

S O S L M 37/15

2323

(1939-1940)

Projet repris dans le programme
spécial d'acquisition de matériel pour
les besoins du temps de guerre : D.202

Construction de 10.000 wagons couverts en Angleterre pour
assurer les transports de l'Armée anglaise.-

	C.D.	10.10.39	42	IX	
entre S.N.C.F. au M.T.P.		12.10.39			
entre S.N.C.F. au M.T.P.		20.11.39			
	(s)	C.D.	21.11.39	15	II 1°
	(s)	C.D.	5.12.39	9	III 1°
entre S.N.C.F. au M.T.P.		8. 2.40			
	C.D.	13. 2.40	19	IV	
entre S.N.C.F. au M.T.P.		27. 2.40			
êche du M.T.P.		4. 3.40			
entre de la S.N.C.F.		27. 3.40			

Construction de 10.000 wagons couverts en Angleterre pour assurer les transports de l'Armée anglaise

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

C O P I ELe Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 27 mars 1940

Services Financiers

D. 2131/ 17

Monsieur le Ministre.

Par votre dépêche (Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 1er Bureau), du 4 mars 1940, vous avez bien voulu nous adresser :

- à titre de notification, ampliation du décret-loi du 22 février 1940, autorisant la Société Nationale des Chemins de fer français à exécuter un programme spécial de matériel roulant correspondant aux besoins du temps de guerre;
- trois exemplaires de la Convention fixant, en exécution de l'article 3 du décret, les modalités du règlement des dépenses afférentes à l'acquisition de 10.000 wagons en Angleterre;
- copie d'une décision du 20 février 1940 de M. le Ministre des Finances, exonérant du paiement des droits de douane le matériel en cause.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de ces documents et de vous retourner, revêtus des signatures prévues à l'article 15 des Statuts de la S.N.C.F., deux des exemplaires de la Convention susvisée.

A chaque exemplaire de la Convention a été joint, par nos soins, un exemplaire de l'Annexe mentionnée dans l'Exposé précédant la Convention, et précisant les spécifications techniques et prix du matériel intéressé.

Ainsi que vous l'observerez, le texte de cette Annexe indique que les modalités de calcul de la fraction du prix d'acquisition que l'Angleterre accepte de prendre à sa charge seront précisées dans la Convention à signer par les deux Gouvernements. Je vous serais très obligé de me faire parvenir copie de cette Convention dès qu'elle sera intervenue.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance.....

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : GUINAND

Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

jd

COPIE

Ministère
des Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

1^{er} Bureau

REPUBLIQUE FRANCAISE

Paris, le 4 mars 1940

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer

J'ai l'honneur de vous adresser, à titre de notification, l'application du décret-loi du 22 février autorisant la Société nationale des chemins de fer à exécuter un programme spécial de matériel roulant correspondant aux besoins du temps de guerre.

Vous trouverez également ci-joint 3 exemplaires de la Convention fixant, en exécution de l'article 3 du décret, les modalités du règlement des dépenses afférentes à l'acquisition des 10.000 wagons en Angleterre.

Je vous prie de vouloir bien contresigner les 3 exemplaires de la Convention et m'en renvoyer deux.

Enfin, je vous transmets copie d'une décision du 20 février 1940 de M. le Ministre des Finances exonérant du paiement des droits de douane le matériel en question.

Cette décision donne satisfaction à la demande que vous m'avez adressée le 3 février 1940.

Vous aurez à informer M. le Directeur Général des Douanes des dates et des bureaux d'entrée des wagons dont il s'agit.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

signé : A. de MONZIE.

R A P P O R T
au Président de la République Française

PARIS, le 22 février 1940

Monsieur le Président,

L'article 80 de la Loi de Finances du 31 décembre 1939 a fixé le maximum des dépenses à effectuer en 1940 par la S.R.C.F. au titre des travaux complémentaires de premier établissement et de matériel prévus, d'une part, dans le programme normal de l'exercice et, d'autre part, dans la tranche 1940 du programme quinquennal approuvé par le décret du 28 juillet 1939.

En raison des nécessités actuelles, nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction le présent décret qui a pour objet d'approuver l'engagement et la couverture de dépenses supplémentaires d'établissement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale et de la
Guerre et des Affaires Etrangères,

Signé : E. DALADIER.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

Signé : A. de MONZIE

Le Ministre des Finances,

Signé : Paul REYNAUD

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

SUR le rapport du Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre et des affaires Étrangères, du Ministre des Travaux Publics et des Transports et du Ministre des Finances ;

VU la loi du 8 décembre 1939 modifiant l'article 36 de la loi du 11 juillet 1936 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre ;

Le Conseil des Ministres entendu,

S E C R E T :

Article premier

Le Ministre des Travaux Publics pourra autoriser la Société Nationale des Chemins de fer Français à engager en 1940 des dépenses supplémentaires d'établissement pour un montant maximum de 1.930 millions.

Article 2

En sus des autorisations accordées par l'article 80 de la loi de finances du 31 décembre 1939, la Société Nationale des Chemins de fer Français, ou éventuellement les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, sont autorisées à se procurer par voie d'emprunts, au titre de l'année 1940, un total de ressources de 1.280 millions au maximum, pour la couverture des dépenses d'établissement visées à l'article 1^{er}.

Ce total est ainsi déterminé :

- somme à verser en 1940 au titre des dites dépenses..... 1.600 M.

A déduire :

- prélèvement sur le fonds de renouvellement institué par l'article 25 de la Convention du 31 août 1937..... 320 M.

Montant net : 1.280 M.

Article 3

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre des Finances sont autorisés à conclure avec la Société Nationale des Chemins de Fer Français des conventions aux termes desquelles l'Etat opérera, pour le compte de la S.N.C.F. et à titre d'avances portant intérêts, le règlement de tout ou partie des dépenses prévues à l'article premier ci-dessus.

Lesdites conventions préciseront les conditions dans lesquelles l'Etat sera remboursé de ses avances. Un compte de services spéciaux sera ouvert dans les écritures du Trésor Public à l'effet de retracer ces opérations.

Article 4

Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1939.

Article 5

Le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre et des Affaires Etrangères, le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre des Finances sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à PARIS, le 22 février 1940
(s) A. LEBRUN

Par le Président de la République,

Le Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale et de
la Guerre et des Affaires Etrangères,

(s) DALADIER

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

(s) A. de MONZIE

Le Ministre des Finances,

(s) Paul REYNAUD

CONVENTION

entre :

Le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics et la Société Nationale des Chemins de fer Français, pour fixer les modalités des remboursements au Trésor de la valeur d'acquisition de 10.000 wagons couverts livrés par l'Intendance Anglaise.

Entre les soussignés :

Le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics,

d'une part,

La Société Nationale des Chemins de fer Français, représentée par M. GUINAND, Président du Conseil d'Administration, et M. GRIMPET, Vice-Président, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'article 15 des Statuts,

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

E X P O S É :

En vue du renforcement de son parc de matériel roulant notamment pour les besoins du Corps expéditionnaire britannique en France, et conformément aux autorisations administratives reçues par elle, la S.N.C.F. prendra livraison au fur et à mesure de leur débarquement, de 10.000 wagons couverts à fournir par l'Angleterre suivant spécifications techniques et prix définis à l'annexe jointe à la présente Convention.

Le Trésor français assurant directement vis-à-vis des fournisseurs anglais le règlement de la part française du prix de ce matériel, la S.N.C.F. se libérera vis-à-vis de lui selon les modalités ci-après :

Article premier

Le Ministre des Finances notifiera à la S.N.C.F., au début de chaque mois, le total des règlements assurés par le Trésor français au cours du mois précédent, au titre du matériel susvisé ; les sommes réglées en £ seront mentionnées pour leur contre-valeur en francs français sur la base du

.....

change fixe de 1 livre sterling = francs français 176,75.
Cette contre-valeur sera portée, valeur 15 du mois de règlement par le Trésor, dans les écritures du Trésor à un compte spécial dénommé "Prêt à la S.N.C.F. Convention du....."

Article 2

La S.N.C.F. versera à la Caisse Centrale du Trésor, aussitôt après notification par le Ministère des Finances, le 1/5 majoré d'intérêts à 4 % depuis la date de valeur en compte, de chacun des totaux mensuels visés à l'article 1er.

Le total des soldes des 4/5, majorés d'intérêts au taux de 4 % depuis la date de valeur en compte jusqu'au 31 décembre de l'exercice, sera remboursé au Trésor par la S.N.C.F. en 40 annuités constantes d'intérêts et d'amortissement, calculées sur la base d'un taux d'intérêt de 4 % et payables à terme échu le 31 décembre de chaque année.

Article 3

La S.N.C.F. portera mensuellement à son compte de premier établissement de matériel roulant, au titre du matériel susvisé, une somme égale à la contre-valeur en francs du total des règlements assurés par le Trésor, tel que défini à l'article 1er. Cette dépense, majorée de ses charges de première année, entrera en compte, à raison de son montant intégral, pour la détermination des dotations au fonds de renouvellement prévu par l'article 23 de la Convention du 31 août 1937. Elle sera couverte, en fin d'exercice, à due concurrence, au moyen des avances spéciales du Trésor dont le mode de remboursement est défini au deuxième alinéa de l'article 2 et, pour le surplus, au moyen des ressources du fonds de renouvellement susvisé.

Article 4

Les conditions financières fixées par la présente Convention ont été établies sur la base d'une expédition douanière totale des wagons importés d'Angleterre.

.....

Article 5

La présente Convention est dispensée des droits d'enregistrement en vertu de l'article 508 du Code de l'Enregistrement.

Fait à PARIS, en autant d'originaux que de parties intéressées, le

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

A. de MONZIE

Le Ministre des Finances,

Paul REYNAUD

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français,

Le Vice-Président du
Conseil d'Administration,

Le Président du
Conseil d'Administration,

1^{er}
Bureau

N° 303 D

NOTE

pour le Ministre

M. le Secrétaire Général (Contrôle Financier) m'informe qu'en vue du renforcement de son parc de matériel roulant, notamment pour les besoins du corps expéditionnaire britannique en France, la S.N.C.F. a l'intention de passer commande en Angleterre de 10.000 wagons couverts. Le règlement des fournisseurs anglais serait effectué au moyen d'avances faites par le Trésor à la S.N.C.F.

La réalisation de l'opération envisagée se trouve toutefois subordonnée à l'entrée en franchise douanière des 10.000 wagons dont il s'agit.

Le Ministre a déjà admis le principe de l'exonération des droits et taxes de douanes en ce qui concerne plusieurs envois de wagons-citernes d'origine belge, à la demande de M. le Ministre des Travaux Publics.

Pour les raisons déjà retenues, j'ai l'honneur de proposer que les 10.000 wagons anglais bénéficient du même privilège.

Si le Ministre veut bien en décider ainsi, je lui serai très obligé de revêtir la présente de sa signature pour valoir décision.

M. le Directeur Général des Douanes devrait alors être informé par le Département des Travaux Publics des dates et des Bureaux d'entrée de ces wagons.

Pour le Directeur du Contrôle des
Administrations Financières et des
Dépenses engagées,
L'Inspecteur des Finances,

signé: COQUELIN.

Approuvé

Paris, le 20 février 1940

Le Ministre des Finances,

signé : Paul REYNAUD

Pour copie conforme,
P. Le Chef de Bureau,

signé :

D 2131/17
D 731/11
D 2400/12

27 février 1940

Monsieur le Ministre,

Permettez-moi d'attirer de la façon la plus pressante votre haute attention sur les difficultés que la S.N.C.F. rencontre ou prévoit, pour faire exécuter les constructions de wagons à marchandises dont vous avez bien voulu, par diverses approbations successives, reconnaître l'impérieuse nécessité.

o

o o

Pour ne parler que des wagons devant entrer dans le parc de la S.N.C.F., et négligeant ceux que divers départements ministériels lui ont demandé d'acquérir, nous sommes actuellement en présence de l'obligation d'accroître nos ressources par la construction des véhicules suivants :

.....

20.800 wagons faisant l'objet de notre lettre 240.000/8592 Tc du
20 janvier 1940,

comprenant 10.000 wagons couverts,
10.000 wagons tombereaux et
800 wagons isothermes et réfrigérants,

que le Comité Supérieur des Transports, dans sa séance du 6 février 1940, a reconnu indispensables;

.....

o

o o

La répartition de ce matériel était prévue comme il est dit ci-après, entre les industries française, anglaise et belge :

.....

En ce qui concerne les 20.800 wagons faisant l'objet de notre programme spécial de guerre (note justificative du 20 janvier 1940) - et ainsi que vous en avez été précédemment informé, - l'industrie anglaise y collabore pour les 10.000 wagons couverts, dont la construction est, pour une part, justifiée par les transports britanniques à assurer en France.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

Or, nous avons les plus sérieuses appréhensions sur les possibilités d'exécution rapide d'une partie tout au moins de ce programme, eu égard, notamment, aux renseignements suivants que nous venons de recevoir sur le concours à attendre de l'industrie anglaise :

M. René MAYER, Chef de la Mission française du Ministère de l'Armement à Londres, nous a fait connaître que les mesures de contingentement de l'acier prises par le Gouvernement anglais attribuent à la France un tonnage limité sur lequel seront imputées les quantités nécessaires à nos wagons. L'urgence de leur fabrication sera donc à rapprocher des autres fabrications françaises confiées à l'Angleterre et il est à craindre que, de ce fait, les constructions qui nous intéressent soient primées par d'autres, - voire même rejetées à une époque très lointaine.

.....

o

o o

En définitive, nous venons vous demander, Monsieur le Ministre, en vous rendant compte de toutes ces difficultés, de bien vouloir intervenir auprès du Ministère de l'Armement pour que l'exécution de nos commandes soit étudiée avec le souci de leur donner le rang de priorité qui leur revient.

Nous ne reprendrons pas ici les arguments surabondamment développés dans nos notes justificatives, relatifs à la nécessité de ces constructions. Il est courant de dire qu'un choix s'impose - eu égard à l'ampleur des programmes - entre la fabrication des projectiles et des armements, d'une part, des moyens de transport, d'autre part, et qu'un ordre d'urgence judicieux est à adopter. Nous le reconnaissons bien volontiers, mais dans cet ordre d'urgence, il importe de ne pas perdre de vue que, faute de wagons permettant de desservir nos usines d'armement, ces dernières risquent une paralysie partielle ou même totale.

.....

C'est pourquoi, pour parler plus particulièrement du concours de l'industrie anglaise, nous demandons que le Ministère de l'Armement mette tout en oeuvre pour que les 7.500 essieux montés, les 5 à 7.000 wagons tombereaux et les 200 wagons plats que nous voulons confier à l'industrie britannique, soient considérés comme tout particulièrement urgents, sans préjudice, bien entendu, des 10.000 wagons couverts déjà en cours d'exécution en Grande Bretagne.

J'ai l'honneur de vous renouveler,.....

signé : GUINAND.

13 février 1940

2323

Extra it du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 13 février 1940

QUESTION IV - Modalités de remboursement
au Trésor du prix d'acquisition des 10.000
wagons couverts commandés en Angleterre.-

P.V. COURT

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

STENO p. 19

M. LE PRESIDENT.- M. le Directeur Général vous a fait distribuer une note en séance.

M. FILIPPI.- Elle n'a pas pu être distribuée auparavant parce qu'on attendait, d'une part, la réponse de l'Angleterre au sujet de la part qu'elle consentirait à prendre à sa charge sur la différence de prix entre les wagons français et anglais et, d'autre part, la réponse du Ministère des Finances en ce qui concerne les principes de la Convention à intervenir entre l'Etat et la S.N.C.F.

En ce qui concerne le premier point, l'Angleterre ~~accepte~~ accepte de prendre à sa charge la moitié de la différence entre les prix réels français et les prix réels anglais, tant pour les wagons comportant le frein que pour ceux munis seulement de la conduite blanche. En ce qui concerne le deuxième point, la part qui incombera à la S.N.C.F. sur le prix des wagons sera financée de la manière suivante : c'est l'Etat français qui paiera à l'Angleterre les sommes dues par la S.N.C.F. Il sera remboursé à concurrence d'un cinquième comptant, par prélèvement sur le fonds de renouvellement et, pour les 4 autres cinquièmes, par des annuités échelonnées sur une durée de 40 ans et calculées à un taux exceptionnellement avantageux de 4% par an.

En même temps, il a été entendu que, s'agissant de

wagons qui étaient commandés, en grande partie, pour les besoins de l'Armée anglaise, les droits de douane ne seraient pas perçus sur ces wagons.

M. LE PRESIDENT.— Personne ne demande d'explications supplémentaires ? Le Comité est d'accord sur ces propositions.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-

Comité de Direction

-:-:-:-

Séance du 13 février 1940

-:-:-

IV - Modalités de remboursement au
Trésor du prix d'acquisition des
10.000 wagons couverts commandés
en Angleterre.

023
COMITE DE DIRECTION

Séance du 13 février 1940

Compte rendu des négociations relatives au programme
supplémentaire de matériel roulant.

Le Comité de Direction a examiné dans sa séance du 16 janvier 1940 le programme spécial établi par la S.N.C.F. relatif à la construction, pour les besoins de temps de guerre, de wagons à marchandises. Il a bien voulu donner à ce programme un avis favorable et le Conseil d'Administration, dans sa séance du 17 janvier a approuvé les propositions qui lui étaient soumises à ce sujet.

Ce programme a été approuvé ensuite par le Ministre des Travaux Publics, ainsi que par le Conseil supérieur des transports, dans sa séance du 6 février 1940.

Nous rappelons que ce programme comporte la mise en construction en 1940 de 20.800 wagons (dix mille wagons couverts, dix mille wagons tombereaux et huit cents wagons isothermes et réfrigérants).

En raison de la surcharge de l'industrie nationale qui a notamment à assurer, pour la S.N.C.F., la construction de 8.500 wagons dont la commande en France a été approuvée par le Comité de Direction dans sa séance du 5 décembre 1939, nous sommes dans l'obligation de recourir pour les 10.000 wagons couverts

....

et les 10.000 wagons tombereaux à l'industrie étrangère, ainsi qu'il a déjà été exposé au Comité de Direction.

En ce qui concerne les 10.000 wagons tombereaux, des pourparlers sont actuellement engagés tant avec l'industrie anglaise, qu'avec l'industrie belge. Des propositions seront faites ultérieurement au Comité de Direction: il est vraisemblable, ainsi que nous l'avons fait entrevoir dans notre note exposant notre programme d'ensemble, que ces 10.000 wagons seront répartis entre l'industrie britannique et l'industrie belge (probablement 2/3 en Angleterre et 1/3 en Belgique).

En ce qui concerne les 10.000 wagons couverts qui seront pendant la guerre spécialement utiles à assurer en France les transports britanniques, ils sont déjà en construction en Angleterre, commandés aux constructeurs par les soins du Ministère des Approvisionnements anglais.

Deux conventions ont à intervenir à leur sujet:

1 - D'une part, une convention entre le gouvernement français et le gouvernement anglais, ce dernier acceptant, eu égard au fait que la construction de ces wagons est en partie nécessitée par les transports britanniques en France, de prendre à sa charge une partie des frais de construction.

Les pourparlers conduits en Angleterre, pour le gouvernement français, par M. MORICK, Attaché Financier, viennent

d'aboutir aux dispositions suivantes qui, vraisemblablement, seront celles finalement adoptées :

Les 10.000 wagons nouveaux dont il s'agit comprennent 5.500 wagons munis des organes complets du frein continu, dont le prix unitaire est de 645 £ et 4.500 wagons munis seulement de la conduite blanche de frein continu, dont le prix unitaire est de 570 £, ces prix étant d'ailleurs susceptibles de révision par application des dispositions légales anglaises.

On considérera le prix réel moyen, en 1940, en Angleterre, des wagons de chacune des deux catégories intéressées, prix réel moyen qui sera rapproché du prix réel moyen en France des wagons de ces deux mêmes catégories, pour la même année 1940. La Grande-Bretagne conservera à sa charge, pour chaque wagon, la moitié de la différence entre son prix réel moyen en Grande-Bretagne et son prix réel moyen en France, le premier étant, bien entendu, supérieur au second.

2 - D'autre part, une convention est à intervenir entre le Gouvernement français et la S.N.C.F. relativement au financement de la part française.

Les Services de la S.N.C.F. se sont rapprochés de ceux du Ministère des Finances ainsi que de la Mission du Contrôle Financier, en vue de préparer le texte de cette Convention sur la base des principes suivants :

L'Etat opérera, pour le compte de la S.N.C.F. et à titre d'avance portant intérêts, le règlement de la totalité de la part française du prix d'acquisition des 10.000 wagons.

La S.N.C.F. remboursera le Trésor à raison d'un cinquième comptant et à raison des quatre autres cinquièmes en 40 annuités constantes d'intérêts et d'amortissements, calculées sur la base d'un taux d'intérêt de 4 %.

Il sera fait face par la S.N.C.F. au 1/5^e payé comptant par un prélèvement sur le fonds de renouvellement. A cet effet, la totalité de la dépense avancée par le Trésor entrera en compte pour la détermination des dotations au fonds de renouvellement visées à l'article 23 de la Convention du 31 août 1937.

Cette convention, de même que toutes autres analogues à passer éventuellement par l'Etat pour le financement du matériel commandé à l'étranger, sera autorisée par le décret-loi ouvrant les crédits d'engagement et d'émission pour 1940, rendus nécessaires par l'adoption du nouveau programme.

022

COMITE DE DIRECTION

Séance du 13 février 1940

Compte rendu des négociations relatives au programme supplémentaire de matériel roulant.

Le Comité de Direction a examiné dans sa séance du 16 janvier 1940 le programme spécial établi par la S.N.C.F. relatif à la construction, pour les besoins de temps de guerre, de wagons à marchandises. Il a bien voulu donner à ce programme un avis favorable et le Conseil d'Administration, dans sa séance du 17 janvier a approuvé les propositions qui lui étaient soumises à ce sujet.

Ce programme a été approuvé ensuite par le Ministre des Travaux Publics, ainsi que par le Conseil supérieur des transports, dans sa séance du 6 février 1940.

Nous rappelons que ce programme comporte la mise en construction en 1940 de 20.800 wagons (dix mille wagons couverts, dix mille wagons tombereaux et huit cents wagons isothermes et réfrigérants).

En raison de la surcharge de l'industrie nationale qui a notamment à assurer, pour la S.N.C.F., la construction de 8.500 wagons dont la commande en France a été approuvée par le Comité de Direction dans sa séance du 5 décembre 1939, nous sommes dans l'obligation de recourir pour les 10.000 wagons couverts

....

et les 10.000 wagons tombereaux à l'industrie étrangère, ainsi qu'il a déjà été exposé au Comité de Direction.

En ce qui concerne les 10.000 wagons tombereaux, des pourparlers sont actuellement engagés tant avec l'industrie anglaise, qu'avec l'industrie belge. Des propositions seront faites ultérieurement au Comité de Direction: il est vraisemblable, ainsi que nous l'avons fait entrevoir dans notre note exposant notre programme d'ensemble, que ces 10.000 wagons seront répartis entre l'industrie britannique et l'industrie belge (probablement 2/3 en Angleterre et 1/3 en Belgique).

En ce qui concerne les 10.000 wagons convertis qui seront pendant la guerre spécialement utiles à assurer en France les transports britanniques, ils sont déjà en construction en Angleterre, commandés aux constructeurs par les soins du Ministère des Approvisionnements anglais.

Deux conventions ont à intervenir à leur sujet:

1 - D'une part, une convention entre le gouvernement français et le gouvernement anglais, ce dernier acceptant, en égard au fait que la construction de ces wagons est en partie nécessitée par les transports britanniques en France, de prendre à sa charge une partie des frais de construction.

Les pourparlers conduits en Angleterre, pour le gouvernement français, par M. MONICK, Attaché Financier, viennent

d'aboutir aux dispositions suivantes qui, vraisemblablement, seront celles finalement adoptées :

Les 10.000 wagons couverts dont il s'agit comprennent 3.500 wagons munis des organes complets du frein continu, dont le prix unitaire est de 645 £ et 6.500 wagons munis seulement de la conduite blanche de frein continu, dont le prix unitaire est de 570 £, ces prix étant d'ailleurs susceptibles de révision par application des dispositions légales anglaises.

On considérera le prix réel moyen, en 1940, en Angleterre, des wagons de chacune des deux catégories intéressées, prix réel moyen qui sera rapproché du prix réel moyen en France des wagons de ces deux mêmes catégories, pour la même année 1940. La Grande-Bretagne conservera à sa charge, pour chaque wagon, la moitié de la différence entre son prix réel moyen en Grande-Bretagne et son prix réel moyen en France, le premier étant, bien entendu, supérieur au second.

2 - D'autre part, une convention est à intervenir entre le Gouvernement français et la B.N.C.F. relativement au financement de la part française.

Les Services de la B.N.C.F. se sont rapprochés de ceux du Ministère des Finances ainsi que de la Mission du Contrôle Financier, en vue de préparer le texte de cette Convention sur la base des principes suivants :

L'Etat opérera, pour le compte de la B.N.C.F. et à titre d'avance portant intérêts, le règlement de la totalité de la part française du prix d'acquisition des 10.000 wagons.

La S.N.C.F. remboursera le Trésor à raison d'un cinquième comptant et à raison des quatre autres cinquièmes en 40 annuités constantes d'intérêts et d'amortissements, calculées sur la base d'un taux d'intérêt de 4 %.

Il sera fait face par la S.N.C.F. au 1/5^e payé comptant par un prélèvement sur le fonds de renouvellement. A cet effet, la totalité de la dépense avancée par le Trésor entrera en compte pour la détermination des dotations au fonds de renouvellement visées à l'article 23 de la Convention du 31 août 1937.

Cette convention, de même que toutes autres analogues à passer éventuellement par l'Etat pour le financement du matériel commandé à l'étranger, sera autorisée par le décret-loi ouvrant les crédits d'engagement et d'émission pour 1940, rendus nécessaires par l'adoption du nouveau programme.

n° 240.000 Te
8.639

D. 2131 -17

8février 1940

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° D.2131/I7 du 20 janvier 1940, j'ai soumis à votre
8582 Te approbation un projet de construction de matériel à marchandises, comportant notamment l'acquisition de :

- 10.000 wagons couverts de 20 T., séries Kkuw et Kku.

Ces véhicules doivent nous être fournis par l'industrie britannique, la capacité de production des industriels français étant presque entièrement absorbée par les commandes que la S.N.C.F. leur a passées récemment.

Or, Je rappelle que ces wagons sont destinés à couvrir les besoins de l'Armée britannique en France et je me permets de vous demander si, de ce fait, la S.N.C.F. ne pourrait pas être exonérée du paiement des droits de douane qu'elle devrait acquitter à l'entrée de ce matériel dans notre pays.

Si vous partagez cette manière de voir, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir intervenir auprès du Département des Finances (Direction Générale des Douanes).

Si ce Département jugeait, pour des raisons de principe, impossible d'accueillir favorablement notre demande, ne pourrait-il pas être envisagé d'octroyer à la S.N.C.F. une subvention d'un montant équivalent à celui des droits de douane dont il s'agit.

Je crois devoir souligner l'intérêt d'aboutir à une solution aussi rapidement que possible, les premières livraisons de ces wagons étant prévues pour les premiers jours du mois de mars prochain.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président du Conseil d'Administration

Signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

5 décembre 1939

2323

5 décembre 1939 .

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc ...

(s) P. 9

ACHAT DE MATERIEL A L'ETRANGER : Construction de
Wagons couverts en Angleterre pour assurer les transports anglais
.....

M. ARON - Les Anglais n'ont amené aucun matériel de chemin
de fer ?

M. LE BESNERAIS - Nous ne pouvons pas utiliser leur matériel.
Leurs voitures ne sont munies ni de notre attelage, ni de notre
frein. Il faudrait modifier les attelages et les freins. En outre,
ce sont des voitures très légères que nous ne pourrions pas intro-
duire dans la composition de nos trains ; elles ne tiendraient pas :
on ne pourrait les atteler qu'en queue.

M. ARON - Ne pourraient-ils faire un effort pour construire
des wagons de notre gabarit ?

M. LE BESNERAIS - Nous sommes en pourparlers avec eux pour
obtenir d'eux qu'ils en construisent. Les négociations se pour-
suivent.

M. BERTHELOT - M. Jacques GUERIN m'a dit ce matin que l'accord
de trésorerie était conclu entre Sir Jonh Simon et M. Paul REYNAUD.

M. LE BESNERAIS - Il y a la question du prix.

M. ARON - Vous paierez ce matériel ; mais les Anglais n'ont-
ils jamais envisagé de nous fournir gratuitement une partie du
matériel roulant ?

M. LE BESNERAIS - Il vaut mieux qu'ils le construisent à nos
frais. S'ils amenaient leur matériel, ils voudraient l'effectuer
uniquement à leurs propres transports, ce qui me serait pas prati-
que du tout. Il faut que nous puissions utiliser les wagons pour
tous les transports, quitte à leur en donner plus, temporairement,
s'ils en ont besoin. S'il faut assurer le retour des wagons en
navette, leur utilisation sera défectueuse. Les pourparlers por-
tent, sur la construction de 10.000 wagons. Il faudra les prendre,
mais les prix sont très élevés. Nous arrivons en France, pour les
couverts, à un prix unitaire de 75.000 fr.

M. TIRARD - Vous n'avez pas envisagé d'en acheter en Italié ?

M. LE BESNERAIS - Les prix sont encore plus élevés.

M. BERTHELOT - Ils sont du double.

M. LE BESNERAIS - En Belgique, le prix atteint 90.000 fr et
en Angleterre, à l'heure actuelle, 110.000 fr. Nous allons essayer
de discuter de prix. Faisant état du prix obtenu en France, et que
je trouve déjà très élevé, nous allons essayer d'obtenir une diminu-
tion ; seulement, les prix de construction ont toujours été plus
élevés en Grande-Bretagne qu'en France.

.....

Pour le moment, les prix sont trop élevés et ils profitent aussi de la situation.

M. TIRARD. - Vous ne pourriez pas en faire construire en Espagne ?

M. BERTHELOT - L'Espagne demande à la France de lui en fournir ; elle voudrait placer une commande de 1.000 wagons en France.

M. LE BESNERAIS - L'avantage est qu'en Angleterre, les délais de construction sont beaucoup plus courts. Les Anglais nous demandent six mois, alors qu'en France, pour construire 10.000 wagons, on nous demande 13 mois, et en Espagne, on nous demandait 23. La Belgique serait susceptible de nous en fournir également dans un délai assez court, mais c'est assez risqué d'en commander en Belgique pour le moment.

M. BERTHELOT - Le Ministère des Finances demande que l'on cesse toute commande de matériel ferroviaire à l'étranger.

21 novembre 1939

2323

21 novembre 1939

QUESTION II 1°)

(s) p. 15

Achat de matériel à l'étranger.- *Construction de wagons construits en Angleterre pour assurer les transports de l'Armée anglaise*

M. LE BESNERAIS.-

D'autre part, ainsi que je vous en ai précédemment rendu compte, nous sommes en pourparlers pour négocier la construction de wagons en Angleterre. D'ailleurs, nous avons eu de la difficulté à obtenir des constructeurs français qu'ils nous livrent 7.000 wagons dans un délai de 5 mois au maximum, de telle sorte que, si l'on envisage la construction de 15 à 20.000 wagons, il est indispensable de s'adresser à l'Angleterre.

Cela pose d'ailleurs un problème difficile, car le prix de revient y est de 40 à 45 % plus élevé qu'en France.

De plus, le financement d'une commande de cette importance demande à être étudié de près, car il soulève des questions délicates de change et de crédits, d'équilibre entre les dettes et les créances françaises et anglaises. Nous avons attiré sur ce point l'attention du Ministère des Finances, qui recherche une solution s'harmonisant avec les disponibilités existantes.

En attendant que cette solution soit trouvée, ce qui pourra demander une quinzaine de jours, des négociations sont en cours pour définir les caractéristiques techniques du matériel à construire, ainsi que pour étudier son prix de revient.

M. TIRARD.- Ne pourrait-on passer des commandes en Italie ou dans les Balkans ?

M. LE BESNERAIS.- On a commandé en Italie d'autre matériel.

.....

M. BOUTHILLIER..- Les fournisseurs italiens demandent d'ailleurs des prix plus élevés.

M. LE BESNERAIS..- C'est exact. On a envisagé de commander en Italie des wagons spéciaux. D'autre part, on ne peut pas envisager d'en commander une grosse quantité en Belgique. Il paraît possible de faire construire dans ce pays 500 wagons-citernes. Mais je ne suis pas d'avis de lui confier la construction de 10 ou 15.000 wagons-couverts, les événements risquant de nous empêcher d'en prendre livraison. Je crois que, si nous pouvons avoir à notre disposition, au cours de l'année prochaine, les 17.000 wagons dont nous envisageons la construction, nous aurons obtenu un résultat des plus intéressants.

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 2131 - I7

20 novembre 1939

n° 8448 Tve

Monsieur le Ministre,

... ..

...Nous avonsenvisagé l'acquisition de 10.000 wagons couverts à fournir par l'Industrie anglaise. Ces wagons commandés par le Ministère de la Guerre anglais nous seraient loués pendant la durée des hostilités; nous devrions les racheter après la guerre.

Vous avez bien voulu partager notre manière de voir à ce sujet, et par lettre MR 30-509 du 5 courant, vous avez indiqué à M. le Ministre des Finances les modalités de cette opération ainsi que les raisons qui la justifient. Il y aurait le plus grand intérêt à faire aboutir rapidement cette affaire, et je me permets de vous demander de bien vouloir insister auprès de M. le Ministre des Finances pour que l'autorisation de traiter avec les autorités anglaises nous soit accordée le plus tôt possible.

Veuillez agréer.....

Le Président du Conseil d'Administration
signé: GUINAND

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

COPIE

Paris, le 12 octobre 1939

D n° 8352 Two

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance le résultat des échanges de vues qu'un agent supérieur de la S.N.C.F. a eus avec les Réseaux de Chemin de fer britanniques ainsi qu'avec le Ministère de la Guerre de Grande-Bretagne, au sujet de l'utilisation, en France, de wagons à marchandises pour les besoins des armées anglaises.

Les transports à effectuer pour l'armée anglaise, (troupes, matériel, ravitaillement) viennent s'ajouter aux transports que doit assurer la S.N.C.F. soit pour les besoins militaires, soit pour les besoins commerciaux. Or, le parc actuel de la S.N.C.F., qui comporte une partie importante de wagons très anciens, suffit à peine à l'ensemble de ces besoins. Une commande de 5.000 wagons couverts et 2.000 wagons tombereaux avait d'ailleurs été envisagée pour les seuls besoins commerciaux au titre du plan quinquennal.

La question s'est donc posée de renforcer le parc de wagons P.V. pour permettre d'assurer les transports de l'armée anglaise. Le Ministère de la Guerre Britannique avait projeté, dans ce but, d'envoyer en France, immédiatement après la déclaration de guerre, 15.000 wagons des Réseaux anglais. Mais, cette mesure s'est imposée par suite de l'opposition des Réseaux anglais qui se trouvent également manquer de wagons, par suite, en particulier, de la baisse de rendement des triages, conséquence des mesures de défense passive.

Il a donc fallu envisager rapidement la construction de wagons neufs, qui viendront en supplément de ceux (5.000 couverts et 2.000 tombereaux) dont l'acquisition a été prévue au titre du plan quinquennal et des wagons plats qui ont été reconnus nécessaires pour les besoins de l'armée (transports de chars et d'artillerie).

Les usines françaises de construction de matériel, à qui nous chercherons tout d'abord à confier ces dernières commandes, verront leurs disponibilités en main-d'œuvre absorbées de ce fait, et il est nécessaire de recourir à l'industrie étrangère pour la construction des wagons nécessités par les transports anglais.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Or, l'industrie anglaise est capable de produire ce matériel à une cadence assez rapide. Le Ministère des Approvisionnements de Grande-Bretagne vient de faire connaître à notre Représentant que, si des commandes étaient passées sans retard - par l'intermédiaire du Ministère de la Guerre anglais - aux constructeurs anglais, ceux-ci pourraient sortir ces wagons à la cadence de 10.000 par semestre, les premiers wagons étant livrables le 1^{er} janvier 1940.

Les Réseaux anglais font toutefois remarquer qu'ils n'auront pas, après la guerre, l'emploi de ces wagons et ne pourraient, en conséquence, accepter de construire, à leurs frais, les wagons dont il s'agit que si ces wagons étaient rachetés par la France à la fin des hostilités.

Si donc, le principe de la commande de wagons en Angleterre est admis, nous aurons :

1°) à fixer les conditions de rachat en fonction du prix de la construction et de la durée d'utilisation,

2°) à déterminer les conditions techniques de construction de ces wagons.

Le premier point fera l'objet d'une discussion et d'une mise au point d'accord avec les autorités anglaises.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques, elles seront conditionnées en premier lieu par le fait que les wagons doivent être incorporés au parc français.

Pour des raisons évidentes de circulation (freinage) et d'entretien, ces wagons devront être munis du frein à air comprimé, des organes de choc et de traction français, et leur construction devra être effectuée suivant les normes françaises, tout au moins en ce qui concerne les pièces de rechange d'usage courant :

- essieux, boîtes d'essieux et leurs accessoires,
- plaques de garde - ressorts et accessoires,
- attelage tamponnement,
- frein,
- portes, volets, toutes pièces mobiles, etc...
- porte-signaux.

Il nous paraît nécessaire également de construire ces wagons au gabarit français, plus large que le gabarit anglais, puisqu'ils ne sont pas destinés à circuler en Angleterre.

L'emploi du gabarit anglais au lieu du gabarit français aurait, en effet, le gros inconvénient de réduire la surface disponible et en particulier de ne pas permettre le chargement de chevaux en travers.

En somme les wagons à commander devraient être aussi identiques que possible aux wagons unifiés français, des adaptations aux dimensions anglaises pouvant toutefois être admises pour les profilés, les tôles et les pièces dont le remplacement est exceptionnel.

Des plans de wagons unifiés français seraient remis aux constructeurs anglais qui auraient à s'en inspirer dans toute la mesure du possible. Certaines pièces telles que les organes de frein pourraient d'ailleurs être fabriquées en France.

Si le rachat était admis, nous participerions à la mise au point de l'étude et au contrôle de la construction.

Nous demandons l'autorisation d'entreprendre avec les autorités anglaises des négociations en vue de provoquer la commande par elles d'une première tranche de 10.000 wagons couverts et de fixer les conditions de rachat de ces wagons à la fin de la guerre.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND

10 octobre 1939

2823

10 octobre 1939

QU. IX - Questions diverses

- a) Négociations en vue de la commande de 10.000 wagons couverts à assurer par les soins des autorités anglaises.

P.V. COURT

M. LE PRESIDENT rend compte de la demande qu'il a adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, tendant à l'autorisation d'entreprendre avec les autorités anglaises des négociations en vue de provoquer la commande par elles en Angleterre d'une première tranche de 10.000 wagons couverts pour les besoins de l'armée anglaise en France et de fixer les conditions de rachat de ces wagons à la fin de la guerre.

STENO p. 42

M. LE PRESIDENT - J'ai à vous rendre compte de la demande que j'ai adressée au Ministre des Travaux Publics pour lui demander l'autorisation d'entreprendre des négociations avec les autorités anglaises, en vue de provoquer la commande par elles en Angleterre d'une première tranche de 10.000 wagons couverts pour les besoins de l'armée anglaise en France et de fixer les conditions de rachat de ces wagons à la fin de la guerre. Le contrat sera soumis en temps utile à l'approbation du Comité de Direction. Ces wagons viendront en supplément de ceux (5.000 couverts et 2.000 tombereaux) dont l'acquisition a été prévue au titre du plan quinquennal. Ces nouveaux wagons ont été jugés absolument nécessaires pour assurer les transports à effectuer pour l'armée anglaise. La commande sera passée à l'industrie anglaise, qui peut l'exécuter assez rapidement.

M. LE BERNERAI - En 6 mois.

M. LE PRESIDENT - Ces wagons seraient construits au gabarit français, car ils circuleront en France; la commande ^{serait} ~~serait~~ passée par l'intermédiaire du Ministère de la Guerre anglais et le matériel serait racheté par nous à la fin de la guerre.

M. LE BESNERAIS - La combinaison qu'on envisage est la suivante : les Anglais achèteraient les wagons et nous les donneraient en location pendant la durée de la guerre; mais ils demandent que nous nous engageons à les racheter à la fin des hostilités. Cette condition est rendue indispensable par le fait que nous tenons, pour des raisons évidentes de circulation et d'entretien, à ce que la construction de ce matériel soit effectuée suivant les normes françaises.

La fixation des conditions de rachat en fonction du prix de la construction et de la durée d'utilisation, devra faire l'objet d'une discussion et d'une mise au point d'accord avec les autorités anglaises.

M. LE PRESIDENT - La lettre qui vous a été distribuée a pour but de demander au Ministre des Travaux Publics de nous autoriser à entreprendre à ce sujet des négociations avec les autorités anglaises.

M. GRIMPRET - Ne pourrait-on envisager une formule de location-vente ?

M. LE BESNERAIS - Nous avons pensé qu'il serait avantageux de louer les wagons aux Anglais, parce que cela nous permettra de percevoir le prix du transport complet. La formule de location-vente est, certes, une de celles à retenir. La suite des négociations montrera quelle est la meilleure solution à adopter.

M. LE PRESIDENT - Le Comité est d'accord.

D.1.491.529/4

N° 8352 Twe

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance le résultat des échanges de vues qu'un agent supérieur de la S.N.C.F. a eus avec les Réseaux de Chemin de fer britanniques ainsi qu'avec le Ministère de la Guerre de Grande Bretagne, au sujet de l'utilisation, en France, de wagons à marchandises pour les besoins des armées anglaises.

Les transports à effectuer pour l'armée anglaise, (troupes, matériel, ravitaillement) viennent s'ajouter aux transports que doit assurer la S.N.C.F. soit pour les besoins militaires, soit pour les besoins commerciaux. Or, le parc actuel de la S.N.C.F. qui comporte une partie importante de wagons très anciens, suffit à peine à l'ensemble de ces besoins. Une commande de 5.000 wagons couverts et 2.000 wagons tombereaux avait d'ailleurs été envisagée pour les seuls besoins commerciaux au titre du plan quinquennal.

La question s'est donc posée de renforcer le parc de wagons P.V. pour permettre d'assurer les transports de l'armée anglaise. Le Ministère de la Guerre Britannique avait projeté, dans ce but, d'envoyer en France, immédiatement après la déclaration de guerre, 15.000 wagons des réseaux anglais. Mais, cette mesure s'est révélée impossible par suite de l'opposition des Réseaux anglais qui se trouvent également manquer de wagons, par suite, en particulier, de la baisse de rendement des triages, conséquence des mesures de Défense passive.

Il a donc fallu envisager rapidement la construction de wagons neufs, qui viendront en supplément de ceux (5.000 couverts et 2.000 tombereaux) dont l'acquisition a été prévue au titre du plan quinquennal et des wagons plats qui ont été reconnus nécessaires pour les besoins de l'armée (transports de chars et d'artillerie).

Les usines françaises de construction de matériel, à qui nous chercherons tout d'abord à confier ces dernières commandes, verront leurs disponibilités en main d'œuvre absorbées de ce fait, et il est nécessaire de recourir à l'industrie étrangère pour la construction des wagons nécessités par les transports anglais.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Or, l'industrie anglaise est capable de produire ce matériel à une cadence assez rapide. Le Ministère des Approvisionnements de Grande-Bretagne vient de faire connaître à notre Représentant que si des commandes étaient passées sans retard - par l'intermédiaire du Ministère de la Guerre anglais - aux constructeurs anglais, ceux-ci pourraient sortir ces wagons à la cadence de 10.000 par semestre, les premiers wagons étant livrables le 1er janvier 1940.

Les Réseaux anglais font toutefois remarquer qu'ils n'auront pas, après la guerre, l'emploi de ces wagons et ne pourraient, en conséquence, accepter de construire, à leurs frais, les wagons dont il s'agit que si ces wagons étaient rachetés par la France à la fin des hostilités.

Si donc, le principe de la commande de wagons en Angleterre est admis, nous aurons:

1°) à fixer les conditions de rachat en fonction du prix de la construction et de la durée d'utilisation,

2°) à déterminer les conditions techniques de construction de ces wagons.

Le 1^{er} point fera l'objet d'une discussion et d'une mise au point d'accord avec les autorités anglaises.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques, elles seront conditionnées en premier lieu par le fait que les wagons doivent être incorporés au parc français.

Pour des raisons évidentes de circulation (freinage) et d'entretien, ces wagons devront être munis du frein à air comprimé, des organes de choc et de traction français, et leur construction devra être effectuée suivant les normes françaises, tout au moins en ce qui concerne les pièces de rechange d'usage courant:

- essieux, boîtes d'essieux et leurs accessoires,
- plaques de garde - ressorts et accessoires,
- attelage tamponnement,
- frein,
- portes, volets, toutes pièces mobiles, etc....
- porte-signaux.

Il nous paraît nécessaire également de construire ces wagons au gabarit français, plus large que le gabarit anglais, puisqu'ils ne sont pas destinés à circuler en Angleterre.

L'emploi du gabarit anglais au lieu du gabarit français aurait, en effet, le gros inconvénient de réduire la surface disponible et en particulier de ne pas permettre le chargement de chevaux en travers.

En somme les wagons à commander devraient être aussi identiques que possible aux wagons unifiés français, des adaptations aux dimensions anglaises pouvant toutefois être admises pour les profilés, les tôles et les pièces dont le remplacement est exceptionnel.

Des plans de wagons unifiés français seraient remis aux constructeurs anglais qui auraient à s'en inspirer dans toute la mesure du possible. Certaines pièces telles que les organes de frein pourraient d'ailleurs être fabriquées en France.

Si le rachat était admis, nous participerions à la mise au point de l'étude et au contrôle de la construction.

Nous demandons l'autorisation d'entreprendre avec les autorités anglaises des négociations en vue de provoquer la commande par elles d'une première tranche de 10.000 wagons couverts et de fixer les conditions de rachat de ces wagons à la fin de la guerre.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

Signé: GUINAND