française sur
la situation mondiale de l'Union A.

~~Situation financière de l'Union A. et période actuelle~~

a) Occupation. L'absence de M. le procureur
d'une de la valeur économique financière. - Principes de
Cohésion sans travail le travail intérieur. L'absence de stabilité et de
maîtrise des stocks. - Ex. de mise. De la nécessité de stock de
Toulon. De la nécessité d'industrialisation et de l'importance de l'Union -
Accroissement de la production de l'Union de commerce.

a) Cher la libération. L'existence de stock avec une large
production en bon départ. mais la présence de nombreux atouts immédiats
suffisant à la mesure. - Le chiffre de l'indépendance n'est pas en
dépense de difficile gestion. De la nécessité de la référence à la
et la part de l'Union. ~~Alors la situation de l'Union A.~~
~~publier en 39 de l'Union A. France. Ce résultat est-il obtenu~~
~~obtenir localement? Serait-il possible de faire 13 millions de commerce~~
~~de l'Union locale 1/2 million soit 3.3%.~~ - Al. droit de dire
que si l'Union A. est relevée à l'Union de commerce.

IV - Conclusion. Sur A. qui a été fait. mais rien ne
est à dire par. si on n'ordonne pas de l'Union A. qui a été fait par. on ne peut pas l'abandonner
et l'Union A. est la seule. De l'Union A. qui a été fait par. on ne peut pas l'abandonner
de l'Union A. qui a été fait par. on ne peut pas l'abandonner.

Produit-mur Théorie de ce point . Difficile à (1)
fluent de commerce d'importation
 1946 . - Algerie (produit-mur) : 486 000⁺ pour 1.134 000
 1^{er} trimestre 47 165 000⁺ contre 285
 propre annuel revenue : 662 000⁺

liv. 2^{ème} trimestre : 160 000 ———— contre 662 000 — 160 000 = 171 000
Importation alg. liv. 21 000⁺ p. 280 millions (33% de liv. 21 000⁺) 3
Distinction ce qui va à l'entretien :

	MT		VB (niveau compte)
Produit 47	158 000	(liv. 21 000 ⁺ liv. 49 000)	208 000
Liv. 48	154 000		88 000
Liv. 46	168 000		120 000
Commerce 38	152 000		82 000 ref + 46 000 liv.

On a vu que MT livraient pour l'année . mais difficile que ne
 résulte de l'apport de stocks et de l'ajustement de production :
 l'extension du Commerce ~~liv. 48~~ Algerie en marche Carl .

Point d'articulation .

<u>Bois de charbon</u> .					<u>Tôle mince</u> .			<u>Pierre à main</u> .	
Produit 47	Liv. 48	Liv. 49	38		Produit 47	Liv. 48	Liv. 49		
liv. 47 1000	400	700	600	800	4400	2250	2100	10000 ⁺	liv. 48 500
liv. 48 500	150	200	300	300		2250	2100		
liv. 49 1700	500	800	1200	1500		2250	2100		
	45	46	47			2250	2100		

liv. 48 500 liv. 49 1700 liv. 48 500 liv. 49 1700

liv. 48 500 liv. 49 1700 liv. 48 500 liv. 49 1700

liv. 48 500 liv. 49 1700 liv. 48 500 liv. 49 1700

Produit-mur .

Reflux de commerce à 1938

Cu de l'été	2700	Plat	5800	Alum	900	Alumine ?
Commerce 46	9900		6670		800	260
liv. 47 3000			15000		200	65
			1800			
liv. 48 3000 (?)			1800 ou 1080			
	5300		2850			

Produit pétrolier

(2)

	Carré 38	Brai 47	Qu. l'hect
Huile G	19500	15000	4000
Huile cyl	5500	4000	1200
Graine bit	50	94	16
- raba			seigneurie
Emule	10200 m ³	20000	6000
gas oil	20300	30000	8000
fuel (luc)	0	120000	30000

pas de perte net par grain. — L'alti infini de l'alti
mille. — Chabre et l'alti il m'arrive qu'il de l'alti (c'est en
mille).

Produit chimique

Alumine	7200	12000	1500
			3000
Verre et	40000 m ³	1.220 000	de départ d'altitude: l'alti 250%
	in 46 l'alti 1250 000		200 000.
	in 45 l'alti 450 000		montant de l'alti en 1938 l'alti
Glac	40000	115000	37000
	in 46 l'alti 110 000		
	in 45 l'alti 40 000		

Produit a coaction d'Wegas

		l'alti 46	l'alti
Toile end.	600 000	500 000	300 000
Rub	0	160 000	3500
Toile galv	0	50 000	20000
Zinc	0	710 000	355000
Texoid	100 000	41000	50000
	act. d'alti 200000	156000	240 000

Cum et cautions

13

	1938	1946		1947	
		brin	brin	brin	liv. i. l. l. e.
Tayay Jacoby a. l. l. e.	125000 l. l. e.	180000	118000 236000	246000	60000
Tayay 2nd l. l. e. o. p. y.		230000 m. l. e.	250000	200000	75000
Cannon dynamo	80000 l. l. e.	200000	124000	175000	30000

Bois

		liv. 45 brin exp	liv. 46 brin exp	1947 brin	att. l. l. e.	liv. l. l. e.
Singh MT	90000	136000 166000	184000 360000	420000		br. l. l. e. 15.3
VB	10000	57000 181000 + 347000	126000 220000	280000	400000	81800
		25500	400000	670000		

att. l. l. e.

Textiles

		46	47
Cane	790 ^T	br. exp	br. exp
Cotin	174 ^T	1653	1780
		5970	4880
		br. l. l. e. 3 for 38	
Wap pa v. l. l. e.	90000 m. l. e.	liv. 46	att. l. l. e. 47
		63000	62000 - 46
		167000	79000 47
Wap pa v. l. l. e.	120000 m. l. e.	290000	liv. 47 49000
		liv. l. l. e. 3 for 38	

Copie pour :

- MM. les Directeurs des Services : M.A.
- MM. les Chefs des Services Techniques : T.V.

PARIS, le 6 Février 1947

D 7110/8

- 2 pièces jointes -

Monsieur le Ministre,

- Programme d'attribution de matières à la S.N.C.F. en 1947.-

Nous avons eu connaissance d'une circulaire du 5 décembre 1946, signée de M. PFIMLIN, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale, à laquelle était annexé un tableau donnant, pour l'année 1947, le programme d'attribution de métaux ferreux, de bois et de ciment, aux principaux secteurs de l'Economie Française. La S.N.C.F. figure explicitement sur ce tableau, dont j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint un extrait. Nous avons reçu, d'autre part, le "Rapport Général sur le Premier Plan de Modernisation et d'Equippedement" qui donne également certaines précisions sur les prévisions d'activité de la S.N.C.F. en 1947 et les attributions de matières correspondantes. Enfin, les attributions du 1er trimestre 1947 nous ont été notifiées pour un certain nombre de matières.

Il apparaît d'importantes discordances entre les prévisions du Plan, d'une part, et celles de l'Economie Nationale d'autre part, et entre ces dernières et les attributions qui nous sont effectivement faites.

Nous avons analysé ces discordances dans la note ci-jointe qui fait ressortir une insuffisance marquée de nos attributions probables de 1947, telles qu'elles résultent des contingents qui nous ont été notifiés jusqu'ici, sur les besoins réels.

Pour pouvoir effectuer en 1947 les travaux d'entretien, de remise en état et de reconstruction indispensables et passer les commandes de matériel correspondant aux possibilités des constructeurs, mais encore très inférieures à celles qui seraient nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le Plan, il faudrait que la S.N.C.F. reçoive :

- | | | |
|--|---|----------------|
| - 245.000 tonnes d'acier |) | |
| - 325.000 m3 de bois (dont 150.000 de traverses) |) | par trimestre. |
| - 120.000 T. de ciment |) | |

Le Plan ne prévoit que 212.500 T d'acier (hypothèse A) susceptibles d'être ramenées à 180.000 T (hypothèse B) au cas où les ressources se révéleraient inférieures à celles qui sont escomptées. La différence entre ces chiffres et les besoins réels s'explique par le retard pris sur nos constructions de matériel en raison de l'insuffisance des attributions de 1946. Aucun chiffre n'est fixé en ce qui concerne le bois et le ciment.

.....

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

Le programme de l'Economie Nationale comporte les chiffres suivants :

- 180.000 T de métaux ferreux)
- 248.000 m3 de bois (dont 100.000 de traverses)) par trimestre.
- 94.000 T de ciment)

Quant aux dotations effectives du 1er trimestre, elles ont été de :

- 140.000 T de métaux ferreux
- 200.000 m3 de bois (dont 100.000 de traverses)
- 90.000 T de ciment.

Elles ne représentent que :

- 57 % en ce qui concerne les métaux ferreux)
- 61 % " " " bois) des besoins réels.
- 75 % " " " ciment)

et :

- 78 % " " " métaux ferreux) des prévisions du Pro-
- 80 % " " " bois) gramme de l'Economie Na-
- 95 % " " " ciment.) tionale, correspondant
-) approximativement à l'hy-
-) pothèse de repli (hypo-
-) thèse B) du Plan.

Il apparaît ainsi dès maintenant que la S.N.C.F. ne sera pas en mesure d'atteindre à fin 1948 l'objectif fixé par le Plan et qu'un très gros effort doit être fait au cours des 2ème et 3ème trimestres 1947 pour rattraper l'insuffisance des dotations du 1er trimestre afin de réduire au minimum l'écart entre les moyens prévus par le Plan et ceux dont disposera la S.N.C.F. à fin 1948. Il sera ensuite trop tard, en raison des délais de construction du matériel, et quelle que soit l'importance de nos dotations, pour que nous ayons la possibilité de combler cet écart qui d'ores et déjà paraît important en ce qui concerne les locomotives électriques, les voitures et les wagons.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : Marcel FLOURET.

- PLAN DE MODERNISATION ET D'EQUIPEMENT -

NOTE au sujet de la tranche S.N.C.F. 1947 du Plan.

Le Rapport Général sur le Premier Plan de Modernisation et d'Equipeement (Plan Monnet) donne quelques précisions sur les prévisions d'activité de la S.N.C.F. en 1947. Les travaux de la Commission de Modernisation des Transports intérieurs ayant essentiellement porté sur la définition des étapes "fin 1948" et "fin 1950", les prévisions d'activité de 1947 ont été obtenues par interpolation entre la situation connue de 1946 et la situation présumée de 1948.

Les prévisions de 1947 se résument comme suit :

	Prévisions 1947.	Résultats 1946.
- Nombre de tonnes expédiées..	160 M.	130 M.
- Consomma- (Charbon.....	10.100.000 t.-	9.041 t.-
tion { Energie électrique	1.055 x 10 ⁶ kW/h.	900 x 10 ⁶ kW/h.
d'énergie {		
- Attribu- (Hypothèse A.....	850.000 t.) 484.000 t.
tions de {) + 203.000 t.
métaux { (Hypothèse B (1)...	720.000 t.) d'importations.
ferreux : {		

Le programme à réaliser est le suivant :

- Infrastructure. - Achèvement de la reconstruction des voies principales détruites, rétablissement des appareils de voie et de la signalisation, remise en service de tous les grands triages.
- Achèvement à 95% de la reconstruction définitive des grands ouvrages d'art.
- Achèvement de l'électrification de Sète-Nîmes et de la Ceinture Sud. - Poursuite des travaux de Paris-Lyon.

(1) Hypothèse de repli au cas où les ressources en métaux ferreux n'atteindraient pas en 1947 le niveau prévu, soit 7.430.000 t., dont 500.000 d'importation. Les ressources sont supposées réduites à 6.200.000 t., dont 300.000 t. d'importation.

- Matériel.-

- Transformation au fuel de 600 locomotives.
- Mise en service du solde des locomotives et wagons commandés à l'étranger en 1945.
- Livraison par l'industrie française de 25.000 wagons, 450 voitures, 60 locomotives électriques.
- Commande immédiate à l'étranger de 40.000 wagons, dont la moitié livrable en 1947 et la moitié en 1948.

I/ METALLS FERREUX.-

Il semble, à en juger par le programme d'attribution de métaux ferreux de 1947 établi par le Ministère de l'Economie Nationale, que l'on a d'ores et déjà renoncé à l'hypothèse A. Les prévisions S.N.C.F. de ce programme sont, en effet, les suivantes (en milliers de tonnes) :

- Installations fixes :

(Rails.....	180 ⁽¹⁾	(1) dont 90.000 ^t à importer.
(Autres produits.....	40	
- Bâtiments.....	20((2) dont 3.000 t. à importer.
- Ouvrages d'art.....	33(
- Installations ferro-	((2)	
viaires.....	60(
- Electrification.....	52(

- Matériel et traction :

- Entretien du matériel..	130	
- Remise en état.....	70	
- Outillage.....	20	
- Matériel moteur et roulant neuf (non compris le matériel importé).	110 ⁽³⁾	(3) dont 10.000 t. à importer.

Total..... 715

La S.N.C.F. doit attirer l'attention de M.le Ministre des Travaux Publics et des Transports sur le fait qu'un tel tonnage de métaux ferreux pour l'année 1947 ne lui permettra pas, même si les attributions de 1948 devaient être beaucoup plus importantes, de disposer à fin 1948 des moyens prévus pour cette première étape du Plan.

Par sa lettre du 26 décembre 1946, elle a tout particulièrement souligné la situation critique dans laquelle elle se trouvait en ce qui concerne les rails et demandé que son contingent 1947 soit porté de 180.000 tonnes à 240.000 tonnes à fournir entièrement par la Sidérurgie française.

En ce qui concerne les autres postes, à l'exclusion du matériel moteur et roulant neuf, ses besoins de 1947 se comparent de la manière suivante aux prévisions du Ministère de l'Economie Nationale :

	Programme Economie Nationale	Besoins réels 1947.	Justifications.-
- Installations fixes :			
Entretien(sauf rails)	40	40	
Bâtiments.....	20	25	
Ouvrages d'art.....	33	36	
Installations ferro-			
viaires.....	60	62	
Electrification.....	52	67(1)	Besoins minima pour ne pas ralentir la cadence d'exécution des travaux.
- Matériel et traction:			
Entretien du matériel:	130	158	Besoins révisés compte tenu de la situation réelle du parc à fin 1946.
Remise en état.....	70	48	Besoins révisés compte tenu des récupérations effectives de matériel à fin 1946 et des prévisions de 1947.
Outillage.....	20	26	
	425	462	(1) Dont 10.000 t. au titre de l'équipement des s/stations:

L'écart n'est pas considérable et il devrait être possible de le combler sans trop de difficultés. A noter qu'il s'agit de besoins incompressibles, la S.N.C.F. ayant prévu de n'effectuer en 1947 que les travaux d'entretien, de reconstruction et d'équipement strictement indispensables.

Restent les constructions de matériel moteur et roulant neuf. A cet égard, le Plan de démarrage 1946-47 présenté par la S.N.C.F. le 23 janvier 1946 prévoyait la mise en oeuvre au cours de ces deux exercices de 660.000 t. de métaux ferreux pour la construction de locomotives à vapeur et électriques, voitures, wagons, autorails...etc. La S.N.C.F. n'a pu affecter à ces constructions jusqu'à ce jour que 113.000 t. de métaux ferreux. C'est donc plus de 500.000 t. qui seraient nécessaires en 1947 si l'on s'en tenait aux prévisions du Plan de Démarrage. Ce chiffre est évidemment sans aucune commune mesure avec les possibilités. Au surplus, depuis l'établissement du Plan de Démarrage, la situation a sensiblement évolué tant en ce qui concerne l'appréciation des besoins que l'état du parc, les prévisions d'importation et de récupération.

Il paraît donc préférable de réévaluer directement, en partant de la situation actuelle, les besoins minima en métaux ferreux de 1947 pour vêtir les prévisions du Plan 1948.

1^o- Locomotives à vapeur.-

Il a été admis que la S.N.C.F. n'aurait pas à passer de nouvelles commandes de locomotives à vapeur pour disposer d'un parc suffisant en 1948. Il suffira donc d'achever de doter les constructions actuellement en cours, soit 309 locomotives à vapeur et 263 tenders pour lesquels 16.200 t. de métaux ferreux sont nécessaires en 1947. (Après avoir envisagé, en 1946, d'arrêter les constructions en cours de locomotives à vapeur et tenders, la S.N.C.F. a dû y renoncer pour diverses raisons d'opportunité. Au point où en sont actuellement ces constructions, il est indispensable de les achever).

2^o- Locomotives électriques.-

Les besoins en locomotives électriques à fin 1948 ne pourront être entièrement satisfaits, même en saturant les possibilités de construction de l'industrie française.

Il est donc indispensable de continuer à doter en 1947 les constructions actuellement en cours et de commencer à doter les commandes nouvelles à passer pour assurer la continuité des constructions.

Pour achever de doter les commandes actuellement en cours (35 2D2, 136 BB), 3.200 t. de métaux ferreux seraient nécessaires. En outre, un contingent de 12.000 t. devrait être affecté aux commandes nouvelles à passer en 1947 (locomotives et automotrices Paris-Lyon),

Soit, au total, pour les locomotives et automotrices
électriques : 15.200 t.

3°- Voitures.-

En regard d'une capacité de construction, en situation normale, de l'ordre de 800 voitures par an, le déficit actuel du parc S.N.C.F. par rapport aux besoins à fin 1948 est de l'ordre de 7.000 voitures. Il est donc nécessaire également de poursuivre et d'accroître l'effort entrepris en 1946 en ce qui concerne cette catégorie de matériel, le volume des constructions ne devant être limité pendant de nombreuses années que par les ressources en matières et les possibilités de l'industrie.

Les dotations à prévoir en 1947 seraient :

- pour achever de doter les commandes en cours (468 voitures).....	200 t.
- à titre de première dotation des commandes à passer en 1947 (1.150 voitures).....	31.000 t.
Total.....	31.200 t.

4°- Wagons.-

En tablant sur la livraison de 35.180 wagons par l'industrie française avant fin 1948, la Commission de Modernisation des Transports Intérieurs a évalué à 70.000 wagons le déficit du parc, à fin 1948, par rapport aux besoins (415.000 wagons).

Elle a émis le vœu que ce déficit soit comblé par une nouvelle tranche d'importation de 40.000 wagons.

Les importations négociées à ce jour au titre de cette nouvelle tranche portent sur :

- 2.500 wagons aux U.S.A.	(commande non encore confirmée)
- 5.000 " au Canada	(-----d°-----)
- 5.000 " en Belgique	(-----d°-----)
- 500 " en Suisse	(-----d°-----)

Total : 13.000 wagons.

Les prévisions du Plan sont donc loin d'être vêtues. Il n'en est que plus nécessaire d'accroître l'effort de l'industrie française. A cet égard, sur les 35.180 wagons inscrits au Plan de Démarrage et qui, d'après les prévisions du Plan, doivent être livrés avant fin 1948, 12.543 ont pu être commandés en 1946 (+ 60 fourgons). La construction de ce matériel n'a pu être dotée que d'une manière très insuffisante en métaux ferreux : 84.350 t. seraient encore nécessaires en 1947 pour achever de doter ces commandes.

Quant aux commandes nouvelles à passer en 1947, soit, compte tenu des possibilités actuelles de l'industrie, 13.900 (1) wagons et 60 fourgons, il faudrait, pour que le matériel puisse être livré avant fin 1948, leur attribuer en 1947 : 119.050 t. (1) de métaux ferreux. Les besoins de l'année 1947 au titre de la construction des wagons seraient ainsi de 203.400 t.

A noter que la S.N.C.F. ne recevrait ainsi, avant fin 1948, que 26.443 wagons auxquels s'ajouteraient au maximum 2 à 3.000 wagons provenant des commandes nouvelles passées en 1948. Les prévisions du Plan ne seraient donc pas plus satisfaites en ce qui concerne la construction française que l'importation.

5°- Locomotives Diesel.-

L'insuffisance du parc de locomotives électriques en 1948 et au cours des années suivantes et la décision, pleinement justifiée, de ne pas commander de nouvelles locomotives à vapeur rendent d'autant plus nécessaire la réalisation du programme de traction Diesel de la S.N.C.F. dont il a, d'ailleurs, été tenu compte dans les prévisions du Plan.

Les besoins en métaux ferreux de 1947 sont, à cet égard :

- pour les commandes actuellement en cours
(30 locomotives de 500 cv., 6 trucks moteurs)..... 1.150 t.
- pour les commandes à passer en 1947 (20 locomotives de 2.000 cv., 20 locomotives de 3.200 cv. et 18 fourgons-chaudières)..... 4.800 t.
- Total..... 5.950 t.

6°- Autorails et locotracteurs.-

Les commandes actuellement en cours portent sur 18 autorails de 600 cv., 10 remorques légères et 60 locotracteurs. Il est indispensable de commander en 1948 :

- 80 autorails de 300 cv.
- 70 remorques
- 35 locotracteurs.

(1) dont 3.900 wagons à construire en France à l'aide de produits sidérurgiques importés de Belgique, mais pour lesquels un complément de dotation de 8.850 t. sur les ressources françaises serait nécessaire.

Les besoins correspondants en métaux ferreux à doter en 1947 sont :

- pour l'achèvement des commandes en cours.....	1.000 t.
- pour les commandes nouvelles.....	4.100 t.
Total.....	5.100 t.

7°- Divers.-

Il est indispensable de doter en 1947 les commandes suivantes, passées depuis plusieurs mois :

- équipement de chauffage électrique des voitures SE.	1.200 t.
- 2.320 containers.....	650 t.
Total.....	1.850 t.

RECAPITULATION des besoins minima en métaux ferreux de 1947 au titre de la construction du matériel neuf :

- Locomotives à vapeur.....	16.200 t.
- Locomotives électriques.....	15.200 t.
- Voitures.....	31.200 t.
- Wagons et fourgons.....	203.400 t.
- Locomotives Diesel.....	5.950 t.
- Autorails et locotracteurs.....	5.100 t.
- Divers.....	1.850 t.
	<u>278.900 t.</u>

RECAPITULATION GENERALE ET COMPARAISON avec les prévisions du Ministère de l'Economie Nationale des besoins en métaux ferreux de 1947 :

	Prévisions du :	Besoins :
	Ministère de :	minima de la :
	l'Economie :	S.N.C.F. :
	Nationale.- :	
- Rails.....	180.000 t.	240.000 t.
- Entretien et reconstruction :		
des L.F., travaux, électri- :		
fication. :		
Entretien et remise en état :	425.000 t.	462.000 t.
du matériel moteur et rou- :		
lant, outillage..... :		
- Construction en France de :		
matériel neuf.....	110.000 t.	278.900 t.
	<u>715.000 t.</u>	<u>980.900 t.</u>

Les besoins en métaux ferreux de 1947 apparaissent ainsi un peu supérieurs à ceux définis par l'hypothèse A du Plan (850.000 t.) en raison des retards pris en 1946, faute d'attributions suffisantes, en ce qui concerne l'entretien des voies et la construction du matériel.

Le repli sur l'hypothèse B (715.000 t.) envisagé par le Ministère de l'Economie Nationale ne permettrait pas à la S.N.C.F. d'atteindre en 1948 les objectifs fixés par le Plan.

Il convient d'ores et déjà d'observer que les attributions annoncées (mais encore non confirmées) au titre du 1er trimestre 1947 seraient de 140.000 tonnes. Il semble donc que, en ce qui concerne la S.N.C.F., les prévisions de l'hypothèse B ne seront elles-mêmes pas satisfaites et elle doit faire toute réserves sur les conséquences qui en découleront.

La S.N.C.F. insiste tout particulièrement, d'autre part, sur le fait que ses difficultés actuelles proviennent en grande partie du fait que ses attributions de 1946 ont comporté une tranche d'importation relativement élevée dont la réalisation s'effectue avec des retards considérables. Elle demande que ses attributions de 1947 soient entièrement couvertes par la production métropolitaine.

II/ BOIS.-

Plus préoccupantes encore que la question des métaux ferreux apparaissent les prévisions d'approvisionnement en bois.

A cet égard, le rapport général du Plan est muet, mais le programme de 1947 du Ministère de l'Economie Nationale comporte les chiffres ci-après :

	- Bois sous rails (traverses).....	400.000 m ³
Bois de construction et poteaux télégraphiques :	{ Entretien des Installations fixes.....	50.000 m ³
	{ Reconstruction et travaux.....	115.000 m ³
Sciages.....	{ Entretien et remise en état du matériel.....	375.000 m ³
	{ Construction de matériel neuf.	50.000 m ³ (1)
Total.....		590.000 m ³

(1) A attribuer directement au Bureau Intersyndical des Constructeurs.

Or, les besoins minima de la S.N.C.F., évalués dans les mêmes conditions que les besoins en métaux ferreux, sont :

- Bois sous rails (traverses).....	600.000 m ³
- Bois de construction et poteaux télégraphiques.....	283.000 m ³
(Entretien et remise en état du matériel.....	338.000 m ³
Sociages.... (Construction de matériel neuf....	80.00 m ³ (1)
Total.....	701.000 m ³

Un important relèvement des attributions prévues serait donc nécessaire.

III/ CIMENT.--

Enfin, les dotations de ciment prévues au programme 1947 du Ministère de l'Economie Nationale sont également insuffisantes et devraient être augmentées comme l'indique le tableau suivant :

	: Programme du Mi-	: Besoins minima	:
	: nistère de	: de la	:
	: l'Economie	: S.N.C.F.-	:
	: Nationale.-		:
- Bâtiments.....	80.000 t.	100.000 t.	:
- Ouvrages d'art.....	110.000 t.	175.000 t.	:
- Installations ferro-			:
viaires.....	80.000 t.	100.000 t.	:
- Electrifications.....	105.000 t.	105.000 t.	:
Total.....	375.000 t.	480.000 t.	:

22 janvier 1947.

(1) A attribuer directement au Bureau Intersyndical des Constructeurs.

NOTE EXPLICATIVE
concernant les besoins en métaux ferreux,
non ferreux et bois

Métaux ferreux .- Nos prévisions concordent avec le plan de démarrage + 15.000 Tonnes pour la réparation de wagons rapatriés.

Le tonnage destiné à l'entretien du Matériel Roulant est notamment de 83.000 Tonnes (exactement le 1/8 des prévisions du plan).

Nous rappelons que les attributions du 1er trimestre sont très inférieures aux prévisions du plan . Elles se décomposent comme suit :

<u>Entretien</u> (entretien et réparation de matériel roulant, entretien des installations fixes, rails exclus)	50.000	T
<u>Rails</u>	40.000	T
<u>Equipement</u> { Travaux : reconstruction et travaux neufs	25.000	T
{ Matériel: (Commandes inconditionnelles de démarrage)	35.000	T
	<hr/>	
	150.000	T

Métaux non ferreux .-

Nous avons évalué les besoins de l'année 1946 en majorant les prévisions de consommation de l'année de l'insuffisance des attributions de 1945.

De même, nous évaluons les besoins du 2ème trimestre en majorant les besoins normaux du trimestre (1/4 des besoins ci-dessus) des quantités non attribuées au cours du 1er trimestre.

Bois .-

Les renseignements fournis dans le dossier n'ont qu'une valeur indicative . En cette matière, les attributions sont annuelles.

Notre position a été exposée dans la note du 16 février qui vous a été remise.

A la suite d'une réunion tenue le 12.12. à la Direction des Programmes (M. RAYNAL), l'attribution à la S.N.C.F. d'un tonnage total de 410.000 m³ avait été décidée. Cette décision

.../...

n'a pas été respectée. Il ne nous a été accordé que 273.000^{m3}.
A la réunion du 15 Février à la Coordination Industrielle
(M. MAYRAQUE) un supplément de 40.000 m3 nous a été promis.

Il faut absolument que l'insuffisance qui reste encore
très sensible soit comblée - si c'est nécessaire par prélève-
ments sur d'autres consommateurs mieux servis.

Le 25 Février une conférence a eu lieu chez M. BOURGOIN
(M. GOURSAT, M. DUGAS, M. COULLIE) . La question des métaux
ferreux et celle du bois ont été examinées. En outre les
deux notes ci-jointes concernant l'approvisionnement en
traverses et l'approvisionnement en créosote ont été remises
à M. BOURGOIN.

APPROVISIONNEMENT DE LA S.N.C.F. EN CREOSOTE

Pendant les années qui ont précédé la guerre, la consommation moyenne annuelle était de 55 000 tonnes de créosote; elle était couverte à raison de 30 à 35 000 tonnes par la production française et pour le surplus par des importations d'Allemagne, de Belgique et de Grande Bretagne.

Depuis 1940, il n'a pas été possible de disposer de tonnages appréciables de cet antiseptique dont la production était réservée à des usages prioritaires, ce qui nous a conduit à utiliser des traverses non imprégnées ou, pour une faible quantité, injectées avec des produits de remplacement dont les qualités sont douteuses.

La plus grande partie des traverses qui seront utilisées au cours des années prochaines devront être mises en voie à l'occasion de renouvellements de matériel; il n'est pas possible d'envisager d'équiper en longueurs continues les voies des grandes artères avec des traverses dont le retrait s'imposerait prématurément. Il est donc indispensable de se procurer la réserve nécessaire à l'injection de nos traverses.

La production française est très faible et n'a permis de nous attribuer que 4 150 tonnes en 1945 et 2 000 tonnes pour le 1er trimestre 1946. Des démarches pressantes ont été faites auprès des Services intéressés, mais nous ne pouvons avant longtemps, espérer obtenir de la production française, un tonnage voisin de nos besoins, évalués pour 1946, à 60 000 tonnes environ.

Tous nos efforts se sont donc tournés vers l'importation et, à ce titre, la Direction des Industries Chimiques à l'O.C.R.P.I. a demandé 80 000 tonnes au titre de l'année 1946. Mais, nos prospections à l'étranger font apparaître qu'il existe peu de disponibilités jusqu'à présent; seul, un tonnage de 1 000 tonnes en provenance d'Allemagne est en cours de livraison.

D'après ces données, nos disponibilités probables pour 1946, n'atteindraient pas 10 000 tonnes, soit le 1/6 de nos besoins.

Il serait donc nécessaire d'intervenir :

- 1^o - auprès de la Direction des Industries Chimiques au Ministère de la Production Industrielle, afin qu'une part plus grande des goudrons de houille utilisés en France soit réservée à la fabrication de créosote et afin que les programmes d'importation soient exécutés;
- 2^o - auprès du Gouvernement Militaire Français à Baden-Baden, afin que des livraisons importantes de créosote nous soient faites par l'Allemagne.

23 FÉV. 1946

APPROVISIONNEMENT DE LA S.N.C.F.

EN BOIS SOUS RAILS

*Cohin J. le 28
M. Bougon (Econ. Nat.)
12/12 1945*

La consommation des Réseaux était, de 5 à 5 500 000 traverses neuves par an; mais nos ressources ayant été très faibles depuis 1940, la mise en voie de plus de 20 millions de traverses a été différée. En outre, 2 500 000 traverses, provenant de déposes de voie, ont dû être livrées à l'Allemagne sous l'occupation et 3 millions environ ont été détruites par faits de guerre. C'est donc, en définitive, un arriéré total de plus de 25 millions de traverses auquel nous avons à faire face.

En fait, le nombre des traverses mis en oeuvre au cours des prochaines années sera essentiellement fonction des possibilités d'emploi. Ces possibilités peuvent actuellement être évaluées à 7 millions d'unités pour chacune des années prochaines.

Or, la production française n'a été que de 2 230 000 traverses en 1945, soit moins de la moitié de la production normale. Sur cette quantité, 1 960 000 seulement ont été mises à la disposition de la S.N.C.F.

Pour 1946, les Services de la Production Forestière du Ministère de l'Agriculture ont prévu un plan d'imposition de fournitures d'un montant global de 3 335 000 traverses. 85 % environ de cette production serait attribué à la S.N.C.F. par le Répartiteur, Chef de la Section du Bois de l'O.C.R.P.I.

Devant l'insuffisance de la production française, la S.N.C.F. a dû entreprendre des recherches à l'étranger; jusqu'à maintenant, ces recherches se sont avérées très décevantes. En fait, les seules possibilités d'importation sont celles de la zone occupée française en Allemagne.

Les Services du Gouvernement Français à Baden-Baden ont évalué à 780 000 traverses la production à attendre de cette zone. La Section du Bois de l'O.C.R.P.I. a demandé que cette production fût portée à 1 million au moins.

D'après les prévisions de la Section du Bois de l'O.C.R.P.I. et de la Section du Bois de Baden-Baden, les ressources dont nous pourrions disposer en 1946 seront donc de l'ordre de 3 500 000 traverses, soit la moitié environ de nos besoins. Encore faut-il ajouter qu'on nous donne une proportion beaucoup trop forte de bois tendre.

Il serait utile d'intervenir tant auprès de la Direction Générale de la Production Forestière à Paris qu'auprès des Services du Gouvernement Français à Baden-Baden, afin qu'une part plus importante de la production fût réservée à la fabrication des traverses en France et dans la zone occupée française en Allemagne et pour que cette production supplémentaire porte essentiellement sur des bois durs.

23 FEV. 1946

: 4 1903 -

LEVEQUE Ate 2502
- 16 février 46

Monsieur OUTREY
- Inspecteur Général des
Ponts et Chaussées -
Chef du Service Central de
Reconstitution des Voies
de communication -
Ministère des Travaux Publics

Monsieur l'Inspecteur Général,

Comme suite à notre entretien de ce
jour avec M. l'Inspecteur Général LEVEQUE,
je me permets de vous adresser ci-jointe
une note signalant l'insuffisance des
contingents accordés à la S.M.C.F. pour un
certain nombre de matières premières. Cette
note pourrait, semble-t-il, être remise à
la personne représentant le Ministre des
Travaux Publics au Comité Economique Inter-
ministériel de lundi.

Veuillez, agréer, Monsieur l'Inspec-
teur Général, l'assurance de ma considéra-
tion distinguée.

Le Directeur du Service,

(s) COULLIE

Copie ..

- Copie à :

Monsieur l'Inspecteur Général
LEVEQUE
- Secrétariat Général des Travaux
et Transports -
24, rue de l'Université - PARIS

Paris, le 16 fév.1946

Le Directeur du Service,

(s) COULLIE

à Copie à Monsieur le Directeur Général

(s) COULLIE

16 février 1946

N O T E

relative à l'insuffisance
des contingents de matières premières de base
accordés à la S.N.C.F.

Bois

- Par lettre D 7115/1 du 12 février 1946, nous avons attiré l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports sur l'insuffisance du contingent de bois accordé à la S.N.C.F.

Alors que les quantités de bois de sciages pour wagnage et reconstruction prévues pour l'exécution du plan de démarrage de la S.N.C.F. sont d'environ 600.000 m³ par an, nous avons présenté aux Ministères compétents une demande réduite portant sur un contingent minimum de 424.000 m³.

Le contingent qui nous a été attribué n'a été que de 273.000 m³. D'où un déficit de 151.000 m³ portant à raison de 130.000 m³ sur les résineux.

À la suite de notre protestation, il nous a été indiqué que 40.000 m³ supplémentaires de résineux pourraient nous être accordés sur les importations éventuelles. Le déficit sur nos besoins comprimés au maximum reste donc de 111.000 m³.

Métaux
ferreux

- En ce qui concerne les métaux ferreux, les besoins prévus au plan de démarrage sont de 280.000 tonnes environ par trimestre.

Il nous a été accordé, pour le 1er trimestre, 150.000 T dont 45.000 T à couvrir sur des importations éventuelles.

Alors que nous aurions pu espérer que le contingent du 2ème trimestre nous permettrait de compenser une partie tout au moins des insuffisances de celui du 1er trimestre, il nous a été indiqué que ce contingent ne serait que légèrement supérieur à celui du 1er trimestre.

Ciment
et
Métaux
non
ferreux

- Pour le ciment et les métaux non ferreux (notamment aluminium à usage électrique, étain, plomb, antimoine et zinc), la situation est analogue. Nos besoins du 1er trimestre sont loin d'avoir été couverts et les perspectives de répartition pour le 2ème trimestre ne semblent pas devoir être très supérieures à celles du 1er trimestre.

.....

Il conviendrait d'attirer l'attention du Comité Economique sur les perspectives très graves qu'ouvrent ces insuffisances d'attribution sur les possibilités de réalisation de notre plan de démarrage. Si des mesures ne sont pas prises énergiquement en vue de modifier, en faveur de la S.N.C.F., la répartition de la ressource du Pays, il est certain que le plan de démarrage ne pourra être réalisé et qu'il sera seulement possible à la S.N.C.F. d'assurer péniblement l'entretien du matériel et des installations existantes, dont le degré d'usure s'accroît continuellement.

Les perspectives d'amélioration de la capacité de transport de la S.N.C.F. qui paraissait indispensable pour permettre de faire face au relèvement de l'activité économique du Pays seraient, dans le cas contraire, irrémédiablement compromises.

S.N.C.F.

Service
des Approvisionnements

Paris, le 17/1/45 3/2/45

100, Av. de Suffren (CXV)
Tél. Suffren : 56-75

18 DS

NOTE sur la
Situation des Approvisionnements de la
S.N.C.F.

Pour certaines pièces et matières, la situation des approvisionnements de la S.N.C.F. présente un caractère très sérieux. L'appauvrissement résultant de l'occupation et des opérations militaires (réduction du parc de véhicules, destruction des installations fixes, insuffisance d'entretien, amenuisement des stocks, etc...) est tel qu'un redressement immédiat de la situation eut été indispensable dès la libération.

Or, la continuation de la guerre, l'état précaire de l'économie et de l'industrie française n'ont pas permis. Jusqu'ici, ce redressement et accroissement progressivement les difficultés.

Les notes, ci-annexées, exposent la situation pour les pièces et matières dont la pénurie est particulièrement préoccupante.

Elles ne font pas état de la question bien connue des besoins en charbon de la S.N.C.F. Mais il convient de rappeler qu'une grande partie des difficultés éprouvées dans l'approvisionnement des produits de tous genres résulte de la pénurie de charbon et que l'adaptation encore plus étroite de la répartition de ce dernier à la possession par les industriels auxquels il est attribué de tous les autres moyens de production nécessaires (main-d'œuvre, matières premières, électricité, etc...) serait déjà de nature à améliorer la production.

Annexes :

- I - Métaux ferreux
- II - Métaux non ferreux
- III - Huiles, pétrole, gas-oil
- IV - Bois
- V - Caoutchouc
- VI - Briques réfractaires pour voutes de foyer de locomotives
- VII - Verres
- VIII - Amiante
- IX - Matériaux de construction
- X - Papier
- XI - Textiles

METAUX FERREUX

Dans l'état actuel des choses, un double problème se pose :

- 1^{re}) Il faut assurer à la S.N.C.F., sur les contingents antérieurement attribués, une priorité absolue lui permettant d'obtenir immédiatement des livraisons massives;
- 2^{de}) Il faut lui allouer des contingents suffisamment étoffés pour qu'elle puisse placer des commandes d'une importance telle qu'une rupture d'approvisionnement ne soit pas susceptible de se produire dans les mois à venir et, d'autre part, pour qu'elle puisse faire face, dans le plus bref délai, aux exigences de la reconstruction et de la remise en état de ses installations et de son matériel.

1^{re}) MESURES A PRENDRE POUR LA SATISFACTION DES BESOINS IMMEDIATS

a) Il est nécessaire qu'une priorité absolue soit accordée à la S.N.C.F., même avant l'Armement, dans les livraisons provenant soit des tonnages disponibles dans les usines, soit de la production de la sidérurgie, car la continuité de son service présente un caractère d'absolue nécessité pour les opérations militaires.

Le Répartiteur a institué à partir du 1^{er} février un régime d'autorisations de livraisons qui limite aux seuls Organismes prioritaires la possibilité de se faire expédier des fournitures. La S.N.C.F. peut dès maintenant compter sur un total d'autorisations portant sur 30.000 tonnes de produits. Ce tonnage pourra être augmenté dans la mesure où des prélèvements sur stocks actuellement disponibles pourront être effectivement faits; les billets-matières nécessaires pourront être obtenus par annulation de commandes anciennes dont les circonstances ont rendu l'exécution tout à fait improbable.

Il est à espérer que ces dispositions permettront à la S.N.C.F. de relever notablement le niveau des livraisons au cours des prochains mois. Encore faut-il que toutes facilités lui soient reconnues pour se faire réserver par priorité, sur les stocks existant dans les usines, (évalués à 300.000 tonnes par la Production Industrielle) tout ce qui peut lui convenir.

b) De nombreux industriels pourvus de commandes disposent d'une partie des moyens nécessaires pour l'exécution de celles-ci, mais manquent de certains autres (main-d'oeuvre, charbon, électricité, etc...). Il est indispensable de prendre, d'extrême urgence, toutes dispositions utiles pour assurer un meilleur équilibre de ces moyens en assurant au besoin leur transfert d'une usine à une autre.

c) Il faut nécessairement envisager un recours à l'importation pour approvisionner les produits extrêmement urgents qui ne pourraient pas être trouvés sur place. Il s'agit là de véritables actions de dépannage; ces actions ne porteront d'ailleurs que sur les tonnages relativement peu élevés, mais elles devront aboutir dans un délai extrêmement court. Dans cet ordre d'idées, la S.N.C.F. met au point et va soumettre à la Commission Interalliée des Chemins de fer une demande d'importation de 10.000 tonnes de produits sidérurgiques divers qui lui font tout particulièrement défaut.

L'ensemble de ces diverses mesures doit être équilibré de façon à couvrir les tonnages dont la livraison est nécessaire au Chemin de fer pendant le 1er trimestre 1945, soit 95.000 tonnes dont 45.000 pour le Matériel et Traction et 50.000 pour les Installations Fixes et la Reconstruction.

Pour la détermination de ces tonnages, toute reconstitution de stock a été écartée. En ce qui concerne le Matériel et Traction, ont seuls été pris en considération les besoins correspondant à la remise en état des véhicules avariés par faits de guerre et le strict entretien du matériel encore en service. Pour les Installations Fixes, d'importantes déposes de voies ont été décidées, le matériel récupéré devant être utilisé pour la remise en état et l'entretien des voies restant en service; les besoins ont été évalués en tenant compte de ces déposes.

2°) MESURES A PRENDRE EN VUE DE LA COUVERTURE DES BESOINS A VENIR

Nous avions évalué à 330.000 tonnes (soit 70.000 tonnes pour le Service du Matériel et 260.000 tonnes pour le Service des Installations Fixes et de la Reconstruction) le tonnage à mettre en commande au cours du 1er trimestre 1945. Un nouvel examen, conduit avec la préoccupation d'éliminer tout ce qui n'est pas strictement indispensable, nous a permis de ramener ces évaluations à 210.000 T. (60.000 pour le Matériel, 150.000 pour les Installations Fixes).

METALLS NON FERREUXCUIVRE

Depuis l'occupation, la S.N.C.F. vit en circuit fermé à l'aide de ses ressources (d'ailleurs insuffisantes) en vieilles matières cuivreuses. Toutefois, le cuivre électrolytique fait l'objet d'attributions spéciales du Répartiteur et ces attributions sont fonction de la production de l'usine du Palais de la Cie Générale du Duralumin et du Cuivre.

La situation dans ce dernier domaine est particulièrement tendue, les besoins minima urgents de la S.N.C.F. atteignant 2.900 T. alors que les tonnages attribués jusqu'à ce jour ne s'élèvent qu'à 738 tonnes ~~dont par suite des difficultés de transport, près de la moitié reste encore à livrer par l'usine du Palais aux Tréfileries.~~

En vue de nouvelles attributions, la S.N.C.F. a envoyé au Palais 850 T. environ de vieilles matières dont 300 T. sont maintenant parvenues à destination. Toutefois, la S.N.C.F. qui est à peu près le seul Organisme alimentant cette usine, risque de ne disposer que d'une partie de ce tonnage, le Répartiteur devant alimenter d'autres Organismes prioritaires : P.T.T., Energie Electrique, Houillères et Armée Française.

ALLIAGES ANTIFRICTIONS

Depuis l'occupation, la presque totalité des alliages ~~anti~~frictions utilisés par la S.N.C.F. a été obtenue par régénération des alliages usés. Par suite de la pénurie, les apports de métaux constitutifs (étain, plomb, antimoine) ont été, en effet, réduits au minimum, notamment en ce qui concerne l'étain. Il s'en est suivi un appauvrissement massif de la qualité des antifrictions.

Les seuls besoins d'entretien de la S.N.C.F. s'élevaient mensuellement au début de 1944, à :

~ Etain 40 T.
~ Antimoine 14 T.

A ces besoins s'ajoutent ceux correspondant à la remise en état du matériel endommagé par suite des opérations militaires, ou des destructions allemandes. Or, elle n'a reçu depuis la libération pour ses besoins en antifrictions que les tonnages ci-après :

	Obtenus	Effectivement livrés
Etain pur	2	0
Alliages d'étain à 60% (exprimé en poids d'étain pur)	51 T	21 T
Antimoine	18 T	8 T

Des importations ont été demandées aux Alliés,
mais aucune tonnage n'est encore parvenu.

LIVRAIS PRINCIPALES :

- a) Huile 115 huile pour cylindres à vapeur marchandise ; la totalité de nos existants actuels, par et seulement au couvrir nos besoins jusqu'en début de février.
- b) Huile G, huile pour moteurs et boîtes d'engrenages ; la totalité de nos existants actuels, par et seulement au couvrir nos besoins jusqu'à mi-février.

C) Pour ces 2 catégories d'huile, nous sommes actuellement en contact avec le pétrole pour qu'un bateau qui nous apportera du pétrole, venant d'un lieu, et qui transporterait aussi le S.N.C.F. 272 M. d'huile 115 et 750 M. d'huile G, à défaut, ce bateau n'est pas encore signalé par le pétrole.

Des livraisons à venir sont absolument désignées pour éviter des ruptures de stocks locaux.

PÉTROLE -

Depuis la libération, il nous a été distribué 1.400 M. de pétrole, sur lequel nous avons reçu effectivement que 1.200 M. au moyen desquels il nous a été impossible d'assurer tous les besoins. Pour réaliser le solde de nos attributions (200 M.) les ressources existent réellement à ROYEN et à MERS-LES-BAINS, mais la réquisition systématique par les Autorités militaires allées des wagons citernes S.N.C.F. vides, envoyés sur ces 2 points, empêche d'effectuer les livraisons. Des démarches sont actuellement en cours auprès des Organismes compétents pour obtenir la non réquisition et la libre circulation des citernes S.N.C.F. Nous avons relancé le Pool des Carburants pour accélérer les livraisons dans nos Magasins.

Consommation moyenne mensuelle en hiver, en période normale : 360 M. de pétrole.

GAS-OIL -

Les attributions accordées au cours des premiers mois qui ont suivi la libération ont été trop faibles et n'ont pas permis à la S.N.C.F. de constituer la moindre réserve. De plus, de gros retards sont constatés dans les livraisons.

En dehors de ses besoins normaux et de ceux de son Service Reconstruction, la S.N.C.F. se trouve actuellement dans la

Noté suite
Reçu du bateau
"Océan"
CM 3 - 101T
g - 231
332T

nécessité de remplacer du service vapeur par des autorails et d'assurer, également, par autorails, et suite à une demande pressante du Ministère, du service de ravitaillement pour la Région parisienne. Pour mener à bien ces diverses tâches, il y a nécessité absolue pour la S.N.C.F. d'obtenir que les allocations consenties soient effectivement réalisées dans les modes d'allocation.

Il est indispensable, d'autre part, la reconstruction à bref délai, les stocks de réserve qui doivent être maintenus à 2 1/2 qu'on a vu la consommation de 2 1/2 en 1944. Les contingents supplémentaires devant être affectés dans le but.

- Situation complètement modifiée pour le gas-oil:

pour février, contingent = 1.650 T	{	400	pour contingent normal T
		200	pour reconstruction
		200	- ravitaillement
		250	- remplacement trains vapeur
		600	- contingent supplémentaire

Livraisons sensiblement à jour, sauf certains points de détail en province, pour lesquels nous manquons de renseignements précis.

1° - BOIS SOUS-RAILS

L'approvisionnement en bois sous-rails et spécialement en traverses devient très précaire. Les difficultés de toute nature, moyens d'exploitation et de transports réduits, restrictions de concert électrique, de carburants et de lubrifiants, manque de personnel, ont cessé d'exister surtout depuis deux ans et elles ont atteint en 1944 un caractère inquiétant. La destruction des installations ferrivières et d'un grand nombre d'installations privées, l'arrêt complet des transports pendant plusieurs semaines au cours de l'été et l'absence de moyens dans tous les Comités aggravés encore par les rigoureuses mesures de restrictions laissent prévoir une situation très critique pour les quelques années venant.

2° - BOIS POUR LA RECONSTRUCTION

Les besoins sont très importants. Dès la mise en route des travaux de reconstruction les grands ouvrages d'art, la S.N.C.F. a dû procurer aux chantiers, d'abord des piliers de fondation puis les sciages dont les quantités importantes sont chaque jour mises en œuvre.

L'O.C.R.P.I. a toujours délivré la matière qui lui a été demandée et, dans la plupart des cas, les Régions ont pu la faire honorer.

En outre, à la fin du mois d'Octobre 1944, puis en Novembre, la Section du Bois a alloué à la S.N.C.F. 2 700 m³ de sciages de résineux bloqués après la libération et qui ont été réservés exclusivement à la reconstruction des ponts. Grâce à cet approvisionnement, les Régions et les entreprises ont pu jusqu'ici recevoir satisfaction. Des pièces en chêne de grande longueur et de forte section ont aussi été débitées dans notre Régie de l'Aube.

Mais ces ressources sont à peu près épuisées; d'une part le stock de l'O.C.R.P.I. est épuisé et la Section du Bois ne peut promettre aucun contingent nouveau; d'autre part, les possibilités des Régies sont très faibles dans ce domaine, ces exploitations étant orientées vers la fabrication des bois sous-rails qui reste leur but essentiel.

En cours des prochains mois l'approvisionnement en sciages de résineux devra donc difficile. Il faudra faire appel à des exploitations très éloignées des lieux d'emploi ce qui comportera une question de transport.

D'autre part, la S.F.C. commande pour cet emploi des sciages et des grumes pour débitage par les scieries S.F.C. Aucune imposition n'est prévue pour couvrir les besoins soit 34.000 m³ de sciages et 16.000 m³ de grumes par trimestre (Nous avons écrit l'OCRFI pour lui demander cette imposition)

3° DOCS DE VAGONS ET

L'approvisionnement des planches pour fonds de wagons en chêne devra être assuré sans difficulté insurmontable, étant donné la participation des scieries sur tout le territoire.

Par contre, la fourniture des sciages résineux pour faîsses de pontonnage et de construction de wagons devra être assurée.

L'imposition faite au profit de la S.F.C. en 1944 a été annulée pour le 4ème trimestre pour le coupe affecté aux 3 premiers trimestres, elle ne s'élève que dans la proportion de 50%. Enfin l'imposition décidée par le Répartiteur pour le 1er trimestre 1945 ~~contre à fin des 40% de besoins~~ exprimés.

Une vive concurrence s'exerce de la part de toutes les parties prenantes pour les sciages résineux dont la production française totale est insuffisante pour couvrir les besoins, notamment ceux de l'Armée et ceux des constructions provisoires (Région des Vosges devenue improductive).

Il faudra importer des grumes et matériels résineux du Nord, de Suisse ou même du Canada (20.000 m³ de grumes résineux pour les besoins du matériel).

ETIQUES EN CAOUTCHOUC

Parmi ces articles, ce sont les tuyaux pour 1/2 et 3/4 pouces de diamètre, les rotules de liaison entre machines et tendeurs pour l'alimentation en eau des injecteurs de chaudières, et enfin, quelques tuyaux spéciaux (tuyaux pour souder oxyacétylénique, lavage des chaudières, etc...) qui font le plus défaut.

Les retards observés dans les livraisons de ces articles sont imputables à la pénurie de gomme, de tissus et de charbon.

Des entrevues qui ont eu lieu récemment avec le Comité d'Organisation et les fabricants, il ressort que la question gomme est résolue par des importations très récentes. (Importation de 4 500 T)

En ce qui concerne les tissus, des mesures viennent d'être prises à la suite des interventions de la S.N.C.F. auprès de la Section Textile de l'O.C.R.P.T. pour réaliser, dans le minimum de temps, la toile et les filés indispensables.

Reçu 32 T de coton qui sont chez les Filateurs.
On peut donc espérer une amélioration d'ici quelques semaines, à condition que des allocations prioritaires de charbon et de courant électrique soient assurées aux Usines intéressées.

BRIQUES REFRACTAIRES POUR VOUTES DE FOYERS
DE LOCOMOTIVES

Les usines productrices sont en grande partie arrêtées par manque de charbon, de sorte que, depuis plusieurs mois, la S.N.C.F. ne peut plus reconstituer ses stocks de briques et d'isolantes et, de ce fait, de nombreuses locomotives roulent sans voûtes de foyers.

Les besoins peuvent être évalués à 200 T. par mois, ce qui représente un tonnage mensuel de 240 T. de charbon à fournir aux fabricants.

Il faut remarquer que les voûtes économiques à 80 de combustible dans les locomotives. Dans les circonstances actuelles, il est indispensable que la S.N.C.F. reçoive des briques pour entretenir les voûtes de foyers et éviter le gaspillage de charbon.

VERRES

Les besoins de 1945 en verres de la S.N.C.F., tant pour la reconstruction que pour l'entretien, ont été évalués à 3 millions de m². Le Comité du Verre lui a accordé 10 à 15% suivant que la production totale est inférieure ou supérieure à 1.000.000 m² de la production des usines, à condition qu'elle lui assure ses transports de sables, de soude et de carbonate indispensables pour la mise en route et la marche régulière des verreries.

Les contingents attribués sont les suivants pour les derniers mois :

- Octobre	:	5.000 m ² de vitres	1 litre
- Novembre	:	(5.000 m ² de vitres 5.000 m ² de verre coulé	1 litre
- Décembre	:	(60.000 m ² de vitres 48.000 m ² verre coulé	13.000 litres à l'expédition 2300 litres 2000 en consommation

Pour Janvier, la S.N.C.F. obtient 59.000 m² de vitres - 48.000 m² de verre coulé et, pour Février 100.000 m² de vitres - 40.000 m² de verre coulé.

~~Jusqu'à présent, les livraisons sur ces contingents ont été faibles : 10.000 m² de vitres (dont 5.000 m² en cours de transport).~~

~~Pour le verre cathédrale, 4.000 m² sont en cours de transport et 40.000 m² vont être livrés très prochainement.~~

La S.N.C.F. a déjà insisté auprès du Comité du Verre, et des usines, pour faire accélérer les livraisons du verre à vitre, que tous les établissements réclament d'urgence.

- Sans amélioration notable au point de vue livraison de verres à vitres.

- Livraisons à peu près satisfaisantes en verre cathédrale (verre coulé)

A M I A N T E

Des fibres à longs brins sont absolument nécessaires pour la fabrication des fils, tresses et cordon pour garnitures, dont la S.N.C.F. a un besoin urgent, pour l'entretien des locomotives à vapeur.

Cette matière, provenant exclusivement d'importation, il conviendrait d'obtenir des Alliés, des livraisons d'urgence, pour alimenter les filatures d'amiante.

Pour 1945, les besoins seraient de 50 T.

MATERIAUX DE CONSTRUCTION

1° - CIMENT

Les contingents de ciment attribués à la S.N.C.F. sont conditionnés par l'approvisionnement en charbon des usines de la Région parisienne; aussi sont-ils limités à ce qui peut être alloué sur les usines du Nord et du Midi. Ils s'élèvent en moyenne à 15 ou 16.000 Tonnes, alors que la cadence normale d'utilisation de la S.N.C.F. devait s'élever progressivement à 50.000 Tonnes environ.

Toutefois, dans la situation actuelle les difficultés proviennent non d'une insuffisance des contingents mais des difficultés de transport.

Le contingent de 100 wagons couverts par semaine réservé aux Services de la Voie et des Locomotives pour leurs besoins ainsi qu'les autres moyens de transport de fortune, ne permet pas des transports de ciment suffisants.

En fait, les usines des usines ne peuvent se faire que très lentement et certaines mines, relativement mal situées, sont actuellement presque engorgées.

2° - PLÂTRE

La fabrication en plâtre, presque entièrement concentrée dans la Région parisienne (80% de la production) est entièrement conditionnée par l'alimentation en charbon. C'est dire que la fabrication est entièrement suspendue à l'issue de l'hiver.

Après être restée pendant près de deux mois sans recevoir d'attribution, la S.N.C.F. vient de se voir allouer quelques centaines de tonnes que d'autres attributaires ne pouvaient évacuer. Mais il est à craindre que de telles attributions ne puissent se renouveler.

Il conviendrait même, lorsque les grosses usines sont arrêtées, que de petites attributions soient faites à la S.N.C.F. à titre de dépannage sur des usines secondaires de province dont quelques-unes marchent au bois.

3° - PRODUITS ROUGES

Jusqu'au mois de Janvier, les attributions se faisaient par déblocage et la S.N.C.F. a été proportionnellement

bien servi. Le Répartiteur a suspendu les attributions et doit procéder à des attributions analogues à celles du ciment, dès le mois de février. En matière de briques creuses et pleines, le S.N.C.F. recevra sensiblement tout ce qui lui sera nécessaire dans les Régions du Nord et du Midi. Elle devra, par contre, transporter ces matériaux sur de longues distances dans les Régions où les briquettes ne peuvent être livrées en wagon.

Pour les tuiles, il semble que la S.N.C.F. dispose de la moitié de ce qui lui sera nécessaire. On devra donc avoir recours à des couvertures provisoires de fortune telles que cartons bitumés ou succédanés de fibrociment.

4° - ARDOISES

Les priorités qui sont accordées à la S.N.C.F. lui permettent de disposer pratiquement de tout ce qu'il y a de disponible. Mais il n'est pas possible d'assurer l'usage de ce matériel de couverture, d'une part, en raison des difficultés de transport d'autre part, parce que les dimensions des ardoises ordinaires entraînent des difficultés dans l'exécution des livraisons.

PAPIER ET CARTON

Pour assurer ses besoins mensuels normaux, la S.N.C.F. aurait besoin de 1.000 T. de papier et carton de toutes sortes.

Les attributions reçues depuis la guerre ont toujours été nettement insuffisantes (12% des besoins pour fin 1944) malgré les économies massives réalisées.

De ce fait, les stocks ont toujours été en diminuant, et depuis Octobre 1944, la situation est devenue extrêmement critique.

En outre, il est actuellement impossible de faire réaliser la totalité des contingents. C'est ainsi qu'il reste en retard, sur l'attribution du 4ème trimestre 1944, 300 T. de quelques matières, qu'il est actuellement impossible de faire honorer malgré tous les efforts faits.

Par suite du manque de papier, des demandes très importantes concernant en particulier les imprimés destinés aux Services du Mouvement et Commerciaux ainsi qu'à l'acheminement des colis, sont laissées en suspens.

De même, il n'est pas possible de reconstituer le stock indispensable d'imprimés dans les Magasins Généraux totalement épuisés et de donner suite aux besoins qui commencent à se manifester pour permettre d'assurer avec les imprimés rédigés en français, le service sur le réseau d'Alsace-Lorraine.

D'autre part, la pénurie de certains papiers spéciaux tels que les papiers héliographiques et les papiers calques, est de nature à retarder les travaux de reconstruction et de réparation du matériel roulant et moteur.

Dans la période actuelle, il est devenu indispensable d'augmenter les attributions de papier et d'obtenir du Répartiteur que des Papeteries soient, le cas échéant, désignées pour réaliser les contingents de papier obtenus.

D'après M. Madin, nouvelle tendance à l'aggravation

TEXTILES

Le programme présenté au Ministère de la Production Industrielle pour l'exercice 1944, n'a pas encore été mis en oeuvre pour la plus grande majorité des articles.

Toile de couverture de wagon 176 ^T	{	232 ^T	bien que nous n'ayons pas reçu avis de la mise en fabrication, nous croyons savoir que la Section Textile se préoccupe du placement chez les tisseurs.
Complément pour rempla- cer les articles détruits chez les tisseurs 56 ^T			
Mèches pour appareils d'éclairage 1 ^T	{	2 ^T	les commandes sont en cours d'établissement.
Complément pour rem- placer les articles détruits chez les tisseurs 1 ^T			
Manches de grues hydrauliques 15 ^T	{	20 ^T	les commandes sont lancées pour livraison février - mars
Complément pour rem- placer les articles détruits chez les tisseurs 5 ^T			
Toile à voile pour soufflets 12 ^T	{	14 ^T	rien n'a été fait
Complément pour rem- placer les articles détruits chez les tisseurs 2 ^T			
Tubes souples rubans isolants 3 ^T			les commandes sont lancées
Tissus pour rideaux et stores de voitures 5 ^T			rien n'a été fait
Drap pour voiture 23 ^T	{	33 ^T	rien n'a été fait pour mise en fabrication ; à titre de dépannage, nous avons reçu 6000m de drap Feldgrau.
Complément pour rem- placer les articles détruits chez les tisseurs 10 ^T			
Filés de laine pour tampons-graisseurs. 52 ^T	{	62 ^T	en cours d'exécution
Complément pour rem- placer les articles détruits chez les tisseurs 10 ^T			

Etamine pour drapeaux .. 3 ^T	{ 4 ^T	en cours d'exécution
Complément pour remplacer les articles détruits chez les tisseurs 1 ^T		
Laine pour packing 60 ^T		les commandes sont lancées, on attend matières premières.
Toiles pour induit de moteurs électriques 8 ^T	{ 12 ^T	rien n'a été fait
Complément pour remplacer les articles détruits chez les tisseurs 4 ^T		
Fil à coudre 7,5	{ 9 ^T	rien n'a été fait
Complément pour remplacer les articles détruits chez les tisseurs 1 ^T 5		
Couverture en laine 58 ^T	{ 78 ^T	exécuté- nous avons reçu 28.000 couvertures
Complément pour remplacement des articles détruits chez les tisseurs 20 ^T		
Sacs de couchage et draps de lit 22 ^T	{ 62 ^T	nous avons obtenu quelques réalisations insuffisantes par prélèvements sur disponibles chez les tisseurs.
Toiles pour matelas et paillasses 3 ^T		
Complément pour remplacer les articles détruits chez les tisseurs 37 ^T		
Vêtements imperméables . 10 ^T		rien n'a été fait
Drap pour uniformes 15 ^T		-d-

I - MESURES A PRENDRE POUR SATISFAIRE LES BESOINS

a) Articles techniques pour l'exploitation du Chemin de fer.

Toiles de couvertures pour wagons -

Nous recevons actuellement le solde du programme 1942-1943 pour lequel la toile écrue est pratiquement terminée, mais les enducteurs manquent encore de certains produits pour enduction. Nous pensons que dans le courant du 2ème trimestre 1945, nous recevrons le solde de ce programme.

Pour le programme 1944 malgré de nombreuses démarches auprès de la Section Textile, nous n'avons pas encore pu obtenir la mise en fabrication qui, paraît-il, serait subordonnée à la mise en disponible des tisseurs, des filés de laine nécessaires.

../..

Aux dernières nouvelles, nous avons appris qu'une première tranche de 150 T serait mise incessamment en fabrication.

Il serait nécessaire qu'une pression soit faite par le Ministère des Travaux Publics sur le Ministère de la Production Industrielle pour que tout soit mis en oeuvre afin que nous puissions obtenir ces toiles dans les délais aussi brefs que possible.

Toiles à voile pour soufflets -

Rien n'a encore été fait pour la mise en fabrication de cette toile. Il serait nécessaire d'obtenir de la Production Industrielle que cette toile soit mise en fabrication d'urgence.

Tissus pour rideaux et stores de voitures -

Le tonnage prévu est absolument insuffisant car nous aurons besoin en 1945 de 150 T à 200 T de tissu en coton ou en rayonne fibranne.

Il serait nécessaire qu'une démarche soit faite par le Ministère des Travaux Publics auprès du Ministère de la Production Industrielle pour que ces besoins soient satisfaits en toute première priorité.

Drap pour voiture -

Faute de matières premières (laine) le programme 1943 (55 T) n'est pas encore réalisé. Nous venons de faire le nécessaire pour faire transporter chez un tisseur, un premier lot de 10 T de laine. La réalisation du programme 1944 (43 T) n'est pas encore envisagée.

Le programme 1943-1944 forme un total de 55 T + 43 T = 98 T soit, en chiffres ronds : 90.000 m de drap qui correspond à 900 voitures, chiffre très faible par rapport aux besoins réels sur lesquels nous n'avons reçu que 6.000 m. de drap feldgrau (60 voitures).

Il serait nécessaire qu'une démarche pressante soit faite auprès du Ministère de la Production Industrielle pour que ce drap soit mis à notre disposition à bref délai. En effet, faute de drap, nous ne pourrions pas remettre en service les nombreuses voitures avariées au cours des événements de l'année dernière qui devront, par suite, être laissées au garage.

b) - Articles de couchage

Couvertures en laine -

Nous avons reçu les 28.000 couvertures qui correspondent à notre demande.

../..

A remarquer que cette attribution est insuffisante pour satisfaire tous les besoins exprimés:

- dortoirs des agents destrians;
- trains de cantonnement;
- baraquement pour les équipes de travailleurs et de la reconstruction.

Une nouvelle attribution de 10.000 couvertures serait nécessaire, mais nous nous opposons aux besoins des sinistrés et de l'Armée qui, eux-mêmes, ne peuvent être satisfaits, faite de matières premières.

Sacs de couchage - drap de lit -

Il avait été convenu avec la Direction des Textiles et des Cuirs que nous obtiendrions les articles qui nous sont nécessaires sur le disponible que peuvent posséder les tisseurs, étant entendu que la Section Textile de l'O.C.R.P.I. nous fournirait les titres d'achat nécessaires pour couvrir nos fournisseurs de matières premières.

A la fin de l'année 1944, nous avons pu obtenir ainsi environ 10.000 sacs de couchage, mais depuis le début de 1945, la Section des Textiles refuse de nous délivrer les titres d'achat techniques que nous lui demandons prétextant (officieusement) que la totalité du disponible est réservée à l'intendance.

Matelas -

En présence de l'importance de la demande, cet articles ne peut être obtenu que sur programme dirigé. Nous avons présenté un programme pour 18.000 matelas sur lequel nous avons obtenu récemment une première attribution de 10.000 matelas.

Des renseignements recueillis auprès de la Section Textile, il ressort que la réalisation de cette attribution sera très difficile par suite de la pénurie de coutil qui est réservé en principe à la satisfaction de l'Intendance, aux Services de santé, et aux sinistrés.

Drap pour uniforme -

Les 15 T de laine accordées au titre du programme 1944 permettront la réalisation de 5.000 vêtements seulement alors que nos besoins pour cette même année, sont de 30.000 vêtements. Le déficit sera donc de 25.000 vêtements alors que nous devons, non seulement renouveler l'uniforme des agents en service, mais aussi habiller les agents prisonniers ou déportés en Allemagne (11.000 en chiffres ronds).

En outre, nous devons envisager l'habillement d'une partie du personnel de l'Alsace-Lorraine. Aussi, serait-il nécessaire d'obtenir la mise en fabrication immédiate de 328 T de drap (laine) et de 76 T de doublure (coton ou fibranne) demandées au titre du programme 1945.

Vêtements imperméables -

Depuis la guerre, nous n'avons obtenu que le programme 1941 (42.000 vêtements).

Notre personnel est absolument dépourvu de vêtements de protection imperméables (vestes, pantalons, surcoûts) qui sont nécessaires aux agents travaillant aux intempéries. Dans les très nombreuses gares bombardées, les agents qui doivent travailler aux intempéries sans avoir la possibilité de se mettre à l'abri même pendant les périodes de repos réclament avec insistance la délivrance des vêtements imperméables prévus au règlement.

Il est de toute nécessité que non seulement le programme 1944 (10 T) mais aussi le tonnage demandé pour 1945 (200 T) soit en chiffres ronds, 50.000 vêtements, soit mis en oeuvre en toute première priorité.

En résumé, si la satisfaction des besoins de la S.N.C.F. en articles techniques nécessaires au fonctionnement du chemin de fer ne soulève pas d'objections majeures, il n'en est pas de même pour les articles de couchage, les vêtements d'uniforme et les vêtements de protection pour lesquels on nous oppose les besoins de l'Armée.

Par suite, il serait nécessaire de poser la question sur le plan gouvernemental et d'obtenir que ces derniers besoins soient considérés comme prioritaires au même titre que ceux de l'Armée car la S.N.C.F. doit être en mesure de vêtir et de coucher convenablement son personnel, ce qui est absolument indispensable si on veut assurer la continuité des transports ferroviaires qui présente un caractère d'absolue nécessité tant pour les opérations militaires que pour l'Economie Nationale.

Ate 72-1-00/4553

29 mars 1950

Monsieur le Directeur Général Adjoint
(Monsieur PORCHEZ)

J'ai l'honneur de vous adresser
la note ci-jointe relative aux ententes
des fournisseurs et à notre position vis-à-
vis d'elles.

Je fais rassembler des exemples de
résultats obtenus dans quelques cas
d'espèce. Je pense pouvoir vous en saisir
sinon dans la journée, tout au moins dans
la matinée du 30.

Le Directeur du Service,

(s) COULLIE

NOTE

sur les ententes de fournisseurs

Un grand nombre de fournisseurs de la S.N.C.F. font partie d'ententes qui lui imposent ou cherchent à lui imposer leurs prix et une répartition des commandes tenant compte, au premier chef, des seuls intérêts de leurs membres.

Quelquefois obligatoires en vertu de textes officiels réglementaires, comme le "Comptoir Français des Produits Sidérurgiques", ces ententes résultent, le plus souvent, d'engagements contractuels librement consentis. Il convient d'observer, toutefois, que les dirigeants ou les principaux participants disposent de moyens de pression d'une puissance suffisante pour décourager les dissidences éventuelles : contrôle des sources de matières premières ou d'outillage, des organismes de vente ou de publicité, action auprès des Services officiels lors de discussions sur les questions douanières, les attributions de licences d'importation ou d'exportation, etc.

En fait, dans la plupart des secteurs, les Services d'achat trouvent actuellement en face d'eux des groupements d'intérêts, à statuts plus ou moins bien définis, permanents ou occasionnels, déclarés ou occultes, dont l'action, qui peut peut-être se justifier à d'autres titres, aboutit sans aucun doute à aggraver les charges du consommateur.

Le tableau ci-après donne, pour les grands groupes de produits consommés par la S.N.C.F., l'ordre de grandeur du chiffre d'affaires traité en 1949 par le Service des Approvisionnements avec les professions dans lesquelles il existe des ententes. Il n'est pas fait état des rails, ni du matériel de voie laminé, acheté par le Service des Installations Fixes, ni du matériel roulant acheté par le Service Technique du Matériel.

.....

Produits	Type d'entente	Chiffre d'affaires
Produits sidérurgiques	: Totale, obligatoire.	: " 2.500 M
Tubes et tuyaux	: Totale	: 500 M
Roues forgées	: Totale	: 400 M
Acier moulé au Mn	: Totale	: 650 M
Acier moulé ordinaire	: Presque totale	: 700 M
Métaux non ferreux	: Totale	: 450 M
(bruts et demi-produits)	:	:
Câbles électriques	: Totale	: 500 M
Appareils de frein	: avec quelques dissidents	:
	: peu importants	: 150 M
Ferrures	: avec dissidents	: 400 M
Boulonnerie	: avec quelques rares dissidents	: 2.100 M
Lampes électriques	: avec quelques dissidents	: 150 M
Textiles	: avec 30 % de dissidents	: 1.600 M
Toiles enduites de couverture:	:	:
de wagons	: Totale	: 1.000 M
Papiers	: avec dissidents	: 280 M
Imprimerie	: avec dissidents	: 650 M
Herbicides	: Totale	: 350 M
Carbure	: avec rares dissidents	: 260 M
Gaz comprimés	: - 4° -	: 400 M
Peintures pour ouvrages d'art:	: Totale	: 230 M
Verres et glaces	: Totale à la production	: 150 M
Extraits tannants	: Totale	: 250 M
Produits réfractaires	: presque totale	: 100 M
Produits pétroliers	: Totale à la production,	:
	: quelques dissidents dans la:	:
	: distribution des carburants:	:
	: et lubrifiants	: 8.500 M
Divers	: Divers	: 8.000 M

Ainsi, plus de 30.000 M, sur un chiffre d'affaires de 39.000 M environ, ont subi, avec une plus ou moins grande intensité, l'influence des ententes.

Cet état de choses pèse sur le budget de la S.N.C.F. dans une mesure qu'il est très difficile d'apprécier, mais qui, dans certains cas, qu'il faut cependant reconnaître exceptionnels, a pu se traduire par une surcharge allant jusqu'à 30 % des dépenses.

Il appartient aux organismes d'achat de mettre tout en œuvre pour en pallier les effets. Ces organismes doivent s'attacher à exploiter à fond les quelques éléments de concurrence que la cohésion industrielle laisse subsister et chercher notamment à découvrir, lorsqu'ils se trouvent en présence d'offres manifestement concertées, la possibilité de provoquer des dissidences. Par une connaissance approfondie de l'ensemble du marché et des contacts directs fréquents avec les

.....

divers fournisseurs, ils peuvent arriver à déceler les points faibles des accords qui lient ceux-ci et les mécontentements résultant, pour certains d'entre eux, de décisions peu satisfaisantes de leur groupe. Des baisses de prix, d'importance variable, peuvent être obtenues de cette façon, bien que l'efficacité des actions exercées dans ce sens soit toujours fortement contrariée par l'impossibilité pratique de procéder avec toute la discrétion désirable. Il y a lieu, du reste, de souligner ici le rôle difficile des négociateurs pris entre le désir d'obtenir des conditions avantageuses et le souci de se garantir contre les suspicions qu'alimentent souvent à la fois les fournisseurs évincés et ceux-là mêmes qui bénéficient, en définitive, des commandes.

Quoi qu'il en soit, il apparaît indispensable d'opposer, au front uni de fournisseurs, une organisation des achats suffisamment concentrée pour pouvoir, d'une part, intervenir puissamment sur les marchés et pour rendre, d'autre part, facilement opérants les contrôles internes ou externes qu'appelle nécessairement l'acceptation de libertés de manœuvre dont l'utilité ne semble pas discutable.

Service des approvisionnements
Exemplaire avec graphique provisoire

Vt
H. L. de la Seine
clan. de la Seine
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88, rue Saint-Lazare,
PARIS IX

LE PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 13 Octobre 1949

Monsieur le Ministre,

Je crois devoir porter dès maintenant à votre connaissance les premiers résultats des études préparatoires du budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1950.

Nos prévisions de recettes ont été basées sur les deux postulats suivants : maintien de la tarification actuelle et maintien du trafic au niveau auquel il s'est établi depuis six mois. Encore ce second postulat deviendrait-il trop optimiste si la baisse progressive qui s'est manifestée au cours de ces derniers mois continuait à s'accroître.

En ce qui concerne les dépenses, nos évaluations font état d'un programme d'entretien réduit au strict minimum qui se borne à assurer l'existence même du chemin de fer et ne tient aucun compte d'une augmentation éventuelle des salaires. Seuls les travaux de la voie font l'objet d'une majoration sensible (de l'ordre de 5 MM.) par rapport à nos dernières prévisions concernant le budget de 1949. Nous ne pouvons, en effet, maintenir les abattements précédemment effectués sur ce chapitre : la sécurité est en cause, elle exige que le retard résiduel d'entretien dû à la guerre soit rattrapé dans le délai qui ne saurait maintenant excéder 5 ans sans conséquences graves.

Sur de telles bases, le budget de 1950 fait apparaître un total de recettes d'environ 274 MM., contre un montant de dépenses de l'ordre de 364 MM. : le déficit sera donc voisin de 90 MM., soit le tiers des recettes ou le quart des dépenses.

Distribution :
M. Gros
M. Dufray
M. Witzel
M. Damerchou

Monsieur le Ministre des
Travaux Publics, des Transports
et du Tourisme.

En portant ces prévisions à votre connaissance, nous tenons tout d'abord à bien marquer que, contrairement à ce que prétend une propagande souvent intéressée, ce déficit et son aggravation progressive depuis 1948 ne sauraient, en aucune manière, caractériser la gestion de la S.N.C.F.

La situation financière de la S.N.C.F. résulte, en réalité, de deux facteurs entièrement distincts : d'une part, la gestion propre du réseau, d'autre part, diverses causes externes qui échappent à l'action du chemin de fer.

Nous analyserons successivement chacun de ces deux facteurs.

La gestion du réseau national est caractérisée par une amélioration continue de rendement dont l'ampleur globale peut se chiffrer en considérant que si, depuis la création de la S.N.C.F., aucun progrès de rendement n'avait été obtenu, le déficit à prévoir pour 1950 serait, non pas de 90, mais de 140 MM. L'écart entre ces deux chiffres mesure les efforts déjà accomplis.

Cette amélioration de rendement est d'autant plus remarquable que la reconstruction n'est pas terminée. Le simple achèvement des travaux en cours, dont beaucoup intéressent au premier chef l'exploitation du réseau, représenterait aux prix actuels, une dépense de 76 MM. 3, soit 5 MM. 3 pour les ouvrages d'art, 23 MM. pour les gares, 9 MM. pour les installations marchandises, 39 MM. pour les dépôts de locomotives. Et cependant, les prévisions budgétaires ont pu faire état, par rapport à 1938, d'une augmentation de 53 % du tonnage kilométrique, malgré l'appauvrissement du parc des wagons, et d'une progression très sensible des voyageurs-kilomètres, malgré une réduction du parcours des trains de l'ordre de 60 %. Les unités kilométriques réalisées par heure d'agent atteindront vraisemblablement 75 en 1950 contre 54 en 1938.

Il est bien évident que dans le domaine qui est proprement le sien, le chemin de fer peut encore améliorer sa technique, ses méthodes, son organisation. Je puis vous donner l'assurance, Monsieur le Ministre, que nous réalisons cette tâche avec le maximum d'efficacité. Tous les agents de la hiérarchie mettent au premier plan la recherche des économies dès maintenant réalisables et poursuivent, avec une énergie redoublée, une politique de hauts rendements. C'est précisément en raison de ces efforts que nous pensons que vous ne sauriez accepter que l'on tire de la seule considération du déficit de la S.N.C.F. des conclusions erronées sur la valeur de son organisation et de son personnel. Par leur travail et leur dévouement, les Cheminots de tous grades continuent à bien servir le Pays; il serait profondément injuste qu'ils deviennent les victimes d'un état de choses dont on ne saurait les tenir

pour responsables. Et ceci nous amène à examiner les autres causes du déficit, extérieures à la S.N.C.F.

Ces causes extérieures sont prépondérantes car le problème dépasse largement par son ampleur le cadre du chemin de fer.

La S.N.C.F. a succédé aux Grands Réseaux alors qu'ils étaient aux prises avec les plus graves difficultés et depuis lors les différents facteurs, d'ordre économique et financier, qui agissent directement sur son bilan d'exploitation ont tous évolué, à l'exception des normes techniques et des charges de grand équilibre, dans le sens de l'aggravation. C'est ainsi, notamment, que la S.N.C.F. après avoir prélevé, sur ses ressources propres, 43 MM., pour faire face aux premières charges de sa reconstruction doit, en tout état de cause, supporter le cinquième des travaux effectués à ce titre. Si les charges financières se trouvent réduites par les dévaluations successives de la monnaie, celles-ci ont, par contre, considérablement alourdi le poids du service des pensions de retraites, dont la S.N.C.F. a dû prendre à son compte la réévaluation. Or, il n'est pas possible, alors qu'elle est en compétition avec d'autres moyens de transport qui n'ont pas de charges analogues, qu'elle puisse prélever de telles sommes sur son Compte d'Exploitation tout en soutenant la concurrence des prix.

D'autre part, les tarifs à leur niveau actuel ne sont majorés en moyenne que par le coefficient 13(1) tandis que le prix des matières est au coefficient 21(2) et que les éléments unitaires des dépenses de personnel y compris les charges sociales sont également au coefficient 21(3).

On comprend dès lors facilement que le déficit, depuis longtemps installé en 1938, ne pouvait que réapparaître et se développer dès la fin de la période de grande activité de trafic ferroviaire qui a marqué l'après-guerre. Un calcul

-
- (1) Les tarifs de banlieue sont au coefficient 10,52, d'où un déficit de 6,4 MM. pour l'exercice 1949.
 - (2) Le charbon de traction est actuellement au coefficient 23, alors que l'essence est au coefficient 16. Si le prix du combustible était majoré pour le chemin de fer du même coefficient que pour la route, la S.N.C.F. réaliserait une économie de 10 MM., soit d'un ordre de grandeur qui équivaut à une compression d'effectifs d'environ 30.000 agents.
 - (3) En fait, les salaires attribués au personnel ne sont qu'au coefficient 15,9. Le coefficient 21 résulte de la conjugaison de ce coefficient 15,9 avec les coefficients des charges de retraites - particulièrement élevées du fait que la S.N.C.F. supporte les charges de péréquation - et du coefficient des autres charges patronales qui comprennent notamment les impôts sur les salaires qui n'y figuraient pas avant la guerre.

simple montre qu'en 1938, compte tenu du trafic et de la technique qui ont caractérisé cet exercice, le déficit aurait atteint, si les dépenses et les tarifs avaient été multipliés par les coefficients que nous relevons aujourd'hui, le chiffre de 155 MM.

De plus, si une politique de subvention économique a maintenu jusqu'ici les tarifs très bas, on doit constater que pour l'avenir la revalorisation normale de ces tarifs sera pratiquement impossible tant que l'on n'aura pas réalisé une véritable organisation de l'ensemble du service public que doivent constituer les transports terrestres et dont le Rail est, en fait, le seul, pour le moment, à supporter les servitudes et les charges.

Au total, si les améliorations de rendement que la S.N.C.F. a réalisées au cours de ces dernières années ont permis des économies très substantielles, cet effort interne du Chemin de fer ne pouvait suffire à maintenir son équilibre dans un système de tarifs dont le relèvement n'est qu'à 60 % du relèvement général des prix en face d'une concurrence qui jouit de privilèges exorbitants et en supportant de plus des charges de péréquation de retraites hors de proportion avec les possibilités d'une exploitation normale.

Sans doute, pour l'avenir, la S.N.C.F. se doit-elle, comme nous le disions plus haut, de poursuivre toutes les réformes possibles dans sa propre gestion. Elle en a déjà pris l'initiative, mais il faut bien considérer que ces nouvelles réformes, quelles qu'elles soient, sont elles aussi hors d'état de procurer un ensemble d'économies d'un ordre de grandeur comparable à celui du déficit financier; elles seront, dès lors, stériles si elles ne sont pas accompagnées des autres réformes qu'appellent les causes du déficit extérieures au Chemin de fer. Il suffit, pour s'en rendre compte de considérer que la réduction de 10.000 agents opérée en 1949 n'allège les charges d'exploitation que de 3 MM. Cette réduction est le maximum compatible avec le Statut du Personnel. Nous la renouvellerons en 1950 et nos prévisions budgétaires en tiennent compte; si elle pouvait être portée à 20.000 agents - ce qui par ailleurs n'irait pas sans difficultés puisque l'effectif prévu fin 1950, est de 456.000 cheminots contre 515.000 en 1938 - il n'en résulterait qu'une économie supplémentaire représentant environ un vingt-cinquième du déficit.

Par ailleurs, tout programme de réduction de dépenses a des limites qu'on ne saurait dépasser, notamment, en ce qui concerne quelques-uns des chapitres importants de notre budget. C'est ainsi que les dépenses de personnel et de combustibles qui représentent à elles seules 70 % du total de nos dépenses, n'étant pas susceptibles de compressions massives, celles-ci portent obligatoirement, pour le principal, sur l'entretien de la voie et du matériel.

...

Il en résulte un vieillissement rapide du Chemin de fer qui entraîne la dégradation de l'outil, laquelle est encore accélérée lorsque des économies excessives d'investissements lui interdisent de procéder à des modernisations, même les plus rentables. L'exemple de certain Pays étranger montre qu'en peu d'années les effets d'une telle politique sont à ce point néfastes que les moyens financiers ordinaires ne permettent plus alors de restaurer les conditions d'une exploitation normale.

Ce serait donc une erreur de croire que des réformes d'ordre interne pourront suffire à éviter au Chemin de fer dans l'avenir, l'épreuve de nouveaux déficits. Le stade du seul recours à la technique est manifestement dépassé car le volume des recettes tend à s'établir en l'état de l'organisation générale des transports à un niveau qui justifie toutes les appréhensions. A supposer par exemple que le niveau du trafic prévu pour 1950 s'abaisse dans une année ultérieure de 25 % - ce qui le ramènerait au niveau de 1938 - c'est une moins-value de recettes de l'ordre de 70 MM. qui apparaîtrait dans nos résultats. Il serait bien évidemment impossible de réaliser, surtout dans l'immédiat, une réduction équivalente de nos dépenses (la part proportionnelle en personnel représenterait 120.000 agents) de telle sorte que notre déficit dépasserait très largement la centaine de milliards : j'ajoute aussitôt qu'une telle situation ne serait pas seulement inadmissible pour les finances publiques, elle serait également désastreuse pour le Chemin de fer car la recherche d'un équilibre possible est à la base d'une bonne gestion. Il est hors de doute que si le but à atteindre devient inaccessible, le moral des dirigeants et des exécutants s'en trouvera lourdement affecté.

Nous envisageons l'avenir avec d'autant plus d'inquiétude que dans la plupart des Pays, les Administrations de Chemin de fer, aux prises avec des problèmes analogues au nôtre, ont déjà obtenu l'allègement de nombreuses charges qui pèsent sur la S.N.C.F. et la liberté suffisante pour s'adapter, dans une large mesure, aux nécessités de l'économie nouvelle.

Sans vouloir faire ici le tour de la question, je signalerai qu'aucun grand réseau européen ne supporte des charges patronales aussi élevées qu'en FRANCE, notamment en ce qui concerne les retraites, qui représentent 26 % des salaires(1)

(1) Pourcentage qui sera porté à 33 % en 1950.

de la S.N.C.F., du fait que celle-ci a pris à son compte les dépenses de péréquation. Il n'en est pas ainsi en HOLLANDE, par exemple, où l'Etat assure lui-même le service des retraites et ne touche en contre-partie des Chemins de fer Néerlandais qu'un montant égal à 8,5 % des salaires.

En ce qui concerne la concurrence automobile, le Gouvernement anglais a nationalisé une partie des transports routiers; la SUISSE a pratiquement réglé la concurrence des services voyageurs du fait que la Poste détient le quasi monopole des cars réguliers; en BELGIQUE, la Société Nationale des Chemins de fer affrète librement des cars et aura bientôt l'autorisation d'affréter des camions; en ITALIE, la plus puissante Compagnie de transports de voyageurs par route est une filiale des Chemins de fer; en HOLLANDE le rail contrôle les entreprises routières les plus actives suivant la formule adoptée avant la guerre par la Reichsbahn - alors qu'en FRANCE, dans le même temps, la S.N.C.F. est menacée de se voir interdire tout accès à la route.

°
° °

Pour que la S.N.C.F. ne s'enlise pas dans l'ère des déficits ruineux des réformes portant sur l'économie générale s'imposent. L'intervention à bref délai du Parlement et du Gouvernement est devenue une nécessité.

Il eût été plus facile de fixer à chaque mode de transport son programme dès après la Libération, au moment où l'activité de la route comme celle du fer était inférieure aux besoins. Les représentants de la S.N.C.F. l'ont souvent demandé à cette époque notamment au sein de la Commission des Transports du Plan MONNET. Aujourd'hui la tâche est plus délicate, mais elle le sera davantage encore dans un an ou deux. C'est pourquoi il convient de prendre rapidement des décisions sur le plan national. L'intervention législative paraît indispensable car les décrets de coordination à l'étude ne peuvent être considérés en aucune manière comme appropriés à la grande évolution qui s'impose inéluctablement.

Nul doute que le problème du redressement financier de la S.N.C.F. ne soit complexe et les dirigeants de la S.N.C.F. en saisissent peut-être mieux que quiconque les difficultés. Mais ils ne peuvent accepter la thèse conçue et développée à des fins intéressées, d'après laquelle "le déficit ~~pro~~ pose surtout un problème d'organisation intérieure du Chemin de fer" - thèse manifestement simpliste

....

puisque'elle néglige ce fait essentiel que le Chemin de fer est le seul mode de transport devant se plier à toutes les exigences de l'intérêt général. Sachant que ses efforts les plus opiniâtres n'apporteront que des remèdes bien insuffisants à une situation dont elle mesure toute la gravité, la S.N.C.F. demande avec instance que soient étudiées d'urgence, dans leur ensemble, sur le plan national, les réformes de toute nature à mettre en oeuvre pour assainir la situation. C'est dans le cadre général ainsi fixé que la S.N.C.F. établira le programme des modifications d'ordre interne qu'elle souhaite ardemment réaliser pour atteindre le maximum de rendement et d'efficacité. Ce programme comprendra notamment des modifications de structure que nous ne pouvons arrêter avant de connaître exactement le but à poursuivre et qui ne peuvent avoir qu'un effet lointain si elles sont profondes comme nous le désirons. D'autre part, ce n'est qu'une fois intégrées dans l'ensemble du dispositif prévu que les réformes propres à la S.N.C.F. pourront être parfaitement comprises des intéressés.

Je suis prêt, Monsieur le Ministre, à procéder avec vous à l'étude de l'ensemble de ces questions. Cette étude est urgente si l'on veut éviter que notre situation financière ne s'aggrave davantage et ne devienne, dans un court délai, catastrophique.

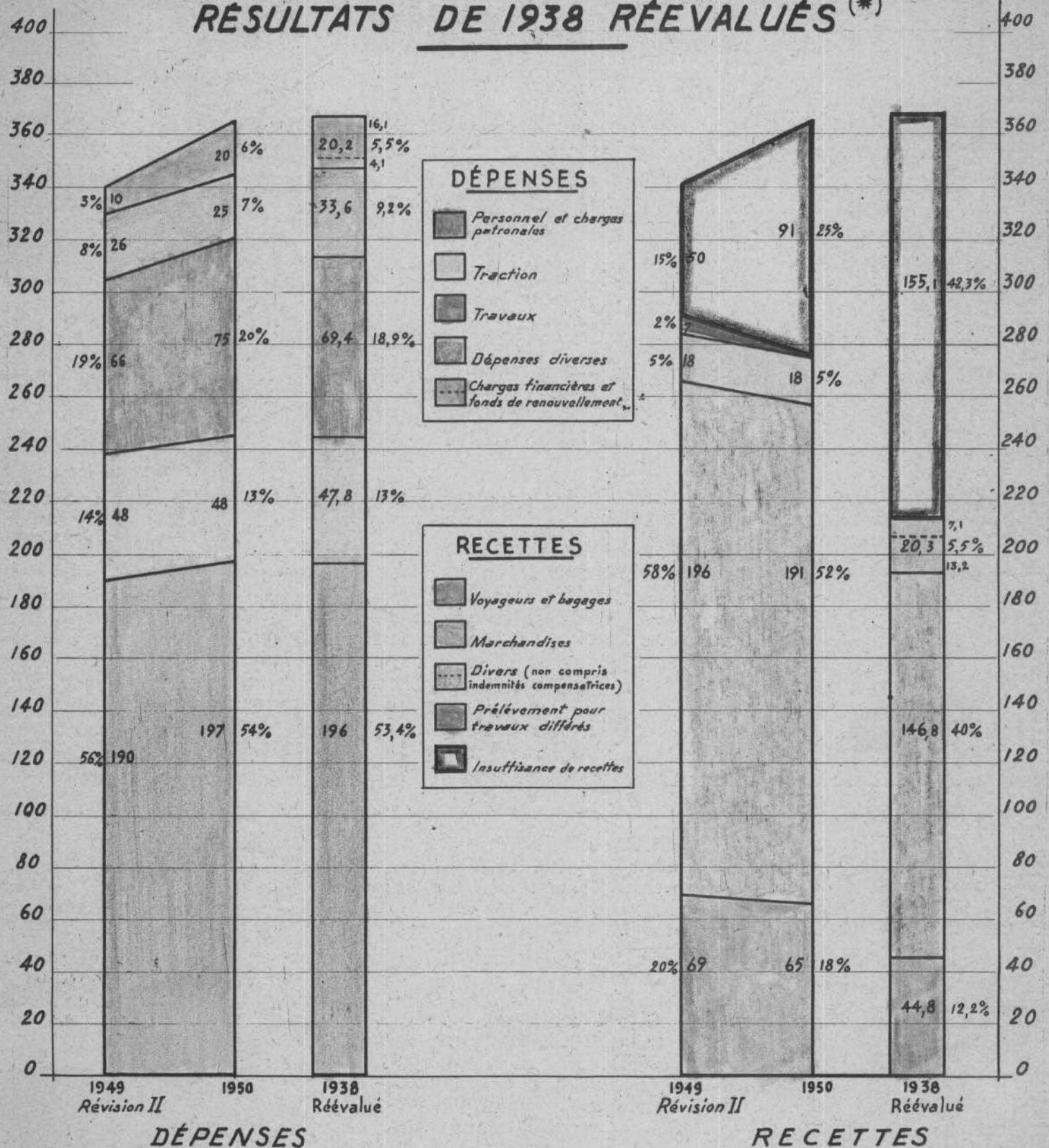
Les Chemins de fer français assurent 70 % des transports intérieurs français : il importe que leur fonctionnement reste normal dans les années à venir et que le mal financier présent n'entraîne pas leur dégradation dans un proche avenir.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

(s) P. TISSIER

COMPARAISON ENTRE LE BUDGET DE 1950, LA REVISION II DE 1949 ET LES RÉSULTATS DE 1938 RÉEVALUÉS (*)



(*) Dépenses et recettes réévaluées en fonction des prix et des tarifs adoptés pour le budget de 1950.

S.N.C.F.

Le Directeur Général

Approvisionnements

Commandes

D 7110/14

31 mars 1949
(reçu le 1-4-49 -
Asa n° 42.990)

Monsieur le Directeur de la Région
(Toutes)

La valeur du compte approvisionnement ne cesse de monter.
Pour freiner l'augmentation des stocks, je vous demande de
surseoir, pendant trois mois, à toute commande relative aux
catégories ci-après :

- Matériel régional de signalisation, force et lumière,
téléphonie,
- Matériel fixe des gares,
- Matériel hydraulique,
- Matériel d'incendie,
- Clôtures et barrières,
- Matières de consommation : tous matériaux de construction et
notamment ciment, bois, acier, carreaux grès ou faïence,
matériel sanitaire, tuiles, ardoises.

Cette prescription devra être observée à tous les échelons

LE DIRECTEUR GENERAL

(s) LEMAIRE

COPIE pour Monsieur le Directeur du Service des Approvisionnements

pour ne pas donner suite aux demandes de réapprovisionnement
concernant le matériel énuméré ci-dessus.

LE DIRECTEUR GENERAL

(s) LEMAIRE

COPIE à : M.M. WETZEL
DUFRIER
REVON

1/4 (s) COULLIÉ
GROS