

505LH 30/17

2301  
(1930)

(s)	CD 16.	4.40	16	VI
(s)	CD 23.	4.40	46	VI
(s)	CD 30.	4.40	10	III

Politique de commandes à l'étranger -  
Sas conséquences



Extra it du P.V. de la séance du Comité de Direction  
du 30 avril 1940

-----

QU: III - Marchés et commandes

Commandes à l'étranger : conséquences

(s) p. 10

M. MAILLIS. - Ce sont des wagons qui sont renforcés pour pouvoir supporter des tanks. Je veux bien qu'en paye le supplément de prix résultant de la passation de la commande à l'étranger, mais nous retrouvons toujours la même question d'ensemble. Il faudra exporter des devises et la question se pose de savoir si, du point de vue strictement militaire, qui n'est pas le nôtre, ce sacrifice paraît justifié.

M. BOUTHILLIER - Je crois que, du moment qu'il s'agit d'une commande passée en Grande Bretagne, nous ne pouvons qu'y être favorables, parce que nous avons un crédit illimité en livres. Dans la mesure où l'industrie anglaise décharge l'industrie française engorgée, c'est un bien. Si c'était une commande passée en Belgique, la question serait plus délicate.

23 APRIL 1940

2301

du 23 avril 1940

QU. VI - Programme de construction  
de matériel

Politique de commandes à l'étranger

(s) p. 46

M. LE BESNERAIS .....

La troisième question que l'on n'avait posée concerne la part à confier à l'industrie nationale dans le matériel à fournir. Nous pensons que sur les 20.000 wagons, 8.000 pourraient être construits en France, et sur les 150 locomotives à vapeur, 80; les 150 tenders et les 50 locomotives électriques pourraient en totalité être confiés à l'industrie française.

M. BOUTILLIER. - Par conséquent, vous envisagez de faire construire 12.000 wagons à l'étranger, c'est énorme.

M. LE BESNERAIS. - Oui, mais cette proportion serait plutôt plus faible que celle résultant de la situation actuelle.

M. BOUTILLIER. - C'est intenable.

M. BERTHELOT. - Le Ministère du Blocus insiste pour qu'on achète du matériel en Belgique.

M. BOUTILLIER. - Mais la Belgique ne veut pas acheter nos vins de Bordeaux si nous n'achetons pas ses endives. Nous sommes obligés de supporter de la part de la Belgique des conditions draconiennes, en ce qui concerne nos exportations.

M. BERTHELOT. - L'Allemagne a pu placer, dans des ateliers belges, une commande de wagons-citernes. Le ministre <sup>du</sup> ~~des~~ ~~Travaux~~ ~~Publics~~ nous a demandé de les acheter bien que nous n'en ayons pas besoin. Aujourd'hui, nous avons reçu, à ce sujet, une nouvelle lettre du Ministre du Blocus dans ce sens.

M. BOUTILLIER. - Je voudrais bien savoir quel est le solde en or payé par l'Allemagne à la Belgique. L'Allemagne

se dévouent pour obtenir des nouvelles des combattants sans

dépenses d'or.

M. RENE WATTEL. - Elle lui donne en échange du coke, sans

laquelle la Belgique ne peut pas fonctionner.

M. BASTIEN. - Il m'explique, que cela, en somme, est

un projet de guerre.

M. BASTIEN. - Je crois que tout les commandés à l'étran-

ger, nous ne pourrions pas tenir de la fin.

M. RENE WATTEL. - Avec le charbon en Belgique.

M. DE BRUNBAUM. - Et on peut les commander en Belgique,

de leur part.

M. BASTIEN. - Il faudrait harmoniser les politiques de

ministère du Commerce et de celle du ministère des Finances.

M. VAN. - Le ministère du Commerce change de question de

certains points de vue politiques. Il ne voit pas plus loin.





du 16 avril 1940

QU. VI - Programme de construction

Commandes de matériel roulant en Belgique

p. 16

M. BRUNET - J'ajoute que, pour la tranche belge, il y a intérêt à annoncer aux constructeurs que les commandes se-  
 ront exécutées en cours d'exécution sur une suite, pour qu'ils  
 ne soient pas tentés d'entrer en négociations avec l'Allemagne.

M. BOUILLIER .....

Un point de vue de l'approvisionnement en matériel pro-  
 ces ou de la construction elle-même, quelle est l'abor-  
 tance des commandes qui nécessiteront des transferts de  
 devises ? C'est d'autant plus important qu'il y a, à  
 l'heure actuelle, des négociations engagées avec certains  
 pays étrangers, notamment la Belgique, et qu'il serait  
 intéressant de faire état de ces commandes pour obtenir  
 des nouvelles en contrepartie. Je signale à la direction  
 générale que nous devons fixer, avant le 15 mai, les condi-  
 tions en France des produits étrangers. Et, au titre de  
 ce nouveau programme, il devrait y avoir des commandes en  
 Belgique, cela pourrait être un argument très important  
 pour nous permettre d'obtenir des avantages de la part  
 des Belges.

M. LEBLANC - Il y a aussi un problème de change

et de devises.

M. BOUILLIER - Oui.

du 16 avril 1940

QU. VI - Programme de construction

Politique de commandes à l'étranger; ses conséquences quant :  
à l'industrie française  
à la balance des paiements de l'Etat  
à l'imputation au budget de la S.N.C.F.

P. 20

M. TIRARD .....

l'exécution à l'heure actuelle des commandes envisagées, se traduirait pour les pouvoirs publics et le contribuable français, par une charge triple et cela est d'autant plus regrettable <sup>que,</sup> tant pour le programme 1941 que pour le programme 1940, nous aurons à faire largement appel à la construction étrangère.

Pourrait-on éviter cet appel ?

On nous a clairement expliqué que non et j'avoue avoir reçu, pour ma part, satisfaction par les explications données hier, car j'indique, pour apaiser la conscience de M. ARON, que toutes les questions que j'ai posées, M. ARON avait l'intention de les poser lui-même ; nous avions la même conception de notre devoir.

Il apparaît, en ce qui concerne les possibilités de construction, que nous sommes liés par la capacité des usines françaises déterminée en fonction des besoins de l'Armement et de la Défense Nationales. Nous ne pouvons pas demander à M. DAUFREY de supprimer certaines commandes de canons pour que les usines puissent consacrer leur activité aux constructions de matériel de chemin de fer. Bien que, dans une certaine mesure, il y aurait grand intérêt à construire ce matériel en France plutôt qu'à l'étranger, surtout si on considère l'après-guerre. En effet, on aura tendance à continuer pendant quelque temps à s'adresser à l'industrie étrangère, tandis que l'intérêt évident de la France, du point de vue purement industriel, serait de placer ces commandes, autant que possible, dans les usines françaises, intérêt au point de vue financier, au point de vue du chômage et au point de vue social, par conséquent. Mais il y a, d'une part, une limite à la capacité de production de l'industrie française que seuls les Ministères de l'Armement et des Travaux Publics peuvent arbitrer ; d'autre part, du point de vue politique ou diplomatique, si nous pouvons, à la rigueur et jusqu'à nouvel ordre, commander, par exemple, en Belgique, des tranches importantes, voire massives, de matériel, soit porteur, soit tracteur, nous ne pourrions pas y substituer des commandes d'armement, étant donné la neutralité de ce pays.

Il en est de même en ce qui concerne les Etats-Unis et il apparaît que, du point de vue politique, il y a un double avantage à commander à l'étranger : d'une part, les constructeurs étrangers se verraient refuser l'autorisation d'exécuter les commandes de matériel de guerre qui, dans l'hypothèse que j'envisage, seraient retirées aux usines françaises pour leur être

De point de vue des commandes à l'étranger, par la question  
 n'est  
 confiées, en vue de permettre aux usines françaises de construire  
 ce matériel de chemin de fer ; d'autre part, si nous ne commandons  
 pas ce matériel à l'étranger, les usines belges se trouveraient  
 dans une assez mauvaise posture pour refuser des commandes alle-  
 mandes si elles n'ont pas de travail.

De ce double point de vue, nous nous trouvons pour ainsi  
 dire contraints d'envisager des commandes à l'étranger.

Mais, cela pose, du point de vue financier, une question  
 de change et de défense de la monnaie française.

Nous demanderons au Secrétaire Général du Ministère des  
 Finances de bien vouloir nous faire connaître sur cet  
 aspect du pro-  
 blème, son point de vue personnel. Je crois que nous nous trouvons  
 devant une sorte de cas de force majeure, de fait de guerre. Dans  
 quelle mesure conviendra-t-il, dans l'avenir et pour l'avenir, de  
 formuler des réserves au point de vue de l'intérêt financier et  
 budgétaire de la S.N.C.F., du fait de ces sujétions extra contrac-  
 tuelles de guerre, qui vont nous imposer des dépenses beaucoup plus  
 lourdes, par suite de l'obligation où nous sommes de nous adresser  
 à l'étranger ? Ceci est une question que la Commission n'a pas eu  
 le loisir d'examiner hier. Elle a été soulevée par moi-même et  
 par M. ARON, qui s'est même demandé dans quelle mesure nous étions  
 fondés à inscrire au compte de premier établissement des dépenses  
 de pareille envergure, alors que nous avons des excédents d'ex-  
 ploitation et s'il n'y aurait pas lieu de prévoir certains amor-  
 tissements.

Les usines françaises, en leur répondant qu'on n'avait eu en-  
 core la construction, et possibilité d'obtenir les commandes  
 étrangères ; l'ordre qu'on allouerait les commandes étrangères

.....

Ce point n'a pas été examiné hier, car la question n'est aujourd'hui posée ~~xxxxxxxx~~ pas d'ordre financier spécifiquement ; s'agit il ne ~~xxxxxxxx~~ que d'établir un programme de construction, en se basant essentiellement sur les considérations d'urgence, la capacité de production des usines, et les types techniques à adopter, dans un programme qui est déjà décalé, par rapport à la période actuelle de 1939/1940, et qui devrait prendre place en 1941.

En ce qui concerne l'opportunité, que j'appellerais économique, de donner une suite favorable à la demande du Ministre des Travaux Publics, je puis ajouter ceci : il y a un intérêt évident, pour que, dans la mesure où cela sera reconnu possible, une fraction, que je souhaite aussi importante que possible, de ce programme soit exécutée en France ; il convient de rappeler que l'établissement de programmes longtemps à l'avance a constitué un des avantages de l'industrie allemande de construction de matériel de chemin de fer et que la construction française, au contraire, été désavantagée par l'absence de tels programmes. Il apparaît nettement, d'après les renseignements qui m'ont été confirmés hier, que l'Allemagne a pu placer à l'étranger, au bénéfice de son exportation, du matériel de chemin de fer en raison de ce fait que la Reichsbahn, longtemps d'avance, donnait des commandes aux usines de construction allemandes ; lorsque les besoins des chemins de fer allemands l'imposaient, le Gouvernement faisait suspendre l'exécution/ ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ des commandes de l'étranger. Au contraire, quand les acheteurs étrangers se présentaient dans les usines françaises, on leur répondait qu'on n'avait ni moteurs en construction, ni possibilité d'accepter ferme des commandes ; tandis qu'en Allemagne les Compagnies étrangères

qui étaient conscientes de se procurer du matériel trouvaient des commandes en cours dont on leur cédait immédiatement une partie. J'ajoute que, du point de vue social, le problème du chômage se trouve atténué avec la méthode allemande, alors qu'en France, comme vous le savez, il y a eu des périodes pendant lesquelles on n'a pas pu construire et où l'industrie s'est trouvée, dans une certaine mesure, en chômage.

Je n'ai pas à rappeler au Comité de Direction dans quelle situation se sont trouvées certaines firmes de construction de locomotives, pendant une période où le Chemin de fer ne passait aucune commande : les conséquences s'en font sentir maintenant sur les prix.