

5052HH9/16

301

(1941)

A

Etat d'avancement des plans de travaux.

Dépêche du M. des T.P. à la S.N.C.F.	17. 2.41		
(s) C.A.	19. 2.41	5	II 1°
Dépêche du M. des T.P. à la S.N.C.F.	25. 2.41		
Réponse de la S.N.C.F.	9. 4.41		
C.A.	23. 4.41	43	Qd g)
Note S.N.C.F. au M. des T.P.	23. 4.41	(manque)	
Dépêche du M. des T.P. à la S.N.C.F.	29. 4.41		
(s) C.A.	14. 5.41	24	VII
Dépêche du M. des T.P. à la S.N.C.F.	16. 5.41		
C.A.	19. 5.41	25	Qd a)
C.A.	28. 5.41	24	VII
(s) C.A.	26.11.41	26	VI

Etat d'avancement des plans de travaux.

26 novembre 1941

301

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 26 novembre 1941

Etat d'avancement des travaux.-

QUESTION VI - Budget d'établissement de 1942

P.V. (p.7)

.....

M. LE BESNERAIS, à la demande de M. LE Président, précise
l'état d'avancement des travaux et des commandes en cours.

.....

Sténo (p.26)

M. LE PRÉSIDENT - M. le Directeur Général peut-il préciser où en est l'exécution des travaux ?

M. LE BESNERAIS - Je suis en mesure de fournir des renseignements d'ordre général.

En ce qui concerne, tout d'abord, la tranche à exécuter en 1941, au titre des différents programmes, sur une dépense totale prévue d'environ 4 milliards, on peut escompter que la moitié seulement sera effectuée. Ces chiffres ne comprennent
.....

pas les frais généraux et ils ne sont donc pas tout à fait comparables à ceux donnés par M. le Président.

Les projets dont l'exécution a dû être ainsi différée concernent surtout les travaux complémentaires : pour ces derniers, la dépense effective atteindra à peu près 650 M. sur les 2 milliards prévus, soit sensiblement moins de la moitié. Pour le matériel roulant neuf, nous comptons dépenser environ 800 M., sur les 1.600 M. prévus, soit la moitié.

Nous sommes donc plus avancés dans la fabrication du matériel roulant que dans l'exécution des travaux complémentaires. Cela tient à ce que, si certaines des difficultés rencontrées dans l'exécution des programmes, telles celles tenant à la rareté des métaux ferreux, affectent aussi bien la construction du matériel que la conduite des travaux, il en est d'autres qui concernent plus spécialement cette dernière, notamment les difficultés de recrutement de la main d'oeuvre et d'approvisionnement en ciment. Dans ces conditions, nous avons été amenés à consacrer principalement à la construction du matériel les ressources limitées dont nous avons pu disposer en ce qui concerne les métaux ferreux, de manière à pouvoir mener à bien au moins une partie de nos programmes, l'exécution des travaux complémentaires s'avérant compromise en tout état de cause.

Sans entrer dans le détail de toutes les rubriques du matériel à construire, je crois intéressant de vous fournir les renseignements ci-après sur l'état d'avancement des plus importantes d'entre elles :

- Pour les locomotives à vapeur, nous avons actuellement en commande 242 unités, sur lesquelles 57 seront fournies vraisemblablement à la fin de cette année, 120 au cours de l'année 1942 et le reste au cours des années suivantes. La cadence

.....

d'exécution de notre programme d'acquisition de locomotives à vapeur, sans être considérable, demeure donc néanmoins relativement satisfaisant. Les Autorités d'occupation ont d'ailleurs facilité l'approvisionnement du métal nécessaire à la construction de ces locomotives, car elles comptent remplacer par des machines neuves certaines locomotives que nous leur avons remises : c'est ainsi qu'une fraction importante des machines à livrer par les constructeurs a été retenue par ces Autorités, dès leur sortie d'usine.

- En ce qui concerne les machines électriques, 52 unités sont présentement en commande, dont l'une sera livrée cette année, 7 l'année prochaine, et le surplus les années suivantes. L'exécution de cette catégorie de matériel a été retardée par la pénurie du cuivre. Au surplus, ce retard n'est pas extrêmement inquiétant : en effet, comme j'ai l'indiquais, tout à l'heure, nous enregistrons des retards analogues en ce qui concerne l'électrification de la ligne Brive-Montauban à laquelle la majorité des machines en question sont destinées. En outre, nous n'avons pas eu à livrer de locomotives électriques aux Autorités d'occupation, pour la raison que ces machines sont équipées en 15.000 volts continu, alors que le Réseau allemand utilise 15.000 volts alternatif.

- Pour les wagons, nous en avons 9.700 en construction : 1.400 seront probablement livrés cette année, 6.800 l'année prochaine, à la condition, toutefois, que les approvisionnements en métal, assez importants, nécessités par cette construction puissent être constitués, - ce qui paraît assez douteux -, et 1.500 les années suivantes.

Enfin, les projets relatifs au matériel roulant comportent un important programme de métallisation des voitures à

.....

voyageurs. L'exécution de ce programme est à peu près totalement suspendue : en effet, la diminution du parcours des trains de voyageurs rend cette opération moins nécessaire et même la contre-indique à certains égards, car elle s'accompagne d'une légère augmentation de poids qui serait particulièrement gênante, au moment où la charge moyenne des trains doit être accrue dans de fortes proportions. Enfin, elle nécessite l'emploi, en grandes quantités, de métaux ferreux qui font actuellement défaut.

En ce qui concerne les types de matériel en construction, je dois signaler que les 242 locomotives dont il a été question tout à l'heure comprennent : 88 locomotives 150 P et 133 locomotives 141 P. Nous cherchons, en effet, à constituer de grandes séries de machines appartenant à un nombre limité de types : les locomotives 150 P sont des machines à marchandises puissantes. Quant aux 141 P, elles peuvent assurer, à la fois, la remorque des trains de marchandises d'un tonnage moyen de l'ordre de 1.000 à 1.500 tonnes et celle des trains de voyageurs express de tonnage important, en particulier pour les dédoublements des jours de fête ; les pointes du trafic voyageurs s'accompagnent, en effet, généralement, d'une diminution des parcours marchandises, ce qui conduit à constituer un parc de locomotives susceptibles d'assurer indifféremment un service ou l'autre, de manière à améliorer son rendement.

Quant aux locomotives électriques, les 52 machines en construction comprennent : 32 locomotives BB et 10 locomotives 2 D 2, spécialement destinées à la ligne Brive-Montauban et 10 machines CC de Dion. Les locomotives CC, qui sont destinées à la traction des rames marchandises, sur la ligne Brive-Montauban, sont en nombre limité ; en effet, aucun prototype de ces machines n'a pu être commandé et nous devons attendre les résultats des essais avant de commander des séries de ce type.

.....

Les wagons en construction comprennent 215 wagons réfrigérants, 800 wagons à primeurs et des wagons ordinaires : couverts, tombereaux et plats.

Les livraisons se répartissent assez régulièrement entre les différents types : c'est ainsi qu'au cours des trois derniers mois, nous avons reçu 600 fourgons et wagons, 11 locomotives à vapeur et 14 tenders. Ces livraisons représentent une augmentation non négligeable de notre parc.

En ce qui concerne les travaux complémentaires, comme je vous l'ai indiqué, les difficultés rencontrées dans l'exécution des programmes ont été plus grandes ; la rareté de la main-d'œuvre et la pénurie de ciment s'ajoutant à celle des métaux ferreux. La rareté de la main-d'œuvre résulte surtout de la concurrence faite par les Autorités d'occupation, qui offrent des salaires très élevés et gênent ainsi considérablement le recrutement de la main-d'œuvre qualifiée par les entreprises françaises. A titre d'exemple, l'entrepreneur qui exécute, pour la S.N.C.F., des travaux importants, en vue du triplement des voies de La Chapelle-en-Serval à Creil, applique les salaires minima du département de l'Oise. Or, les Autorités allemandes qui font construire un camp d'aviation à proximité offrent à leur main-d'œuvre les salaires minima de la région parisienne, auxquels s'ajoutent diverses primes et des facilités de nourriture. Cet exemple peut être multiplié. Dans ces conditions, le défaut de main-d'œuvre s'explique aisément. Nous manquons également de ciment et la pénurie de ce matériau est d'autant plus gênante que son emploi s'est généralisé depuis une dizaine d'années, dans des proportions considérables, au point d'exclure dans une large mesure, les matières utilisées antérieurement dans les travaux de construction, telles que les pierres et le

.....

mortier de chaux. Force est d'utiliser à nouveau ces matières et de recourir à des techniques qui étaient en voie de disparition. Mais, outre que le prix de revient des travaux exécutés s'en ressent, il est certains procédés de constructions que seul le ciment armé permettait de réaliser. Cette pénurie de ciment est la conséquence des prélèvements extrêmement importants qui sont opérés par les Autorités d'occupation pour la construction d'abris bétonnés dans les aérodromes, les gares, les ports, etc ... On peut espérer que ces prélèvements se ralentiront au cours de l'année prochaine, au fur et à mesure que ces constructions seront achevées, et, que, par suite, il nous sera possible d'obtenir à nouveau les quantités nécessaires pour exécuter nos travaux complémentaires d'établissement.

Parmi ceux de ces travaux qui ont été poursuivis en 1941, en dépit de ces difficultés, il y a lieu de citer notamment l'électrification de la ligne Brive-Montauban. Nous avons concentré sur cette ligne nos disponibilités en acier, en cuivre et en ciment. En ce qui concerne les autres lignes à électrifier : Paris-Lyon, Sète-Nîmes, et Bordeaux-Montauban, nous nous bornons à de simples travaux préparatoires ou bien à des travaux assez importants, mais qui ne sont pas liés directement à l'électrification, bien qu'il faille les exécuter avant.

Un exemple typique est l'aménagement de la gare de Dijon dont M. le Président parlait tout à l'heure : cet aménagement ne figurait pas parmi les travaux spécialement urgents, mais il doit être exécuté préalablement à l'électrification de la ligne Paris-Lyon, afin de ne pas avoir à bouleverser cette gare ultérieurement. Nous exécutons ainsi peu à peu des rectifications de tracés, relèvements d'ouvrages, etc... qui, d'ailleurs ne nécessitent généralement pas beaucoup de matières, car ils comportent l'utilisation des appareils et des matières existants. Par

....

contre, ils nécessitent une main-d'oeuvre assez abondante et souffrent donc des difficultés rencontrées dans le recrutement de cette dernière. A cet égard, les difficultés rencontrées en zone non occupée, si elles sont également notables, parce que l'activité économique est grande, sont néanmoins moins importantes qu'en zone occupée, en particulier parce que la concurrence des salaires offerts par les Autorités d'occupation n'y joue pas.

Parmi les autres travaux qui ont été poursuivis, comme comportant relativement plus de main-d'oeuvre que de matières, on peut citer, d'une part, un certain nombre de démolitions et d'agrandissements de grands dépôts, spécialement sur la région de l'Est, d'autre part, l'aménagement de gares de triage, notamment celles de Courbessac, de Saincaize, de Saint-Pierre-des-Corps et du Bourget, celles-ci semblant pouvoir être terminées à la fin de l'année prochaine.

Parmi les travaux qui ont dû, au contraire, être abandonnés, je citerai la construction des logements d'agents. Nous constatons, en effet, une augmentation sans précédent du prix de la construction et, sur ce point, nous sommes en concurrence, non pas seulement avec les Autorités d'occupation, mais également avec les innombrables personnes qui entreprennent de construire et sont disposées à accepter n'importe quelles conditions.

Ont dû être suspendus également - et cela est particulièrement regrettable - presque tous les travaux d'équipement en block automatique, faute des métaux rares : cuivre, or et argent, que ces travaux exigent.

En terminant, je dois indiquer que nous éprouvons une inquiétude nouvelle en ce qui concerne l'exécution de nos travaux. En effet, les Autorités allemandes semblent vouloir se réserver le droit d'interdire, en zone occupée, l'exécution des

.....

travaux qui leur paraît incompatible avec les besoins de l'armée allemande. Jusqu'ici, elles n'intervenaient qu'indirectement dans l'exécution des travaux en autorisant ou refusant l'attribution des matières premières nécessaires à cette exécution. Il semble, d'après des indications verbales, non confirmées encore, qu'elles en viendraient à subordonner directement tous les travaux à leur autorisation expresse. Cette question relève évidemment du Gouvernement et nous devons l'en saisir le moment venu.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - La question a déjà été signalée aux Services de la Commission d'Armistice.

M. LE BESNERAIS - Quoi qu'il en soit, malgré l'incertitude qui pèse sur les conditions dans lesquelles les programmes de travaux de l'année prochaine pourraient être exécutés, nous avons ~~conçu~~ conçu ces programmes non seulement comme si nous devions les réaliser intégralement, mais encore comme si des perspectives inattendues nous permettaient d'aller au delà des prévisions. C'est ainsi que nous serions en mesure d'entreprendre une dépense double de celle qui est effectivement prévue. Dans ces conditions, si le retour des prisonniers provoquait un afflux de main-d'œuvre sans emploi, le Chemin de fer pourrait répondre immédiatement à tout appel des Pouvoirs Publics, pour apporter une large contribution à la lutte contre le chômage, tout en perfectionnant son outillage.

28 mai 1941

801

Questions diverses

d) Etat d'avancement des travaux

P.V. (p.6.)

M. LE BESNERAIS rend compte au Conseil de l'état d'avancement des travaux entrepris par la S.N.C.F. au titre de ses divers programmes et insiste sur les difficultés rencontrées du fait notamment du manque de matières premières.

Sténo (p. 36)

M. LE PRESIDENT.- Vous aviez demandé récemment un exposé sur l'état d'avancement des travaux de nos divers programmes.

M. LE BESNERAIS.- Je fais distribuer une note qui donne, Région par Région, l'état d'avancement des principaux travaux.

Mais je tiens à présenter quelques observations générales sur la manière dont les travaux se présentent aujourd'hui.
~~Après l'Armistice~~ Après l'Armistice, trois obligations s'imposaient. D'abord, reprendre les travaux qui avaient été interrompus, et notamment ceux qui répondaient à la fois à des préoccupations militaires et commerciales. Reprendre, ensuite, l'exécution tant du programme normal que du programme quinquennal et réaliser la mise en oeuvre du programme spécial d'équipement. Enfin, dégager, dans les projets qui n'étaient pas encore au point, les travaux qui pouvaient être mis en chantier immédiatement.

Nous nous sommes heurtés, dès le début, à des difficultés d'approvisionnement en matières premières. Ces difficultés créaient une situation extrêmement grave en ce qui concerne les travaux interrompus, car les travaux, en matière ferroviaire

comportent, généralement, deux phases : la première, celle du début, exigeant peu de matières premières; la seconde, au contraire, en demandant beaucoup. Par contre, les travaux nouveaux, entrant dans la phase de début, et n'exigeant que peu de matières premières, pouvaient être immédiatement entrepris.

Mais cette première phase a été rapidement dépassée et presque tous les travaux engagés se trouvent, à l'heure actuelle, dans la seconde phase : celle qui comporte une consommation importante de matières premières. Or, nous ne trouvons pas à nous approvisionner. La production en acier correspond à peu près à nos besoins actuels, mais nous rencontrons des difficultés considérables pour prendre livraison. Nous aurions besoin actuellement de 30.000 T. de ciment par mois et nous avons reçu 380 T. en mars et 60 en avril. Nous avons donc pratiquement interrompu les travaux à base de ciment. Un exemple illustrera la situation. Lors de l'examen du projet d'électrification de la ligne Brive-Montauban, il avait été décidé de remplacer les pylônes métalliques difficiles à trouver par des pylônes en ciment armé. La pénurie de ciment nous oblige à revenir aux pylônes métalliques et nous nous demandons même si nous ne serons pas amenés à prévoir l'établissement de pylônes en bois, mais le bois se fait de plus en plus rare. Le cuivre a à peu près disparu du marché. Les briques manquent faute de charbon pour les cuire. La vente du zinc et du plomb est à peu près complètement interdite.

Cette impossibilité d'approvisionnement entrave la marche des travaux et nous n'avons pas pu réaliser la cadence prévue lors de leur mise en chantier. La répercussion sur la main-d'œuvre est importante, car nous ne pouvons guère songer à employer plus de 8.500 ouvriers.

M. LE PRESIDENT..- Vous pourrez prendre connaissance de la note qui vous a été distribuée et, si vous avez des explications complémentaires à demander, vous pourrez le faire au cours de la prochaine séance.

M. L. BESNERAIS..- Je vous demanderai de bien vouloir présenter ces observations à l'avance, afin que je puisse les examiner et y répondre.

M. le PRESIDENT..- D'accord.