

L1386m 4/6

Exposés
des
difficultés
rencontrées

Note remise à
M. le Directeur général en vue
de la préparation de son rapport au
Conseil Supérieur des Transports.
(Août 1943)

DIFFICULTES D'APPROVISIONNEMENTS RENCONTRES par le S.N.C.F depuis 1939

Avant la guerre de 1939 les difficultés d'approvisionnement quelque sérieuses qu'elles aient pu être parfois, n'étaient jamais de nature à compromettre le marche du Chemin de Fer. La capacité de production de l'industrie lui permettait toujours, en effet, de se procurer les pièces ou matières nécessaires quelle que fût l'urgence des besoins.

Prévoyant qu'en cas d'hostilités la situation serait tout autre, le S.N.C.F avait constitué des stocks des matières de consommation importante destinés à parer aux principaux aléas. Dès le début de la guerre l'exactitude de ces prévisions apparut avec une claire évidence, la mise en oeuvre des fabrications de guerre entraînant immédiatement une diminution des livraisons et, par suite, un épuisement de nos stocks qui, en Juin 1940, se trouvaient dans une situation déjà beaucoup moins favorable qu'en Septembre 1939.

Aussitôt la conclusion de l'Armistice, l'arrêt des fabrications d'armement permit d'escompter une reprise rapide des livraisons pour l'industrie en général et plus spécialement pour le S.N.C.F. Malheureusement cet espoir s'évêra presque aussitôt fallacieux.

Depuis lors, le ^{l'}appauvrissement de l'économie entraîne pour nous des difficultés sans cesse accrues :

Les difficultés d'approvisionnement existent, en effet, à peu près pour tous les produits : arrêt de l'importation des matières premières d'origine étrangère (charbons, métaux non ferreux, amiante, mica, produits dérivés des pétroles naturels, etc...), réduction de plus en plus grande de la production des produits nationaux (manque de matières étrangères nécessaires au fonctionnement des industries intéressées, réduction de la production d'électricité due à la sécheresse prolongée des trois dernières années, insuffisance de main d'oeuvre de plus en plus caractérisée) ; elles entraînent également une réduction importante de la capacité de l'industrie de transformation, aussi assistons-nous à une cascade de difficultés freinant la production à tous ses stades, depuis l'élaboration des matières premières, jusqu'à la dernière opération de fabrication des produits finis.

Au manque de matières et de main d'oeuvre, s'ajoutent d'ailleurs d'autres difficultés qui en résultent, indirectement il est vrai, mais qui influent sérieusement sur l'approvisionnement.

Nous citerons seulement à cet égard le problème des prix. Afin d'éviter un renchérissement général du coût de la vie et le

....

déséquilibre qu'il entraînerait dans l'économie, le Gouvernement a, en effet, décidé le blocage des prix au niveau de Septembre 1939 et à réglementé la procédure à suivre pour déterminer les autorisations de hausses. Cette réglementation entraîne des retards dans le placement des commandes, placement qui ne peut même aboutir dans certains cas que grâce à l'intervention des Pouvoirs Publics.

Nos interventions auprès de ces derniers ainsi que des organismes intéressés et des fournisseurs n'ont pas encore donné tous les résultats que nous en escomptions.

Pour situer avec plus de précision les répercussions sur le trafic des difficultés de tous ordres résultant de la situation actuelle, nous examinerons successivement les matières premières particulièrement essentielles pour le Chemin de Fer en raison soit de l'importance des quantités qu'il utilise, soit de leur rôle vital pour le marche du Service ou pour l'entretien du matériel et des installations.

I° / CHARBONS .-

Le S.N.C.F. avait à la déclaration de guerre, un stock de combustibles de 1.570.000 T. représentant 74 jours de marche. Ce stock pouvait apparaître comme très important ; il n'était pas exagéré, compte tenu des consommations journalières, des difficultés de réapprovisionnement pendant la période de mobilisation et de la répartition dans près de 400 établissements.

En fait ce stock est tombé très rapidement - de 1.315.000 en 1er janvier 1940 il était passé à 638.000 T au moment de l'Armistice. Il est actuellement d'un peu moins de 400.000 T. représentant 17 jours de marche en moyenne.

Les Services de Répartition se sont toujours préoccupés de notre approvisionnement et en fait nous l'ont toujours maintenu à un niveau suffisant pour permettre l'exploitation de la S.N.C.F. mais aux difficultés générales de réapprovisionnement en combustibles, s'ajoute la diminution de la proportion des charbons de qualité, tandis que celle des charbons à améliorer augmente :

C'est ainsi que, de 1938 à 1942, ces proportions passent :

briquettes	de 20 %	à	11 %
criblé	31 %	à	29 %
tout venant gras	20 %	à	17 %
menus de toutes catégories	29 %	à	43 %

.../...

METALUX FERREUX.-

Les besoins de la S.N.C.F avaient été chiffrés initialement à près de 118.000 T. par trimestre, pour l'entretien du matériel et des installations et pour les travaux de la Voie, mais abstraction faite de toute construction neuve de matériel moteur et roulant. Les contingents qui nous ont été accordés ont été progressivement ramenés de :

- 78.500 T. pour le 2ème trimestre 1941
 - à 31.950 T. pour le 4ème trimestre 1942
- avec un minimum de 16.625 T. pour le 3ème trimestre 1942.

Depuis le 1er janvier 1943, les contingents de métaux ferreux sont attribués à la S.N.C.F non plus par le répartiteur français mais par les autorités allemandes et les tonnages alloués fixés à 23.400 T pour le 1er trimestre sont remontés à 31.000 T. au cours du 2ème trimestre.

Malgré ce relèvement, les contingents de métaux ferreux dont nous disposons demeurent très inférieurs à nos besoins normaux.

Nous avons pu, jusqu'ici assurer un entretien à peu près suffisant de notre matériel moteur et roulant en puisant dans les stocks que nous possédions et en prescrivant une politique d'économie extrêmement sévère, mais ces stocks ont peu à peu fondu et les économies possibles ne sont plus guère susceptibles de nouvelles extensions. Nous avons maintenant atteint un niveau que nous ne pourrions dépasser sans compromettre gravement le maintien en état de marche de nos véhicules.

Quant au matériel et aux installations de voie, la situation est particulièrement grave car c'est sur eux que nous avons dû faire porter notre principal effort de compression, les répercussions d'un entretien insuffisant n'ayant pas pour ce matériel un effet aussi instantané que pour les locomotives ou les wagons.

Nous avons donc dû pratiquement arrêter tous les renouvellements systématiques de voie et de nous limiter aux remplacements isolés des rails et des appareils avariés. Cette mesure qui pourrait être tolérée à la condition d'être de très courte durée, hypothèque l'avenir d'une façon insupportable si elle doit se prolonger quelque peu car elle entraîne un vieillissement rapide du matériel et il arrivera un moment où le remplacement de la quasi-totalité de ce matériel s'imposera d'une façon absolue. Si nous ne disposons pas à ce moment des matières et de la main d'œuvre nécessaires, une crise extrêmement grave se produira qui pourrait entraîner l'arrêt au moins partiel des circulations.

Encore, pour ne considérer que le présent, faut-il observer que l'insuffisance des contingents ne donne qu'une idée très incomplète de la gravité de la situation, car entre le moment où l'attribution est décidée et celui de la mise à disposition effective des produits, bien d'autres difficultés sont à surmonter par suite du manque de matières premières, de l'insuffisance de l'énergie disponible et du défaut de main d'œuvre déjà signalé.

.../...

Les difficultés se traduisent par un allongement assez lent mais continu des délais de livraisons et par suite par une réduction proportionnelle des pièces ou matières effectivement livrées par l'industrie à la S.N.C.F.

3°/ CUIVRE .-

Les besoins d'entretien normaux atteignent 630 T par mois abstraction faite des produits fabriqués par les ateliers de la S.N.C.F. Les contingents correspondants ont été successivement ramenés de 500 T par mois en juillet 1941 à 300 T par mois au cours du 3ème trimestre 1943.

Ces tonnages ne peuvent d'ailleurs être pratiquement réalisés, la dissociation existant entre le volume des contingents attribués par la Section des Métaux non Ferreux et l'importance réelle de la production Française ayant amené cet Organisme à instituer une procédure conduisant à l'annulation périodique d'une partie importante des contingents alloués. La part de ces contingents définitivement réalisée ne peut l'être d'ailleurs qu'à l'aide des vieilles matières cuivreuses que la S.N.C.F. est tenue de fournir pour l'exécution de ses commandes.

Les interdictions d'emploi du cuivre édictées par la Section des Métaux non Ferreux et qui portent pratiquement sur la quasi-totalité des produits cuivreux, nécessitent des études très délicates tant de la S.N.C.F. elle-même que des Industriels, ainsi que des pourparlers souvent très longs entre la S.N.C.F., la Section des Métaux non Ferreux et les Autorités Allemandes ; ces études et ces pourparlers compliquent à l'extrême la tâche des services intéressés et entraînent des retards forts importants dans l'approvisionnement et par suite dans l'exécution des travaux d'entretien.

4°/ HUILES DE GRAISSAGE .-

Les besoins d'huile pour mouvement et boîtes d'essieux sont assurés par des contingents qui devraient couvrir la consommation et entretenir une réserve absolument nécessaire pour parer au retard d'importation et permettre une distribution régulière aux nombreux établissements consommateurs.

Mais en raison des retards des livraisons, il est devenu impossible de réaliser en permanence un volant de sécurité suffisant pour maintenir constamment à un niveau normal les approvisionnements des différents dépôts.

Il en résulte ainsi un accroissement de risques de ruptures de stocks locaux qui peuvent avoir de sérieuses répercussions sur le trafic.

D'autre part, la baisse de qualité des huiles minérales utilisées engendre une augmentation importante du nombre des incidents dus aux chauffages, ce qui, par voie de conséquence, réduit

.../...

sensiblement l'importance du parc de matériel déjà très insuffisant.

En ce qui concerne les huiles cylindres, l'épuisement des stocks des produits de qualité, nous a obligés à réduire les températures de surchauffe sur les locomotives modernes, au détriment de la consommation de charbon.

Malgré les mesures prises, nous éprouvons encore des difficultés pour trouver les huiles moyenne surchauffe d'une qualité convenable.

Les retards de livraison, d'ailleurs, comme pour l'huile mouvement ne permettent pas de réaliser le volant de sécurité indispensable pour effectuer en tous temps une distribution normale aux magasins de dépôts.

Il faut noter que nous commençons à utiliser les huiles de synthèse de la production nationale, mais qu'il n'est pas possible d'en attendre pour le moment un appoint important pour notre approvisionnement en raison des restrictions d'emploi dans les graisseurs en services, restrictions dues à la densité trop élevée de la plupart des produits fabriqués actuellement.

5°) PETROLES.-

En raison de l'insuffisance croissante des contingents alloués, la consommation de pétrole a dû être diminuée dans d'énormes proportions.

L'extension de la signalisation électrique des voies, l'utilisation de l'acétylène pour certains signaux et pour une grande partie des lampes portatives du personnel, ont permis de réduire en 1942 à 3.733 m³, la consommation annuelle d'avant-guerre, évaluée à 10130 m³ en 1938. Pour le 1er semestre de 1943, la consommation s'est établie à 1.450 m³ très inférieure à celle des semestres précédents.

La mise en service des nouvelles installations réalisées malgré de grandes difficultés d'exécution, a donc permis de vaincre jusqu'à présent la pénurie de pétrole.

6° / BOIS

Les besoins normaux de la S.N.C.F en temps de paix atteignent annuellement 480.000 m³ dont 360.000 m³ pour ses besoins directs d'entretien du matériel.

Les livraisons ont été seulement :

en 1940 de	50.000 m ³ environ
1941	63.000 m ³
1942	73.000 m ³
1943 (1er semestre)	47.000 m ³

.... /

Elles font apparaître une amélioration lente mais continue due aux interventions énergiques et interrompues faites tant auprès des fournisseurs que des Organismes intéressés (Section des Bois, Groupements Interprofessionnels forestiers, etc...) qui ont été amenés à prendre d'énergiques mesures. Malgré cette amélioration la situation demeure très sérieuse car les quantités livrées sont insuffisantes pour assurer dans des conditions acceptables l'entretien de notre matériel (planches de fond de wagons, cales de chargement, etc...)

7°/ TRAVERSES.-

La consommation moyenne annuelle de la S.N.C.F. est, en temps normal, de 5.000.000 de traverses environ. Les quantités reçues ont été les suivantes :

en 1940	:	1.200.000
1941	:	1.600.000
1942	:	1.800.000
1943	:	1.650.000 probables.

L'insuffisance des quantités réceptionnées au cours des dernières années pour les besoins de la S.N.C.F entraîne, malgré la réduction massive des travaux de renouvellement de voie un fléchissement continu de nos stocks.

Par ailleurs, la pénurie presque totale de créosote d'imprégnation :

1.200 tonnes contre 40.000 tonnes

en année normale, conduit à utiliser des produits de remplacement dont la valeur antiseptique moindre n'assurera aux traverses traitées qu'une existence réduite.

8°/ CIMENTS. -

Avant la guerre, le ciment nécessaire aux travaux de la SNCF était normalement approvisionné par les entrepreneurs.

Aussitôt après l'armistice, les usines françaises étaient hors d'état de subvenir aux besoins notamment de la reconstruction des ouvrages d'art qui nécessitait des tonnages très importants de l'ordre de 8.000 tonnes par mois.

Les Autorités d'occupation firent assurer les premières fournitures par les usines belges.

Dès la fin de 1940, les usines françaises étaient à nouveau en état de marché, mais leur production était loin de couvrir les nombreux besoins ; aussi, dès le premier semestre 1941 les mesures de contingentement furent elles instituées en zone occupée.

Les contingents alloués à la S.N.C.F. par les Autorités d'occupation étaient insuffisants pour assurer une exécution normale des travaux. Alors que les besoins pour l'entretien et les

.../...

travaux courants étaient évalués à 12.000 T par mois au moins, les contingents obtenus variaient de 3 à 7.000 T et les tonnages pratiquement livrés par les usines (difficultés de sacherie, de wagons, de personnel, priorité de l'armée allemande) de 1.000 à 4.500 T. Si le volume des travaux normaux a diminué, la SNCF s'est trouvée gênée pour exécuter les programmes d'abris devenus nécessaires (et qui ont demandé 2.500 T. par mois). Pour y pallier, la SNCF a acheté, dans la mesure où elle le put, des ciments de Moselle très onéreux.

En zone non occupée, la situation est restée longtemps plus favorable. Les contingents alloués au début (Octobre 1941) étaient de l'ordre de 4.000 T pour des besoins évalués à 6.000 T au moins. Mais, ils ont été progressivement réduits : 3.000, 2.500 puis 1.900 T en Décembre 1942. Nous croyons savoir que les contingents des prochains mois seront pratiquement nuls (200 T)

9° / MICA

L'importation du mica étant actuellement totalement suspendue et le stock disponible étant extrêmement réduit, des mesures très rigoureuses ont été prises par le Répartiteur, qui n'autorise plus l'emploi de ce produit que pour les isolations de certaines installations à haute tension. Pour les autres usages il a été nécessaire de recourir à l'emploi d'autres produits et en particulier aux isolants à base de verre.

La mise au point de ces produits a été extrêmement délicate des pourparlers avec les autorités d'occupation ont été nécessaires pour obtenir que des quantités suffisantes soient laissées à la disposition de l'industrie française. C'est depuis quelques mois seulement que nous avons pu entrer dans le stade des réalisations pratiques.

Nous avons donc, pendant toute la période de tâtonnement, dû recourir à des solutions provisoires fort précieuses dont la mise en oeuvre n'a pas été sans nous causer de graves soucis, mais qui ont néanmoins, permis d'assurer la continuité de l'entretien de nos locomotives électriques.

° °

Dans cet exposé, nous n'avons cité comme exemples que les matières de consommation particulièrement importante ou les produits spécialement indispensables, mais nous ne cessons, pour tous les autres produits de nous heurter à des difficultés analogues ; des matières dont la S.N.C.F. n'utilise que de faibles quantités ou qui pourraient paraître d'importance secondaire nous ont souvent créé de graves soucis (amiante, vernis isolants, carbure de calcium, produits chimiques, etc...)

Toutes les difficultés rencontrées ont déjà eu de très graves répercussions sur l'importance du trafic et la qualité des services

.../...

rendus par le Chemin de Fer. Encore n'est-ce que grâce à un effort considérable et tenace, poursuivi par tous les services intéressés que la S.N.C.F. a pu maintenir ce trafic à son niveau actuel.

Mais nous ne pouvons nous dissimuler que si la situation actuelle de l'économie continuait encore à s'aggraver ou même à se prolonger pendant une certaine durée, nous nous verrions contraints à réduire le volume de nos transports.

En toute hypothèse, il sera indispensable que la S.N.C.F. puisse dès la cessation des hostilités, recevoir les produits dont elle a besoin en quantités considérablement accrues. Dès à présent, nous préparons les commandes utiles pour permettre le démarrage extrêmement rapide des fabrications.

on des Approvisionnements -

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

Difficultés rencontrées par S.N.C.F.

S.N.C.F.

Le Président du Conseil
d'Administration

D. 7115-1

Copie

25 JUIL 1950

A l'attention personnelle de M. Pinay
cette affaire dont les répercussions financières
pour la S.N.C.F. sont sérieuses.
siège: Tiziou

Monsieur le Ministre,

Lors de la réunion du 14.12.49 du Conseil Général
Consultatif du marché des produits d'exploitations forestières
et de scieries (grumes et sciages de bois durs) et sur propo-
sition de M. du VIGNAUX, Directeur Général des Eaux et Forêts,
le Conseil s'est déclaré d'accord pour la délivrance illimitée
de licences hors contingent pour les sciages de chêne.

Il fut toutefois convenu que le contingentement pourrait
être rétabli immédiatement, si les résultats obtenus n'étaient
pas satisfaisants.

A la suite de l'avis paru au J.O. du 2.2.50 concernant
la délivrance de ces licences hors contingent, d'importantes
exportations de sciages de chêne de toute qualité se réalisent
depuis plusieurs mois et particulièrement à destination de
l'Angleterre. Ces opérations se trouvent facilitées par la
marge encore très substantielle (environ 40 %) entre les prix
français et les prix mondiaux.

En six mois, le volume exporté en 1950 atteint celui de
toute l'année 1949. Il en résulte d'ores et déjà une hausse
marquée du prix des grumes chêne (15 à 20 %) et des plateaux
chêne (20 à 25 %), ce qui correspond à une dépense supplémentaire
pour la S.N.C.F.

.../...

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme
Direction Générale des Chemins de Fer
et des Transports
247, Boulevard Saint-Germain
PARIS (7^e)

1. 2. 11. 2

de l'ordre de 150 millions pour le chêne seul. Le ~~réseau~~ ^{réseau} ~~augmenter~~ ^{augmenter} ~~tion~~ ^{tion} est d'ailleurs à prévoir, pour d'autres causes, sur les sciages et frises en résineux.

pour M. de
pour la livraison de
grands difficultés et nos approvisionnements s'en trouvent
sérieusement compromis, ce qui entraîne une réduction du rende-
ment de nos ateliers.

D'autre part, les contrats passés depuis février 1950, pour la livraison de plateaux chêne, s'exécutent avec les plus grandes difficultés et nos approvisionnements s'en trouvent sérieusement compromis, ce qui entraîne une réduction du rendement de nos ateliers.

Diverses interventions auprès du Secrétariat d'Etat aux Affaires Economiques (Direction des Relations Economiques Extérieures) et auprès de M. le Directeur Général des Eaux et Forêts, en vue de réduire le cube des exportations, n'ont pratiquement donné aucun résultat.

J'estime, Monsieur le Ministre, qu'une intervention de votre part conviendrait, sans nul doute, pour hâter une solution permettant, tout au moins, d'éviter la généralisation de cette psychose de hausse à l'approche des grandes ventes domaniales de l'automne.

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

Le Président du Conseil
d'Administration,

Signé: Tessier

pour le S. N. P.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 8 Juin 1949

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Au moment où je prends mes fonctions au Conseil d'Administration de la S.N.C.F., je me trouve placé en face d'une situation de trésorerie des plus alarmantes due, pour une grande part, à une baisse sans cesse accrue des recettes du trafic.

Je crois donc devoir immédiatement attirer votre attention sur le fait que la S.N.C.F. ne saurait être tenue pour responsable des difficultés susceptibles de se produire au cas où le Gouvernement ne lui assurerait pas les ressources de trésorerie indispensables.

Des économies substantielles seront réalisées. J'en prends l'engagement au nom de la S.N.C.F. Il serait vain d'espérer qu'elles aient une répercussion réelle sur le volume des dépenses avant plusieurs mois.

A partir du moment où l'on exclut toute éventualité de modification de l'âge de mise à la retraite, tout licenciement d'agents en activité de service, toute modification des conditions de rémunération du personnel, la réduction des dépenses ne peut provenir que de :

- 1°) l'arrêt ou le ralentissement du recrutement;
- 2°) la suppression ou la réduction des travaux neufs et d'entretien;
- 3°) la suppression de certains services de voyageurs ou de marchandises;
- 4°) la modification de certaines méthodes.

Or, toutes ces mesures sont des mesures à terme.

.....

Monsieur le Ministre des Finances
et des Affaires Economiques.

L'arrêt du recrutement, accompagné de la fermeture des centres d'apprentissage n'étant pas concevable, ce n'est qu'à un ralentissement du recrutement qu'il est possible de procéder. Le dégonflement de la masse des salaires sera obligatoirement lent.

La suppression des travaux d'entretien n'est admissible que dans la mesure où elle ne compromet pas la sécurité et ne risque pas de provoquer une usure prématurée des installations et du matériel; il ne peut donc y être recouru qu'avec une extrême prudence. La suppression des travaux neufs est réalisable, mais ne portera pas immédiatement ses fruits. Pour les uns comme pour les autres, il ne faut pas perdre de vue que la durée d'exécution des marchés s'étend souvent sur des mois et même sur des années et que la fermeture inopinée de chantiers de même que la résiliation de commandes de matériel et de fournitures peuvent être une cause, et de chômage, et même de pertes financières (indemnités de résiliation).

La suppression de certains services de voyageurs ou de marchandises, si elle n'est pas liée à l'application des mesures de coordination, ira à l'encontre de la notion de "service public". Il ne peut être envisagé, par exemple, de fermer certaines lignes au service des voyageurs sans qu'une desserte routière ait été organisée, ou encore de refuser au transport par fer certaines marchandises déficitaires.

Quant à la modification de certaines méthodes, elle s'impose de toute évidence. Mais, ici encore, il serait plus nuisible qu'utile de se lancer dans des improvisations. Une étude méthodique a été entamée qui portera progressivement ses fruits.

Je crois devoir, au surplus, attirer votre attention sur le fait que la remise en ordre des finances de la S.N.C.F. suppose l'établissement préalable de deux inventaires précis. Les à-coups qui se sont produits sont dus, en effet, en dehors de la réduction du trafic, au fait notamment que les services centraux n'ont pas une connaissance suffisante des approvisionnements existants et ignorent à peu près la cadence des paiements à prévoir au titre des marchés en cours.

J'ai donc prescrit l'établissement et la tenue à jour permanente:

- a) d'un état des approvisionnements (importance des stocks et durée, matière par matière);
- b) d'un état des marchés en cours (montant, compte tenu des révisions contractuelles; échelonnement des fournitures; échelonnement des paiements).

Tant que ces documents n'existeront pas, il sera impossible d'assigner des crédits de paiement assez stricts aux services intéressés et de déterminer avec précision et à l'avance le montant des échéances mensuelles.

.....

C'est sous le bénéfice de ces observations que j'ai l'honneur de vous soumettre les propositions suivantes de nature à permettre à la S.N.C.F. de gagner le temps nécessaire au rétablissement de sa situation financière, réserve étant à nouveau faite de l'évolution du trafic.

A - Assainissement de la trésorerie -

Je crois devoir préciser immédiatement qu'après un examen attentif du problème je considère que la trésorerie de la S.N.C.F. ne saurait être assainie tant que la société ne disposera pas d'un fonds de roulement correspondant à l'importance de ses mouvements de fonds.

Une entreprise ayant à faire face à plus de 500 milliards de dépenses annuelles, inégalement réparties dans le temps, ne saurait avoir une marge de ressources de trésorerie effectivement disponibles, inférieure à 60 milliards. Ceci est plus vrai pour la S.N.C.F. que pour toute autre entreprise puisqu'elle ne peut procéder à des majorations de tarifs ou obtenir des indemnités compensatrices que lorsque le déficit d'exploitation prévu pour l'année en cours dépasse 5 %, ce qui correspond généralement à un déficit déjà acquis et non couvert pour la période courue de l'exercice.

Les événements actuels confirment ce fait d'une manière éclatante. La S.N.C.F. ne touchera, en effet, en juin qu'une partie de l'indemnité compensatrice de 21 milliards 1/2 correspondant au déficit évalué au mois de mars, alors que d'ores et déjà il peut être affirmé que la deuxième révision fera apparaître un déficit oscillant aux alentours d'une quarantaine de milliards, dont la moitié au moins est acquise actuellement.

Il n'est pas d'autre solution, dans la situation présente, que d'autoriser la S.N.C.F. qui n'a pu, depuis 1944, assurer une couverture normale de ses dépenses d'établissement à émettre un emprunt obligataire. Je n'ignore pas à quels obstacles se sont heurtés les placements de fonds publics; un emprunt spécialisé, au profit d'une entreprise qui disposait d'une clientèle de souscripteurs considérable, devrait, cependant, être plus aisément couvert qu'un emprunt sans affectation particulière.

La réalisation d'une telle opération, loin d'être une gêne pour le Trésor, ne pourrait qu'alléger ses charges. Le produit de l'emprunt devrait servir en premier lieu à amortir les avances au titre de l'article 27, le surplus éventuel étant placé en valeurs à court terme du Trésor. En d'autres termes, au lieu de peser sur la trésorerie publique, la S.N.C.F. devrait contribuer à la dégage.

L'émission dans le public d'un emprunt étant irréalisable pendant les mois d'été, l'opération ne pourrait être réalisée au plus tôt qu'en septembre. Un délai de trois mois est, d'ailleurs,

.....

indispensable pour la préparer dans des conditions susceptibles d'assurer son succès. J'attacherais du prix à ce qu'une décision rapide soit prise à ce sujet.

B - Mesures immédiates

La S.N.C.F. ne pouvant attendre le mois de septembre, il importe toutefois d'assurer sa trésorerie, pendant la période intercalaire, par d'autres mesures.

Au cours du mois de juin, la S.N.C.F. aura à faire face à un total de dépenses de 70.450 millions, se décomposant comme suit :

Personnel (a)	18.500
Règlements trafic	5.000
Fournisseurs	41.200 (b)
Impôts	3.950
Charges financières (c)	210
Bons et billets (c)	520
Traites réescomptées (c)	1.000
Opérations des réserves (c)	70

Pour faire face à ces dépenses, elle ne peut disposer comme ressources propres, après déduction des fonds en mouvement (1.300), que de 24.840 millions se décomposant comme suit :

Fonds disponibles à fin mai	990
Versements des gares (d)	24.500
Versements administratifs	550

auxquelles il y a lieu d'ajouter 19.510 millions à verser par l'Etat en vertu des textes en vigueur, à savoir :

Demi-indemnité compensatrice	10.750
Demi-indemnité réduction de tarifs.	4.060
Prêt fonds de modernisation	3.700
Acompte reconstitution	2.000

.....

-
- (a) y compris échéance trimestrielle de retraites.
 - (b) dont 7.600 millions, arriéré de mai et 14.600 millions traites à échéance (prévisions)
 - (c) excédent des décaissements sur les encaissements
 - (d) en supposant qu'il n'y aura pas de nouvelle baisse de trafic.

L'excédent des dépenses sur les ressources ressort ainsi à 70.450 - 44.350 = 26.100 millions. La S.N.C.F. conservant la faculté, dans les limites du plafond de 18 milliards, d'accepter des traites à concurrence de 14.600 millions, et pouvant encore disposer de 4 milliards d'avances du Trésor, au titre de l'article 27 de la convention (plafond 35 milliards), ce chiffre peut être ramené à 26.100 - 14.600 = 11.500 millions.

Aucune compression des dépenses ne pouvant être envisagée pour le mois de juin et le plafond des avances du Trésor étant atteint, l'on ne saurait envisager d'autre solution que de porter le plafond des traites acceptées par la S.N.C.F. de 18 milliards à 25 milliards 500 millions.

Je dois ajouter que les prévisions de trésorerie pour le mois de juillet ne sont guère plus satisfaisantes. Sous réserve des conclusions à tirer de la prochaine Révision budgétaire (Révision II) les recettes n'atteindront pour 41.900 millions de dépenses (a), que 36.900 millions (dont 2.700 millions de prêt de fonds de modernisation et 2.500 millions d'acompte pour la reconstitution) creusant un trou supplémentaire de 5 milliards qui ne pourra être comblé à défaut d'une nouvelle élévation du plafond des traites, d'ailleurs difficile à utiliser en fait, que par un recours aux avances de l'article 27, dont le plafond serait à remonter de façon notable par modification de l'article 34 de la loi du 8 mars 1949 sur les comptes spéciaux du Trésor.

L'échéance du mois d'août devrait, par contre, être équilibrée en raison du versement du troisième quart de l'indemnité compensatrice (5.400 millions) et de l'indemnité pour réduction de tarifs (2.030 millions).

	: Juin	: Juillet	: Août	: Totaux
: Indemnité compensatrice ..	10.750	-	5.400	16.150
: Indemnité tarifs	4.060	-	2.030	6.090
: Fonds de modernisation ..	2.700	2.700	2.700	8.100
: Acomptes-Reconstitution ..	2.000	2.500	2.000	6.500
: Avances article 27	4.000	5.000 ^(b)	-	9.000
: Acceptations nouvelles ...	7.500	-	-	7.500
: Totaux	31.010	10.200	12.130	53.340

(a) Traités à échéance non comprises.
 (b) Sous réserve de l'autorisation législative.

Il est à observer que la S.N.C.F. devra pouvoir, en juin, disposer de la plupart des ressources figurant au tableau ci-dessus à partir du 15 et au plus tard le 25; si l'on ne veut pas suspendre les paiements, notamment les paiements de salaires.

° °

Au cas où mes propositions soulèveraient des objections de votre part, je serais heureux que vous vouliez bien provoquer une réunion à laquelle assisteraient vos Représentants, ceux de la Banque de France et ceux de la S.N.C.F.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

P. TISSIER.

EXPOSE DE MONSIEUR LEMAIRE,
DIRECTEUR GENERAL DE LA S.N.C.F.,
DEVANT LA COMMISSION DES MOYENS DE COMMUNICATION
DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
SUR LES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION ET D'EQUIPEMENT
A EFFECTUER EN 1949

22 Décembre 1948

Les crédits prévus pour la S.N.C.F. au titre de la Reconstruction et de l'Équipement seraient de 71 milliards en principal, c'est-à-dire frais généraux non compris.

Je vais essayer de vous exposer succinctement ce qu'il nous serait possible d'exécuter avec ces 71 milliards et aussi ce que nous ne pourrions pas faire et qu'il serait pourtant désirable de faire.

Je scinderai mon exposé en 6 parties relatives aux grands chapitres de nos dépenses :

- Matériel moteur et roulant
- Electrification
- Installations fixes des gares, dépôts, ateliers, magasins; signalisation, télécommunications, etc....
- Outillage
- Ouvrages d'art
- Logements

et j'examinerai d'un seul tenant, pour chaque chapitre, ce qui a trait à la fois à l'Équipement et à la Reconstitution après les destructions de guerre.

Ici, une remarque d'ordre général : les 71 milliards prévus pourraient se répartir, en chiffres ronds, en :

- 26 milliards au titre "Équipement et renouvellement"
- 45 milliards au titre de la Reconstitution

Le chiffre de 26 milliards pour l'Équipement est à mettre en regard de notre budget d'exploitation : 332 milliards, dont il représente moins de 8%.

Quant aux 45 milliards de Reconstitution, ils sont eux-mêmes à comparer aux pertes subies par la S.N.C.F. qui, évaluées aux prix actuels, sont de l'ordre de 650 milliards. Ceci montre que, dans le cadre de notre budget de 1949, la reconstruction du réseau s'effectuerait au rythme annuel de 7%.

I - MATERIEL MOTEUR ET ROULANT

La S.N.C.F. disposait avant la guerre, non compris le matériel en attente d'amortissement, de :

- 16.500 locomotives à vapeur
- 1.215 locomotives et automotrices électriques
- 775 autorails
- 27.300 voitures à voyageurs
- 455.000 wagons.

Actuellement, il lui reste :

- 13.000 locomotives à vapeur, soit 21% de moins qu'en 1939,
- approximativement le même parc qu'avant-guerre de locomotives et automotrices électriques,
- 640 autorails, soit 17% de moins qu'en 1939,
- 17.400 voitures à voyageurs, soit 36% de moins qu'en 1939,
- 374.000 wagons à marchandises, soit 18% de moins qu'en 1939.

Or, malgré ce parc réduit, la S.N.C.F. a pu effectuer en 1948 un trafic supérieur de 50% à celui de 1938 en unités de trafic c'est-à-dire en voyageurs-km. et en tonnes-km. Ce résultat a été obtenu au prix d'une sévère compression des parcours voyageurs et grâce aux mesures prises pour rationaliser le transport des marchandises et améliorer l'utilisation du matériel: concentration des opérations de triage, création d'acheminements directs à grande distance, augmentation du chargement des wagons, amélioration de la rotation du matériel, mise en route de l'acheminement accéléré, etc....

Mais on peut affirmer que la S.N.C.F. a ainsi atteint pour le moment la limite de ses possibilités et, si les conflits récents du travail n'avaient pas eu pour effet de supprimer la pointe de trafic d'automne, nous n'aurions pas pu y faire face. Nous aurions eu une crise sévère, il ne faut pas en douter.

Or, les perspectives actuelles de l'économie française nous conduisent à considérer comme certains une augmentation de trafic au cours des prochaines années. Déjà dans notre budget d'exploitation de 1949, nous avons dû prévoir une augmentation de 4% sur 1948 et, d'après les indices que nous avons, il nous faut admettre comme raisonnables pour 1950 les prévisions faites au Plan MONNET pour 1948, prévisions dont l'échéance se trouverait reculée de deux années. Le trafic de 1950 serait ainsi supérieur d'environ 20% à celui que nous avons effectivement assuré en 1948.

.....

Dans cette hypothèse, voici quelle serait, compte tenu des commandes en cours, la situation de notre parc en regard des besoins :

- Locomotives à vapeur : En remettant en service les locomotives actuellement garées en bon état, dont le nombre a oscillé autour de 1.600 ces derniers temps; il nous manquerait encore quelques centaines de locomotives.

Mais notre intention n'est pas de commander de nouvelles locomotives à vapeur, c'est seulement de poursuivre les travaux d'électrification pour assurer par des locomotives électriques la relève des locomotives à vapeur. Encore faudrait-il que les travaux d'électrification puissent s'effectuer à une cadence suffisamment rapide, ce qui n'est pas le cas : je vous en parlerai dans un instant.

- Voitures à voyageurs : Notre parc n'excèdera pas 17.000 voitures en 1950 en regard des 22.500 voitures qui avaient été jugées nécessaires et des 27.300 voitures que nous avions avant-guerre. Il n'est pas question d'espérer combler de tels vides ni même de faire du renouvellement et il nous faudra notamment maintenir dans la composition des trains rapides et express, pendant les périodes de pointe de trafic, 2.500 voitures à caisses en bois.

Quant au parc de voitures d'omnibus, dont l'âge moyen actuel est de 45 ans, il sera encore un peu plus vétuste et plus coûteux d'entretien.

- Wagons : Malgré l'important effort de rénovation fait depuis la Libération (60.000 wagons reçus et 29.000 restant à recevoir), notre parc sera encore inférieur de 20.000 unités au parc strictement nécessaire et comportera encore 30.000 wagons de plus de 50 ans.

Il faut d'ailleurs indiquer qu'en ce qui concerne l'ensemble de notre parc moteur et roulant, c'est au moins une somme de 30 milliards aux prix actuels qu'il faudrait exposer annuellement pour le renouvellement normal. Or c'est une somme de même ordre qui, dans le budget des 71 milliards, pourrait être utilisée en 1949 pour l'ensemble du matériel moteur et roulant aux divers titres Equipement, Renouvellement, Reconstitution. Ceci montre clairement que le budget ne permet ni d'obtenir un rattrapage du retard résultant des destructions de **la guerre**, ni de progresser vers les buts que semble devoir atteindre notre économie nationale dans les prochaines années.

II - ELECTRIFICATION

L'électrification a pour avantage essentiel d'apporter, au bénéfice de l'ensemble de l'économie du pays, d'importantes économies d'énergie. Elle doit être, à ce titre, considérée comme équivalente à la création de ressources d'énergie nouvelles et permanentes et assimilée à un équipement hydro-électrique.

En effet, lorsqu'une locomotive à vapeur brûle de 1 kg 5 à 2 kg de charbon de bonne qualité, il suffit de brûler 0 kg 6 de charbon médiocre dans une centrale thermique pour obtenir le même résultat de traction avec une locomotive électrique.

A l'heure actuelle, la S.N.C.F. exploite 3.534 km de lignes électrifiées, sur lesquelles elle réalise une économie annuelle de 2.200.000 T de charbon avec une consommation de 900 M de kWh pouvant être obtenus avec moins de 500.000 T de charbon s'ils étaient entièrement d'origine thermique, ce qui est, d'ailleurs, très loin de la réalité.

La seule électrification actuellement en cours est celle de PARIS à LYON qui permettra d'économiser annuellement 600.000 T de charbon, de réduire de 4 milliards les dépenses d'exploitation (ce qui correspond à une rentabilité de 10 %) et de 2.500 agents l'effectif du personnel.

Le crédit prévu pour 1949 ne nous permettra pas, malheureusement, de continuer les travaux à la cadence normale. En outre, les chantiers entre DIJON et LYON, arrêtés dès 1948, ne pourront être repris. Faute de pouvoir disposer de 1.800 M de plus en 1949 pour les travaux préparatoires, nous devons retarder au moins d'un an la mise en service de cette section de DIJON à LYON où les économies annuelles d'exploitation escomptées seraient de 1.770 M.

Nous sommes ainsi très en retard sur la réalisation de notre programme qui, cependant, ne comporte qu'une cadence d'électrification équivalente à celle qui a été réalisée de 1930 à 1938.

Les prévisions actuelles de mise en service, seraient d'après ces données :

- LAROCHE - DIJON : printemps 1950
- PARIS - LAROCHE : automne 1950
- DIJON - LYON : fin 1953 (au lieu de fin 1952) .

Enfin, il nous faut reculer l'électrification de MACON - CULOZ et de BORDEAUX - MONTAUBAN qui devait être entreprise en 1949.

Au total, nous n'électrifierons jusqu'en 1952 que 393 km de lignes (PARIS - DIJON : 315 km, AIX-les-BAINS - LA ROCHE-sur-FORON : 78 km), alors que, d'après les programmes soumis récemment à l'Organisation Européenne de Coopération Economique, l'AUTRICHE prévoit d'en électrifier 537 km, l'ALLEMAGNE (Bi-zone) 224 km, l'ITALIE 780 km, les PAYS-BAS 677 km, la BELGIQUE 639 km, la NORVEGE 420 km.

III - INSTALLATIONS FIXES AUTRES QUE L'ELECTRIFICATION, LES OUVRAGES D'ART ET LES LOGEMENTS

Dans le budget des 71 milliards, c'est environ 13 milliards que l'on pourra libérer pour ce chapitre : ce crédit comprendrait essentiellement les dépenses relatives aux travaux de Reconstruction que nous avons à faire dans les gares, dépôts et ateliers, ainsi que les travaux de voies et de signalisation.

Parmi ces dépenses, celles du régime accéléré tiennent une place spéciale et je dois à ce sujet vous donner un bref commentaire.

Nous avons eu, pendant les derniers mois de la guerre, de telles destructions (40 triages atteints dont 24 en majeure partie inutilisables, 1.650.000 m² de halles et bâtiments de gares complètement détruits) que nous avons pu repenser notre chemin de fer tout en le reconstruisant, et en particulier notre système de répartition du trafic entre grande et petite vitesses. Nous en sommes arrivés ainsi à dissocier complètement les deux vitesses dans nos gares comme dans les acheminements et à accroître le nombre et le volume des marchandises transportées en grande vitesse. C'est ce qui est devenu le trafic accéléré.

Sa raison d'être essentielle était d'obtenir des économies de matériel. Cette économie a pu être chiffrée à 18.000 wagons, ce qui diminuerait d'autant notre reconstruction et correspond à près de 20 milliards de francs. Elle résulte de l'augmentation de rendement due à une meilleure rotation du matériel qui peut faire un tour complet en 4 jours au lieu de 9, mais, dans l'état actuel des choses, nous n'avons pas encore obtenu tout le gain qu'est susceptible de nous donner le nouveau régime.

Avec la réduction à 71 milliards de notre budget, nous allons être à nouveau obligés de supprimer la plus grande partie des travaux qui étaient prévus pour assurer l'exploitation normale du nouveau régime. Comme nous avons déjà l'an dernier réduit très fortement les dépenses, cette exploitation normale ne pourra se faire avant plusieurs années et les avantages que nous en attendions n'interviendront pleinement qu'après de nouveaux délais.

Nous ne pourrions maintenir de travaux pour le régime accéléré que dans la région parisienne, à PARIS-TOLBIAC sur la Région du Sud-Ouest, PARIS-BERCY sur le Sud-Est et NOISY sur l'Est, centres où il est indispensable d'aboutir rapidement à des phases utilisables pour faire disparaître une situation chaotique onéreuse pour notre budget d'exploitation et préjudiciable à la qualité du service.

Mais nous avons d'autres secteurs que le régime accéléré et il y a notamment toute une vaste zone dans l'Est où il faudrait faire un gros effort et que nous ne pourrions doter de crédits suffisants.

.....

Nous sommes là en présence de la nécessité d'améliorer nos moyens en raison du développement considérable de la métallurgie et des mines.

La Sidérurgie de l'Est s'équipe rapidement. Le bassin de LONGWY a produit en Novembre 89% pour la fonte et 86% pour l'acier de la production maximum de 1929. On envisage, avec les investissements en cours, une production pour 1952 en accroissement de 40% sur celle d'aujourd'hui.

D'autre part, les Charbonnages de Lorraine se développent aussi rapidement. On nous annonce des chiffres croissant en flèche : alors que nous aurons transporté près de 7 millions de tonnes en 1948 contre 5 M.T. en 1938, il nous faudra sans doute en transporter près de 10 millions en 1950. Et la Sarre produira aussi.

Or nous ne pouvons dépasser le niveau actuel (nous sommes déjà gêné dans plusieurs gares et dépôts) sans consacrer des sommes importantes à nos établissements du bassin de LONGWY ainsi qu'à METZ, THIONVILLE, BENING, SARREGUEMINES. Ces dotations qu'il nous faut engager dès maintenant nous obligeront à ralentir ou à arrêter d'autres travaux touchant à la Reconstruction même du réseau.

Par exemple, pour toute la FRANCE, nous avons cessé complètement la reconstruction des bâtiments à voyageurs et nous nous en tenons aux pures nécessités techniques. C'est ainsi que beaucoup de grandes gares à voyageurs continueront à vivre dans leurs baraquements, coûteux d'entretien, inconfortables aux voyageurs comme au personnel. Je citerai : ALIENS, ARRAS, CREIL, DUNKERQUE, BOULOGNE, LAVAL, POITIERS, BESANÇON, DIJON, MODANE, EPINAL, etc....

Pour les triaux, nous devons interrompre une bonne partie des travaux qui étaient engagés. C'est le cas pour CHALONS-sur-MARNE, HAUSBERGEN, MULHOUSE, VAIRES, AULNOYE, CREIL, TERGNIER, NANTES-BLOTTEREAU, St-JORY, HOURCADE.

Les dépôts avaient payé eux aussi un lourd tribut à la Libération du Pays : 77 sur 144 étaient complètement détruits ou gravement endommagés. Certaines reconstructions ont été faites, mais de nombreuses installations provisoires ont dû être réalisées. Ces installations provisoires arrivent maintenant à bout de souffle et demandent des réparations coûteuses. Des hangars provisoires à locomotives tombent en ruines sous l'oxydation par les fumées. Il faudra pourtant arrêter certains chantiers de dépôts, parmi lesquels : NANCY, BELFORT, REIMS, NOISY-le-SEC, VALENCIENNES.

Parmi nos ateliers, 4 grands ateliers de réparation de locomotives sur 10 furent démolis ou gravement avariés, ainsi que 15 grands ateliers de réparation de voitures et de wagons sur 21. Faut de crédits suffisants cette année, nous devons interrompre une partie des chantiers à HELLEMMES, MOHON, TOURS et MONTIGNY-les-METZ.

.....

En ce qui concerne la signalisation, 112 postes importants n'ont été reconstruits que sommairement et ne donnent pas toutes les garanties de sécurité auxquelles nous devrions prétendre.

Quant au block automatique lumineux, si intéressant lui aussi pour la sécurité des circulations sur les grandes artères, le manque de crédits nous oblige à en cesser l'extension.

Enfin, nous ne pouvons poursuivre comme il convient la repose à double voie des lignes mises à voie unique par les Allemands, ce qui engage aussi la sécurité au premier chef, et nous avons eu à déplorer de ce fait les deux principaux accidents de chemin de fer de 1947 :

- l'accident de PONTMORT sur la ligne de GANNAT à RIOM, qui a fait 14 victimes
- l'accident des TRILLIERS sur la ligne de BOURGES à MONTLUÇON, qui a causé la mort d'un agent des P.T.T.

Et, en 1949, nous pourrions à peine reposer la double voie sur deux lignes : DAX - PUYOÜ et ROYAT - VOLVIC.

IV - MOBILIER ET OUTILLAGE

Quelques indications seulement sur ce chapitre.

Au 1er Janvier 1946 par exemple, sur 15.800 machines-outils existantes, 3.400 étaient antérieures à 1910, et la moyenne d'âge était de plus de 30 ans.

Nous avons établi un programme de commandes réparties sur 10 ans. Ce programme, réalisable par tranches, avait pour but de ramener l'âge des machines à 25 ans pour les machines de mécanique générale et à 50 ans pour les grosses machines ou machines spéciales au chemin de fer.

La première tranche de ce programme, afférente aux années 1945-1946-1947 est en voie d'achèvement, la tranche suivante est seulement amorcée. Les crédits susceptibles d'être dégagés dans le cadre des 71 milliards pour cette année permettront de régler simplement les dépenses d'établissement engagées, mais n'autoriseront pas à poursuivre au rythme nécessaire le remplacement des machines.

V - OUVRAGES D'ART

Sur les 2.603 ouvrages détruits ou avariés, il reste en fin 1948 :

- 500 ouvrages provisoires ou inachevés,
- et 103 brèches.

La dépense correspondant à l'achèvement de la reconstruction s'élève à 12 milliards.

Les 71 milliards pour 1949 ne nous permettront d'affecter à la reconstruction des ouvrages d'art qu'une somme inférieure à 3 milliards. Il faudra donc encore plus de 4 ans pour l'achèvement.

Ce délai est beaucoup trop long pour les raisons suivantes:

- 1°) Les ouvrages provisoires ou inachevés nécessitent des ralentissements, et les reprises en vitesse entraînent une consommation supplémentaire de charbon.
Cette consommation est loin d'être négligeable :
 - aujourd'hui, elle dépasse 500 T par jour (2 M de francs),
 - après exécution du programme de 1949, elle serait encore de plus de 300 T par jour (1,2 millions).
- 2°) Les brèches nécessitent des détournements de trafic onéreux ou causent des pertes de trafic importantes ; pour certains ouvrages, plusieurs dizaines de millions.
- 3°) Les ouvrages provisoires nécessitent une grande surveillance et coûtent cher d'entretien : remplacements de pieux comme à LA BAUMASSE et à ARGENTEUIL, renforcement de poutres, par exemple à CARONTE.
Ils comportent même des risques, comme l'a montré l'accident de RECH où un pont provisoire a été emporté par la crue de la SARRE (2 morts).
- 4°) 80 ouvrages ne sont rétablis qu'à une voie et nécessitent des circulations à voie unique temporaire. Malgré les précautions de signalisation prises, cela encore constitue un risque grave : les deux seuls accidents ayant entraîné des morts de voyageurs en 1948 sont dus à des tronçons de voie unique (DRUSENHEIM, pont sur la Moder : 9 morts - BESANÇON : 4 morts).

Le programme correspondant à 3 milliards laissera subsister plus de 40 tronçons à voie unique temporaire.

VI - LOGEMENTS

Avant la guerre, la S.N.C.F. mettait 65.000 logements à disposition de son personnel dont, à vrai dire, un nombre important pour ses garde-barrières (16.000).

Les destructions de la guerre avaient ramené le total des logements habitables de 65.000 à 48.000, soit 17.000 en moins.

Mais le nombre des cheminots sinistrés dépassait largement ce chiffre de 17.000, puisqu'il fallait y ajouter 21.000 sinistrés dans des maisons autres que celles appartenant au chemin de fer.

Au total, cela faisait 38.000 sinistrés.

Depuis la Libération, nous avons pu réparer 11.500 logements. Nous avons, en outre, édifié 5.200 logements provisoires.

D'autre part, nous avons conçu, tant sur les crédits de premier établissement que sur les crédits de reconstruction, divers programmes de toute première priorité, s'élevant à 10.000 logements définitifs.

Où en sommes-nous de l'exécution ?

Un effort considérable avait été fait pour le démarrage, mais l'exiguité des crédits a coupé notre élan.

A l'heure actuelle, 2.200 logements ont été terminés,
2.840 logements restent en cours.

Dans le cadre des 71 milliards en 1949, nous n'aurons de crédits que pour terminer la majeure partie des 2.840 logements en cours. Mais nous ne pourrons engager aucune autre tranche.

Cela est fort grave. Je le démontrerai par quelques observations.

Tout d'abord, je rappellerai le nombre de nos sinistrés que je citais à l'instant : 38.000. Ce chiffre indique - comme chacun le sait - que les cheminots ont été parmi les Français les plus touchés par la guerre, les principaux objectifs des bombardements ayant été les centres ferroviaires et les cheminots, pour une part importante, habitant tout naturellement à proximité de leurs gares, de leurs ateliers et de leurs dépôts. Il conviendrait donc, semble-t-il, de faire un effort spécial en leur faveur, puisqu'ils ont le plus souffert. Ce serait en même temps servir l'intérêt national.

...

D'après une étude que j'ai faite, nous manquons de 60.000 logements environ après la Libération. Or, - c'est un deuxième point que je voudrais signaler - ce chiffre n'a pas baissé malgré les efforts accomplis ; au contraire, il tend à s'accroître.

Je préciserai à ce sujet comment la crise générale du logement en FRANCE diminue progressivement nos disponibilités. Les agents atteignant leur retraite ne trouvent pas à déménager et restent sur place beaucoup plus fréquemment qu'autrefois. Lorsqu'il s'agit d'habitations S.N.C.F., nous avons déjà les plus grandes difficultés à obtenir la libération des logements, mais, s'il s'agit de logements appartenant à des tiers, il n'y a plus de solution. Dans de nombreux cas, le logement échappe au remplaçant et, dans les grands centres, notre personnel perd ainsi un nombre de logements évalué à 5.000 annuellement.

Pour les mutations, le processus est analogue.

Et ce mécanisme, je le souligne, joue surtout pour le personnel du chemin de fer, qui est fortement hiérarchisé et où les remplacements ne peuvent se faire, en général, que par mutations de centre à centre et non par recrutement local.

Je dois montrer enfin la différence qui existe entre le cheminot et l'ouvrier de l'industrie. Le cheminot a plus d'inconvénients à habiter loin de son lieu de travail que les autres ; souvent, il travaille en 3 x 8 ou en 2 x 8. Ses heures d'arrivée sont généralement quelconques et même variables. Il ne peut ainsi bénéficier des moyens ordinaires de transport en commun, dont la densité et la distribution correspondent aux heures d'ouverture des usines.

Voyez, par exemple, la situation d'un cheminot qui habite à 20 kilomètres de son centre ; ou bien il vient à bicyclette la nuit, ou bien il doit utiliser des trains décalés par rapport à son horaire de travail ; il arrive fréquemment que certains stationnent, pendant des heures, en attente inutile.

Dans quelle proportion toutes ces difficultés affectent-elles notre personnel ? Je vais vous le dire par des exemples :

- à AULNOYE, sur un total de 1.572 agents, 419, soit 27 %, logent à plus de 10 kilomètres ;
- à CREIL, 24 % et à TERGNIER, 19 % sont dans le même cas ;
- à EPERNAY, 63 agents vivent séparés de leur famille ;
- à CHALINDREY, 110 agents sur 900 n'ont pu se loger avec leur famille. 40 d'entre eux ont leur foyer à GRAY, CHAUMONT, VESOUL et même TROYES ou MULHOUSE ;

- à ROUEN-SOTTEVILLE :

- 305 agents sont logés dans une soupenne, une mansarde ou dans une seule pièce avec deux, trois ou quatre enfants,
- 332 sont logés dans un rayon de 15 à 25 kilomètres du lieu de leur travail,
- 52 agents mariés vivent en baraquement loin de leur famille,
- 322 agents sans logement couchent d'une façon précaire, comme ils peuvent.

Cette situation ne va pas sans influencer sur le moral des cheminots qui est resté magnifique, mais qu'il est indispensable de maintenir, car, pour faire marcher le réseau, il faut des wagons, il faut aussi des installations adéquates sans lesquelles les wagons ne tourneraient pas, mais il faut encore et par dessus tout un personnel entraîné, discipliné et dévoué à sa tâche.

R E S U M E

Il résulte de cet exposé succinct que le budget de 71 milliards est d'une exigüité qui obligera le chemin de fer :

1°) à rester dans les limites du renouvellement normal pour le matériel moteur et roulant, alors qu'il conviendrait - surtout si le niveau de l'économie nationale doit monter - de procéder à des investissements nouveaux, tout au moins de reconstituer en partie le parc d'avant-guerre;

2°) à ralentir les travaux d'électrification dont la nécessité est évidente, surtout - ici encore - dans l'hypothèse d'un développement du trafic;

3°) à retarder la reconstruction qui n'en est qu'à 50 % environ, ce qui réduit le rendement et ne va pas sans inconvénients graves pour la sécurité.

D 2130/15

COPIE : Service Technique de la Direction Générale
Service Technique du Matériel et de la Traction
M. LEMAIRE
M. BOYAUX
M - V - C - A - E - B -

Le 25 juillet 1947.
(reçu le 30-7-47 -
Enrgt. n° 41.929)

M. PLA
30/7
(s) COULLIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° 59033/DG du 30 juin 1947 dont ci-joint copie, M. le Directeur des Industries Mécaniques et Electriques au Ministère de la Production Industrielle souligne tout à la fois l'intérêt qui s'attache à améliorer l'organisation actuelle de l'industrie du matériel roulant ferroviaire en FRANCE, moyennant l'adoption d'un plan de spécialisation des constructeurs - et la condition préalable requise obligatoirement par une telle spécialisation - à savoir la fixation, pour l'activité des usines intéressées, d'un programme bien défini.

°
°

L'intérêt de la spécialisation des usines n'est plus à démontrer : pour ne prendre qu'un exemple, celui de la construction des locomotives à vapeur, il est manifeste que l'existence en FRANCE de 9 usines susceptibles d'assurer de telles fabrications, alors que l'industrie américaine n'en compte que 3, ne permet à aucune de ces 9 usines de réaliser l'effort d'outillage et de rationalisation, qui serait nécessaire pour diminuer, autant qu'il serait désirable, le prix de revient, si l'on tient compte du volume total des constructions de cette nature susceptibles d'être confiées, bon an mal an, aux usines intéressées.

Sans doute objectera-t-on que la réduction du nombre des industriels à consulter, pour une fabrication déterminée, risque de réduire la compression des prix de vente, inspirée par le souci de la concurrence. Mais n'assistons-nous pas, dès maintenant, à des ententes entre les industriels, ententes que la diminution du nombre des Sociétés appelées à une fourniture donnée, facilitera - nous le reconnaissons volontiers -, mais l'inconvénient bien léger qui en résultera peut-être n'est certainement pas de nature à compenser l'avantage à escompter des améliorations d'organisation, permises par la concentration des moyens.

Aussi bien, un représentant de votre Département, M. PROT, Ingénieur en Chef du Contrôle des Chemins de fer, a participé aux

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

.....

études auxquelles fait allusion la lettre du 30 juin de la Production Industrielle et il n'a pu que se déclarer d'accord sur l'opportunité de poursuivre l'objectif proposé, au double point de vue de l'intérêt général et de celui de la S.N.C.F.

Or, une condition préalable est obligatoirement à remplir, ainsi que le fait très justement ressortir M. le Directeur des Industries Mécaniques et Electriques : celle d'une régularité aussi grande que possible, dans le volume des commandes passées chaque année, autrement dit l'adoption d'un programme portant sur un certain nombre d'années, programme sur lequel les industries intéressées puissent compter. Faute de cette condition, il ne saurait être question, pour elles, d'engager l'effort financier important propre à améliorer l'organisation de leur production.

La question n'est pas nouvelle; elle s'était déjà posée avant la S.N.C.F., mais aucun des programmes qui ont été alors établis n'a été réalisé. Il y aurait un intérêt primordial à ce qu'il n'en soit plus ainsi à l'avenir. La rénovation de l'industrie française du matériel roulant ferroviaire en dépend.

Depuis que la S.N.C.F. a pris en charge l'exploitation du réseau français, elle a établi successivement un premier programme quinquennal, puis un programme spécial d'Equipe-ment et un deuxième programme quinquennal. Ces programmes ont été refondus en 1945 en un Programme Technique de Reconstitution qui, sur votre demande, a fait l'objet d'une mise au point complémentaire (nos lettres D 840/14 du 31 décembre 1946 et du 10 mars 1947). Ce programme fixe les quantités de matériel à construire pour la S.N.C.F. jusqu'en 1955 et nous permettrait de définir pour les diverses industries intéressées le niveau moyen d'activité sur lequel elles peuvent compter pendant cette période, mais il conviendrait de faire prendre les mesures voulues pour que, nonobstant l'évolution des circonstances économiques - voire même politiques - susceptibles de se produire au cours des années intéressées, la réalisation du programme ainsi arrêté ne risque pas d'être totalement remise en question.

Un tel objectif dépasse la S.N.C.F.

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir faire étudier par les Services intéressés de votre Département quelle serait la procédure à adopter pour que cet objectif soit atteint.

Permettez-nous de rappeler que, tout au moins dans le passé, l'adoption de programmes navals se poursuivant ne variait pendant plusieurs années, sans être reconsidérés, chaque année, lors des discussions budgétaires, réalisait, en ce qui concerne

.....

le Département de la Marine, un modus vivendi analogue à celui que nous avons en vue.

Nos Services sont, bien entendu, à la disposition des vôtres pour la poursuite de cette étude dont l'importance, si grande pour l'économie française, ne vous échappera certainement pas.

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

Le Président du Conseil
d'Administration,

(s) Marcel FLOURET

Paris, le 30 Juin 1947

n° 59033/DG

Le Directeur des Industries Mécaniques
et Electriques

à Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.

Sur votre demande, nous avons mis à l'étude, en liaison avec vos Services, un plan de spécialisation des Constructeurs de matériel roulant destiné à améliorer l'organisation de cette profession au bénéfice de l'intérêt général et de l'intérêt même de la S.N.C.F.

Le but à atteindre est de faciliter à un nombre limité d'entreprises, chez lesquelles seraient concentrées dans l'avenir vos commandes de matériel de chaque espèce, un effort de développement de leurs bureaux d'études et d'équipement de leurs ateliers, leur permettant de maintenir leur technique au moins au niveau de celle de leurs concurrents étrangers, d'exécuter vos propres commandes dans les meilleures conditions de prix et de délai et de prendre des commandes d'exportation.

Il est bien vite apparu, au cours de cette étude, et les intéressés n'ont pas manqué de faire valoir, que la condition sine qua non pour aboutir est d'assurer par avance et de réaliser une régularité aussi grande que possible dans le volume des commandes passées chaque année.

Or, l'expérience du passé, relatée dans le tableau ci-joint, montre que de 1919 à 1939 l'on s'est souvent écarté de cette constance si nécessaire pour permettre à une industrie de vivre et de progresser.

Il serait extrêmement désirable de donner aux constructeurs un programme défini en nombre et nature de matériels portant sur une période d'au moins 5 ans et de leur en garantir autant que possible l'exécution sans variations importantes.

Il ne m'appartient pas de définir quelles sont les dispositions d'ordre administratif ou financier propres à obtenir ce résultat, et dont certaines ne dépendent peut-être pas de votre Société, mais vous ne vous étonnerez certainement pas que, chargé de veiller à la bonne marche de l'industrie, j'appelle l'attention sur ce point à mon avis essentiel.

Veillez agréer,

(S) BELLIER

Nombre total d'unités de matériel commandées annuellement par la S.N.C.F. (ou les anciens réseaux) à l'industrie française)

Année de la commande

Voitures et fourgons à voyageurs

Wagons et fourgons à marchandises

Année de la commande	Voitures et fourgons à voyageurs	Wagons et fourgons à marchandises
1919	1.487	1.279 1279
1920	665	412
1921	150	11.955
1922	930 930	2.410 2410
1923	592 572	4.127 4127
1924	937 937	12.394 12394
1925	30 30	231 231
1926	282 282	3.080 3080
1927	850 850	2.641 2641
1928	660 660	4.794 4794
1929	671 671	15.900 15900
1930	920 920	12.595 12595
1931	278 278	1.697 1697
1932	604 604	5.080 5080
1933	260 260	887 887
1934	264 264	1.651 1651
1935	273 273	129 129
1936	287 287	40 40
1937	403 403	70 70
1938	75 75	0 0
1939	25 25	8.820 8820

45-54
M. Dera

S.N.C.F.

9 août 1945

Secrétariat de la
Direction Générale
-

Monsieur le Directeur
du Service des Approvisionnements

D 702/3

J'ai l'honneur de vous adresser, à titre de memento, la lettre ci-jointe relative à l'exposé que vous devez faire le mardi 11 septembre, à 14 h 30, devant le Comité des Marchés, sur la politique générale de la S.N.C.F. en matière de marchés.

P. L'Inspecteur Général,
signature.

10/8

Monsieur PLA,

Il sera sans doute opportun, bien que ce ne soit pas proprement l'objet de la réunion, d'exposer comment se présente la question des importations. La procédure suivie va, en effet, nous conduire à présenter au Conseil pour régularisation des marchés de très grosse importance (dont tous les éléments nous seront d'ailleurs en fait imposés).
Préparer cet exposé pour M. GROS qui ira à la réunion du 11/9/45.

(s) COULLIE

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT

le

7 août

19 45

- COPIE -

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président BOUTET me prie de vous rappeler que, comme suite aux échanges de vues qui ont eu lieu à la dernière séance du Comité des Marchés, celui-ci se réunira le mardi 11 septembre à 14 h 30.

M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes et de la Construction, M. ARMAND, Directeur du Service Central du Matériel, et M. COULLIE, Directeur du Service des Approvisionnements, exposeront la politique générale de la S.N.C.F. en matière de marchés, eu égard aux conditions économiques et techniques actuelles.

Veillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

Le Secrétaire Général Adjoint,

Signé : CLOSSET.

Lith. A.C.M. 1

Lettre adressée à M.M. CLAUDON, AGUILLON, de LAVIT, CRAPIER et REDON, Administrateurs, membres du Comité des Marchés.

18 octobre 1945

Monsieur le Directeur,

M. GROS m'a demandé de faire
passer sous vos yeux l'exposé
ci-joint qu'il a fait au Comité
des Marchés du 11 septembre 1945.

V - 18/10

E. Baum

SERVICE
des
APPROVISIONNEMENTS

POLITIQUE GÉNÉRALE DE LA S.N.C.F.

EN MATIÈRE DE MARCHÉS DE FOURNITURES

Je pense que ce qui peut intéresser le Comité des Marchés

Les conditions économiques et techniques actuelles ont eu des répercussions tellement différentes dans ^{les diverses} branches de l'industrie auxquelles s'adresse la S.N.C.F. pour ses marchés de fournitures qu'il est vraiment bien difficile de parler, à leur égard, d'une "politique générale" en matière de marchés.

Je rappelle, ^{à ce sujet}, que le Service des Approvisionnements ~~avait été~~ constitué en 1938 en vue de placer aux meilleures conditions possibles les commandes de la S.N.C.F. dans un milieu économique où, en principe, régnait encore la libre concurrence. L'un de ses principaux objectifs était de déjouer, dans toute la mesure du possible, les ententes industrielles et de choisir, parmi les industriels qui se disputaient le privilège d'être fournisseurs du Chemin de fer, ceux qui offraient les meilleures conditions; Des stocks abondants, répartis dans des Magasins bien organisés, permettaient de discuter les offres des fournisseurs en toute liberté d'esprit.

Ces conditions ont été progressivement bouleversées par la période préparatoire à la guerre d'abord, par la guerre elle-même, par l'occupation et le régime économique imposé par l'ennemi et enfin par les difficultés qui ont suivi la période de libération.

Nos acheteurs doivent s'adresser maintenant :

- à une industrie française exsangue plus ou moins bien étayée par des organismes de répartition ou des comités professionnels qui, pour la plupart, n'ont pas encore réussi à s'adapter à leur rôle;
- à des importations réalisées le plus souvent par le canal de missions d'achat plus ou moins improvisées et dans le cadre

étroit des disponibilités monétaires accordées par la Commission des Approvisionnements au Ministère de l'Economie nationale;

- aux produits hétéroclites abandonnés par l'ennemi dans sa fuite;
- à ceux que sont disposés à céder à notre pays les Armées alliées (surplus);
- et enfin, depuis peu, aux produits qui peuvent être récupérés en Allemagne occupée.

Les acquisitions ainsi faites doivent être conclues sous la pression des besoins extrêmement impérieux des Services utilisateurs, soit pour remplacer les outillages détruits ou volés, soit pour faire face à des besoins d'entretien sans cesse croissants en présence de stocks pratiquement nuls.

Ce n'est qu'au prix de modifications internes profondes et d'un travail acharné que le Service des Approvisionnements a pu faire face tant bien que mal à la situation nouvelle ainsi créée avec les effectifs et les cadres prévus pour l'économie d'avant-guerre.

I - Acquisitions sur le marché français.

L'une des conséquences du rationnement et du contingentement des produits industriels nécessaires à la S.N.C.F. ainsi que la disparition pratique des stocks a été une fragmentation extrême des affaires traitées avec l'industrie française. De ce fait, le nombre des affaires traitées par le Service des Approvisionnements soumises à l'examen du Comité des Marchés se trouve être maintenant relativement peu important.

- 1°) Obtention des contingents.

Pour la plupart des produits, le Service doit négocier, compte tenu des besoins globaux du Chemin de fer et de leur importance vitale pour la vie économique du pays, des contingents d'ensemble par grandes catégories de produits utilisés :

- charbon,
- produits sidérurgiques,
- métaux non ferreux,
- bois,
- produits pétroliers,
- produits textiles,
- papier,
- caoutchouc,
- amiante, etc.

Ces contingents sont généralement accordés trimestre par trimestre et bien souvent révisés au mois le mois.

- 2°) Placement des commandes.

Celui-ci ne peut malheureusement plus se faire par le simple jeu de la concurrence entre industriels désireux de vendre leurs marchandises au Chemin de fer, et ceci pour les raisons suivantes :

a) dans un grand nombre de branches d'industrie, les Comités d'Organisation et, à leur suite, malheureusement, les Offices professionnels ont tout fait pour rendre toute concurrence inexistante, tout au moins sur le marché officiel auquel seul, bien entendu, la S.N.C.F. peut s'adresser. C'est notamment le cas pour l'industrie sidérurgique, pour certaines industries de transformation de métaux non ferreux, pour certaines branches de la construction électrique et pour toutes les industries touchant aux textiles et aux cuirs;

b) dans de nombreux cas, la production des industries étant tout à fait insuffisante pour alimenter les besoins du pays, les industriels trouveraient facilement à écouler au marché parallèle; ils ne désirent donc pas recevoir des commandes du Chemin de fer aux prix officiels.

En dépit de ces difficultés, le Service a toujours tenu à maintenir le principe des appels d'offres adressés aux fournisseurs eux-mêmes et non à leur organisme professionnel. Il n'a, en effet, jamais désespéré de l'avenir et toujours considéré que le marasme de l'industrie française ne serait que provisoire et que, tout au moins pour ménager l'avenir, il devait maintenir des contacts directs avec les fournisseurs eux-mêmes.

Néanmoins, pour tenir compte, d'une part, dans certains cas, de la pression exercée sur leurs adhérents par les Comités d'Organisation et les Offices professionnels et, d'autre part, du peu d'empressement que mettaient, dans certaines branches de l'industrie, les industriels à travailler pour le Chemin de fer, il a dû fréquemment traiter avec les organismes représentatifs de la profession eux-mêmes.

Pratiquement, tous les appels d'offres importants sont adressés à la fois aux industriels et aux organismes professionnels.

Lorsque des fournisseurs sont désignés par les Offices professionnels, les difficultés de placement des commandes n'en restent pas moins, en général, très grandes. En effet, les

.....

arrêtés visant les prix ne sont pas toujours clairs et laissent généralement lieu à d'importantes marges de discussion. De plus, il arrive fréquemment que les industriels désignés par les organismes professionnels n'ont pas l'habitude de travailler avec le Chemin de fer et ne se plient qu'avec la plus mauvaise grâce aux conditions particulières que notre Administration est dans l'obligation de leur imposer, soit au point de vue technique, soit au point de vue commercial.

- 3°) Exécution des commandes.

Contrairement à ce qui se passait avant la guerre, on doit considérer que la tâche la plus importante du Service commence à partir du moment où les commandes sont placées.

En effet, soit que ces commandes aient été acceptées de mauvais gré par des industriels qui préféreraient fournir au marché parallèle, soit que la pénurie de matières premières, d'énergie ou de main-d'oeuvre ne permette pas à nos bons fournisseurs de tenir leurs engagements, il est bien certain que les livraisons ne s'exécuteraient pas sans une pression et une intervention presque constante de nos Services.

Il n'est pas rare que, pour obtenir la livraison d'un produit, nous soyons amenés à apporter notre aide aux fournisseurs au 2ème ou même au 3ème degré de nos propres fournisseurs. Par exemple, pour obtenir des livraisons de bois, nous devons aider notre fournisseur à obtenir des lames de scie; ces lames de scie elles-mêmes ne peuvent être livrées que si leur fabricant obtient des meules, et le fabricant de meules nous demande de l'aider à obtenir des moyens de transport, des pneus, etc.

- 4°) Révision des prix.

Le produit une fois livré, la tâche du Service n'est pas terminée. En effet, dans les circonstances économiques troublées que nous traversons, il n'est presque pas de produits (sauf les bien rares produits disponibles) que nous puissions acquérir sans garantir le fournisseur contre les hausses du prix de revient pendant le délai de fabrication. Ce délai lui-même est presque toujours perturbé par des raisons de force majeure devant lesquelles nous devons nous incliner. C'est pourquoi le prix définitif auquel est payée la commande nécessite encore un travail supplémentaire important.

.....

II - Importations dans les pays alliés et neutres.

Le mécanisme des importations a été assez long à être mis au point. Nous avons, tout d'abord, cru devoir présenter des séries de demandes à tous les organismes alliés avec lesquels nous étions en contact : Services Militaires des Chemins de fer, Services militaires économiques (Majestic), etc. Ces demandes n'ont généralement pas abouti et ont eu, le plus souvent, une influence perturbatrice.

Actuellement, nous demandons l'inscription de nos besoins sur les programmes d'importation. Ces demandes sont présentées par l'intermédiaire des Directions ministérielles intéressées de la Production Industrielle ou de l'Agriculture. Elles sont ensuite examinées par la Commission des Approvisionnements au Ministère de l'Economie nationale. C'est seulement après leur approbation par ces divers organismes que nous sommes amenés à établir des spécifications précises destinées aux missions d'achat dans les pays étrangers. A partir de ce moment, il nous est extrêmement difficile de savoir ce qu'est devenue notre demande d'importation. Tout au plus pouvons-nous recueillir quelques renseignements par l'intermédiaire de nos missions en Amérique ou en Angleterre et, finalement, nous sommes avisés, au bout d'un certain délai, de l'arrivée dans les ports français de certains produits que nous avons demandés. Ces produits doivent nous être facturés par l'organisme d'importation et d'exportation du Gouvernement français (IMPEX). Les prix de facturation sont établis par la Direction des Prix au Ministère de l'Economie nationale ou par les organismes habilités par elle. Les prix ainsi fixés sont, soit les prix intérieurs français, soit des prix de péréquation, soit des prix correspondant aux cours mondiaux. Pour toutes les affaires importantes, le Service des Approvisionnements prend contact avec les organismes habilités et discute, dans toute la mesure où cela lui est possible, les prix qui sont déterminés par eux.

Il résulte de cet exposé qu'à aucun moment jusqu'à la facturation la S.N.C.F. n'a passé véritablement de commandes. Elle a adressé simplement des demandes au Gouvernement français qui traite lui-même les achats dans la mesure où cela lui est possible et qu'il facture à la S.N.C.F. par l'intermédiaire d'IMPEX.

De ce fait, il n'a pas été possible de présenter au Comité des Marchés les commandes correspondantes, et nous ne pourrions présenter ces marchés qu'"en régularisation" à posteriori.

.....

III - Matériaux abandonnés par les Allemands -
Surplus des Armées alliées - Etc.

Dans la pénurie extrême où se trouvait la S.N.C.F. au moment de la Libération, il était particulièrement intéressant pour elle d'utiliser au maximum les matières que les Allemands avaient approvisionnées pour leurs organismes industriels (TODT, Fabrications d'Armement, etc.). Ces produits, d'abord considérés comme prises de guerre par les Américains, puis cédés au Gouvernement français, ont été acquis à la suite de longues et laborieuses négociations engagées soit auprès de l'Armée américaine, soit auprès des Services du Domaine. Le montant de ces acquisitions a toujours été inférieur au minimum prévu pour la présentation au Comité des Marchés. Dans certains cas, ils ont fait cependant l'objet de présentation à posteriori à la Commission des Marchés au Ministère des Travaux Publics.

Nous commençons seulement, d'une part, à recevoir des listes de surplus que les Armées alliées sont disposées à laisser à la France, et nous ne pouvons pas encore nous faire une idée du montant des acquisitions qu'il nous sera ainsi possible de réaliser.

Il en est de même du résultat des prospections actuellement faites par nos soins en Allemagne occupée.

Il convient toutefois de souligner que toutes ces acquisitions nécessitent des négociations très laborieuses, tant pour l'identification des produits et des matières que pour la fixation des prix en accord avec les organismes habilités.

SERVICE A.

Statistiques mensuelles moyennes relatives aux 6 premiers
mois de l'Année 1945

CHIFFRE D'AFFAIRES :

5.
~~750.000~~
375 000 000 Frs

NOMBRE de POSTES placés en commande :

32 200 postes ¹⁵⁰

répartis en 9 500 commandes

NOMBRE de LETTRES :

11 000 lettres

NOMBRE de DEMARCHEURS :

Division Am..... 8

Division Ab.(divers) 11

Spéciaux pour bois 7

Spéciaux pour bois
de voie ... 7

Total Division Ab 25

Achats Rapides 14

Total du Service A (8 + 25 + 14)

47

Ate 11 SEPT. MATIN

NOTE

résumant les principales difficultés auxquelles se heurte l'exécution des transports de la SNCF

Les principales difficultés auxquelles se heurte l'exécution des transports dont la S.N.C.F. a la charge sont dues essentiellement :

- au mauvais état des télécommunications,
- à l'insuffisance du parc du matériel moteur et roulant en bon état,
- à la faiblesse des attributions de combustible traction.

Pour ce dernier point, nous ne ferons que rappeler que, faute d'allocations importantes le combustible ayant manqué dans certains dépôts, il en est résulté des retards des trains; en outre, les transferts de stocks entre dépôts auxquels nous devons procéder conduisent à utiliser des locomotives et des wagons qui font alors défaut pour le service normal.

La remise en état des locomotives pose des questions de recrutement de main d'oeuvre, de reconstruction, de hangars et de bâtiments, d'approvisionnement en pièces et matières d'entretien; la réparation des wagons et des voitures se heurte aux mêmes difficultés, celles des bâtiments ne présentant toutefois pas la même gravité que pour les locomotives.

Ces difficultés présentent une acuité exceptionnelle pendant la période froide que nous traversons; mais l'effort à faire pour les résoudre persistera encore pendant de longs mois et il importe de prendre toutes les mesures susceptibles d'apporter une amélioration à la situation présente et surtout d'en éviter une aggravation nouvelle.

En ce qui concerne les problèmes de main d'oeuvre et de matières, il semble que dans l'état de pauvreté actuel du pays, les mesures de priorité en faveur de la S.N.C.F. et de ses fournisseurs doivent être renforcées, au moins pendant quelques mois, pour permettre un démarrage aussi prochain que possible des industries essentielles à la vie du pays.

Nous exposons ci-dessous, en énumérant les difficultés les plus importantes rencontrées jusqu'ici, les mesures dont l'urgence nous paraît s'imposer :

MM. WETZEL
DUFRIER
SANTINI
PLA

le 20/1/45

visé : COULLIE & GROS

.....

A - Main d'oeuvre -

La S.N.C.F. et ses réparateurs ou fournisseurs ne peuvent, d'une façon générale, assurer que très difficilement l'embauchage de la main d'oeuvre spécialisée qui leur est nécessaire; un certain nombre de chefs d'établissements attribuent ces difficultés à la loi du 10 Mai 1944 qui prévoit le paiement par l'Etat de 75% de leur salaire aux ouvriers privés momentanément de travail par suite de faits de guerre.

Il semble nécessaire de rappeler aux Inspecteurs Divisionnaires du Travail que la loi du 20 Mai 1944 rend possible l'utilisation des bénéficiaires de la loi soit sur le lieu de leur travail, soit même dans d'autres localités, à des travaux d'autres entreprises ou de collectivités publiques.

Une solution urgente est souhaitable, car la mobilisation en cours de jeunes classes va avoir une répercussion non négligeable sur les effectifs de main d'oeuvre spécialisée.

B - Télécommunications -

L'état précaire des relations téléphoniques de la S.N.C.F. est une cause de gêne dans la transmission des ordres en temps voulu, il en résulte parfois un gaspillage dans l'utilisation des locomotives en bon état. Il est donc important de rétablir les relations téléphoniques normales, ce qui exige l'attribution en quantités convenables de fils et de câbles.

L'ensemble des besoins minima urgents atteint 2.200 tonnes en cuivre électrolytique. Or, les attributions faites à ce titre atteignent 738 tonnes dont la moitié seulement a pu à ce jour être livrée aux tréfileries par l'usine du Palais de la Compagnie Générale du Duralumin et du Cuivre.

En vue de faciliter de nouvelles attributions, 700 tonnes environ de matières récupérées sont en cours d'expédition sur l'usine du Palais. Nous espérons bien que les attributions envisagées à notre bénéfice par le Répartiteur pourront être faites.

C - Bâtiments -

Des demandes importantes de baraques destinées notamment à permettre l'entretien courant des locomotives ont été formulées; un effort important de livraison est déjà commencé, il est à poursuivre.

Par contre, les demandes de hangars que nous avons présentées n'ont pas été satisfaites, aucun hangar n'a encore pu être installé, il en résulte que pendant la période de pluie et de neige, l'entretien devient impossible.

.....

C'est ainsi que pour la Région Nord l'entretien coûte actuellement 6 fois plus cher, en main d'oeuvre, qu'en période normale.

Nous nous préoccupons de trouver des hangars disponibles en France et en Angleterre.

D'autre part, pour compléter ces constructions, il est indispensable de recevoir du verre à vitres et des matériaux de couverture.

I - Verre à vitres

Nos besoins pour 1945 ont été évalués à 5.000.000 de m² sur lesquels les contingents attribués depuis Octobre s'élèvent à 229.000 m² de vitres et 141.000 m² de verre coulé, les attributions mensuelles, pour les deux catégories, atteignant 140.000 m² pour Février.

Elles représentent sensiblement 15 % de la production nationale, une intervention près du Répartiteur serait utile pour que nous obtenions une augmentation de ce pourcentage.

Les livraisons faites ou en cours sur ces contingents sont seulement de 10.000 m² de vitres et 44.000 m² de verre coulé. La production des usines devrait s'élever plus rapidement.

D'après nos renseignements, la Verrerie d'ANICHE disposerait de stocks importants qui faute de transports ne peuvent être acheminés sur les attributaires. Il serait de l'intérêt général d'attribuer ces verres à la S.N.C.F. qui pourrait les utiliser dès maintenant dans les établissements du Nord, cette fourniture pourrait être imputée sur nos contingents du 2ème semestre 1945.

2 - Matériaux de couverture

Ardoises - Les priorités accordées à la S.N.C.F. lui permettent de disposer pratiquement de ce qu'elle demande, mais l'utilisation des ardoises pour la réfection des couvertures est limitée pour des raisons techniques liées à la constitution du support et aussi par les difficultés de transport.

Tuiles - Les besoins mensuels actuels sont de 2.500 tonnes sur lesquels les attributions atteignent seulement 1.250 tonnes.

D - Pièces et matières d'entretien -

I - Métaux ferreux

Nous devons faire une distinction entre nos besoins immédiats et nos besoins à venir.

.....

a) Besoins immédiats

Pour cette tranche, 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, la continuité du service présentant un caractère d'absolue nécessité pour les opérations militaires.

Nos besoins représentent 95.000 tonnes pour le 1er trimestre 1945 (45.000 tonnes pour le matériel et traction, 50.000 tonnes pour les installations fixes et la reconstruction) sans aucune reconstitution de stock. Ces quantités visent à couvrir la remise en état des véhicules avariés par faits de guerre, l'entretien courant indispensable des locomotives et du matériel roulant, la remise en état des voies, des ouvrages d'art et des dépôts de machines. En arrêtant ces prévisions, nous avons tenu compte de la réutilisation du matériel à provenir d'importantes déposes de voies qui ont été décidées pour pallier nos insuffisances de matériel.

Le Répartiteur a institué à partir du 1er février un régime d'autorisations de livraison dans lequel la S.N.C.F. figure pour 30.000 tonnes, ce tonnage pouvant être augmenté dans la mesure où des prélèvements sur stocks actuellement disponibles pourraient être effectivement faits. Les stocks existant dans les usines sont évalués à 300.000 tonnes par la production industrielle.

Nous espérons que les attributions prévues et les dispositions envisagées pour les prélèvements sur stocks existants pourront être appliquées.

b) Besoins à venir.

Une révision de nos prévisions, faite avec le souci d'éliminer tout ce qui n'est pas strictement indispensable, nous permet de réduire à 210.000 tonnes (60.000 tonnes pour le Matériel, 150.000 tonnes pour les Installations Fixes) le tonnage à mettre en commande au cours du 1er trimestre 1945.

Or, en face de ces besoins nous pouvons seulement faire état de l'attribution d'un contingent trimestriel de 27.500 tonnes. La production nationale étant évaluée à 150.000 tonnes, il est évident qu'un recours massif à l'importation s'imposera. Tenant compte de cette situation de fait et pour permettre aux Services de la Production Industrielle d'engager dès que possible les négociations utiles, nous préparons les spécifications nécessaires.

Enfin, eu égard à l'importance des délais de livraison à prévoir, il est clair que des dispositions analogues à celles indiquées ci-dessus pour le 1er trimestre devront être adoptées pour les mois suivants.

.....

2 - Métaux non ferreux

Nous rappellerons nos besoins mensuels d'entretien au début de 1944.

Etain : 40 T Antimoine : 14 T

auxquels il faudrait ajouter ceux nécessaires à la remise en état du matériel avarié par faits de guerre.

Or, depuis juin 1944, nous avons reçu seulement :

Antimoine : 8 T
Alliage d'étain à 60% (exprimé en étain pur) : 21 T

Des importations ont été demandées aux alliés, mais aucun tonnage n'est encore parvenu.

3 - Pièces en caoutchouc

Les disponibilités en boyaux de frein, joints pour appareils de frein, rotules d'alimentation en eau des tenders, tuyaux pour soudure acétylénique, pneumatiques pour voitures et camions sont pratiquement épuisés.

Des importations toutes récentes de gomme et caoutchouc artificiel devraient permettre de nous affecter par priorité les quantités nécessaires à la fabrication des articles énumérés ci-dessus.

D'autre part, la Section Textiles de l'O.C.R.P.I. a pris des dispositions pour que la toile et les filés indispensables soient préparés dans le minimum de temps.

Pour qu'il en soit ainsi, des allocations prioritaires de charbon et de courant électrique doivent être assurées aux usines intéressées.

4 - Produits pour couvertures de wagons.

De nombreux wagons couverts ne sont pas étanches et risquent de compromettre le transport du ravitaillement.

La remise en état de notre parc de wagons couverts exige pendant l'année 1945 l'utilisation mensuelle de 65.000 m² de toile à couverture.

A ce jour, il nous reste dû 350.000 m² sur les contingents de textiles des années 1942 et 1943. Il est nécessaire que la Section du Textile de l'O.C.R.P.I. les fasse confectionner et livrer à la cadence de 65.000 m² par mois et que des attributions nous soient faites au titre des années 1944 et 1945 pour suivre sans coupure le programme précédent.

5 - Briques réfractaires pour foyers de locomotives

Les besoins mensuels sont évalués à 800 tonnes mais les usines productrices sont pour la plupart arrêtées faute de charbon. Le tonnage mensuel de charbon à fournir aux fabricants est de 160 tonnes.

.....

De nombreuses locomotives roulent sans voûtes de foyer; or, les voûtes économisent 5 à 8% de combustibles dans les locomotives, c'est-à-dire plus que la quantité nécessaire à la cuisson des briques. La fourniture des 160 tonnes de charbon nécessaires devrait être comprise dans la répartition.

6.- Amiante

Des fibres à longs brins sont indispensables pour la fabrication des tresses et cordons pour garnitures utilisées pour l'entretien des locomotives à vapeur.

Nos besoins pour 1945 sont de 50 tonnes. Cette matière provient exclusivement d'importations, il conviendrait d'obtenir des livraisons d'urgence pour alimenter les filatures d'amiante.

7.- Huiles de graissage

Nous attendons, en provenance d'Angleterre, 272 T. d'huile CM3 et 750 T. d'huile G. Cette fourniture est urgente, nos approvisionnements ne nous permettant de couvrir nos besoins que jusqu'au début de février pour l'huile CM3 et jusqu'à mi-février pour l'huile G.

Le bateau qui doit arriver à Rouen n'est pas encore signalé parti d'Angleterre, il y a urgence à intervenir.

8.- Pétrole

Notre consommation mensuelle en hiver en période normale est de 360 m³.

Sur des attributions atteignant 1.445 m³ de pétrole, nous en avons reçu effectivement 455 m³.

Le solde de nos attributions (990 m³), qui nous fait défaut, existe réellement à Rouen et à Marseille, mais les livraisons ne peuvent être effectuées du fait de la réquisition systématique des wagons citernes S.N.C.F. vides, envoyés sur ces points, par les Services militaires alliés près desquels nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour éviter le retour de tels procédés.

9.- Gas-oil

Nous n'avons plus de réserves et nous constatons de gros retards dans les livraisons.

Cependant, en dehors de nos besoins normaux et de ceux du Service de la Reconstruction, nous avons dû substituer un service autorail à certains services vapeur et assurer sur la demande pressante du Ministère un service de ravitaillement pour la Région Parisienne.

Pour faire face à ces obligations, il est indispensable que les allocations consenties soient effectivement réalisées dans le mois d'attribution.

Au surplus, la constitution d'une réserve de 2.600 m³ environ correspondant à 2 ou 3 mois de consommation devrait être admise et des contingents spéciaux attribués à cette fin.

.....

10 - Bois

a) Bois sous rails -

L'approvisionnement en bois sous rails et notamment en traverses devient très précaire. Il est possible que nous ayons à revenir sur ce point au cours des mois prochains étant donné que nous ne pouvons compter que sur la production nationale.

b) Bois pour la reconstruction -

La Section du Bois de l'O.C.R.P.I. s'est efforcée de nous aider jusqu'ici notamment en nous faisant bénéficier de 2.700 m³ de sciages résineux bloqués après la libération, mais ces ressources sont sur le point d'être taries.

Cependant, nos besoins pour les prochains mois en sciages résineux et en grumes pour débitage par les scieries S.N.C.F. seraient de 22.000 m³ de sciages et 22.000 m³ de grumes pour lesquels aucune imposition n'est prévue. Une intervention près de la section des bois de l'O.C.R.P.I. serait désirable.

c) Bois de wagnage -

Les besoins du Service du Matériel sont de 20.000 m³ de grumes résineux.

Les impositions de l'année 1944 n'ont été que partiellement satisfaites, celle du 1^{er} trimestre 1945 est inférieure de 40 % aux besoins exprimés.

La production française en sciages résineux est insuffisante pour couvrir tous les besoins, l'importation de grumes et résineux du Nord, de Suisse s'imposera vraisemblablement; une décision est à provoquer à cet égard.

11 - Ciment -

La cadence normale d'utilisation doit s'élever progressivement à 50.000 T. Les contingents qui nous sont attribués s'élèvent en moyenne à 15 ou 18.000 TONNES.

La fabrication du ciment étant conditionnée par l'approvisionnement en charbon des usines de la région parisienne, les attributions du Répartiteur du charbon pourraient peut-être être révisées pour tenir compte des besoins de ces Usines.

12 - Papier et carton -

Les besoins mensuels normaux de la S.N.C.F. représentent 1.000T de papier et carton de toutes sortes.

Les attributions insuffisantes depuis la répartition du papier ont été réduites à 12 % des besoins à fin 1944.

En outre, il est impossible de faire réaliser la totalité des contingents. La situation est devenue très critique.

.....

Les imprimés destinés aux Services du Mouvement et Commerciaux notamment pour l'acheminement des colis sont indispensables. La pénurie de papiers spéciaux (papiers calques et héliographiques) est de nature à retarder nos études pour la reconstruction. Des magasins d'imprimés ont été sinistrés, dont le stock n'a pu être reconstitué.

On ne saurait trop insister près du Répartiteur sur l'intérêt qu'il y aurait à augmenter les attributions de la S.N.C.F. et que des Papeteries soient désignées pour réaliser ces contingents.

Après l'attribution par les diverses Sections de l'O.C.R.P.I. des contingents nécessaires, les commandes des différents produits devront être exécutées et livrées rapidement pour éviter toute solution de continuité dans l'alimentation des ateliers réparateurs.

Ce résultat ne peut être obtenu que si les fournisseurs et leurs sous-traitants reçoivent les attributions de combustibles et d'énergie électrique nécessaires à leurs fabrications.

De très nombreux fournisseurs, même dans la Région du Nord, se plaignent de manquer de combustibles (charbons, coke, gaz) : c'est ainsi que les Aciéries du Nord à HAUTMONT enregistrent de fréquents arrêts de leurs ateliers par pénurie de charbon et que leur fonderie de DOUZIES, qui fabrique notamment des cylindres de locomotives est arrêtée depuis le 12 Janvier.

Il serait nécessaire qu'une intervention soit faite en particulier auprès de SIDENOR et de MECANOR à LILLE pour que la répartition de combustibles aux industriels de leurs groupements respectifs, prévoie l'alimentation régulière des réparateurs et des fournisseurs de la S.N.C.F.

Lors de la réduction des disponibilités en charbon, MECANOR croit devoir procéder à une réduction proportionnelle des attributions de tous les membres de son groupement; nous estimons que la répartition devrait au contraire être faite de façon à laisser intactes les capacités de travail des réparateurs et des fournisseurs de la S.N.C.F.

Le Directeur Général,

COPIE pour le Service A

(Note remise au Ministre le 19/1)
- Visa

19 Janvier 1945
(Reçu le 19 janvier 1945
Enregistrement n° 39.773)

INTERVENTIONS DEMANDEES AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS POUR RELEVER LA SITUATION DE LA S.N.C.F.

- 1° - Appuyer les démarches faites par le Répartiteur du Charbon pour obtenir l'exécution du programme d'importation des houilles traction de la S.N.C.F. en zone Ouest et à Marseille (déficit de décembre : 62.000 tonnes).
- 2° - Diriger les chômeurs de la catégorie ouvriers en métaux sur les établissements S.N.C.F. rendus déficitaires par la mobilisation et sur les usines de réparations de matériel moteur et roulant.
- 3° - Veiller à l'exécution du programme de livraison de 2.200 T de cuivre électrolytique à la S.N.C.F.
- 4° - Inscrire au programme d'importation deshangars métalliques en provenance de Grande-Bretagne (dépôts sinistrés).
- 5° - Relèvement substantiel des attributions de la S.N.C.F. en verres à vitres et en verres coulés notamment par déblocage immédiat des stocks des verreries.
- 6° - Relèvement substantiel des attributions de la S.N.C.F. en tuiles de couverture.
- 7° - Pour l'immédiat, déblocage rapide de stocks de métaux ferreux au profit de la S.N.C.F.
- 8° - Autoriser la S.N.C.F. à lancer dès le premier trimestre 1945 des commandes pour 210.000 tonnes de métaux ferreux, la proportion des importations étant définie par les Services de la Production Industrielle.
- 9° - Appuyer les démarches de la S.N.C.F. pour l'importation de métaux non ferreux (étain, antimoine).
- 10° - Attribuer à la S.N.C.F. 65.000 m2 par mois de toile pour couverture de wagons.
- 11° - Assurer l'importation de 50 T. d'amiante (fils à longs brins pour joints de locomotives).

MM. WETZEL
DURIER
SANTINI
PLA

.....

20/1
Visé : COULLIE

12° - Intervenir pour hâter l'exécution des commandes d'huiles de graissages faites en Angleterre, les stocks ne permettant pas de tenir février 1945.

13° - Obtenir l'interdiction de réquisition par les Services Alliés des citernes vides servant au transport du pétrole S.N.C.F. à partir des stocks de Rouen et Marseille.

14° - Garantir à la S.N.C.F. la livraison effective de ses allocations de gas-oil et lui permettre de constituer une réserve pour parer aux à-coups de livraison.

15° - Assurer à la S.N.C.F. en résineux 22.000 m³ de sciages et 42.000 m³ de grumes par trimestre (waggonage et reconstruction), en recourant au besoin à l'importation.

16° - Attribuer effectivement à la S.N.C.F. 500 T. par mois de papier (soit la moitié du tonnage normal)

17° - Donner aux fournisseurs et sous-traitants de la S.N.C.F. les charbons et l'énergie nécessaires à leurs fabrications pour la S.N.C.F. en priorité sur tout autre besoin.

Ex. demandé par Monsieur Coullie

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

DIRECTION GENERALE

PARIS, le 12 mai 1941
100, avenue de Suffren (15°)

Service du Contrôle
des Marchés

Difficultés dans la
passation et l'exé-
cution des marchés
depuis l'Armistice.

CM 72-79/4632

Monsieur le Secrétaire Général

Messieurs les Directeurs des Services Centraux

A - C - F - M - P - R - T - V

Messieurs les Directeurs de l'Exploitation
des Régions

EST
NORD
OUEST
SUD-OUEST
SUD-EST

Je vous envoie, ci-jointe, une note approuvée
par M. le Directeur Général, indiquant les règles à
suivre pour la solution des difficultés auxquelles peuvent
donner lieu, depuis l'Armistice, la passation des marchés
nouveaux et l'exécution des marchés en cours.

Le Chef du Service
du Contrôle des Marchés,

signé : OLIVIER

12 mai 1941

Règles à suivre pour la solution des difficultés auxquelles
peuvent donner lieu, depuis l'armistice, la passation des
marchés nouveaux et l'exécution des marchés en cours

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

Les modifications survenues dans la situation économique depuis l'armistice, l'organisation nouvelle de l'économie nationale et la réglementation sévère des prix ont des répercussions sur les conditions de passation et d'exécution des marchés.

La présente note a pour objet d'examiner les difficultés qui se sont produites et les règles à suivre pour les résoudre, et de rechercher les solutions les meilleures pour les éviter à l'avenir.

Un certain nombre de ces difficultés s'étaient déjà révélées au début de la guerre. Les notes Am 72-95/3983 du 29 janvier 1940 (règles à suivre pour la solution des difficultés auxquelles peut donner lieu l'exécution des marchés en cours au 1er septembre 1939) et Am 75-02/4013 du 15 mars 1940 (conditions de passation des marchés pendant la guerre) ont fixé les règles à suivre tant pour l'exécution des marchés en cours que pour la passation des marchés nouveaux : la plupart de ces règles doivent continuer à recevoir leur application dans les circonstances actuelles.

En ce qui concerne plus spécialement l'exécution des marchés en cours, on peut admettre que les changements survenus depuis l'armistice dans la situation économique constituent, comme l'a été en septembre 1939 la guerre elle-même, un fait imprévisible dont il est équitable et conforme aux principes du droit de tenir compte, dans la mesure où il fait obstacle à l'exécution par le fournisseur de ses obligations contractuelles.

Il ne paraît donc pas nécessaire de reprendre l'exposé des difficultés déjà traitées dans les notes susvisées ; il suffira de s'y reporter.

I - Conditions de passation des marchés nouveaux -

L'Organisation nouvelle de la production nationale repose essentiellement :

- sur l'abandon du principe de la libre concurrence au profit d'une économie dirigée ;
- sur une réglementation sévère des prix.

1° - Elimination de la concurrence.

Le principe de l'appel à la concurrence posé par l'article 34 du Cahier des charges de la S.N.C.F. ne pourra pas toujours être observé :

.....

- d'une part, en effet, les organismes de Répartition institués dans certaines branches d'industrie (Sections de l'Office Central de Répartition des Produits Industriels concernant les fers, fontes et aciers, les métaux non ferreux, les textiles, le cuir, le caoutchouc, le charbon, etc..) et les groupements commerciaux qui se sont créés dans d'autres, obligent parfois la S.N.C.F. à s'adresser, pour la satisfaction de ses besoins, à des fournisseurs qui lui sont imposés ;
- d'autre part, la S.N.C.F. peut avoir elle-même intérêt, dans beaucoup de cas, pour des raisons techniques ou d'urgence, ou encore pour profiter d'approvisionnements immédiatement disponibles, à choisir un fournisseur ou un entrepreneur de préférence à l'autre.

La multiplication des marchés de gré à gré nécessitera un contrôle plus rigoureux des prix.

2° - Les prix des marchés nouveaux -

La question des prix doit être examinée à deux points de vue :

- au regard de la réglementation générale des prix ;
- au regard des prix antérieurement payés par la S.N.C.F. pour des marchés semblables.

a) Réglementation générale des prix -

Cette réglementation a fait l'objet d'une loi de codification en date du 21 octobre 1940 (J.O. du 10 novembre). On peut en retenir les principes suivants :

- Les prix sont stabilisés à la date du 1er septembre 1939.

Toute majoration de ces prix est interdite à moins d'autorisation préalable donnée par arrêté ministériel ou interministériel après avis du Comité Central des prix.

- L'interdiction s'applique également à un certain nombre de procédés énumérés par l'article 17 de la loi⁽¹⁾, procédés qui aboutiraient à une hausse indirecte.

- La personne qui achète sciemment à un prix supérieur au prix autorisé est punissable au même titre que le vendeur.

.....

(1)

Ces procédés sont :
 a) L'application à la vente d'une marchandise "nue" d'un prix qui s'entendait antérieurement de la vente de cette marchandise "logée" ;

.....

Cette réglementation ne doit pas être perdue de vue par les Services acheteurs : on peut noter qu'elle s'appliquera surtout aux marchés de fournitures, les marchés comportant l'exécution de travaux n'étant pas entièrement comparables les uns aux autres.

Pour le règlement des difficultés qui pourraient se produire à ce sujet, on appliquera les instructions contenues dans la note D 72/144 - Am 75-02/4013 du 15 mars 1940. Au cas où les solutions indiquées ne pourraient recevoir leur application ou seraient de nature à compromettre les approvisionnements de la S.N.C.F., la question devra être soumise au Directeur du Service Central intéressé.

Le Service du Contrôle des Marchés tiendra d'ailleurs et diffusera une documentation des prix homologués et des hausses autorisées afin que les Services puissent vérifier à tout moment que les prix offerts restent dans les limites résultant de la réglementation en vigueur.

b) Détermination du prix normal -

Les prix autorisés doivent être considérés comme des maxima, mais le prix normal à payer par la S.N.C.F. devra être déterminé par voie de comparaison avec les prix des marchés semblables passés pendant le 1er semestre 1938, en ramenant ces prix à leur valeur actuelle par le jeu de la clause de révision.

.....

(1) suite -

b) L'application à la vente d'une marchandise prise au départ de l'usine, à la gare ou au quai de départ d'un prix qui s'entendait antérieurement de la vente de cette marchandise "rendue franco" chez l'acquéreur ;

c) L'application à la vente d'une marchandise de supplément de prix pour des prestations ou fournitures accessoires si ces prestations ou fournitures étaient antérieurement comprises dans le prix de la vente principale ;

d) La suppression ou l'aménagement d'escomptes, ristournes, bonifications ou remises sur les tarifs de vente qui n'aurait pas été agréé dans les conditions fixées par l'article 1er lorsque ces escomptes, ristournes, bonifications ou remises sont faits de façon régulière à la clientèle d'après les usages commerciaux de la profession ;

e) La majoration des suppléments de prix en vigueur au 1er septembre 1939 pour livraisons en petites quantités et des suppléments de prix en vigueur au 1er septembre 1939 pour différence de qualité.

Toutefois, des corrections pourraient être admises, si par suite de variations différentes dans les cours des divers paramètres de la formule, les coefficients anciens ne correspondent plus à la situation actuelle.

II - Difficultés nées de la situation actuelle.

Ces difficultés sont examinées dans le tableau ci-après, avec l'indication des règles à suivre pour les marchés nouveaux et pour les marchés en cours.

.....

Nature des difficultés	Règles à suivre pour les marchés nouveaux	Règles à suivre pour les marchés en cours
<p>I - Formule de révision</p> <p>a) La publication des cours des matières ayant cessé, comment doit-on définir les valeurs de base ?</p>	<p>Il convient de se référer aux décisions qui sont publiées désormais au J.O. ou, à défaut de décisions de cette nature, aux cours publiés dans les revues spécialisées.</p> <p>On prendra en principe pour base les derniers prix homologués ou résultant de hausses autorisées. Le Service du Contrôle des Marchés pourra fournir sur ces cours les renseignements nécessaires aux Services acheteurs.</p> <p>Toutefois, les offres de certains fournisseurs étant basées parfois sur des cours officieux plus élevés, il leur sera demandé d'indiquer dans leurs offres les valeurs initiales qu'ils proposent : ces valeurs seront retenues si elles sont supérieures aux cours officiels. Les cours ainsi mentionnés n'auront qu'une valeur indicative et ne seront admis que pour le jeu de la clause de révision.</p> <p>Aucun changement pour les salaires, la réglementation en vigueur (décret-loi du 10 novembre 1939) subordonnant à une autorisation préalable du Ministre toute variation. De ce fait, la référence aux Conventions Collectives en vigueur donne une plus grande garantie de stabilité et de fixité que la référence aux index qui sont établis sur des renseignements de fait incontrôlables.</p> <p>En pratique, conformément aux dispositions de la note D 72-144, Am 75-02/4013 du 15 mars 1940, les variations de salaires seront rattachées :</p> <ul style="list-style-type: none">- soit au contrat collectif effectivement appliqué dans l'usine ou sur	<p>La révision sera faite éventuellement en prenant pour base les derniers cours autorisés.</p> <p>Si une hausse était homologuée avec effet rétroactif, il serait tenu compte de cette rétroactivité dans le calcul de révision.</p>

Nature des difficultés	Règles à suivre pour les marchés nouveaux	Règles à suivre pour les marchés en cours
<p>b) Modification des coefficients pour tenir compte des variations différentes des divers paramètres.</p>	<p>le chantier considéré, pour les marchés dont l'exécution doit être faite dans une usine ou un chantier déterminés ; dans ce cas les variations ne seront retenues que dans la mesure où elles découleront de l'application des règles prévues par le décret-loi du 10 novembre 1939 ;</p> <ul style="list-style-type: none">- soit aux index généraux de main-d'oeuvre de la région où la majeure partie des travaux doit être exécutée lorsque les travaux prévus aux marchés peuvent être exécutés dans plusieurs usines ou chantiers non déterminés à l'avance (cas des sous-traitants)- soit à l'une et à l'autre des références ci-dessus, pour les marchés comportant des travaux de l'une et de l'autre catégories. <p>Les coefficients nouveaux à adopter devront être contrôlés le plus possible en consultant au besoin le Contrôle des Fabrications. Ce travail de révision devrait être fait en tout cas lorsqu'un fournisseur demandera la modification de la formule en vigueur.</p> <p>La valeur des nouveaux coefficients devra être déterminée pour les fabrications faites dans une seule usine, en tenant compte notamment des salaires horaires en vigueur dans l'usine considérée, ce qui pourra conduire parfois à des valeurs différentes pour une même fourniture faite dans des usines dont le salaire horaire n'est pas le même. Il y aura donc un certain rapport entre le coefficient adopté pour le salaire dans la formule de révision et le salaire initial indiqué dans cette formule.</p>	<p>Aucune variation ne saurait être admise au cours de l'exécution du marché, sauf en cas de franchissement du seuil au-delà duquel l'entrepreneur a droit à la résiliation (pour les marchés qui contiennent une disposition prévoyant la résiliation en cas de hausse supérieure à un pourcentage déterminé ou qui se réfèrent à un texte général comportant une disposition de cette nature).</p> <p style="text-align: right;">.....</p>

Nature des difficultés

II - Délais d'exécution

Les fournisseurs insistent pour que, en raison des difficultés actuelles de transport et d'approvisionnement, les délais de livraison prévus dans le contrat aient un caractère simplement indicatif.

Règles à suivre pour les marchés nouveaux

Les difficultés sont réelles, mais il importe de maintenir le principe du délai contractuel avec la date du marché pour origine, non seulement pour définir les obligations du fournisseur, mais également pour pouvoir limiter dans le temps le jeu des clauses de révision.

La solution qui consisterait à prévoir deux délais successifs : l'un pour l'approvisionnement en matières, l'autre pour l'usinage, ne paraît pas devoir être retenue ; en pratique en effet l'approvisionnement et l'usinage sont mêlés ; d'ailleurs cette solution conduirait à augmenter les causes de contestation avec les fournisseurs tout en conduisant à des résultats qui s'écarteraient de la réalité.

Il paraît donc nécessaire de maintenir le principe du délai unique.

Il importe d'autre part que ce délai soit un délai normal.

A cet effet, et pour que le fournisseur ne soit pas conduit à demander des délais excessifs, on pourra admettre l'insertion dans les marchés d'une clause de sauvegarde en faveur du fournisseur, analogue à celle qui figure dans le marché-type de construction de matériel roulant.

Cette clause pourra être ainsi rédigée :

"Tout retard notable dans l'approvisionnement des matières ou dans l'exécution sera signalé par le fournisseur à la S.N.C.F. Dans ce cas, il sera procédé à un examen justificatif et contradictoire des répercussions que ce retard pourra entraîner légitimement dans le coût et la durée de la fabrication ; à la suite de cet examen, un simple échange

Règles à suivre pour les marchés en cours

Si le fournisseur justifie qu'il a été dans l'impossibilité absolue de se procurer dans les délais normaux les approvisionnements ou les moyens de transport nécessaires, on pourra admettre une prolongation des délais contractuels dans la mesure où les faits invoqués auront influé sur la fabrication.

Il conviendra de tenir compte notamment de l'avantage qui aura pu résulter pour le fournisseur de l'approvisionnement plus rapide de certaines matières.

Ce travail ne pourra être fait que par cas d'espèce ; on se référera aux constatations faites par le contrôle des Fabrications.

Nature des difficultés

Règles à suivre pour les marchés nouveaux

Règles à suivre
pour les marchés en cours

de lettres entre la S.N.C.F. et le fournisseur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou pour l'application des conditions de révision".

Au contraire, certains approvisionnements peuvent être constitués avant l'époque contractuellement prévue, soit parce que le fournisseur aura en stock certaines matières, soit parce qu'il pourra se les procurer plus rapidement qu'il n'était envisagé. Lorsque cet approvisionnement anticipé est constaté officiellement par la S.N.C.F. à l'occasion de la présentation des matières à l'acceptation du contrôle en usine (notamment en vue du paiement d'un acompte) c'est la date réelle de cette constatation qu'il convient de substituer à la période contractuelle prévue dans le marché.

A cet effet, il conviendra d'ajouter à la clause ci-dessus concernant les retards dans l'approvisionnement la disposition suivante :

"Inversement dans le cas où il résulterait des constatations faites en usine que l'approvisionnement de certaines matières a pu être réalisé à une époque antérieure à celle qui est prévue ci-dessus, il sera tenu compte des dates réelles d'approvisionnement dans l'application de la clause concernant la révision de la part matières".

Lorsque le retard ou l'avance constatés concernent des approvisionnements qui ne sont pas directement assimilables aux matières de référence, l'incidence du retard ou de l'avance sur l'exécution du marché sera déterminée d'un commun accord.

Les fournisseurs formulent la même demande à raison de la réduction obligatoire de leur production

La réduction de la production se traduit pratiquement par un contingentement correspondant des

Nature des difficultés

Règles à suivre pour les marchés nouveaux

Règles à suivre
pour les marchés en cours

matières attribuées en vue de l'exécution des commandes.

On peut donc admettre qu'il n'y aura aucun ralentissement dans l'exécution à partir du moment où le fournisseur disposera des matières premières nécessaires.

La question rentre donc dans le cas ci-dessus examiné et les solutions proposées pour le retard apporté dans l'approvisionnement des matières doivent être également appliquées dans ce cas.

III - Primes & Pénalités

La difficulté de déterminer dans les circonstances actuelles le délai normal d'exécution et les répercussions exactes d'un retard dans l'approvisionnement de certaines matières, ainsi que l'intérêt d'obtenir dans les marchés l'insertion du délai le plus réduit, ne permettent pas d'appliquer rigoureusement les pénalités.

Il peut y avoir intérêt d'autre part à prévoir des primes d'avance pour obtenir une livraison plus rapide.

Une période neutralisée peut être admise pour l'application des pénalités, chaque fois qu'un délai réduit aura été obtenu.

Cette période pourra être calculée soit en valeur absolue (1 mois par exemple), soit en fonction du délai contractuel (1/10 par exemple).

Pour les motifs ci-dessus, il conviendrait de stipuler une même période neutralisée pour l'attribution de primes d'avance.

Il convient de ne pas perdre de vue cependant que primes et pénalités n'ont pas le

On pourra apprécier libéralement les raisons données par le fournisseur pour justifier les retards et tenir compte de faits qui, sans avoir à proprement parler le caractère de cas de force majeure n'en constituent pas moins à l'heure actuelle des obstacles difficiles à surmonter (pénurie de moyens de transport, difficultés de communications).

.....

Nature des difficultés	Règles à suivre pour les marchés nouveaux	Règles à suivre pour les marchés en cours
<p>IV - Lutte contre le chômage</p> <p>Application des dispositions nouvelles concernant l'emploi des chômeurs.</p>	<p>même fondement juridique et qu'elles ne doivent pas nécessairement être identiques soit dans leur montant, soit dans leurs conditions d'application ; la pénalité est la sanction de l'inexécution de l'obligation, la prime au contraire récompense un effort particulier fait par le fournisseur en sus de ses obligations contractuelles.</p> <p>Ces dispositions n'intéressent que les marchés de travaux.</p> <p>Le Service V a donné les instructions nécessaires sur les clauses à insérer à ce sujet dans les marchés de travaux (lettre Veg <u>80-800-8</u> du 14 décembre 1940)</p> <p style="text-align: center;">12</p>	
<p>V - Clauses financières</p> <p>a) Paiements.</p> <p>Application des dispositions législatives nouvelles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paiement par chèques et virements des sommes > 3000 (loi du 22 octobre 1940) ; - Arrondissement au décime ou au franc (loi du 21 octobre 1940). <p>b) Paiement d'acomptes sur les marchés de fourniture.</p> <p>Certains fournisseurs ont demandé le paiement de ces acomptes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à 90 jours de la demande du wagon pour l'expédition, le retard dans la mise à disposition de 	<p>Les modifications nécessaires ont été apportées au Cahier des Clauses et Conditions Générales des marchés de fournitures (édition du 1er janvier 1941). Il en sera de même pour les autres textes généraux de la S.N.C.F. au fur et à mesure de leur tirage.</p> <p>En attendant la diffusion de ces textes, il y aura lieu de modifier en conséquence les clauses des marchés.</p> <p>La pénurie actuelle de matériel est exceptionnelle et il n'y aura pas lieu d'en tenir compte dans la rédaction des marchés.</p>	<p>Si la situation du fournisseur l'exige, il pourra être donné satisfaction à une telle demande, à</p> <p style="text-align: right;">.....</p>

Nature des difficultés	Règles à suivre pour les marchés nouveaux	Règles à suivre pour les marchés en cours
<p>wagons ne devant pas leur préjudicier.</p>		<p>L'expiration du délai normal de mise à disposition du wagon et sur justification que la demande en a été utilement faite, pour les marchandises ayant donné lieu à une autorisation d'expédier du contrôleur en usine.</p>
<p>- à 30 jours sous escompte de 2 %.</p> <p>c) Paiement d'avances à la commande.</p>	<p>Cette demande pourra être admise à titre exceptionnel pour les fournisseurs qui se trouveraient gênés dans leur trésorerie.</p> <p>Il n'est pas possible de donner satisfaction à cette demande, sauf cas exceptionnels (V.note générale Série ACM n° 13 A 13, Finances et Comptabilité n° 8 A 7 sur les conditions d'attribution et de règlement d'acomptes et d'avances aux fournisseurs et entrepreneurs de la S.N.C.F.)</p>	
<p>d) Paiement d'avances en cours d'exécution de marché, pour faire face à des besoins de trésorerie exceptionnels.</p>		<p>Il convient de se reporter aux dispositions de la note générale sur les conditions d'attribution et de règlement d'acomptes et d'avances aux fournisseurs et entrepreneurs de la S.N.C.F.</p>
<p>VI - Destruction d'approvisionnements par faits de guerre.</p> <p>Certains fournisseurs demandent que ces risques soient pris en charge par la S.N.C.F.</p>	<p>En règle générale, et conformément aux dispositions de la note générale série ACM n° 13 A 13, Finances et Comptabilité n° 8 A 7 le paiement d'acomptes contractuels entraînera au profit de la S.N.C.F. le transfert de propriété des matières ou objets dont la constatation justifie ce paiement.</p> <p>Mais dans les circonstances actuelles, il sera préférable de prévoir une caution plutôt qu'un transfert de propriété.</p>	<p>.....</p>

Nature des difficultés	Règles à suivre pour les marchés nouveaux	Règles à suivre pour les marchés en cours
<p>VII - Perte de marchandises expédiées</p> <p>En remettant au chemin de fer ses marchandises achevées, le fournisseur prétend qu'il a rempli ses obligations et qu'il ne saurait supporter les conséquences d'une perte survenue en cours de transport.</p>	<p>Dans tous les cas, des acomptes ou avances non contractuels, ne pourront être payés que moyennant caution.</p> <p>Le risque est à la charge de la S.N.C.F. pour les matières qu'elle a elle-même fournies ou qui ont été achetées pour son compte. Il y a intérêt à le laisser à la charge du fournisseur dans tous les autres cas.</p> <p>Cependant, il semble normal que la S.N.C.F. supporte le risque concernant les matériaux approvisionnés sur ses chantiers.</p> <p>La perte des matières approvisionnées ne doit pas être confondue avec les dommages de guerre qui peuvent comprendre d'autres éléments notamment les accidents de personnes qui sont couverts par une caisse de compensation (loi du 24 octobre 1940).</p>	<p>La prise en charge de la marchandise par la S.N.C.F. acheteur, n'a lieu juridiquement qu'à l'arrivée dans les magasins destinataires.</p> <p>D'autre part, des dispositions législatives ont exonéré la S.N.C.F. de sa responsabilité de transporteur pendant la période du 10 mai au 31 juillet 1940.</p> <p>Juridiquement la S.N.C.F. ne saurait supporter les conséquences de la perte. De même dans les ventes de vieilles matières où la marchandise est vendue sur wagon départ, le risque de perte appartient à l'acheteur.</p> <p>Il a été décidé cependant</p>

Nature des difficultés

Règles à suivre pour les marchés nouveaux

Règles à suivre pour les marchés en cours

VIII - L'exécution de certains marchés est devenue impossible :

- soit pour défaut de matières,
- soit pour destruction ou occupation d'usines.

Le fournisseur demande la résiliation de son marché.

que pour faciliter la trésorerie des fournisseurs intéressés, et pour leur permettre d'entreprendre et de poursuivre l'exécution des marchés en cours, des acomptes sur ces derniers marchés pourront être consentis par les Services d'achats dans la limite de 80 % de leur montant, et à concurrence de la perte subie.

Ces acomptes seront productifs d'intérêts : le remboursement sera garanti soit par une caution, soit par le transfert de propriété de matières approvisionnées

Les conditions d'attribution de ces acomptes - qui sont un cas d'application des articles 14 et 15 de la note générale sur les acomptes et avances - font l'objet d'un mémento spécial.

La force majeure ne libère le débiteur que dans la mesure où l'exécution de l'obligation est rendue impossible.

On peut admettre qu'il en est ainsi en cas de destruction de l'usine.

Dans les deux autres cas (occupation d'usine ou défaut de matières) il s'agit d'une situation temporaire pouvant justifier

Nature des difficultés	Règles à suivre pour les marchés nouveaux	règles à suivre pour les marchés en cours
IX - Révision exceptionnelle des prix pour tenir compte de certains éléments nouveaux, notamment : difficultés de transport, incidence plus forte des frais généraux sur une masse de travaux moins grande.	Ces dispositions ont fait l'objet de la note CM 70-60/4510 du 11 mars 1941.	une suspension du marché mais non sa résiliation à moins que la S.N.C.F. n'ait intérêt elle-même à cette résiliation.
X - Dispositions fiscales nouvelles.		La répercussion de ces éléments sur les prix de revient fait actuellement l'objet d'une étude d'ensemble des Pouvoirs Publics. En attendant les mesures qui pourront être prises à ce sujet, on ne saurait admettre une révision exceptionnelle pour ce motif.