

V. D. 623 : Création d'un fonds de renouvellement du matériel naval

D. 241 : Construction d'un cargo en remplacement du "Rehnes".

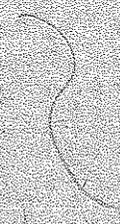
Programme de reconstruction de la flotte S.N.C.F.

	C.A.	19. 1.44	7	VI	
Note pour le Directeur Gal		2. 9.44			
Lettre SNCF au MTP		19. 9.44			
	C.A.	3. 4.46	18	VII	
	(s) C.A.	13. 5.53	5	V	2°
	(s) C.A.	9. 6.54	12	V	1°)
Lettre SNCF au MTP		25. 6.54			
Dépêche MTP à SNCF		3. 9.54			
	(s) C.A.	25. 6.58	14	V	

Programme de reconstruction de la flotte S.N.C.F.

V.D. 241 - Construction d'un car-ferry pour le transport des automobiles à travers le Détroit.

V.D. 5573 - Création d'un service de ferry-boats entre la France et l'Afrique du Nord.



25 juin 1958

241

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 25 juin 1958

P.14

V - Questions d'exploitation

- Rapport sur l'exploitation de la Flotte S.N.C.F. en 1957

.....

Reconstitution de la Flotte S.N.C.F.

M. GOURSAT signale, d'autre part, que la S.N.C.F. est à présent entièrement libérée des dettes qu'elle avait contractées envers l'Etat à l'occasion de la reconstitution de sa flotte. Moyennant le versement de soultes d'âge s'élevant, au total, à 332,3 M., elle aura, en définitive, reçu 22 navires neufs en remplacement des 27 bâtiments qu'elle avait perdus durant les hostilités. Quant aux soultes de caractéristiques, il a été admis qu'elles seraient annulées après la livraison par l'Etat du car-ferry "Compiègne", dont la mise en service devrait pouvoir intervenir avant la fin de juillet 1958.

.....

Paris, le 3 septembre 1954 ;

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

- C O P I E -

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau I.F.

Le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme

Référence : M.R. 302-1
7747

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

Objet : Soulte de tonnage maritime de la S.N.C.F.

Référence : Votre lettre D 92.523/1 du 25 juin 1954.

En réponse à votre lettre citée en référence, je vous confirme que les droits de la Société Nationale des Chemins de fer Français, en ce qui concerne le reliquat de tonnage perdu restant à remplacer, continuent d'être réservés en attendant qu'une décision définitive intervienne sur la construction d'un ferry-boat pour la Méditerranée.

Je précise toutefois qu'en aucun cas la charge de la Marine Marchande ne pourra être supérieure à celle qui aurait résulté pour elle d'une reconstitution achevée au 1er juillet 1954.

P. le Ministre et par délégation,
Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,

(s) A. DOUMENC.

211

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 25 juin 1954

D. 92523/1

Monsieur le Ministre,

A la suite de la reconstruction de la flotte de la S.N.C.F. et du calcul des soultes de caractéristiques correspondantes, la S.N.C.F. dispose d'un crédit de 550 millions environ, valeur décembre 1946, somme qui correspond approximativement à 4.000 tonneaux de jauge brute.

La S.N.C.F. a réservé ce crédit jusqu'au moment où une décision aura été prise sur le projet de la construction d'un ferry-boat à travers la Méditerranée. Cette question est toujours à l'étude et il ne semble pas qu'une décision soit susceptible d'intervenir dans un bref délai.

J'ai l'honneur de vous demander, en conséquence, de bien vouloir me confirmer que les droits de la S.N.C.F. en ce qui concerne la soulte de tonnage susvisée continueront d'être réservés jusqu'au moment où la question du ferry-boat de la Méditerranée aura fait l'objet d'une décision définitive, et qu'aucune forclusion ne lui sera opposée à ce sujet.

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

Le Président du Conseil d'Administration

Pierre TISSIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
des Transports et du Tourisme

9 juin 1954

241

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 9 juin 1954

P.12

V - Questions d'exploitation

1°) Rapport sur l'exploitation de la flotte S.N.C.F.
en 1953.

.....
Reconstruction de la flotte S.N.C.F.

M. GOURSAT

Il rappelle, enfin, que la S.N.C.F. dispose encore d'un crédit de reconstruction navale correspondant à environ 1 milliard et que le Conseil avait envisagé d'affecter cette somme à une participation à la création d'un service de ferry-boats entre l'Afrique du Nord et la Métropole. Or, la Commission interministérielle chargée d'examiner l'ensemble des problèmes posés par l'établissement d'une telle liaison ne s'est jamais réunie depuis deux ans en dépit des efforts déployés par la S.N.C.F. pour provoquer la reprise de ses travaux et, sous la pression du Ministère de la Marine Marchande, les armateurs exerçant en Méditerranée achèvent la mise au point des accords de tonnages qu'impose le niveau par trop excédentaire du potentiel de transport par rapport aux frets. Il serait donc inopportun de tenter actuellement de faire rebondir la question du ferry-boat. D'autre part, bien que la charte-partie de 1940 et les textes subséquents n'imposent aux armateurs aucune date limite pour présenter au Ministre de la Marine Marchande leur programme de reconstruction, la S.N.C.F. risque d'être bientôt mise en demeure de se prononcer et la question se pose donc de savoir quelle position elle devra adopter. Le plus avantageux sera-t-il d'essayer d'obtenir le règlement en espèces de ses droits ou l'autorisation de les céder, ou encore de les employer à la construction de navires ? M. GOURSAT incline personnellement à penser que, si l'accord des Administrations intéressées pouvait être obtenu, la S.N.C.F. aurait intérêt à faire construire un pétrolier, qu'elle n'exploiterait pas elle-même, bien entendu, mais qui lui permettrait de conclure avec une Société de raffinage un contrat lui procurant certains produits raffinés à des prix avantageux.

M. ARMAND observe qu'il est beaucoup plus délicat pour la S.N.C.F. de proposer la construction d'un pétrolier que de pousser à celle d'un ferry-boat. Il serait, d'autre part, regrettable, le jour où l'introduction de ce dernier outil en Méditerranée apparaîtrait admissible, que la S.N.C.F. ne disposât plus, pour participer à cette opération, de l'excellente occasion que constituent ses droits de reconstitution.

...../.....

M. LE PRESIDENT partage l'opinion de M. ARMAND. La situation du fret en Méditerranée peut évoluer et il est préférable de conserver une position d'attente, sauf à faire acter officiellement par le Ministère de la Marine Marchande que la S.N.C.F. réserve ses droits de reconstruction jusqu'à ce que l'étude de la création d'un service de ferry-boat entre Alger et la Métropole - création qui, sur le plan économique, demeure éminemment souhaitable - ait pu être utilement reprise.

M. GOETZE estime que cette précaution est indispensable et même urgente. Il conviendrait d'agir également auprès du Ministère des Finances, qui envisageait de clore cette année le compte de reconstruction de la flotte.

Après un échange de vues auquel prennent part, en outre, M. de TARDE, M. PAILLIEUX, M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT et M. LE CHEF DE LA MISSION DE CONTROLE FINANCIER, le Conseil habilite son Président à intervenir auprès du Ministère de la Marine Marchande et du Ministère des Finances et des Affaires Economiques en vue de faire réserver expressément les droits résiduels de la S.N.C.F. à la reconstitution de sa flotte en prévision d'une éventuelle participation à la création d'une liaison de l'Afrique du Nord à la Métropole par ferry-boats ou sea-trains.

.....

13 mai 1953

241

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 13 mai 1953

P.6

V - Questions d'exploitation

- 2°) Exposé de M. GOURSAT sur la création éventuelle
d'un service de ferry-boat entre la France continentale
et l'Algérie.

.....

Reconstruction de la Flotte S.N.C.F.

Après un dernier échange de vues auquel prennent part
M. LE PRESIDENT, M. CLAUDON, M. de TARDE, M. de LAVIT,
M. MOREAU-NERET, M. PAILLIEUX, M. YRISSOU, M. LE COMMISSAIRE
DU GOUVERNEMENT, M. ARJAND, M. BOYAUX et M. GOURSAT, le
Conseil prend acte de l'exposé qui lui a été présenté. Il
décide, d'autre part :

- qu'une lettre sera adressée au Ministre de la Marine
Marchande pour lui indiquer que la question de la création
d'une ligne de ferry-boats à travers la Méditerranée tient en
suspens le dépôt par la S.N.C.F. d'un programme définitif de
reconstruction de sa flotte;

.....

Annexe au Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 13 mai 1953

Exposé de M. GOURSAT
sur la création éventuelle d'un service de ferry-boat
entre la France continentale et l'Algérie

Deux réserves préliminaires s'imposent :

a) L'exposé qui suit traite uniquement de la liaison par ferry-boats de l'Algérie avec la Métropole, le problème de l'écoulement du trafic du Varoc, qui s'effectue par les ports situés sur l'Atlantique, se présentant sous un angle tout à fait différent.

b) Le problème se réduit même à la liaison entre le port d'Alger et un port méditerranéen de la Métropole. Quelle que soit la solution technique que l'on adopte, des investissements importants s'imposent, en effet, et on ne peut songer à doter plusieurs établissements portuaires de l'équipement permettant le transbordement des wagons. Le rôle prépondérant joué par le port d'Alger dans les exportations algériennes autres que celles des produits pondéreux le désigne tout naturellement pour constituer la tête africaine de la ligne.

I - Les travaux d'irrigation effectués au cours des 20 dernières années ont permis à l'Algérie d'augmenter dans de très fortes proportions sa production agricole, notamment en agrumes, pommes de terre, tomates et légumes de primeurs.

Cette situation pose à l'Algérie un problème de plus en plus difficile de débouchés commerciaux, auquel se superpose un problème démographique, non moins grave, et dont les répercussions sociales et politiques sont faciles à saisir.

.....

La Chambre d'Agriculture d'Alger a signalé récemment au Gouvernement que le nombre des Algériens musulmans venus en France pour y chercher du travail était passé de 90.000 en 1950 à 130.000 en 1951 et à 150.000 en 1952.

D'autre part, la population de l'Algérie, qui était en 1940 de 1 M.5 habitants, dépasse actuellement 9 M. et on peut estimer qu'elle s'élèvera, dans un demi-siècle, à 20 M. d'habitants.

A moins d'une industrialisation rapide susceptible de fournir du travail à cette population croissante, le développement intensif de la production agricole reste le seul moyen d'éviter le chômage. Encore faut-il trouver des débouchés à cette production. Or, il semble bien que la Métropole ait presque atteint son point de saturation; ce sont donc les autres marchés de l'Europe qu'il faut obligatoirement conquérir.

II - Quelques chiffres éclaireront la situation.

L'exportation algérienne de fruits et légumes s'est élevée, au cours de la campagne 1937/1938, à 220.000 T.; pendant la campagne 1950/1951, elle a atteint 430.000 T., dont 200.000 T. d'agrumes.

Le port d'Alger a exporté 69 % de ce tonnage global, et celui d'Oran, qui le suit en ordre d'importance, 15 % seulement.

Quant à l'orientation de cette exportation, 376.000 T. ont été acheminées vers la Métropole et 45.000 T., soit 10,5 % seulement, sur l'étranger, à savoir : 30.000 T. sur l'Angleterre par voie exclusivement maritime et 15.000 T. sur l'Allemagne en transit via Marseille. Le reste du trafic est négligeable et la Suisse, en particulier, n'est intervenue que pour le chiffre infime de 545 T.

La répartition du trafic entre les ports métropolitains a été la suivante :

Marseille	72,5 %
Port-Vendres et Sète, chacun	10 %
Ports de la Manche et de la Mer du Nord	7,5 %
(dont 6 % à Rouen).	

III - La répartition des frais qui grèvent le prix de revient des produits agricoles originaires d'Algérie lorsqu'ils parviennent sur le marché métropolitain fournit un excellent exemple de l'absurdité du système de distribution français des denrées alimentaires.

Une étude faite en mars 1952 montre que, si un kilogramme net d'oranges est acheté à la propriété 20 fr, son prix de revient sur le marché de gros de Paris est de 75 fr et que sur cette différence de 55 fr, 17 fr seulement correspondent à des frais réels de transport (camionnage, navire et train), le reste, c'est-à-dire la moitié du prix de revient, est composé par les frais d'emballage, de manutention, de commission, de courtage et par les taxes perçues au profit du Trésor et de diverses entités telles que les Chambres de Commerce, la région économique, l'O.F.A.L.A.C., etc.....

Il est bien évident que le Chemin de fer ne peut pas, de sa seule initiative, apporter une solution permettant de supprimer tous ces frais, mais il peut, tout au moins, en proposer une qui soit susceptible de réduire au maximum les frais de manutention dans les ports. Les opérations de l'espèce s'effectuaient, jusqu'en 1951, exclusivement à la main sur des cageots d'un poids maximum de 30 kg et d'un poids moyen de 20 kg.

Aux termes d'une étude faite en 1952, le ferry-boat permettrait de réaliser sur les seuls frais de manutention, dans les deux ports d'exportation et de débarquement, une économie de 4 fr par kg, à laquelle s'en ajouterait une autre de 2 fr par kg sur le prix des emballages, soit, au total, 6 fr par kg.

IV - Il semble bien que, grâce à cette réduction des frais de transport, l'emploi d'un ferry-boat soit le meilleur moyen - meilleur même que l'emploi des containers dont le développement a été très rapide au cours des années 1951 et 1952 - de donner à la production algérienne la possibilité d'atteindre les pays où la consommation de ces produits est encore faible (Allemagne du Nord et pays scandinaves notamment).

Un exemple suffira : sur une bande de terre de 200 km de long sur 80 km de large - le bassin industriel westphalien, - vit une population de l'ordre de 8 millions d'habitants; si chacun de ces habitants consommait 2 oranges de plus par mois, la consommation annuelle augmenterait de 30.000 T., soit 15 % de l'exportation d'agrumes de l'Algérie.

Quand on voit, d'autre part, quel développement a pris en 20 ans la consommation des bananes en France et qu'on observe la faible consommation actuelle, non seulement des agrumes, mais aussi des légumes verts dans des pays tels que la Grande-Bretagne, l'Allemagne du Nord et les pays scandinaves, on ne peut s'empêcher de penser qu'il y a certainement là un marché très étendu à conquérir.

Reste la question de la concurrence. Pour ce qui concerne les agrumes, dont le marché est le mieux connu, deux pays sont en train de s'assurer des positions prépondérantes : l'Italie, qui a l'avantage de posséder déjà des liaisons directes par fer et ferry-boat, et l'Espagne, qui vient de faire disparaître le handicap que créait pour elle, à cet égard, la différence d'écartement de ses voies ferrées par rapport à l'écartement standard, grâce à un système de wagons à écartement variable.

Ce sont là des concurrents très sérieux. La Suisse est, d'ores et déjà, devenue un marché italien, et les démarches que font rituellement auprès de la Direction Commerciale de la S.N.C.F., avant chaque campagne, les représentants de la production algérienne pour obtenir un abaissement de la tarification entre Marseille et la frontière suisse constituent un geste symbolique que personne ne peut plus prendre au sérieux.

De son côté, la Grande-Bretagne s'adresse de plus en plus à des fournisseurs autres que la France et l'Algérie : les denrées périssables transportées par le ferry-boat de Dunkerque, en 1952, provenaient :

- de l'Italie, à concurrence de	36.988 T.,	soit 59 %
- de l'Espagne, à concurrence de	16.362 T.,	soit 26 %
- de la France, à concurrence de	7.255 T.,	soit 11 %
- de l'Afrique du Nord (1), à concurrence de	1.241 T.,	soit moins de 1 %

D'autre part, le ferry-boat de Zeebrugge a acheminé d'Italie en Angleterre d'autres denrées périssables, mais n'a certainement exporté aucun produit français. Même en tenant compte des denrées expédiées par Dieppe, Calais, Boulogne et les ports bretons, on mesure la faible part de la production agricole française dans le ravitaillement de la Grande-Bretagne.

V - Si, d'ici quelques années, la France n'est pas parvenue à réaliser (indépendamment de la réduction des frais perçus à titre de rémunération pour les opérations accessoires) une amélioration technique du transport susceptible d'abaisser le prix de revient, en Europe, des produits agricoles algériens, on se trouvera en présence de l'alternative suivante :

- ou bien la production algérienne ne pourra plus se développer parce que le prix de revient des produits à l'arrivée

.....

(1) Il s'agit exclusivement ici de marchandises amenées directement par mer d'Afrique du Nord à Dunkerque.

sera tel qu'il ne permettra pas de lutter contre la concurrence italienne ou espagnole;

- ou bien les armements étrangers viendront enlever les produits dans les ports algériens et les amèneront directement à Anvers, Rotterdam ou Hambourg, et les transporteurs français, maritimes ou terrestres, seront exclus du bénéfice de ces transports.

Ce dernier risque n'est pas lointain; déjà les armateurs français de l'Atlantique commencent à charger dans les ports méditerranéens à destination des ports de la mer du Nord. Si un armateur français peut assurer le transport entre Oran et Dunkerque, pourquoi un armateur étranger, dont le prix de revient est plus bas, ne le ferait-il pas entre Alger et Hambourg?

VI - L'exploitation de ferry-boats à travers la Méditerranée est-elle rentable ?

La S.M.C.F. n'est pas armateur de profession, et n'a pas l'expérience des transports à travers la Méditerranée, de sorte que les études qu'elle a entreprises gagneront à être vérifiées sur un certain nombre de points et notamment :

- sur l'importance du fret de retour (de la Métropole vers l'Algérie),
- sur la répartition saisonnière du fret originaire d'Algérie.

Ces études ont permis, néanmoins, de conclure, en 1951, qu'avec deux navires pouvant porter chacun 60 wagons et filant 19 noeuds, l'exploitation serait équilibrée, en percevant des frets égaux aux frets actuellement pratiqués si, tout le long de l'année, les navires étaient utilisés à 55 % de leur capacité. Peut-être même les frets pourraient-ils être légèrement plus élevés en raison des avantages résultant de la réduction des risques de vols et d'avarie et de l'exacte connaissance du prix de transport du point de départ au point d'arrivée, tous frais compris.

VII - L'équilibre de l'exploitation dépend également de la solution qui sera donnée à certains problèmes d'ordre technique, concernant, en particulier :

- le choix de la dimension des navires,
- le choix du type des navires (ferry-boat du type classique, ou sea-train, navire dans lequel les wagons sont chargés sur deux ou trois entreponts),

.....

- le choix - qui en résulte - des installations dans les ports (passerelles ou portiques de chargement).

VIII - Il apparaît, d'autre part, que l'organisation d'un service régulier de ferry-boats ne peut être oeuvre exclusive du chemin de fer :

- d'abord, en raison de l'importance des investissements (3 milliards au bas mot pour deux navires et 600 millions pour les installations dans deux ports);
- ensuite, parce qu'il serait tout à fait inopportun que la S.N.C.F., même si elle avait financièrement la possibilité de le faire, se présente seule comme concurrente en Méditerranée des armateurs qui y exercent leur activité;
- enfin, parce que le Ministre de la Marine Marchande est seul qualifié, après avis du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, pour autoriser la création d'une ligne régulière.

IX - Le Gouvernement n'est pas resté indifférent à cette question : le Ministre des Travaux Publics a, en effet, institué, en novembre 1951, une Commission d'études chargée d'examiner l'ensemble des problèmes que pose la création d'une liaison par ferry-boats entre la Métropole et l'Algérie. L'activité de cette Commission s'est bornée à deux réunions et à la formation de deux sous-commissions, dont l'une seulement s'est réunie également deux fois.

Etant donné cette situation, la S.N.C.F. dispose peut-être d'un moyen pour faire rebondir la question : bien que les textes sur la reconstruction de la flotte marchande n'imposent pas aux armateurs une date limite pour proposer au Ministre de la Marine Marchande un programme de reconstruction, on pourrait reprocher à la S.N.C.F. d'avoir trop tardé à présenter ses propositions à cet effet.

En écrivant, dès maintenant, à ce Ministère qu'elle ne pourra prendre définitivement position sur l'utilisation de ses droits à la reconstruction tant qu'une décision ne sera pas intervenue sur la création d'une ligne de ferry-boats à travers la Méditerranée, décision qui, elle-même, est subordonnée à l'avis de la Commission instituée à cet effet, la S.N.C.F. échappera au reproche indiqué ci-dessus et redonnera à la question du ferry-boat le regain d'actualité et l'impulsion nécessaires pour qu'une décision intervienne.

3 avril 1946

241

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 3 avril 1946

QUESTION VII - Reconstitution des flottes S.N.C.F.

P.V. (p.18)

M. LE PRESIDENT, après avoir rappelé les pertes infligées au cours des hostilités aux flottes S.N.C.F., expose les mesures qui seraient envisagées en vue d'en assurer la reconstitution.

Exploité en pool avec le Southern Railway, le service Dieppe-Newhaven comportait avant-guerre 3 paquebots et 3 cargos propriété de la S.N.C.F.

Les 3 paquebots sont inutilisables, mais deux paquebots neufs avaient été mis en construction en 1939 ; l'un deux, le

.....

"Londres", pourra entrer en service à l'automne 1946 et le second, l'"Arromanches", à la fin de l'année. Comme il n'est pas certain que le trafic de la ligne exige désormais, comme en 1938, 6 unités, l'opportunité du remplacement du 3ème paquebot sera examinée ultérieurement en fonction de la reprise du trafic.

Un seul des 3 cargos, déjà très âgé, le "Bordeaux", assure actuellement le service. Un cargo neuf mis en construction en 1939, le "Nantes", sera incessamment achevé et, pour remplacer le troisième cargo, l'Etat a passé commande d'une unité identique au "Nantes" qui sera remise à la S.N.C.F.

La flotte charbonnière se composait de 14 cargos : il n'en subsiste plus aujourd'hui que 3. Le programme de reconstitution ne peut que se trouver commandé par les hypothèses susceptibles d'être formulées quant au tonnage de charbon qu'il demeurera nécessaire d'importer, à la durée de rotation des navires, à la durée des immobilisations, aux possibilités d'accès dans les divers ports. La situation étant supposée identique à celle d'avant-guerre, la flotte à reconstituer devrait comprendre :

- 6 navires de 7.500 T.
- 7 de 4.700 T.
- 4 de 3.500 T.
- 2 de 2.650 T.

Ces navires - déduction faite des 3 unités actuellement en service - doivent être construits par l'Etat et remis par lui à la S.N.C.F. au fur et à mesure de leur achèvement.

Reste la flotte ex-P.O., dont la S.N.C.F. n'avait pas l'utilisation avant-guerre et qu'elle avait donnée en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux. Son remplacement ne pose, en réalité, qu'une question financière. Si l'Etat effectue en nature le remplacement des navires perdus, la S.N.C.F. aura intérêt à accepter les unités qui lui seront offertes, en payant les soultes d'âge. Il lui appartiendra à ce moment d'examiner si elle entend les remettre en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux - laquelle, d'après les accords en vigueur, détient sur ce point un droit pour une durée égale à celle qui restait à courir au 1er septembre 1939 sur la location des navires perdus - ou si, au contraire, elle n'aurait pas avantage à les vendre.

Enfin, bien qu'appartenant à la SAGA, 2 paquebots qui assuraient les services Calais-Douvres et Boulogne-Folkestone devaient revenir, au 31 décembre 1950, à la S.N.C.F. Ces navires ont été perdus et devront être remplacés. La S.N.C.F. ne peut se désintéresser du choix dont ils feront l'objet : elle prendra en temps utile les contacts nécessaires avec la SAGA.

La réalisation du programme, tel qu'il se présente ainsi dans son ensemble, ne paraît pas devoir soulever de difficultés particulières, les soultes qui auront à être payées devant être prélevées sur le Fonds de renouvellement du matériel naval, dont les disponibilités paraissent suffisantes.

M. BLUM-PICARD constate que le programme de reconstitution de la flotte charbonnière est établi sur la base d'un volume et d'une consistance de trafic identiques à l'avant-guerre. Or, il n'est nullement certain que de telles hypothèses se réalisent. Cela aura-t-il des conséquences du point de vue de la reconstitution de la flotte S.N.C.F. ? C'est là une ques-

tion qu'il conviendrait de demander aux Services de la Marine Marchande d'examiner.

Il est vraisemblable que les importations à partir des ports du Pays de Galles n'atteindront pas le niveau d'avant-guerre, étant donné la situation de ces charbonnages ; il faut donc s'attendre à un déplacement des courants de trafic et peut-être les importations en provenance d'Allemagne ou de Hollande prendront-elles plus d'importance, ce qui aurait certainement une répercussion sur la composition même de la flotte, puisqu'elle est conditionnée en grande partie par les possibilités des ports de débarquement et la durée des rotations.

M. LE PRESIDENT répond que la S.N.C.F. ne peut, en ce qui la concerne, que se borner à faire connaître le programme qui serait nécessaire pour assurer la reconstitution de sa flotte sur la base des hypothèses qu'elle est en mesure de formuler, c'est-à-dire, en fait, les conditions du trafic d'avant-guerre.

Il appartiendra à l'Administration de la Marine Marchande, à qui incombe d'ailleurs le soin de faire construire les navires, d'apprécier dans quelle mesure ce programme doit être modifié en fonction des variations à prévoir dans les courants d'importation.

M. LEMAIRE souligne qu'en fait, ces variations n'auront, sans doute, pas de répercussions très profondes sur la contenance même de la flotte S.N.C.F. qui a été déterminée pour permettre d'utiliser les possibilités des divers ports de débarquement ; quelle que soit l'origine des importations, les ports de débarquement seront les mêmes, car ils ont été choisis pour permettre une répartition logique des arrivages entre les différentes Régions.

M. BIZOT observe que le programme de reconstitution de la flotte charbonnière repose sur cette hypothèse que les besoins totaux de la S.N.C.F. en charbon seront les mêmes qu'en 1938. Or, la consommation de la S.N.C.F. se trouvera conditionnée dans les années à venir, d'une part, par l'augmentation probable de trafic par rapport à 1938, d'autre part, par le développement des autres sources d'énergie : c'est ainsi, en particulier, que le programme d'électrification arrêté pour les 10 prochaines années doit entraîner une économie d'environ 1 M. de T. de charbon par an ; de même, l'utilisation du fuel-oil, soit dans les Diesel, soit dans les machines à vapeur, diminuera également la consommation de 1 à 2 M. de T. par an pour un effectif de 600 machines. Il y a là des facteurs très importants qui méritent d'être pris en considération.

M. LEMAIRE ne le conteste pas. Mais les effectifs envisagés pour la flotte charbonnière ne seront vraisemblablement pas pléthoriques, étant donné, d'une part, que les 3 anciens cargos encore en service sont presque à limite d'usure et, d'autre part, que déjà avant-guerre, cette flotte était insuffisante pour assurer la totalité des importations.

M. ARON, sans revenir sur la discussion qui vient d'avoir

lieu, constate qu'en général les anciens réseaux n'avaient pas éprouvé le besoin de posséder en propre une flotte charbonnière. Il lui paraît d'autre part bien probable que, pour longtemps encore, le gouvernement voudra disposer directement du tonnage disponible, et qu'au régime du pool international succédera le régime du pool national, excluant toute affectation particulière. N'est-il pas inutile dans ces conditions de prendre dès à présent des décisions que d'ailleurs, s'il l'a bien compris, le rapport ne demande pas, et qu'au surplus les incertitudes sur nos sources d'approvisionnement futures rendraient bien aventurées ?

Il reste un mot à dire de la flotte P.O., louée à la Compagnie Delmas-Vieljeux. M. ARON a rapporté cette affaire au Conseil en 1938. La prorogation du bail était alors de droit pour l'armateur pour encore 9 ans, soit jusqu'en 1946 ; et contre son gré il a dû la proposer, tout en demandant des modifications profondes au contrat dont l'examen des résultats passés justifiait la nécessité. Du moins fut-il alors nettement décidé par le Conseil qu'en tout état de cause le contrat ne serait pas renouvelé à son expiration. D'après les indications que vient de donner M. le Président la situation a été modifiée depuis ; l'armateur a obtenu la prorogation de son bail pour une durée égale à la privation de jouissance, durée actuellement encore tout à fait indéterminée. M. ARON ignore pour quelles raisons cette prorogation a dû être consentie ; il semble à première vue que l'affaire aurait pu être réglée sous le régime des réquisitions et des dommages de guerre, et à cet égard on peut observer que le rapport ne propose pas pour la SAGA une prorogation analogue, bien au contraire. Quoi qu'il en soit la question se pose de savoir si le Conseil confirme la position qu'il avait prise en 1938, et M. ARON demande qu'il statue sur ce point.

M. LE PRESIDENT est bien d'accord pour considérer que le chemin de fer n'a pas normalement à se faire armateur de bateaux dont il n'a pas lui-même l'utilisation.

La meilleure solution, en ce qui concerne la flotte ex-P.O. serait évidemment que la S.N.C.F. fût purement et simplement indemnisée de ses pertes. Mais si l'Etat remplace les navires, elle devra accepter les unités de remplacement. Il lui appartiendra, alors, soit de continuer à les faire exploiter, soit de les vendre.

M. LEMAIRE précise que les propositions qui sont soumises au Conseil concernent surtout la reconstitution de la flotte charbonnière.

M. LE PRESIDENT définit à nouveau la portée de ces propositions. La S.N.C.F. fait connaître, sur la base des hypothèses qu'elle peut retenir, le nombre des navires qu'elle devra recevoir en compensation des dommages de guerre qu'elle a subis. Il appartiendra, ensuite, à l'Administration de la Marine Marchande d'apprécier si ces hypothèses sont fondées et le Conseil aura, éventuellement, à modifier ses propositions en conformité des directives reçues.

M. TOURNIER ne voit pas quelles observations pourrait présenter la Marine Marchande. Le droit au remplacement en nature est formellement inscrit dans la loi, quelles que soient, par ailleurs, les hypothèses dans lesquelles on se place.

M. LE PRESIDENT répond que le type même des navires peut faire l'objet de discussion et même leur remplacement en nature, auquel peut être substituée une indemnité en espèces.

M. TOURNIER observe que le remboursement en espèces serait certainement moins avantageux.

M. MOREAU-NERET estime que le remplacement en nature des bateaux n'appelle pas d'objection et que le Conseil ne peut qu'être d'accord pour le demander. Mais il considère, comme M. ARON, que le chemin de fer n'a pas de raison particulière de gérer lui-même une flotte charbonnière.

M. AGUILLON partage cette manière de voir.

M. LE PRESIDENT ajoute que l'utilisation de la flotte charbonnière posera, en réalité, un double problème : la S.N.C.F. devra-t-elle s'en dessaisir et, dans la négative, devra-t-elle l'exploiter elle-même ou la donner en location ?

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 3 avril 1946

VII - Reconstitution des flottes S.N.C.F.

For

Ble Pion

Paris

Leun

Paris

Leun

Arm

Leun

Paris

Paris

Paris

Paris

tous trois sous pavillon français.

Des trois paquebots sous pavillon français, deux (Rouen et Newhaven) retrouvés à Kiel et ramenés à Dieppe, sont définitivement inutilisables : ils seront vendus comme vieilles matières et le produit de cette vente sera porté au fonds de renouvellement. Le troisième paquebot (Versailles) a été retrouvé au Danemark. Des premiers renseignements recueillis, il semble qu'il soit désormais inutilisable.

Parmi les trois cargos, seul le "Bordeaux" assure actuellement le Service, mais, en raison de sa vétusté, son utilisation ne peut être envisagée que pendant peu de temps (au maximum 5 ans).

Trois navires (deux paquebots et un cargo) avaient été mis en construction en 1939. Le cargo "Nantes" a été lancé le 6 novembre 1945 et son achèvement est prévu pour le mois de mai 1946. Le paquebot "Londres", qui a été réquisitionné par les allemands et achevé par eux après transformation en navire de guerre, a été ramené après les hostilités aux Chantiers du Havre où il est en cours d'aménagement. Sa mise en service peut être envisagée pour octobre 1946. Le deuxième paquebot, qui porte le nom d'"Arromanches" a été lancé le 5 mars 1946 et sera achevé pour la fin de l'année. Enfin pour le remplacement d'un des cargos perdus pendant la guerre, l'Etat a passé commande d'un deuxième cargo, identique au "Nantes", qui sera remis à la S.N.C.F. en remplacement du "Rennes".

Il resterait donc à remplacer le troisième paquebot "Versailles". Sa remise en état ne peut être envisagée. Mais l'opportunité de ce remplacement devra être examinée en fonction du nombre de paquebots nécessaires pour la reprise du trafic. Si ce nombre est toujours de six, la construction ou l'achat d'un nouveau navire s'imposera. Si, au contraire, le Service peut être assuré avec moins de six paquebots, la S.N.C.F. aura à examiner avec le Southern Railway, qui a perdu deux des trois paquebots qui, avant guerre, naviguaient sous pavillon britannique, comment les paquebots en service seront à répartir entre les deux pavillons.

Sous réserve de l'étude de cette dernière question, on peut considérer que la reconstitution de la flotte du service Dieppe-Newhaven est techniquement assurée et quelle sera effective au 1er janvier 1947.

II - Flotte charbonnière

De cette flotte, qui se composait de quatorze cargos (P.L.M. 12 à 17 et 20 à 27), il reste trois unités, dont deux

(P.L.M. 13 et P.L.M. 17) ont été remises en exploitation; la troisième (P.L.M. 14) se trouve à Marseille en attente de réparations.

Or, les Services de la Marine Marchande, à la suite des études faites, ont adopté six types de navires charbonniers dont le port en lourd est respectivement de 600, 1.400, 2.650, 3.500, 4.700, 7.500 tonnes.

Un certain nombre de tels navires, sur commandes de l'Etat, sont déjà en cours de construction dans les chantiers navals français :

six navires de 4.750 tonnes
neuf " de 3.500 "
deux " de 2.650 "

d'autres ont été commandés en Angleterre :

deux navires de 4.700 tonnes
deux " de 3.500 "

et au Canada

six navires de 7.500 tonnes
dix " de 4.700 "

Le programme prévu pour les importations de charbon d'après-guerre, en supposant que les mines françaises fourniront à la S.N.C.F. des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles lui ont fournis en 1938, comprend, annuellement :

450.000 tonnes pour les ports de la Méditerranée
161.000 " " de Caen, St-Malo et Lorient
393.000 " " de Dunkerque, Dieppe, Le Havre, Cherbourg, Nantes, La Pallice de Rouen, St-Nazaire et Bordeaux
740.000 " " " " " " " " " " " "

Le nombre des différents types de navires nécessaires pour ces importations doit être fixé en tenant compte :

- de la durée de rotation des navires entre les ports de chargement (ports de la Tyne, du Canal de Bristol ou Rotterdam) et les ports de destination;

- de la durée des immobilisations de navires nécessaires pour entretien et réparations (30 jours au moins pour chaque navire);

- des possibilités d'accès des divers ports et des installations de chargement et de déchargement qu'ils possèdent.

.....

C'est ainsi que les types de navires qui permettront d'assurer les importations dans les conditions les plus économiques sont, pour le port de Caronte : les navires de 7.500 T, pour les ports de Caen, St-Malo et Lorient : des navires de 2.650 T. pour les ports de Dunkerque, Dieppe, Le Havre, Cherbourg, Nantes et La Pallice : des navires de 3.500 T. pour les ports de Rouen, St-Nazaire et Bordeaux : des navires de 4.700 T.

En définitive, pour réaliser dans les meilleures conditions le programme d'importations indiqué ci-dessus, la composition de la flotte charbonnière de la S.N.C.F. devrait être la suivante :

six navires de 7.500 T. (dont les 3 P.L.M. actuellement en service et 3 à construire)

sept "	de 4.700 T. () (à construire)
quatre "	de 3.500 T. (
deux "	de 2.650 T. (

Les attributions des navires de remplacement sont faites par l'Etat au fur et à mesure de la construction des navires, et selon un rang de priorité fixé d'après le pourcentage des pertes subies par chaque armateur.

La S.N.C.F. recevra donc de l'Etat un certain nombre de navires de remplacement qu'elle choisira parmi les types qui conviennent à ses besoins dans la limite du programme ci-dessus rappelé. En contrepartie elle devra payer à l'Etat les soultes d'âge correspondantes.

Ainsi, dans l'état actuel des choses, la reconstitution de la flotte charbonnière de la S.N.C.F. n'appelle en soi aucune décision particulière, si ce n'est l'approbation de sa composition future, telle qu'elle a été ci-dessus définie.

Si dans l'avenir, la politique suivie par les Pouvoirs Publics en cette matière venait à se modifier, et si l'Etat laissait à chaque armateur le soin de passer directement pour son propre compte les commandes de navires, les propositions utiles seraient soumises au Conseil.

III - Flotte ex-P.O. - Services Boulogne-Folkestone et Calais-Douvres

Pour compléter l'exposé qui précède, il paraît nécessaire de rappeler que :

a) les navires de la flotte ex-P.O. n'étant pas nécessaires à la S.N.C.F., aucun problème de remplacement ne se pose directement pour eux.

.....

Il pourra en revanche se poser une question financière: si l'Etat effectue le remplacement en nature des navires perdus, la S.N.C.F., propriétaire des navires de remplacement, devra payer les soultes d'âge, soultes dont le montant sera d'ailleurs sensiblement inférieur à la valeur réelle des navires. Naturellement il sera tenu compte de cette valeur pour la détermination des redevances à verser à la S.N.C.F. par la Cie DELMAS-VIELJEUX qui, d'après les accords en vigueur, a un droit à la location des navires de remplacement pendant une durée égale à celle qui restait à courir, au 1er septembre 1939, sur la location des navires perdus. Au moment où les navires de remplacement lui seront attribués, la S.N.C.F., qui n'en aura sans doute pas besoin pour ses propres transports, aura à examiner si elle n'aurait pas intérêt à les vendre.

b) La S.N.C.F. a également à se préoccuper du remplacement des deux navires "Côte d'Azur" et "Côte d'Argent", qui desservaient jusqu'à la guerre concurremment avec des navires anglais, le service maritime de Boulogne-Folkestone et de Calais-Douvres. Ces deux navires étaient sans doute la propriété de la S.A.G.A. que la S.N.C.F. avait chargée d'assurer le service à sa place, mais les accords en vigueur entre la S.N.C.F. et la S.A.G.A. prévoient qu'ils deviendront au 31 décembre 1950 la propriété de la S.N.C.F.

Ces deux navires ayant été perdus pendant la guerre, alors qu'ils se trouvaient sous le régime de la réquisition, on peut prévoir que leur remplacement en nature sera effectué par l'Etat moyennant le paiement des soultes d'âge habituelles.

La S.N.C.F. aurait normalement à revendiquer au 31 décembre 1950 la propriété de ces navires de remplacement sauf participation aux soultes. Mais on peut penser qu'elle aura intérêt à prendre contact avec la S.A.G.A. sans attendre cette échéance; elle ne saurait en effet se désintéresser du choix des navires dont elle doit devenir propriétaire dans trois ou quatre ans, et elle aura sans doute avantage à en demander immédiatement la cession.

Questions financières

Ces opérations de renouvellement, hormis celles qui ont donné lieu aux commandes passées avant-guerre pour la construction des deux paquebots et du cargo destinés à la ligne Dieppe-Newhaven telles qu'elles sont indiquées ci-dessus, donneront lieu au paiement à l'Etat de soultes diverses - qui devront être supportées par le fonds de renouvellement du matériel naval.

(1) 7 ans et 6 mois

.....

Les sommes qui figurent au crédit de ce compte s'élevaient au 31 décembre 1945 à 251 millions de francs environ : elles s'augmentent, par la seule indemnité correspondant à la privation de jouissance des navires, de quatre millions par mois; en outre, ce fonds aurait à recevoir éventuellement les indemnités dues par l'Etat pour les navires perdus qui ne seraient pas remplacés en nature.

En contrepartie, le total des soultes que la S.N.C.F. pourrait avoir à payer, si tous les navires sont remplacés par des navires neufs, serait de l'ordre de deux cent quatre vingts millions.

On peut donc conclure que le renouvellement des flottes S.N.C.F., déjà assuré techniquement par les engagements de l'Etat, ne donnera pas lieu pour la S.N.C.F. à des charges financières autres que celles qui peuvent être supportées par le fonds spécial créé à cet effet.

Il est proposé au Conseil d'Administration d'approuver le programme défini ci-dessus en ce qui concerne le remplacement des navires des diverses flottes.

Les conventions de toute nature que la S.N.C.F. pourrait avoir à passer à l'occasion des remplacements seront présentées en temps utile aux approbations réglementaires.

Le Directeur Général :

LEMAIRE.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 septembre 1944

Flotte S.N.C.F.

Création d'un fonds de
renouvellement

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 24 août 1943 (Direction des Chemins de fer -
ler Bureau) vous m'avez fait connaître que vous donniez votre adhésion
aux propositions que je vous avais soumises en vue de la création d'un
fonds de renouvellement du matériel naval de la S.N.C.F. Vous précé-
siez toutefois que l'emploi des ressources inscrites à ce fonds serait
subordonné à la présentation d'un programme de reconstitution éventu-
elle de la flotte.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, une note exposant
le programme tel qu'il peut être actuellement envisagé d'après les
études d'ensemble auxquelles ont fait procéder les Services du Se-
crétariat d'Etat à la Marine.

Je crois devoir appeler spécialement votre attention sur l'éven-
tualité d'achats de navires à l'étranger : il est possible, en effet,
qu'en raison de la faible capacité de production des chantiers navals
français et de l'urgence des besoins à satisfaire après la guerre,
l'Etat français, à qui incombe, en vertu des chartes parties d'affrè-
tement ou de réquisition, la charge de remplacement en nature des na-
vires perdus pendant la guerre (s'il ne préfère pas en payer la valeur
au jour du remplacement), soit conduit à réaliser à l'étranger des
opérations d'achat ou d'affrètement.

Il serait nécessaire, à ce moment, que la S.N.C.F. fût représen-
tée auprès des organismes ou des fonctionnaires chargés des achats
de navires, afin que les navires qui lui sont destinés soient choisis
de telle manière qu'ils puissent satisfaire à tous les besoins du
chemin de fer.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports.

PROGRAMME DE RECONSTITUTION DES FLOTTES S.N.C.F.
APRES LA GUERRE

- I - La S.N.C.F. possédait, avant la guerre, deux flottes qu'elle exploitait elle-même :
- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et 3 cargos, qui assurait le service de la ligne DIEPPE - NEWHAVEN;
 - la flotte charbonnière P.L.M. composée de 14 cargos de 6.000 à 8.800 tonnes de portée en lourd, utilisée pour les importations de combustibles de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. était également propriétaire d'une troisième flotte - dite ~~ex P.O.~~ ex P.O. - composée de 12 cargos, qu'elle avait donnée en location à la Compagnie BELMAS-VIELJEUX. Ces navires n'étant pas utilisés pour les besoins de la S.N.C.F., celle-ci n'est pas directement intéressée par la question de leur renouvellement.

Le remplacement de ces navires a cependant été prévu dans le tableau annexé à la présente note, à la demande de la Compagnie DELMAS-VIELJEUX, afin que l'Etat, qui s'est réservé la faculté d'effectuer le remplacement en nature des navires perdus, connaisse le type des navires désiré pour ce remplacement.

Mais cette indication ne répond qu'à des préoccupations d'ordre technique : elle ne comporte aucun engagement financier à la charge de la S.N.C.F. et jusqu'à nouvel ordre on considère que le fonds de renouvellement n'aura pas à jouer pour le remplacement de ces navires.

- II - A la date du 1er août 1944, la situation des navires de la S.N.C.F. était la suivante :

	: Navires perdus :	: Navires sous : : contrôle des : : autorités al- : lemandes :	: Navires sous contrôle : des autorités britan- : niques.
	:-----:-----:-----:		
Flotte Ouest ...	: 2 :	: 4 :	: " :
Flotte P.L.M. ...	: 3 :	: 5 :	: 6 :
Flotte ex P.O. ..	: 3 :	: 3 :	: 6 :

En raison de l'utilisation par les nations belligérantes des navires de la S.N.C.F. pour des fins de guerre, il est prudent de considérer qu'une partie de ces navires - sinon la totalité - ne seront plus disponibles à la fin des hostilités, soit qu'ils aient été perdus, soit qu'à raison de leur âge et de leur utilisation accélérée, ils soient, après la guerre, hors d'état de naviguer; on rappellera, à ce sujet, qu'un navire charbonnier s'amortit habituellement sur vingt ans et que tous les navires de la flotte P.L.M. ont dépassé cet âge.

Parmi les navires de la flotte Ouest, seul le "Versailles" construit

en 1921, reste susceptible, à la fin des hostilités, d'être remis normalement en service.

Le programme de renouvellement ci-après indiqué a été établi en partant de ces prémisses.

Reconstitution de la flotte Ouest

III - Bien avant la guerre, la nécessité de renouveler en partie le matériel naval du service DIEPPE - NEWHAVEN était apparue et en 1938 la S.N.C.F. avait commandé :

- 2 paquebots ("Londres " et "Vichy")
- 1 cargo ("Nantes")

destinés à remplacer respectivement les paquebots "Rouen" et "Newhaven" et le cargo "Brest" arrivés à leur limite d'âge.

Ce programme avait été approuvé par le Ministre des Travaux Publics (dépêche M.R. 56.330 du 10 août 1938).

La construction du "Vichy" et du "Nantes" a été suspendue depuis la guerre; celle du "Londres " a été achevée : les autorités d'occupation l'ont réquisitionné et transformé de telle sorte qu'il ne pourrait être utilisé pour sa destination première qu'après de profondes modifications.

On peut estimer que le service DIEPPE - NEWHAVEN reprendra après la guerre dans des conditions peu différentes de celles qui prévalaient en 1939. En particulier, il ne semble pas que ce service puisse craindre, avant longtemps, que l'aviation lui retire, en nombre, une partie notable de sa clientèle, car il s'adressait essentiellement à une clientèle relativement modeste (1).

Compte tenu de cette situation, il sera nécessaire à la fin des hostilités :

- 1° - d'achever la construction du "Vichy" et du "Nantes".
- 2° - de commander deux cargos supplémentaires du même type que le "Nantes" pour remplacer le "Rennes" qui a été perdu et le "Bordeaux" arrivé à sa limite extrême d'utilisation,
- 3° - de commander un ou deux paquebots du type "Vichy" en remplacement du "Londres" et du "Versailles" si ces deux navires, ou l'un d'eux n'étaient pas restitués à la fin des hostilités.

(1) La répartition des voyageurs entre les 3 classes a évolué comme suit:

	<u>1913</u>	<u>1929</u>	<u>1932</u>	<u>1939</u>
1ère classe	37 %	24 %	12 %	4 %
2ème classe	49 -	55 -	54 -	28 -
3ème classe	14 -	21 -	34 -	68 -

Il convient de préciser qu'aucune hésitation ne peut avoir lieu sur le choix des types de navires de remplacement : les caractéristiques générales des paquebots et du cargo mis en construction en 1938 ont été déterminées en considération du service très particulier qu'ils devaient assurer et, dans l'état actuel des prévisions possibles, on doit admettre qu'ils répondront entièrement et parfaitement aux besoins d'après-guerre.

Reconstruction de la flotte charbonnière

IV - Les besoins de la S.N.C.F. en navires pour ses importations de charbon d'après-guerre, ne sauraient être appréciés d'après la consistance antérieure de sa flotte. Il convient, en effet, d'observer que la flotte P.L.M. avait été conçue en 1919 pour répondre aux besoins exclusifs du réseau P.L.M. alimenté en charbons par les ports de la Méditerranée.

La situation se présente d'une manière différente pour la S.N.C.F. ; il s'agit, d'une part, d'avoir des navires qui puissent satisfaire les besoins de l'ensemble du réseau, il faut, d'autre part, que les navires choisis puissent avoir accès dans les ports les plus rapprochés des lieux d'utilisation.

Ces deux préoccupations permettent de définir en premier lieu le tonnage nécessaire pour les transports de combustibles, ensuite les types de navires nécessaires.

On tiendra compte dans l'étude ci-après de la situation probable à la fin des hostilités : quand les programmes d'électrification déjà approuvés ou encore à l'étude auront été réalisés, les besoins en charbons importés seront moins importants et la composition du matériel naval sera à revoir selon la situation à cette époque. De toute façon, il sera tenu compte de cette considération si, au lendemain de la guerre, la S.N.C.F. est appelée à choisir entre la construction de navires neufs et l'achat de navires existants.

La S.N.C.F. aura d'ailleurs toujours la possibilité d'aliéner ou de donner en location à d'autres armateurs ceux de ses navires qui lui deviendraient définitivement ou momentanément inutiles : mais, étant donnée l'impossibilité de faire, à l'heure actuelle, des prévisions à ce sujet, les bateaux restent nécessaires à la S.N.C.F. pour la période d'après-guerre.

V - Si on suppose que les mines françaises fourniront à la S.N.C.F. après la guerre, des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles lui ont fournis en 1938, dernière année normale avant la guerre (et pendant laquelle la production charbonnière française s'est établie à un niveau qui paraît ne pouvoir être dépassé qu'au prix d'efforts pratiquement impossibles à soutenir), on est conduit à conclure que les importations de combustibles étrangers pour la S.N.C.F. devront être de 1.230.000 T. par les ports de la Manche et de l'Océan, 450.000 T. par les ports de la Méditerranée, soit au total 1.680.000 T. par an.

VI - Les Services de la Marine Marchande ont arrêté - d'accord - avec les armateurs - les prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, afin que la Marine marchande française puisse répondre à tous les besoins du pays.

Pour les navires charbonniers, les prototypes admis sont les suivants :

7.500	tonnes de portée en lourd,	
4.700	-	-
3.500	-	-
2.650	-	-
1.400	-	-
650	-	-

Les études concernant ces divers prototypes sont achevées ou sur le point de l'être. C'est parmi les navires de ces types que la S.N.C.F. doit choisir ceux qu'elle estime appropriés à ses besoins, la construction d'autres types de navires n'étant pas envisagée.

VII - On a admis que les navires devront être immobilisés 30 jours par an au moins pour entretien et réparations et qu'ils ne seront donc disponibles pour le trafic que 335 jours au plus par an.

VIII - En partant des données ci-dessus, la S.N.C.F. estime que ses besoins pourront être satisfaits de la manière suivante :

A) Importations en Méditerranée : 450.000 T.

En général, et surtout en temps de crise, le chargement rapide d'un navire charbonnier de 7/8.000 tonnes se heurte dans la plupart des ports aux difficultés de toutes sortes qu'impose le rassemblement préalable des wagons ou chalands correspondant à un tonnage aussi important.

Par contre, ce type de navire utilisé en Méditerranée s'adapte parfaitement au transport en retour des pondéreux et son exploitation peut alors devenir rémunératrice.

Pour cette raison, la desserte du port de CARONTE est envisagée avec des navires de 7.500 tonnes exclusivement.

La durée moyenne de la rotation entre les ports de chargement et CARONTE est d'environ 31 jours auxquels il est raisonnable d'ajouter 3 jours pour tenir compte des intempéries et des diverses causes de retard.

D'autre part, on peut évaluer la longueur des déroutements pour les frets de retour, à environ 3 jours par voyage.

Il résulte de ce qui précède que chaque navire de 7.500 T. pourra faire 9 voyages par an.

Or, le nombre de cargaisons à transporter est, si l'on admet que la portée utile d'un 7.500 T. pour les trajets en cause est de 6.770 T.,
$$\frac{450.000}{6.770} = 66,4.$$

Chaque navire faisant environ 9 voyages par an les six navires de 7.500 T. transporteront 54 cargaisons et le reste du tonnage à transporter représente 20 cargaisons de navires de 4.700 T. avec une portée utile d'environ 4.100 T. et nécessitera deux navires de 4.700 T. à raison de 10 voyages par an (la rotation de ces navires étant plus rapide à cause de la moindre durée des chargements et déchargements).

B) Importations sur la Manche et l'Océan.

Compte tenu des besoins des dépôts et des installations dont dispose la Région Ouest, principale intéressée, on peut considérer séparément :

- les ports de CAEN, ST-MALO et LORIENT,
- les autres ports de la Manche et de l'Océan.

a) Ports de CAEN, ST-MALO et LORIENT : ces ports importeront environ 200.000 T.

En raison, soit de leurs conditions d'accès, soit des moyens de manutention dont ils disposent, ces petits ports ne peuvent être convenablement desservis que par des navires de 2.650 T.

Le nombre de cargaisons à importer sera donc : $\frac{200.000}{2.650} = 82$

Or, la durée moyenne des rotations étant de 11 jours, chaque navire de 2.650 T. peut faire 30 voyages par an.

Le nombre de cargaisons à importer étant de 82 il faut trois cargos de 2.650 T. dont l'un sera disponible pour un autre trafic 3 mois par an.

C) Autres ports de la Manche et de l'Océan

Le tonnage total à importer dans ces ports est de 1.034.500 T.

Ces ports seront desservis par des navires de 3.500 T. et de 4.700 T., les premiers transportant environ 350.000 T. dans les ports les moins bien outillés.

La portée utile des 3.500 T. étant d'environ 3.200 T., le nombre de cargaisons à importer sera de $\frac{350.000}{3.200} = 109$.

La durée moyenne pondérée des rotations étant d'environ 16 jours, compte tenu des intempéries et déroutements éventuels, chaque navire peut effectuer 20 voyages par an.

Le nombre de cargaisons à importer étant de 109, il faudra cinq navires de 3.500 T., le solde étant transporté par le cargo de 2.650 T. disponible.

Il reste à transporter 684.500 T. sur les grands ports en utilisant des 4.700 T. dont l'exploitation est plus économique.

La portée utile des 4.700 T. étant d'environ 4.400 T., le nombre de cargaisons à importer est de : $\frac{684.500}{4.400} = 155,5$

La durée moyenne pondérée des rotations étant d'environ 13 jours, chaque navire peut effectuer 25 voyages par an.

Le nombre de cargaisons à importer étant de 155,5, il faudra six navires de 4.700 T.

En définitive, la flotte charbonnière de la S.N.C.F. à la fin des hostilités, devrait avoir la composition suivante :

6	navires	de	7.500	T.
8	-	de	4.700	T.
5	-	de	3.500	T.
3	-	de	2.650	T.

soit 22 navires représentant une portée en lourd de 108.050 T.

C'est ce programme, majoré cependant d'un navire de 4.700 T. parce qu'à l'époque on supposait que la S.N.C.F. continuerait à utiliser en Méditerranée les P.L.M. 12, 16, 21 et 24, hypothèse que les événements ultérieurs ont conduit à abandonner, que la S.N.C.F. a indiqué aux Services de la Marine Marchande pour être incorporé dans le plan quinquennal de reconstitution de la flotte marchande française.

Une remarque d'ensemble doit être faite. La future flotte charbonnière de la S.N.C.F. différera, sensiblement, dans sa composition, de ce qu'était celle d'avant-guerre. Cela s'explique par le fait que l'ancienne flotte avait été conçue et réalisée pour satisfaire, par les ports de la Méditerranée, les seuls besoins de l'ex-réseau P.L.M. Au contraire, la nouvelle flotte devra satisfaire tous les besoins de la S.N.C.F. et assurer, notamment, les importations de combustibles par les ports de la Manche (y compris le port de ROUEN) et de l'Atlantique, où les navires P.L.M. ne pouvaient accéder en raison de leur tirant d'eau.

Mais l'intention de la S.N.C.F. n'est aucunement de concurrencer par sa flotte les autres entreprises d'armement charbonnier; elle veut seulement avoir une flotte suffisante pour ses propres importations. On notera d'ailleurs que le port en lourd de la future flotte sera à peu près le même que celui de l'ancienne (108.050 T. contre 106.424 T.)

IX - Ce programme tient compte des prévisions qui peuvent être raisonnablement faites dans les circonstances actuelles. Si la situation économique d'après-guerre venait à être modifiée, le programme ci-dessus aurait à être révisé. La S.N.C.F. prendra en temps utile les initiatives nécessaires.

Il en serait ainsi notamment si les Pouvoirs publics, qui ont arrêté jusqu'ici les programmes de reconstitution de la flotte marchande française d'après les possibilités de construction des chantiers navals français, estimaient opportun, à la fin des hostilités, de procéder à des achats à l'étranger. En pareil cas, la S.N.C.F. aurait à examiner quels sont, parmi les navires disponibles sur le marché international, ceux qui sont le mieux adaptés à ses besoins; à cet effet, il serait nécessaire que la S.N.C.F. fût représentée dans les Commissions d'achat

que l'Etat français pourrait envoyer à l'étranger.

X - La reconstitution des flottes S.N.C.F. immédiatement après la fin des hostilités ne paraît devoir soulever aucune difficulté d'ordre financier.

Tous les navires de la S.N.C.F. perdus ou actuellement sous contrôle étranger (à l'exception toutefois du cargo "Bordeaux" de la flotte Ouest) étaient au moment de leur perte, affrétés ou réquisitionnés par l'Etat français; de ce fait, par application des chartes parties intervenues, ce dernier doit en payer la valeur en espèces au jour du remplacement ou en effectuer le remplacement en nature; dans cette dernière éventualité, des soultes pourront être dues par les armateurs si le navire de remplacement est d'un type différent ou plus récent que le navire à remplacer; les sommes figurant au crédit du fonds de renouvellement suffiront à couvrir les soultes qui pourraient être à la charge de la S.N.C.F. en vertu des chartesparties.

XI - Il est difficile de faire actuellement des suppositions précises sur les résultats financiers que pourra procurer l'exploitation de la flotte dont la composition a été définie ci-dessus. On s'est efforcé cependant de donner ci-après une idée approximative de ce que ces résultats pourront être.

Le bilan ci-dessous a été dressé en partant des tonnages qui figurent au programme d'importation de charbon de la S.N.C.F. pour l'après-guerre, et, pour le fret de retour, des tonnages effectivement transportés en 1938.

Les recettes ont été calculées en appliquant à ces quantités les taux de frets moyens des 5 années 1934 à 1938.

Pour ce qui est des dépenses on les a calculées d'après les taux en vigueur en 1938.

Les frais d'équipage ont été décomptés à des taux journaliers variant de 2.900 fr pour les 7.500 T. à 2.200 fr pour les 2.650 T. pour les périodes de navigation et de 1.400 fr à 700 fr pour les périodes d'immobilisation.

Les dépenses d'approvisionnements ont été évaluées à 250 fr par jour et par navire.

Les frais généraux ont été évalués à 2 millions de francs par an, ce qui correspond à environ 250 fr par jour et par navire.

Dans les bilans d'exploitation des navires de commerce les frais d'assurances et de réparations sont toujours bloqués en un seul poste, parce que, si ces frais varient en sens contraire les uns des autres suivant l'âge du navire, leur somme peut être considérée comme sensiblement constante. La différence entre les sommes ainsi inscrites aux bilans annuels successifs et celles qui sont effectivement dépensées au cours de chaque année constituent une provision pour les grosses réparations périodiques.

Toutefois on a tenu compte du fait que la S.N.C.F. est son propre

assureur pour sa flotte et il n'a été porté en dépenses, à titre de provision pour sinistres, qu'une somme égale à 60 % des primes qui auraient à être payées à une compagnie d'assurances, étant donné que l'on admet que ces primes comportent une part de 40 % environ pour les impôts, les frais généraux et le bénéfice des assureurs.

Enfin on a calculé la somme à verser au fonds d'amortissement de la flotte en admettant qu'un navire peut être revendu à 20 ans à 15 % de sa valeur d'achat. Or la valeur de la flotte ci-dessus aux prix de construction de 1938 (soit 2.000 fr la tonne pour les cargos de 7.500 T. et 2.100 fr pour les cargos des autres types) peut être évaluée à 226.905.000 fr ce qui conduit à un amortissement annuel de 9.443.462 fr.

En partant de ces données les résultats financiers de l'exploitation se présentent comme suit :

DEPENSES

RECETTES

Frais d'équipage	19.284.500	Frets charbons	84.725.548
Frais d'approvisionnement (charbon non compris)	2.007.500	- bauxités	3.651.720
Frais de charbon au port et en mer	11.556.770	- phosphates	4.082.420
Frais généraux	2.000.000		
Frais de port	17.358.896		
Frais de chargement et de déchargement à la charge du navire	4.075.406		
Frais de réparations et d'entretien et provision pour sinistres ...	15.272.000		
Versement au fonds d'amortissement de la flotte	<u>9.443.462</u>		
Total des DEPENSES :	80.998.534	Total des RECETTES :	92.460.688
		Total des DEPENSES :	<u>80.998.534</u>
		Excédent des RECETTES :	11.462.154

Les chiffres ci-dessus font abstraction des allocations perçues de l'Etat pour la flotte P.L.M. au titre de la loi Tasso, allocations qui ont atteint en 1938 2.313.000 fr. Si ces allocations ne sont pas maintenues après la guerre, il est probable qu'elles seront remplacées par une aide équivalente de l'Etat, qui viendra améliorer corrélativement les résultats financiers de l'exploitation.

De toute façon, le calcul très approximatif qui a été fait ci-dessus permet d'espérer que l'exploitation de la future flotte charbonnière de la S.N.C.F. sera nettement bénéficiaire.

Paris, le 2 septembre 1944

S. N. C. F.DIRECTION GENERALEARMEMENTProgramme de reconstruction
de la Flotte S.N.C.F.n° 445
03.00

Monsieur le Directeur Général,

Lors de la présentation au Conseil d'Administration du programme de reconstruction de la Flotte S.N.C.F., je vous avais soumis un projet de rapport au Ministre qui était un développement du rapport au Conseil d'Administration, rapport qui a été approuvé par celui-ci dans sa séance du 19 janvier dernier.

Au moment de la discussion de l'affaire devant le Conseil, M. le Commissaire du Gouvernement avait exprimé le désir que le rapport au Ministre fut complété par une étude des résultats financiers susceptibles d'être procurés par l'exploitation de la future flotte.

Cette étude, qui a demandé des recherches et des calculs assez longs, est actuellement terminée.

Ainsi que je vous en ai rendu compte verbalement, l'examen plus approfondi de la question, auquel j'ai procédé à cette occasion, m'a permis de déterminer qu'il paraissait possible de faire face aux besoins de la S.N.C.F. en ce qui concerne ses importations de charbon par mer, avec une flotte composée de :

- six navires de 7.500 tonnes,
- cinq navires de 4.700 tonnes,
- quatre navires de 3.500 tonnes,
- deux navires de 2.650 tonnes.

soit dix-sept navires en tout au lieu des vingt-deux navires figurant au programme approuvé par le Conseil.

Je vous adresse ci-joint l'étude qui m'a conduit à cette conclusion ainsi qu'un bilan des résultats financiers qu'il est permis d'attendre de l'exploitation de cette flotte de dix-sept navires.

Je vous confirme que cette étude a été faite en partant d'hypothèses que je considère comme très raisonnables et qui comportent déjà une marge importante de sécurité.

.....

Toutefois, étant donné que le Conseil a admis un programme de vingt-deux navires et que c'est ce programme qui a été approuvé par l'Amirauté, je ne vous transmets l'étude ci-dessus que pour votre documentation personnelle et j'ai maintenu le chiffre de vingt-deux navires comme base des propositions au Ministre.

J'ai cru cependant devoir modifier le projet de rapport que je vous avais présenté initialement, parce que le programme qui a été soumis au Conseil d'Administration était établi en partant de la portée en lourd totale des navires et non, comme il est logique, de leur portée utile. Il m'a paru nécessaire d'éviter une critique dont il eût été difficile de contester le bien-fondé, et de reprendre le raisonnement qui avait été fait, en tenant compte cette fois de la portée utile des navires.

En partant ainsi d'une flotte de vingt-deux navires au lieu de dix-sept, ce qui accroissait corrélativement les dépenses, il est alors devenu nécessaire, pour conserver un bilan bénéficiaire, de modifier certaines des hypothèses que j'avais admises dans ma première étude. Les deux modifications essentielles, sur lesquelles je crois devoir attirer votre attention sont les suivantes :

- d'une part, j'ai calculé les recettes en partant, non plus des taux de fret de 1938, mais des taux de fret moyens de 1934 à 1938 : cette substitution ne me paraît pouvoir donner lieu à aucune critique, car il est incontestable que les frets étaient anormalement bas en 1938 et, si j'ai adopté les frets de 1938 pour mon premier calcul, c'est pour avoir un calcul homogène et pour conserver une marge notable de sécurité ;

- d'autre part, j'ai majoré assez sensiblement les durées de rotation des navires : nous pourrions toujours soutenir que les durées assez élevées qui ont été ainsi admises ont été choisies pour réserver sur ce poste une marge de sécurité, étant donnée l'incertitude dans laquelle on se trouve actuellement sur ce que seront au lendemain de la guerre les conditions de manutention dans les ports, les possibilités de stockage et d'évacuation, etc. ;

- enfin, le charbon de soute a été décompté dans la seconde étude à raison de 170 francs la tonne au lieu de 200 francs ; ce dernier cours correspond au prix maximum effectivement payé par la S.N.A. en 1938 et le cours de 170 francs à un prix moyen ou un peu inférieur à la moyenne.

Pour ce qui est du financement de la reconstitution de la flotte (question traitée au § I de la note au Ministre), je précise que l'avoir du fonds de renouvellement sera d'environ 225 millions de francs au 31 décembre 1944. Or, d'après l'article 11 de la charte-partie, l'armateur n'aura pas à verser à l'Etat comme soute plus de 50 % de la valeur agréée des

.....

des navires en perte totale. La valeur agréée de l'ensemble des trois flottes S.N.C.F. étant de 172 millions, la soule maximum que la S.N.C.F. pourra être appelée à verser sera donc de 86 millions ; encore ne devrait-on pas tenir compte de la flotte P.O., dont la reconstitution est sans intérêt direct pour la S.N.C.F.. Si l'on exclut cette flotte du calcul, la soule maximum à envisager n'est plus que de 54 millions (ce maximum correspondant à l'hypothèse pessimiste qu'aucun des 6 cargos P.L.M. sous contrôle allié, ni des 5 cargos P.L.M. et des 3 paquebots Ouest sous contrôle allemand ne sera restitué à la S.N.C.F.).

Le financement paraît donc devoir être assuré facilement par le fonds de renouvellement. La seule crainte que l'on puisse avoir à ce sujet, c'est que l'Etat ne vienne à modifier l'article 11 susvisé qui met en fait le rajeunissement éventuel de la flotte de commerce française à la charge presque exclusive de l'Etat.

L'Ingénieur en Chef,

Signé: OLIVIER

2 SEP 1944

RECONSTITUTION DE LA FLOTTE CHARBONNIERE DE LA S.N.C.F.

La présente étude a pour objet, d'une part de déterminer l'importance et la composition de la flotte charbonnière que la S.N.C.F. est appelée à reconstituer, de telle manière que cette flotte permette à la S.N.C.F. de réaliser les importations de charbon prévues au programme d'après-guerre, d'autre part de calculer approximativement quels seraient les résultats de l'exploitation d'une telle flotte.

I.

IMPORTANCE ET COMPOSITION DE LA FUTURE FLOTTE CHARBONNIERE DE LA S.N.C.F.

L'étude ci-après a été conduite en partant des données et hypothèses générales suivantes :

1°) Les tonnages de charbon à importer après la guerre ont été indiqués par la Division des Combustibles, et tiennent compte essentiellement des importations effectuées en 1938, et des modifications résultant des travaux d'électrification réalisés depuis cette époque ou dont la réalisation est prévue pour l'après-guerre.

2°) L'importance des frets de retour est celle qui a été atteinte en 1938.

3°) La flotte de la S.N.C.F. sera reconstituée à l'aide de navires de types figurant au programme général de reconstitution de la flotte française tel que ce programme a été fixé par l'Amirauté et d'après les propositions du Comité Central des Armateurs de France et d'après celles du Comité d'Organisation de la Construction Navale. On a donc considéré que la flotte charbonnière de la S.N.C.F. se composera de navires soit de 7.500 T. de portée en lourd, soit de 4.700 T., soit de 3.500 T., soit enfin de 2.650 T. Le problème posé se résume donc en celui de savoir combien il faudra de navires de chacun des quatre types précités pour assurer le programme d'importation d'après-guerre.

4°) On a admis d'autre part, que les navires devraient être immobilisés 30 jours par an au moins pour entretien et réparations et qu'ils ne seront donc disponibles pour le trafic que 335 jours au plus par an.

5°) On a admis enfin que la vitesse commerciale des navires, sera de 11 noeuds pour ceux de 7.500 T. et 10 noeuds pour les navires des trois autres types.

Ces données générales étant posées, le calcul du nombre des navires nécessaires est le suivant :

.../...

A. - PORT DE CARONTE

Le Port de CARONTE doit être desservi, en principe, par des charbonniers du type 7.500 T.

Le tonnage annuel figurant au programme d'importation d'après-guerre est de 450.000 T.

La durée moyenne de la rotation entre les ports de la Tyne, du Canal de Bristol, et Rotterdam d'une part, et Caronte d'autre part, est de 27 jours, auxquels il est raisonnable d'ajouter 3 jours pour tenir compte des intempéries et des causes diverses de retard. D'autre part, les navires desservant Caronte seront appelés à rechercher du fret de retour. On peut évaluer la longueur des détournements, répartis par voyage, à trois jours et demi environ.

Il résulte de ce qui précède que chaque navire de 7.500 T. pourra faire environ 10 voyages par an.

Or le nombre de cargaisons à transporter est, si l'on admet que la portée utile d'un 7.500 T. pour les trajets en cause est de 6.770 T., : $\frac{450.000}{6.770} = 66,4$.

Chaque navire faisant au moins 10 voyages par an, il suffira de 6 navires de 7.500 T. pour assurer les transports en cause, surtout si l'on tient compte de ce que l'électrification progressive des Régions Sud-Ouest et Sud-Est entraînera une diminution des importations par Caronte.

B. - PORTS DE CAEN, ST MALO et LORIENT

Ces petits ports ne peuvent être convenablement desservis, en raison, soit des conditions d'accès, soit des moyens de manutention dont ils disposent, que par des navires de 2.650 T. dont la portée utile est de 2.450 T.

Le tonnage à importer pour l'ensemble de ces trois ports est de 161.000 T.

Le nombre de cargaisons à importer par ces ports est donc de $\frac{161.000}{2.450} = 66$.

Or la durée moyenne des rotations entre les ports d'origine et les trois ports en cause est de 9 jours, ou de 10 jours si l'on tient compte des intempéries et détournements éventuels. Chaque navire de 2.650 T. peut donc effectuer : $\frac{335}{10} = 33$ voyages environ par an.

Le nombre de cargaisons à importer étant de 66, il faut donc deux cargoes de 2.650 T.

C. - PORTS DE DUNKERQUE, DIEPPE, LE NAVRE, CHERBOURG, NANTES et LA PALlice.

Les conditions d'accès à ces ports, de manutention, de stockage ou d'évacuation conduisent à les faire desservir par des cargos de 3.500 T.

Le tonnage total à importer par ces ports est de 393.000 T. par an.

Or la portée utile des cargos en cause est de 3.200 T. environ

Le nombre de cargaisons à importer sera donc de : $\frac{393.000}{3.200} = 123$

La durée moyenne pondérée des rotations pour les ports en cause est d'environ de 9 jours et demi soit 10 jours et demi en tenant compte des intempéries et des déroutements éventuels.

Chaque navire peut donc faire : $\frac{335}{10 \frac{1}{2}} = 32$ voyages

Quatre cargos de 3.500 T. doivent ainsi suffire pour le trafic en cause.

D. - PORTS DE ROUEN, SAINT NAZAIRE et BORDEAUX

Ces ports seront desservis économiquement par des cargos de 4.700 T. dont la portée utile, pour les relations en cause, peut être évaluée en moyenne à 4.400 T. environ.

Le tonnage total à importer dans les trois ports en cause est de 740.000 T. par an.

Le nombre de cargaisons sera donc de $\frac{740.000}{4.400} = 168$ voyages.

La durée moyenne pondérée des rotations pour les trois ports en cause est de 9 jours, ou de 10 jours si l'on tient compte des intempéries.

Chaque navire peut donc faire environ 33 voyages par an.

Dans ces conditions, cinq navires de 4.700 T. doivent suffire pour le trafic en cause.

Il résulte des calculs qui précèdent que, pour assurer l'exécution par la flotte de la S.N.C.F. du programme d'importation d'après-guerre, il faudra :

- 6 navires de 7.500 tonnes,
- 5 " " de 4.700 " "
- 4 " " de 3.500 " "
- 2 " " de 2.650 " "

.../...

RÉSULTATS FINANCIERS A ATTENDRE DE L'EXPLOITATION DIRECTE DE SA FLOTTE CHARBONNIÈRE PAR LA S.N.C.F.

Les résultats financiers que la S.N.C.F. peut attendre de l'exploitation de sa flotte charbonnière d'après-guerre ont été calculés ci-après.

Pour effectuer ce calcul, on est parti des données de 1938 : tonnages importés, taux de fret, taux des salaires, cours du charbon etc... Toutefois, en ce qui concerne les importations par CARONTE on a adopté le chiffre de 450.000 T. qui figure au programme d'après-guerre et tient compte de l'électrification de certaines lignes.

Cela étant, on est parti des données suivantes :

1°) On a admis que le coût journalier d'exploitation des navires charbonniers des différents types serait le suivant :

7.500 T. de portée en lourd....	6.500 Frs.
4.700 T. " "	5.500 Frs.
3.500 T. " "	5.200 Frs.
2.650 T. " "	4.300 Frs.

Le chiffre ainsi admis comprend les dépenses d'équipage, les dépenses d'approvisionnement des services Pont et Machine, les dépenses de réparations, d'entretien et de classification, les assurances risques ordinaires et les frais généraux.

Il ne comprend ni l'amortissement, ni l'intérêt du capital.

A titre d'exemple on donnera ci-dessous la décomposition du coût global indiqué pour le navire de 4.700 T.

Frais d'équipage.....	2.600 Frs.
Frais d'approvisionnement.....	250 Frs.
Frais généraux.....	250 Frs.
Frais d'assurances et frais de réparations.....	2.400 Frs.
Total.....	5.500 Frs.

Les frais d'assurance et de réparations sont bloqués en un seul poste, parce qu'ils varient en sens contraire l'un de l'autre suivant l'âge du navire, mais leur somme peut être considérée comme sensiblement constante.

La différence entre la somme ainsi inscrite aux bilans successifs et celle qui est effectivement dépensée au cours de chaque année constitue une provision pour les grosses réparations périodiques (surveys).

.../...

A la dépense journalière d'exploitation du navire, il faut ajouter les dépenses de charbon au port et en mer (le charbon de soute a été compté à raison de 200 Frs. la tonne), les frais de port et enfin les frais de chargement et déchargement qui sont à la charge du navire.

2°) Il y a lieu d'autre part, de prévoir l'amortissement de la flotte et à cet effet, de déterminer approximativement sa valeur. Pour cette détermination comme pour tous les autres calculs, on s'en est tenu aux données de 1938.

Or, en 1938, le prix de la tonne était d'environ 12 livres. En admettant le cours de 175 Frs. pour la livre, on peut admettre comme prix de la tonne 2.000 Frs. pour les cargos de 7.500 T. et 2.100 Frs. pour les cargos des autres types.

Dans ces conditions, la flotte dont la composition a été déterminée au chapitre I aurait coûté environ 180 millions.

En supposant qu'un navire peut être revendu à 20 ans à 15 % de sa valeur d'achat, l'amortissement s'étendra sur 20 années et se limitera à 85 % de sa valeur.

L'amortissement annuel sera donc de :

$$\frac{180 \times 85}{100} \times \frac{5}{100} = 7.650.000 \text{ Frs.}$$

3°) Les sommes portées en recettes dans la colonne "Frets payés par la S.N.C.F." représentent les sommes nettes payées, après qu'on a déduit des frets bruts toutes les sommes dont la S.N.C.F. a bénéficié au titre d'affréteur et de chargeur (dispatch-money et commissions diverses).

En partant de ces données, les résultats financiers de l'exploitation se présentent comme suit :

.../...

Resultats obtenus de l'exploitation par la S.N.C.M.
 de ses propres navires avec les conditions
 d'exploitation de l'année 1955 pour les transports sur les ports
 de la Manche, de l'Atlantique et de Gênes, gravés
 dans le Programme d'Exploitation de l'année 1955.

Port de chargement	Transport	Nombre de voyages	Type de transport	Côt total	Prets payés par la S.N.C.M. ou par des tiers
Dunkerque	(A)	17	1.200	1.368.250	2.303.888
	(B)	2	400		
	(C)	8	2.500		
Merse	(A)	5	500	1.477.110	1.700.036
	(B)	2	500		
	(C)	5	500		
Le Havre	(A)	4	5.000	6.183.110	8.023.110
	(B)	2	500		
	(C)	4	4.700	12.971.286	15.360.162
Cherbourg	(A)	4	5.000	2.410.764	2.753.410
	(B)	2	500		
	(C)	4	5.000	2.410.764	2.753.410
St-Nazaire	(A)	17	2.650	2.151.205	2.164.480
	(B)	12	500		
	(C)	17	2.650	2.151.205	2.164.480
Lorient	(A)	4	4.000	3.753.391	5.177.117
	(B)	2	4.700		
	(C)	10	4.700		
Autres	(A)	14	5.000	5.150.850	5.402.764
	(B)	14	500		
	(C)	14	5.000	5.150.850	5.402.764

La lettre (T)	indique.....	la Tyne.....	comme port de chargement
La lettre (R)	-	Rotterdam ou Anvers.....	-
La lettre (B)	-	Le canal de Bristol.....	-

Amortissement de la flotte pendant son immobilisation.....	4.708.800	6.034.024	11.000.526
Excédant des recettes.....	6.034.024	7.050.000	3.453.5.6
Bénéfice net.....	3.453.5.6		

Amortissement de la flotte pendant son immobilisation.....	4.708.800	6.034.024	11.000.526
Excédant des recettes.....	6.034.024	7.050.000	3.453.5.6
Bénéfice net.....	3.453.5.6		

Amortissement de la flotte pendant son immobilisation.....	4.708.800	6.034.024	11.000.526
Excédant des recettes.....	6.034.024	7.050.000	3.453.5.6
Bénéfice net.....	3.453.5.6		

Le coût d'exploitation de la flotte, tel qu'il a été calculé ci-dessus, comprend les frais d'assurance sur cops, frais qui, compte tenu de la valeur actuelle de la flotte, correspondent à une somme totale d'environ 8.500.000 Frs. Or la S.N.C.F. a décidé de se constituer comme propre assureur de sa flotte. Pour tenir compte de cette situation, il conviendrait donc de déduire des dépenses de cette somme de 8.500.000 Frs. si l'on ne veut considérer que les dépenses effectives. Mais, pour avoir un bilan sincère de l'exploitation, il faudrait déduire seulement la part des primes d'assurance qui ne correspond pas à la couverture des risques courus par les navires, part qui représente les impôts, les frais généraux et le bénéfice des assureurs et qui correspond à 40 % environ des primes.

D'après cette hypothèse, le bénéfice net de 3.435.526 Frs. qui ressort du tableau serait à majorer de 3.400.000 Frs. et ressortirait ainsi à 6.835.526 Frs.

Dans le bilan qui précède, on a réparti les dépenses et les recettes voyage par voyage comme il est d'usage en matière d'exploitation maritime.

Il peut être intéressant de présenter le bilan en répartissant les dépenses et les recettes par nature et non plus par voyage. Le bilan ainsi établi se présente comme suit :

DEPENSES :

Frais d'équipage.....	16.400.000 Frs.
Frais d'approvisionnements (charbon non compris).....	1.600.000 Frs.
Frais de charbon.....	13.206.272 Frs.
Frais de chargement et de dé- chargement à la charge du navire.....	4.075.406 Frs.
Frais de port.....	17.358.896 Frs.
Frais généraux.....	1.600.000 Frs.
Frais d'entretien et de répa- rations et provision pour sinistres.....	12.193.450 Frs.
Versement au fonds d'amortis- sement de la flotte.....	<u>7.650.000 Frs.</u>
TOTAL DES DEPENSES.....	74.084.024 Frs.

RECETTES :

Prêts - charbon.....	74.588.950 Frs.
- - bauxite.....	2.380.600 Frs.
- - phosphates.....	<u>3.450.000 Frs.</u>
TOTAL DES RECETTES.....	80.919.550 Frs.

.../...

TOTAL DES RECETTES : 80.919.550 Frs.

TOTAL DES DEPENSES : 74.084.024 Frs.

BENEFICE NET : 6.835.526 Frs.

Les chiffres ci-dessus font abstraction des allocations et de perçues de l'Etat pour la flotte F.L.M. au titre de la loi Tasso, allocations qui ont atteint 2.313.000 Frs. en 1938. Si ces allocations ne sont pas maintenues après la guerre, il est probable qu'elles seront remplacées par une aide analogue de l'Etat, qui viendra améliorer corrélativement les résultats financiers de l'exploitation.

Enfin, on attirera l'attention sur le fait que les frets ont été exceptionnellement bas pendant l'année 1938. Leur taux a été inférieur de 35 % environ à celui de 1937, et de 12,5 % environ au taux moyen des années 1934 à 1938. Si, pour avoir un résultat financier plus normal, on avait calculé les recettes, non d'après les taux de fret de 1938, mais d'après les taux moyens de 1934 à 1938, ou encore d'après les taux moyens de 1937 et 1938, on aurait obtenu un supplément de recettes de 10 ou de 14 millions de francs environ, selon l'hypothèse faite, supplément qui aurait augmenté d'autant la marge bénéficiaire.

Quoi qu'il en soit, le calcul très approximatif qui a été fait ci-dessus permet d'espérer que l'exploitation de la future flotte charbonnière de la S.N.C.F. sera nettement bénéficiaire.

Perdus	NAVIRES A REMPLACER				année de construction.	Port en lourd	Jauge brute légale.	Nombre de navires	NAVIRES DE REMPLACEMENT		OBSERVATIONS			
	Sous contrôle britannique		Sous contrôle allemand						Port en lourd	Jauge brute légale.		Nombre de navires	Port en lourd	Jauge brute légale.
	avant novembre 1942	après novembre 1942	avant novembre 1942	après novembre 1942										
FLOTTE GUEST														
a-Paquebots														
					1910	1.887,82	1			2.000.--				
					1912	1.881,97	1			2.000.--				
					1921	2.155,98	1			2.000.--				
b-Cargos														
	BREST (1)				1912	724	1		700		(1)			
	RENNES				1900	400	1		700		Prise de guerre			
					1925	724	1		700					
						1.848	3	3 paqueb/	2.100	6.000.				
							3	cargos						
FLOTTE CHARBONNIERE														
	P.L.M. 15				1921	6.096								
	P.L.M. 20				1921	8.800	5		3.500	2.300				
	P.L.M. 25				1922	8.660	2		2.650	1.800				
	P.L.M. 13				1921	6.096								
	P.L.M. 14				1921	6.060	8		4.700	3.000				
	P.L.M. 17				1922	6.060	1		2.650	1.800				
	P.L.M. 22				1921	8.800								
	P.L.M. 27				1922	8.660								
		P.L.M. 21			1921	8.800	1		7.500	4.800				
			P.L.M. 23		1921	8.750	1		7.500	4.800				
			P.L.M. 26		1922	8.738	1		7.500	4.800				
				P.L.M. 12	1920	6.147	1		7.500	4.800				
				P.L.M. 16	1921	6.096	1		7.500	4.800				
				P.L.M. 24	1921	8.660	1		7.500	4.800				
						106.423	22		108.050	69.700				
FLOTTE ex-P.C.														
	ALBI				1920	7.056	1		7.080	5.000				
	MONTAUBAN				1920	7.056	1		7.300	5.400				
	POTIERS				1921	7.056	1		7.300	5.400				
		AURILLAC			1921	6.840	1		7.300	5.400				
		CHATEAURoux			1921	6.640	1		7.080	5.000				
		LORIENT			1921	7.041	1		7.080	5.000				
			TOURS		1920	7.112								
			VENDOME		1920	7.056	2		9.100	5.945				
			AGEN		1921	6.640								
				BOURGES	1919	4.900	1		4.200	2.700				
				St-NAZAIRE	1919	4.610	1		6.500	4.200				
				SAUMUR	1921	4.600	1		6.500	4.200				
						76.607.	11		78.540	54.190				

12 janvier 1944

DIRECTION GÉNÉRALE

ARMEMENT

Programme de reconstitution des
flottes S.N.C.F.

Dans la séance du 3 février 1943, il a été rendu compte au Conseil de ce qu'il avait été demandé au Secrétaire d'Etat aux Communications l'autorisation de créer dans la comptabilité de la S.N.C.F. un fonds de renouvellement spécial pour le matériel naval.

Par dépêche du 24 août 1943, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a approuvé la proposition de la S.N.C.F., mais en indiquant que l'emploi des ressources inscrites au fonds spécial serait subordonné à la présentation par la S.N.C.F. d'un programme de reconstitution éventuelle de sa flotte, programme qui pourra recevoir ultérieurement toutes les modifications que dicteront les circonstances, mais qui permettra de procéder à des études préliminaires et d'éviter ainsi le préjudice que des décisions trop hâtives pourraient, au lendemain de la guerre, apporter à la solution de cette question. Le Ministre demandait en conséquence que nous lui présentions ce programme aussitôt que possible.

Les études auxquelles il a été procédé ont conduit à l'élaboration du programme qu'après avoir rappelé les caractéristiques de la situation de fait d'avant-guerre et d'aujourd'hui, nous exposons ci-après.

I. - Données de fait en fonction desquelles
a été établi le programme

A. - Il est rappelé, d'abord, que la S.N.C.F. possédait, avant la guerre, deux flottes qu'elle exploitait elle-même :

- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et 3 cargos, qui assurait le service de la ligne Dieppe-Newhaven ;

.....

- la flotte charbonnière P.L.M., composée de 14 cargos de 6.000 à 8.800 tonnes de portée en lourd, utilisée pour les importations de combustibles de la S.N.C.F.,

La S.N.C.F. était également propriétaire d'une troisième flotte - dite ex-P.O. - composée de 12 cargos, qu'elle avait donnée en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux. Ces cargos n'étaient pas utilisés pour les besoins du Chemin de fer, nous ne sommes pas directement intéressés par la question de leur renouvellement. Leur remplacement sera, cependant, prévu dans nos propositions, à la demande de la Compagnie Delmas-Vieljeux, afin que l'Etat, qui s'est réservé la faculté d'effectuer en nature le remplacement des navires perdus, connaisse le type des navires désiré pour ce remplacement.

Mais cette indication ne nous engagera aucunement à acheter des navires de ce type :

- au cas où la construction ou l'acquisition effective de tels navires serait décidée ultérieurement par l'Etat, nous aurions à examiner avec la Compagnie Delmas-Vieljeux dans quelles conditions les navires de remplacement pourraient être acquis et exploités ; il est peu probable d'ailleurs que, dans cette hypothèse, le fonds de renouvellement ait à intervenir pour le financement des opérations auquel nous demanderions, sans doute, à la Compagnie Delmas-Vieljeux de participer ; s'il devait en être différemment, des propositions spéciales seraient présentées en temps utile ;

- si l'Etat décide, au contraire, de payer en espèces la valeur des navires perdus, la question du remplacement de ces navires ne se posera pas pour la S.N.C.F.

B. - A la date du 1er octobre 1943, la situation des navires de la S.N.C.F. était la suivante :

	Navires perdus	Navires sous contrôle des Autorités d'occupation	Navires sous contrôle des Autorités britanniques
Flotte Ouest.....	2	4	"
Flotte P.L.M.....	3	5	6
Flotte ex-P.O.....	3	3	6

Il est prudent de considérer qu'une partie de ces navires, - sinon la totalité - ne seront plus disponibles à la fin des hostilités, soit qu'ils aient été perdus, soit qu'à raison de leur âge et de leur utilisation accélérée à des fins de guerre, ils soient, à ce moment, hors d'état de naviguer ; on rappellera, à ce sujet, qu'un navire charbonnier s'amortit habituellement sur vingt ans et que tous les navires de la flotte P.L.M. ont dépassé cet âge.

Parmi les navires de la flotte Ouest, seul le "VERSAILLES" construit en 1921, reste susceptible à la fin des hostilités d'être remis normalement en service.

II.- Reconstitution de la flotte Ouest

A.- Bien avant la guerre, la nécessité de renouveler en partie le matériel naval du service Dieppe-Newhaven était apparue et en 1938 la S.N.C.F. avait commandé :

- 2 paquebots ("LONDRES" et "VICHY")
- 1 cargo ("NANTES")

destinés à remplacer respectivement les paquebots "ROUEN" et "NEWHAVEN" et le cargo "BREST" arrivés à leur limite d'âge. Ce programme avait été approuvé par le Ministre des Travaux Publics (dépêche du 10 août 1938).

La construction du "VICHY" et du "NANTES" a été suspendue depuis la guerre; celle du "LONDRES" a été achevée pour le compte des autorités d'occupation qui l'ont réquisitionné et transformé de telle sorte qu'il ne pourrait être utilisé pour sa destination première qu'après de profondes modifications.

B.- On peut estimer que le service Dieppe-Newhaven reprendra après la guerre dans des conditions peu différentes de celles qui prévalaient en 1939. En particulier, il ne semble pas que ce service puisse grandir, avant longtemps, que l'aviation lui retire, en nombre, une partie notable de sa clientèle, car il s'adressait essentiellement à une clientèle relativement modeste.

.....

Compte tenu de cette situation, il sera nécessaire à la fin des hostilités :

1° - d'achever la construction du "VICHY" et du "NANTES",

2° - de commander deux cargos supplémentaires du même type que le "NANTES", pour remplacer le "RENNES" qui a été perdu et le "BORDEAUX" arrivé à sa limite extrême d'utilisation,

3° - de commander un ou deux paquebots du type "VICHY" en remplacement du "LONDRES" et du "VERSAILLES" si ces deux navires, ou l'un d'eux, n'étaient pas restitués à la fin des hostilités.

On ne saurait avoir aucune hésitation sur le choix des types de navires de remplacement : les caractéristiques générales des paquebots et du cargo mis en construction en 1938 ont été déterminées en considération du service très particulier qu'ils devaient assurer et, dans l'état actuel des prévisions possibles, on doit admettre qu'ils répondront aux besoins d'après-guerre.

III.- Reconstitution de la flotte charbonnière.

A.- Les besoins de la S.N.C.F. en navires pour ses importations de charbons d'après-guerre ne sauraient être appréciés d'après la consistance antérieure de sa flotte. La flotte P.L.M., en effet, avait été conçue en 1919 pour répondre aux besoins exclusifs de ce réseau alimenté en charbon par les ports de la Méditerranée.

La situation se présente d'une manière différente pour la S.N.C.F. ; il s'agit, d'une part, d'avoir des navires qui puissent satisfaire les besoins de l'ensemble du réseau, il faut, d'autre part, que les navires choisis puissent avoir accès dans les ports les plus rapprochés des lieux d'utilisation, et assurer notamment les importations de combustibles par les ports de la Manche (y compris Rouen) et de l'Atlantique.

.....

En outre, un élément nouveau doit entrer en compte : les Services de la Marine Marchande ont arrêté - d'accord avec les armateurs - les prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, afin que la Marine Marchande française puisse répondre à tous les besoins du pays. Pour les navires charbonniers, les prototypes admis sont les suivants :

7.500	tonnes de portée en lourd,		
4.700	"	"	"
3.500	"	"	"
2.650	"	"	"
1.400	"	"	"
650	"	"	"

C'est parmi les navires de ces types que la S.N.C.F. doit choisir ceux qu'elle estime le mieux appropriés à ses besoins.

B.- On peut supposer que les mines françaises nous fourniront après la guerre des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles nous ont fournis en 1938, dernière année normale, pendant laquelle la production charbonnière française s'est établie à un niveau qui paraît ne pouvoir être dépassé qu'au prix d'efforts pratiquement impossibles à soutenir. Les importations de combustibles étrangers pour la S.N.C.F. devront alors être de 1.230.000 T. par les ports de la Manche et de l'Océan, 450.000 T. par les ports de la Méditerranée, soit un total de 1.680.000 T.

Ces besoins pourront être satisfaits de la manière suivante.

a) Importations en Méditerranée.

En général, et surtout en temps de crise, le chargement rapide d'un navire charbonnier de 7/8.000 tonnes se heurte dans la plupart des ports aux difficultés de toutes sortes qu'impose le rassemblement préalable des wagons ou chalands correspondant à un tonnage aussi important.

Par contre, ce type de navire utilisé en Méditerranée s'adapte parfaitement au transport en retour des pondéreux et son exploitation peut alors devenir rémunératrice.

Pour cette raison, la desserte du port de Caronte est envisagée avec des navires de 7.500 tonnes exclusivement.

.....

A neuf voyages par an, chaque navire transportera 67.500 tonnes. Pour transporter 450.000 tonnes environ, six navires de ce type seront donc nécessaires, le complément étant éventuellement assuré par un navire de 4.700 tonnes desservant habituellement les ports de la Manche et de l'Atlantique.

b) Importations sur la Manche et l'Océan.

Compte tenu des besoins des dépôts et des installations dont dispose la Région Ouest, principale intéressée, on peut considérer séparément :

- les ports de Caen, St-Malo et Lorient;
- les autres ports de la Manche et de l'Océan.

= Ports de Caen, St-Malo et Lorient.- Ces ports importeront environ 200.000 tonnes.

Comme parmi les prototypes choisis, les navires de 2.650 tonnes sont les seuls qui entrent à Caen et que leur exploitation est avantageuse à condition de les faire tourner rapidement, il est intéressant d'utiliser également de tels navires pour la desserte de Lorient et de St-Malo, bien que ces deux derniers ports puissent recevoir des navires de 3.500 tonnes.

A 30 voyages en moyenne par an, chaque navire de 2.650 T. transportera 79.500 tonnes. Pour 200.000 tonnes, il faudra donc trois navires, dont l'un sera disponible pendant 6 mois pour un autre trafic.

= Autres ports de la Manche et de l'Océan.- Ces autres ports seront desservis par des navires de 3.500 T. et de 4.700 T.

Les premiers sont particulièrement maniables; ils seraient utilisés pour les ports - notamment celui de La Pallice - dont les moyens de déchargement s'adaptent mal aux gros navires.

Les navires de 4.700 T., de moyen tonnage entrant à toute marée à Rouen et à Nantes, sont d'une exploitation économique et ils paraissent tout indiqués pour la desserte de ces deux ports.

Cinq navires de 3.500 T. seront nécessaires; à raison de 20 voyages par an, ils transporteront chacun 70.000 T., soit au total 350.000 T. A ce chiffre, on peut ajouter 26.500 T., représentant le tonnage que pourra transporter le navire de 2.650 T. disponible pendant six mois.

653.500 T. resteront donc à transporter, par navires de 4.700 T., ce qui représente 7 navires.

En définitive, la flotte charbonnière de la S.N.C.F. à la fin des hostilités, devra avoir la composition suivante :

6 navires de	7.500 T.
8 "	4.700 T.
5 "	3.500 T.
3 "	2.650 T.

soit 22 navires représentant une portée en lourd totale de 108.050 tonnes.

Tel est dans son ensemble le programme qu'il est proposé au Conseil d'approuver.

Il a été établi en tenant compte de la situation à la fin des hostilités telle que les circonstances permettent de l'envisager. Au cas où ces prévisions ne se réaliseraient pas, il aurait, bien entendu, à être révisé.

Il en serait ainsi notamment au cas où les Pouvoirs Publics, qui ont arrêté jusqu'ici les programmes de reconstitution de la flotte marchande française d'après les possibilités de construction des chantiers navals français, estimeraient opportun, à la fin des hostilités, de procéder à des achats à l'étranger. En pareil cas, nous aurions à examiner quels sont parmi les navires disponibles sur le marché international ceux qui sont le mieux adaptés à nos besoins. A cet effet, il serait nécessaire que la S.N.C.F. fût représentée dans les Commissions d'Achat que l'Etat français pourrait envoyer à l'étranger.

D'autre part, quand les programmes d'électrification déjà approuvés ou encore à l'étude auront été réalisés, nos besoins en charbons importés seront moins importants. La situation du matériel naval devra alors être revue, toute possibilité nous étant laissée d'aliéner ou de donner en location à d'autres armateurs ceux de nos navires qui deviendraient définitivement ou momentanément inutiles.

.....

D'une manière générale, il n'est pas question, pour la S.N.C.F., de concurrencer par sa flotte les autres entreprises d'armement charbonnier, mais seulement d'avoir une flotte suffisante pour ses propres importations. On notera d'ailleurs à ce sujet que le port en lourd de la future flotte sera à peu près le même que celui de l'ancienne.

Ajoutons que la reconstitution des flottes S.N.C.F. immédiatement après la fin des hostilités ne paraît devoir soulever aucune difficulté d'ordre financier.

Tous nos navires perdus ou actuellement sous contrôle étranger (à l'exception toutefois du cargo "BORDEAUX" de la flotte Ouest) étaient, au moment de leur perte, affrétés ou réquisitionnés par l'Etat français. De ce fait, par application des chartes parties intervenues, ce dernier doit en payer la valeur en espèces au jour du remplacement ou en effectuer le remplacement en nature. Sans doute, dans cette dernière éventualité, des soultes pourront-elles être dues par les armateurs si le navire de remplacement est d'un type différent ou plus récent que le navire à remplacer. Mais les sommes figurant au crédit du fonds de renouvellement suffiront vraisemblablement à couvrir celles qui seraient à notre charge.

LE DIRECTEUR GENERAL,
LE BESNERAIS.

19 janvier 1944

241

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 19 janvier 1944

QUESTION VI - Programme de reconstitution des flottes S.N.C.F.

P.V. (p.2)

M. LE PRESIDENT, après avoir donné connaissance de la dépêche en date du 24 août 1943 par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a approuvé la création d'un Fonds de renouvellement spécial pour le matériel naval, indique les données de fait en fonction desquelles a été établi le programme de reconstitution des flottes aujourd'hui soumis.

Avant la guerre, la S.N.C.F. possédait trois flottes :

- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et de 3 cargos assurant le service de la ligne Dieppe-Newhaven et qu'elle exploitait elle-même;

- la flotte charbonnière P.L.M. composée de 14 cargos utilisés pour les importations de combustibles et remise en gérance à la Société S.N.A.;

- la flotte dite ex-P.O. composée de 12 cargos et donnée en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux.

La situation à la date du 1^{er} octobre 1943 était la suivante :

- 8 navires étaient perdus, 2 de la flotte Ouest, 3 de la flotte P.L.M. et 3 de la flotte ex-P.O.;

- parmi les 24 autres navires, 12 étaient sous contrôle des Autorités d'occupation et 12 sous contrôle des Autorités britanniques.

La flotte ex-P.O. ne servant pas aux besoins du Chemin de fer, la question s'est posée de savoir s'il ne convenait pas de se borner à en demander le remboursement en espèces. Mais, indépendamment même des dispositions du traité qui lie la S.N.C.F. à la Compagnie Delmas-Vieljeux, on ne saurait faire abstraction, en l'espèce, des stipulations de la charte-partie d'affrètement, laquelle, après avoir posé le principe qu'il appartiendra au seul Secrétaire d'Etat à la Marine de décider, en fonction des nécessités dictées par l'intérêt national, si les navires perdus doivent être remplacés en nature ou donner lieu à indemnités, prévoit que le remboursement en espèces, au cas où serait imposé un emploi non accepté par l'armateur, ne sera effectué que sur la base de la valeur agréée pour l'assurance-perte totale du navire, majorée éventuellement de la seule augmentation de valeur entre la date de souscription de la police et celle de la disparition. Le jeu de ces stipulations impliquerait, dans ce dernier cas, une perte importante et, dans ces conditions, on a estimé préférable d'inclure les cargos dans les prévisions de renouvellement, la S.N.C.F. se réservant de déterminer, le moment venu, sa position compte tenu des décisions que prendra l'Etat.

En fonction de ces données de fait, la note expose les conditions dans lesquelles la reconstitution de la flotte Ouest et de la flotte charbonnière serait envisagée.

Pour la flotte Ouest, les 3 navires et les 3 cargos qui la composaient seraient remplacés nombre par nombre, aucune modification n'étant apportée à leur type.

En ce qui concerne la flotte charbonnière, un élément nouveau doit être pris en considération : les Services de la Marine Marchande ayant arrêté, d'accord avec les armateurs, 6 prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, la S.N.C.F. ne peut choisir que parmi ces prototypes, qui s'échelonnent entre 650 et 7.500 T. D'autre part, on a supposé que les mines françaises fourniraient après la guerre le même tonnage qu'avant 1939. La flotte nécessaire, dans ces conditions, pour assurer les importations de charbon indispensables tant dans le bassin méditerranéen par le port de Caronte que par les ports de la Manche et de l'Océan, devrait comprendre 6 navires de 7.500 T., 8 navires de 4.700 T., 5 navires de 3.500 T. et 3 navires de 2.650 T., soit 22 navires représentant une portée en lourd totale de 108.050 T. équivalente, en fait, à celle de la flotte d'avant-guerre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT observe que, d'après les indications qui viennent d'être données, la flotte charbonnière, exclusivement utilisée avant la guerre pour le transport des charbons en Méditerranée, serait désormais affectée, en majeure partie, à la desserte des ports de la Manche et de l'Océan. Sans doute, le tonnage global restera-t-il le même. Mais la situation nouvelle entraînera des modifications importantes dans les conditions d'exploitation, et ces modifications ne manqueront pas de réagir sur les résultats financiers. Il conviendrait que le programme, lorsqu'il sera soumis au Ministère, soit complété par des indications sur ce dernier aspect de la question.

Sous le bénéfice de cette observation et après échange de vues auquel prennent part également M. DEVINAT et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve le programme.

Notes de séance (p.7)

M. LE PRÉSIDENT. - Je vous avais rendu compte, le 3 février 1943, de ce que nous avions demandé au Secrétaire d'Etat aux Communications l'autorisation de créer un fonds de renouvellement spécial pour le matériel naval; par dépêche du 21 août, le Ministre nous a donné son accord, mais en indiquant que l'emploi des ressources inscrites à ce fonds spécial serait subordonné à la présentation d'un programme de reconstitution éventuelle de notre flotte. C'est ce programme qui vous est aujourd'hui soumis.

Je rappelle que la S.N.C.F. disposait, avant-guerre, de 3 flottes : d'une part, la flotte Ouest, qui comprenait 3 paquebots

et 3 cargos, destinés à assurer le service de la ligne Dierpen-
Nambaven; d'autre part, la flotte W.I.M., qui était une flotte char-
bonnière, comprenant les cargos utilisés pour les importations de
combustibles; enfin, la flotte ex-W.C., composée de 14 cargos, qui
n'étaient pas utilisés pour les besoins du Chemin de fer, mais loués
simplement en location à la Compagnie Belame-Vieljeux.

À la date du 1er octobre 1949, la situation était la suivante:
a) 2 cargos étaient loués, b) de la flotte Ouest, c) de la flotte
W.I.M., et d) de la flotte ex-W.C.; parmi les 14 autres navires, 12
étaient sous contrôle des autorités d'occupation et 2 sous con-
trôle des autorités britanniques.

La flotte ex-W.C. ne servait en aucun cas des besoins du Chemin de
fer, la question s'est posée de savoir s'il ne convenait pas de se
borner à en demander le rattachement au système; mais, après exam-
en plus approfondi, nous avons été amenés à reconnaître ^{que} cette solu-
tion ne serait pas sans présenter des inconvénients au regard, tant
des dispositions mêmes du contrat qui nous lie à la Compagnie
Belame-Vieljeux que des stipulations de la Charte-partie d'affrète-
ment.

Le traité passé avec la Compagnie Belame-Vieljeux spécifie

que si les navires perdus sont remplacés en valeur, les indemnités correspondantes sont acquises intégralement à la S.N.C.F. mais que, s'ils sont remplacés en nature, les navires de remplacement seront substitués à ceux qu'ils remplacent et donnés en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux jusqu'à l'expiration du traité. Evidemment, aucune disposition de ce traité ne nous interdit expressément de demander le remboursement, mais, si nous le faisons, on pourrait peut-être, le cas échéant, croire que ce faisant nous cherchons, dans une certaine mesure, à éluder l'obligation de donner les navires de remplacement en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux. D'autre part, ce même traité prévoit qu'en cas de non remplacement des navires P.O., la Compagnie Delmas-Vieljeux aura un droit de priorité pour un nombre de navires égal au nombre de navires non remplacés si la S.N.C.F. décidait de donner en location ou en gérance à ses vieux d'autres navires lui appartenant. Sans doute, ce droit de priorité ne joue-t-il pas à l'égard des navires qui seraient gérés par les soins de la S.N.C.F. ou de la Société Nationale d'Affrètement; il n'en demeure pas moins que, dans une certaine mesure, il pourrait gêner la S.N.C.F. dans le choix du mode d'exploitation de la flotte charbonnière.

Les inconvénients seraient certainement plus graves en regard de la charte-partie d'affrètement. Cette charte-partie stipule, en effet, que c'est le Secrétaire d'Etat à la Marine et lui seul qui a qualité pour décider selon les nécessités dictées par l'intérêt national s'il y a lieu de remplacer en nature le navire perdu ou d'en effectuer le remboursement à l'armateur. Ce n'est donc pas l'armateur qui a le choix, mais uniquement le Secrétaire d'Etat à la Marine. Il est prévu, en outre, que, en cas de remplacement en nature, le remboursement de la valeur du navire sera effectué d'après la valeur de construction, au jour du remboursement, d'un navire de caractéristiques identiques à celles du navire perdu. D'autre part, lorsqu'il y a remboursement, le Secrétaire d'Etat à la Marine peut imposer le emploi de l'indemnité dans la construction d'un navire d'un type

qui pourra être différent de celui du navire perdu. Si l'armateur n'accepte pas ce principe, l'indemnité de remboursement est alors égale à la valeur agréée pour l'assurance perte totale du navire, majorée éventuellement de l'augmentation de valeur sur le marché entre la date de constitution de la police et celle du jour de la perte. Il en résulte que, si nous demandons à l'heure actuelle le remboursement en argent, nous risquons, en vertu de ces textes, de nous voir rembourser non pas la valeur au jour du remboursement, mais la valeur au jour de la perte, ce qui représenterait évidemment pour nous une perte importante.

Je pense que, dans ces conditions, nous avons intérêt à demander le remplacement en nature des navires perdus en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux. L'Etat décidera en fin de compte et, suivant sa décision, nous verrons la position que nous aurons nous-mêmes à prendre.

En fonction de ces données de fait, la note indique sur quelles bases ont été établis les calculs en ce qui concerne la reconstitution de la flotte Ouest et de la flotte charbonnière.

Pour la flotte Ouest, nous envisageons purement et simplement le remplacement nombre pour nombre des 5 navires et des 3 cargoes. Nous ne proposons pas d'en modifier les types, les uns et les autres ayant été construits en vue de leur adaptation au service auquel ils sont affectés. Il s'agirait donc de paquebots de 2.000 tonnes de portée en lourd et de cargoes de 700 tonnes de portée en lourd.

Pour la flotte charbonnière, la note précise les principes d'après lesquels ont été établies les propositions qui vous sont soumises.

Tout d'abord, un élément nouveau a dû être pris en considération : les services de la Marine Marchande ayant arrêté, d'accord avec les armateurs, 6 prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, la S.N.C.F. ne peut choisir que parmi ces prototypes qui sont de 7.000, 4.700, 3.500, 2.000.

1.400 et 650 T.

D'autre part, nous avons, pour déterminer les quantités de charbon qu'il serait nécessaire d'importer, supposé que les mines françaises nous fourniraient le même tonnage de charbon qu'avant-guerre.

Sur ces bases, les besoins de la S.M.C.F. pourront être satisfaits de la manière suivante :

En ce qui concerne les ports de la Méditerranée, on a calculé les besoins de la zone sud. Nous avons prévu que la desserte du port de Caronte, qui est bien outillé, pourrait être assurée par des navires de 7.500 T. qui sont ceux qui ont le meilleur rendement. Compte tenu de leur rapidité de rotation, on a estimé que le nombre de navires nécessaire serait de 8.

En ce qui concerne les ports de la Manche et de l'Océan, un calcul analogue a été fait. Pour les ports de Caen, Saint-Malo et Lorient, on a prévu 3 navires de 8.500 T.; ce sont les seuls qui peuvent entrer dans le port de Caen. Pour les autres ports de la Manche et de l'Océan, on a prévu 5 navires de 6.500 T. et 6 de 4.700 T.

La flotte charbonnière ainsi reconstituée, qui comprendrait 22 navires, nous permettrait d'assurer l'approvisionnement complet de la S.M.C.F. en charbon, autant que les circonstances permettent de le prévoir. Elle représenterait une portée en lourd totale de 100.050 T., égale en fait à celle d'avant-guerre, 100.400 T., si l'on tient compte des arrondis, puisque, avant-guerre, nous n'avions pas l'obligation de construire des types d'une portée en lourd fixe comme maintenant.

Tel est le programme qui vous est proposé; il paraît reposer sur des hypothèses vraisemblables et répondre à une supputation raisonnable de nos besoins.

M. NAVINAT. - Où en est actuellement la construction des bateaux ~~à~~ payannes, le "Vichy" et le "Bastou" ?

M. LE COMMISSAIRE. - Le "Vichy" est sur cale, mais sa construction n'avance pas bien vite. Il a été bombardé et un incendie a éclaté dans la cale de construction; les tôles ont été usées, pliées et le constructeur est en train de les reprendre pour les remettre en forme.

Quant au cargo, je ne sais pas exactement où en est sa construction.

M. LEVINE. - Pourrons-nous espérer qu'ils nous seront livrés?

M. LE COMMISSAIRE. - Il est évident que si ces bateaux nous sont livrés les acquisitions prévues seront réalisées d'autant, sinon ils seront remplacés.

M. LEVINE. - La note indique, d'autre part que, pour la desserte de Garente, on prévoit une rotation correspondant à 4 voyages par navire et par an. Je pense qu'il s'agit de voyages entre Cardiff et Garente. La rotation prévue n'est-elle pas bien lente?

M. LE COMMISSAIRE. - Non, car ils doivent, le plus souvent, faire escale à Bône pour charger du minerai qui constitue leur fret normal de retour.

M. LE COMMISSAIRE AU GOUVERNEMENT. - La note donne des indications détaillées sur la consistance de la flotte avant la guerre et sur la consistance proposée pour l'après-guerre. Il y aurait intérêt, lorsque l'affaire sera présentée au ministre secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à y joindre des indications sur l'aspect financier du programme. Le tonnage prévu est bien, en effet, le même que celui d'avant-guerre, mais les conditions d'exploitation pourront être différentes, puisque, avant-guerre la totalité de la flotte ex-P.L.M. était utilisée pour le transport des charbons en Méditerranée, alors que, d'après vos prévisions pour l'après-guerre, 3 navires seulement sur 22 continueront à assurer ce trafic. Les conditions d'exploitation des autres navires affectés à la desserte des ports de la Manche et de l'atlantique seront

évidemment différentes, notamment au point de vue du fret de retour et ainsi cela influera certainement sur les résultats financiers.

M. LE PRÉSIDENT. - Il ne sera peut-être pas très facile de donner de telles indications, dans l'incertitude où nous sommes en ce qui concerne le fret de retour que ces navires pourront trouver.

M. LE PRÉSIDENT. - A Caen, ils pourront charger du minerai, à Saint-Jalo du bois, à Nantes des min, à Bordeaux des bois de mine. On pourra donner ces quelques indications, mais quant aux prix mêmes des frets, nous ne savons pas quels ils seront.

M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DE COUVREMENT. - Les conditions d'exploitation ne seront pas les mêmes qu'avant-guerre; il y aura un déplacement du centre de gravité.

M. LE PRÉSIDENT. - C'est exact, mais, par contre, il faut tenir compte de ce que, si nous pouvons le faire dans des conditions réalisables, nous ne tenons pas spécialement à la reconstitution de la flotte P.C.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 19 janvier 1944

VI - Programme de reconstitution des flottes S.N.C.F.

Pres.

Dennis Nelly, et Maurice Lecoq - 9 jours -

CG

André Moreau, et Louis Lecoq - 10 jours -
M. Lecoq, et M. Lecoq - 10 jours -
M. Lecoq, et M. Lecoq - 10 jours -

CG

effusuel

12 janvier 1944

DIRECTION GÉNÉRALE

ARMEMENT

Programme de reconstitution des
flottes S.N.C.F.

Dans la séance du 3 février 1943, il a été rendu compte au Conseil de ce qu'il avait été demandé au Secrétaire d'Etat aux Communications l'autorisation de créer dans la comptabilité de la S.N.C.F. un fonds de renouvellement spécial pour le matériel naval.

Par dépêche du 24 août 1943, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a approuvé la proposition de la S.N.C.F., mais en indiquant que l'emploi des ressources inscrites au fonds spécial serait subordonné à la présentation par la S.N.C.F. d'un programme de reconstitution éventuelle de sa flotte, programme qui pourra recevoir ultérieurement toutes les modifications que dicteront les circonstances, mais qui permettra de procéder à des études préliminaires et d'éviter ainsi le préjudice que des décisions trop hâtives pourraient, au lendemain de la guerre, apporter à la solution de cette question. Le Ministre demandait en conséquence que nous lui présentions ce programme aussitôt que possible.

Les études auxquelles il a été procédé ont conduit à l'élaboration du programme qu'après avoir rappelé les caractéristiques de la situation de fait d'avant-guerre et d'aujourd'hui, nous exposons ci-après.

I - Données de fait en fonction desquelles
a été établi le programme

A.- Il est rappelé, d'abord, que la S.N.C.F. possédait, avant la guerre, deux flottes qu'elle exploitait elle-même :

- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et 3 cargos, qui assurait le service de la ligne Dieppe-Newhaven ;

.....

- la flotte charbonnière P.L.M., composée de 14 cargos de 6.000 à 8.800 tonnes de portée en lourd, utilisée pour les importations de combustibles de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. était également propriétaire d'une troisième flotte - dite ex-P.O. - composée de 12 cargos, qu'elle avait donnée en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux. Ces cargos n'étant pas utilisés pour les besoins du Chemin de fer, nous ne sommes pas directement intéressés par la question de leur renouvellement. Leur remplacement sera, cependant, prévu dans nos propositions, à la demande de la Compagnie Delmas-Vieljeux, afin que l'Etat, qui s'est réservé la faculté d'effectuer en nature le remplacement des navires perdus, connaisse le type des navires désiré pour ce remplacement.

Mais cette indication ne nous engagera aucunement à acheter des navires de ce type :

- au cas où la construction ou l'acquisition effective de tels navires serait décidée ultérieurement par l'Etat, nous aurions à examiner avec la Compagnie Delmas-Vieljeux dans quelles conditions les navires de remplacement pourraient être acquis et exploités ; il est peu probable d'ailleurs que, dans cette hypothèse, le fonds de renouvellement ait à intervenir pour le financement des opérations auquel nous demanderions, sans doute, à la Compagnie Delmas-Vieljeux de participer ; s'il devait en être différemment, des propositions spéciales seraient présentées en temps utile ;

- si l'Etat décide, au contraire, de payer en espèces la valeur des navires perdus, la question du remplacement de ces navires ne se posera pas pour la S.N.C.F.

B.- A la date du 1er octobre 1943, la situation des navires de la S.N.C.F. était la suivante :

	: Navires perdus	: Navires sous contrôle des Autorités d'occupation	: Navires sous contrôle des Autorités britanniques
Flotte Ouest.....	2	4	"
Flotte P.L.M.....	3	5	6
Flotte ex-P.O.....	3	3	6

Il est prudent de considérer qu'une partie de ces navires - sinon la totalité - ne seront plus disponibles à la fin des hostilités, soit qu'ils aient été perdus, soit qu'à raison de leur âge et de leur utilisation accélérée à des fins de guerre, ils soient, à ce moment, hors d'état de naviguer ; on rappellera, à ce sujet, qu'un navire charbonnier s'amortit habituellement sur vingt ans et que tous les navires de la flotte P.L.M. ont dépassé cet âge.

Parmi les navires de la flotte Ouest, seul le "VERSAILLES" construit en 1921, reste susceptible à la fin des hostilités d'être remis normalement en service.

II.- Reconstitution de la flotte Ouest

A.- Bien avant la guerre, la nécessité de renouveler en partie le matériel naval du service Dieppe-Newhaven était apparue et en 1938 la S.N.C.F. avait commandé :

- 2 paquebots ("LONDRES" et "VICHY")
- 1 cargo ("NANTES")

destinés à remplacer respectivement les paquebots "ROUEN" et "NEWHAVEN" et le cargo "BREST" arrivés à leur limite d'âge. Ce programme avait été approuvé par le Ministre des Travaux Publics (dépêche du 10 août 1938).

La construction du "VICHY" et du "NANTES" a été suspendue depuis la guerre; celle du "LONDRES" a été achevée pour le compte des autorités d'occupation qui l'ont réquisitionné et transformé de telle sorte qu'il ne pourrait être utilisé pour sa destination première qu'après de profondes modifications.

B.- On peut estimer que le service Dieppe-Newhaven reprendra après la guerre dans des conditions peu différentes de celles qui prévalaient en 1939. En particulier, il ne semble pas que ce service puisse craindre, avant longtemps, que l'aviation lui retire, en nombre, une partie notable de sa clientèle, car il s'adressait essentiellement à une clientèle relativement modeste.

.....

Compte tenu de cette situation, il sera nécessaire à la fin des hostilités :

- 1° - d'achever la construction du "VICHY" et du "NANTES",
- 2° - de commander deux cargos supplémentaires du même type que le "NANTES", pour remplacer le "RENNES" qui a été perdu et le "BORDEAUX" arrivé à sa limite extrême d'utilisation,
- 3° - de commander un ou deux paquebots du type "VICHY" en remplacement du "LONDRES" et du "VERSAILLES" si ces deux navires, ou l'un d'eux, n'étaient pas restitués à la fin des hostilités.

On ne saurait avoir aucune hésitation sur le choix des types de navires de remplacement : les caractéristiques générales des paquebots et du cargo mis en construction en 1938 ont été déterminées en considération du service très particulier qu'ils devaient assurer et, dans l'état actuel des prévisions possibles, on doit admettre qu'ils répondront aux besoins d'après-guerre.

III.- Reconstitution de la flotte charbonnière.

A. - Les besoins de la S.N.C.F. en navires pour ses importations de charbons d'après-guerre ne sauraient être appréciés d'après la consistance antérieure de sa flotte. La flotte P.L.M., en effet, avait été conçue en 1919 pour répondre aux besoins exclusifs de ce réseau alimenté en charbon par les ports de la Méditerranée.

La situation se présente d'une manière différente pour la S.N.C.F. ; il s'agit, d'une part, d'avoir des navires qui puissent satisfaire les besoins de l'ensemble du réseau, il faut, d'autre part, que les navires choisis puissent avoir accès dans les ports les plus rapprochés des lieux d'utilisation, et assurer notamment les importations de combustibles par les ports de la Manche (y compris Rouen) et de l'Atlantique.

.....

En outre, un élément nouveau doit entrer en compte : les Services de la Marine Marchande ont arrêté - d'accord avec les armateurs - les prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, afin que la Marine Marchande française puisse répondre à tous les besoins du pays. Pour les navires charbonniers, les prototypes admis sont les suivants :

7.500	tonnes de portée en lourd,		
4.700	"	"	"
3.500	"	"	"
2.650	"	"	"
1.400	"	"	"
650	"	"	"

C'est parmi les navires de ces types que la S.N.C.F. doit choisir ceux qu'elle estime le mieux appropriés à ses besoins.

B.- On peut supposer que les mines françaises nous fourniront après la guerre des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles nous ont fournis en 1938, dernière année normale, pendant laquelle la production charbonnière française s'est établie à un niveau qui paraît ne pouvoir être dépassé qu'au prix d'efforts pratiquement impossibles à soutenir. Les importations de combustibles étrangers pour la S.N.C.F. devront alors être de 1.230.000 T. par les ports de la Manche et de l'Océan, 450.000 T. par les ports de la Méditerranée, soit un total de 1.680.000 T.

Ces besoins pourront être satisfaits de la manière suivante.

a) Importations en Méditerranée.

En général, et surtout en temps de crise, le chargement rapide d'un navire charbonnier de 7/8.000 tonnes se heurte dans la plupart des ports aux difficultés de toutes sortes qu'impose le rassemblement préalable des wagons ou chalands correspondant à un tonnage aussi important.

Par contre, ce type de navire utilisé en Méditerranée s'adapte parfaitement au transport en retour des pondéreux et son exploitation peut alors devenir rémunératrice.

Pour cette raison, la desserte du port de Caronte est envisagée avec des navires de 7.500 tonnes exclusivement.

.....

A neuf voyages par an, chaque navire transportera 67.500 tonnes. Pour transporter 450.000 tonnes environ, six navires de ce type seront donc nécessaires, le complément étant éventuellement assuré par un navire de 4.700 tonnes desservant habituellement les ports de la Manche et de l'Atlantique.

b) Importations sur la Manche et l'Océan.

Compte tenu des besoins des dépôts et des installations dont dispose la Région Ouest, principale intéressée, on peut considérer séparément :

- les ports de Caen, St-Malo et Lorient;
- les autres ports de la Manche et de l'Océan.

= Ports de Caen, St-Malo et Lorient.- Ces ports importeront environ 200.000 tonnes.

Comme parmi les prototypes choisis, les navires de 2.650 tonnes sont les seuls qui entrent à Caen et que leur exploitation est avantageuse à condition de les faire tourner rapidement, il est intéressant d'utiliser également de tels navires pour la desserte de Lorient et de St-Malo, bien que ces deux derniers ports puissent recevoir des navires de 3.500 tonnes.

A 30 voyages en moyenne par an, chaque navire de 2.650 T. transportera 79.500 tonnes. Pour 200.000 tonnes, il faudra donc trois navires, dont l'un sera disponible pendant 6 mois pour un autre trafic.

= Autres ports de la Manche et de l'Océan.- Ces autres ports seront desservis par des navires de 3.500 T. et de 4.700 T.

Les premiers sont particulièrement maniables; ils seraient utilisés pour les ports - notamment celui de La Pallice - dont les moyens de déchargement s'adaptent mal aux gros navires.

Les navires de 4.700 T., de moyen tonnage entrant à toute marée à Rouen et à Nantes, sont d'une exploitation économique et ils paraissent tout indiqués pour la desserte de ces deux ports.

Cinq navires de 3.500 T. seront nécessaires; à raison de 20 voyages par an, ils transporteront chacun 70.000 T., soit au total 350.000 T. A ce chiffre, on peut ajouter 26.500 T., représentant le tonnage que pourra transporter le navire de 2.650 T. disponible pendant six mois.

.....

653.500 T. resteront donc à transporter, par navires de 4.700 T. ce qui représente 7 navires.

En définitive, la flotte charbonnière de la S.N.C.F. à la fin des hostilités, devra avoir la composition suivante :

6 navires de	7.500 T.
8 "	4.700 T.
5 "	3.500 T.
3 "	2.650 T.

soit 22 navires représentant une portée en lourd totale de 108.050 tonnes.

Tel est dans son ensemble le programme qu'il est proposé au Conseil d'approuver.

Il a été établi en tenant compte de la situation à la fin des hostilités telle que les circonstances permettent de l'envisager. Au cas où ces prévisions ne se réaliseraient pas, il aurait, bien entendu, à être révisé.

Il en serait ainsi notamment au cas où les Pouvoirs Publics, qui ont arrêté jusqu'ici les programmes de reconstitution de la flotte marchande française d'après les possibilités de construction des chantiers navals français, estimeraient opportun, à la fin des hostilités, de procéder à des achats à l'étranger. En pareil cas, nous aurions à examiner quels sont parmi les navires disponibles sur le marché international ceux qui sont le mieux adaptés à nos besoins. A cet effet, il serait nécessaire que la S.N.C.F. fût représentée dans les Commissions d'Achat que l'Etat français pourrait envoyer à l'étranger.

D'autre part, quand les programmes d'électrification déjà approuvés ou encore à l'étude auront été réalisés, nos besoins en charbons importés seront moins importants. La situation du matériel naval devra alors être revue, toute possibilité nous étant laissée d'aliéner ou de donner en location à d'autres armateurs ceux de nos navires qui deviendraient définitivement ou momentanément inutiles.

.....

D'une manière générale, il n'est pas question, pour la S.N.C.F., de concurrencer par sa flotte les autres entreprises d'armement charbonnier, mais seulement d'avoir une flotte suffisante pour ses propres importations. On notera d'ailleurs à ce sujet que le port en lourd de la future flotte sera à peu près le même que celui de l'ancienne.

Ajoutons que la reconstitution des flottes S.N.C.F. immédiatement après la fin des hostilités ne paraît devoir soulever aucune difficulté d'ordre financier.

Tous nos navires perdus ou actuellement sous contrôle étranger (à l'exception toutefois du cargo "BORDEAUX" de la flotte Ouest) étaient, au moment de leur perte, affrétés ou réquisitionnés par l'Etat français. De ce fait, par application des chartes parties intervenues, ce dernier doit en payer la valeur en espèces au jour du remplacement ou en effectuer le remplacement en nature. Sans doute, dans cette dernière éventualité, des soultes pourront-elles être dues par les armateurs si le navire de remplacement est d'un type différent ou plus récent que le navire à remplacer. Mais les sommes figurant au crédit du fonds de renouvellement suffiront vraisemblablement à couvrir celles qui seraient à notre charge.

LE DIRECTEUR GENERAL,
LE BESNERAIS.

M. Gosset

Indivis

12 janvier 1944

DIRECTION GENERALE

ARMEMENT

Programme de reconstitution des
flottes S.N.C.F.

Dans la séance du 3 février 1943, il a été rendu compte au Conseil de ce qu'il avait été demandé au Secrétaire d'Etat aux Communications l'autorisation de créer dans la comptabilité de la S.N.C.F. un fonds de renouvellement spécial pour le matériel naval.

Par dépêche du 24 août 1943, le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a approuvé la proposition de la S.N.C.F., mais en indiquant que l'emploi des ressources inscrites au fonds spécial serait subordonné à la présentation par la S.N.C.F. d'un programme de reconstitution éventuelle de sa flotte, programme qui pourra recevoir ultérieurement toutes les modifications que dicteront les circonstances, mais qui permettra de procéder à des études préliminaires et d'éviter ainsi le préjudice que des décisions trop hâtives pourraient, au lendemain de la guerre, apporter à la solution de cette question. Le Ministre demandait en conséquence que nous lui présentions ce programme aussitôt que possible.

Les études auxquelles il a été procédé ont conduit à l'élaboration du programme qu'après avoir rappelé les caractéristiques de la situation de fait d'avant-guerre et d'aujourd'hui, nous exposons ci-après.

I - Données de fait en fonction desquelles
a été établi le programme

A.- Il est rappelé, d'abord, que la S.N.C.F. possédait, avant la guerre, deux flottes qu'elle exploitait elle-même :

- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et 3 cargos, qui assurait le service de la ligne Dieppe-Newhaven ;

.....

- la flotte charbonnière P.L.M., composée de 14 cargos de 6.000 à 8.800 tonnes de portée en lourd, utilisée pour les importations de combustibles de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. était également propriétaire d'une troisième flotte - dite ex-P.O. - composée de 12 cargos, qu'elle avait donnée en location à la Compagnie Delmas-Vieljeux. Ces cargos n'étant pas utilisés pour les besoins du Chemin de fer, nous ne sommes pas directement intéressés par la question de leur renouvellement. Leur remplacement sera, cependant, prévu dans nos propositions, à la demande de la Compagnie Delmas-Vieljeux, afin que l'Etat, qui s'est réservé la faculté d'effectuer en nature le remplacement des navires perdus, connaisse le type des navires désiré pour ce remplacement.

Mais cette indication ne nous engagera aucunement à acheter des navires de ce type :

- au cas où la construction ou l'acquisition effective de tels navires serait décidée ultérieurement par l'Etat, nous aurions à examiner avec la Compagnie Delmas-Vieljeux dans quelles conditions les navires de remplacement pourraient être acquis et exploités ; il est peu probable d'ailleurs que, dans cette hypothèse, le fonds de renouvellement ait à intervenir pour le financement des opérations auquel nous demanderions, sans doute, à la Compagnie Delmas-Vieljeux de participer ; s'il devait en être différemment, des propositions spéciales seraient présentées en temps utile ;

- si l'Etat décide, au contraire, de payer en espèces la valeur des navires perdus, la question du remplacement de ces navires ne se posera pas pour la S.N.C.F.

B.- A la date du 1er octobre 1943, la situation des navires de la S.N.C.F. était la suivante :

	: Navires perdus	: Navires sous contrôle des Autorités d'occupation	: Navires sous contrôle des Autorités britanniques
Flotte Ouest.....	2	4	"
Flotte P.L.M.....	3	5	6
Flotte ex-P.O.....	3	3	6

.....

Il est prudent de considérer qu'une partie de ces navires - sinon la totalité - ne seront plus disponibles à la fin des hostilités, soit qu'ils aient été perdus, soit qu'à raison de leur âge et de leur utilisation accélérée à des fins de guerre, ils soient, à ce moment, hors d'état de naviguer ; on rappellera, à ce sujet, qu'un navire charbonnier s'amortit habituellement sur vingt ans et que tous les navires de la flotte P.L.M. ont dépassé cet âge.

Parmi les navires de la flotte Ouest, seul le "VERSAILLES" construit en 1921, reste susceptible à la fin des hostilités d'être remis normalement en service.

II.- Reconstitution de la flotte Ouest

A.- Bien avant la guerre, la nécessité de renouveler en partie le matériel naval du service Dieppe-Newhaven était apparue et en 1938 la S.N.C.F. avait commandé :

- 2 paquebots ("LONDRES" et "VICHY")
- 1 cargo ("NANTES")

destinés à remplacer respectivement les paquebots "ROUEN" et "NEWHAVEN" et le cargo "BREST" arrivés à leur limite d'âge. Ce programme avait été approuvé par le Ministre des Travaux Publics (dépêche du 10 août 1938).

La construction du "VICHY" et du "NANTES" a été suspendue depuis la guerre; celle du "LONDRES" a été achevée pour le compte des autorités d'occupation qui l'ont réquisitionné et transformé de telle sorte qu'il ne pourrait être utilisé pour sa destination première qu'après de profondes modifications.

B.- On peut estimer que le service Dieppe-Newhaven reprendra après la guerre dans des conditions peu différentes de celles qui prévalaient en 1939. En particulier, il ne semble pas que ce service puisse craindre, avant longtemps, que l'aviation lui retire, en nombre, une partie notable de sa clientèle, car il s'adressait essentiellement à une clientèle relativement modeste.

.....

Compte tenu de cette situation, il sera nécessaire à la fin des hostilités :

- 1° - d'achever la construction du "VICHY" et du "NANTES",
- 2° - de commander deux cargos supplémentaires du même type que le "NANTES", pour remplacer le "RENNES" qui a été perdu et le "BORDEAUX" arrivé à sa limite extrême d'utilisation,
- 3° - de commander un ou deux paquebots du type "VICHY" en remplacement du "LONDRES" et du "VERSAILLES" si ces deux navires, ou l'un d'eux, n'étaient pas restitués à la fin des hostilités.

On ne saurait avoir aucune hésitation sur le choix des types de navires de remplacement : les caractéristiques générales des paquebots et du cargo mis en construction en 1938 ont été déterminées en considération du service très particulier qu'ils devaient assurer et, dans l'état actuel des prévisions possibles, on doit admettre qu'ils répondront aux besoins d'après-guerre.

III.- Reconstitution de la flotte charbonnière.

A. - Les besoins de la S.N.C.F. en navires pour ses importations de charbons d'après-guerre ne sauraient être appréciés d'après la consistance antérieure de sa flotte. La flotte P.L.M., en effet, avait été conçue en 1919 pour répondre aux besoins exclusifs de ce réseau, alimenté en charbon par les ports de la Méditerranée.

La situation se présente d'une manière différente pour la S.N.C.F. ; il s'agit, d'une part, d'avoir des navires qui puissent satisfaire les besoins de l'ensemble du réseau, il faut, d'autre part, que les navires choisis puissent avoir accès dans les ports les plus rapprochés des lieux d'utilisation, et assurer notamment les importations de combustibles par les ports de la Manche (y compris Rouen) et de l'Atlantique.

En outre, un élément nouveau doit entrer en compte : les Services de la Marine Marchande ont arrêté - d'accord avec les armateurs - les prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, afin que la Marine Marchande française puisse répondre à tous les besoins du pays. Pour les navires charbonniers, les prototypes admis sont les suivants :

7.500	tonnes de portée en lourd,		
4.700	"	"	"
3.500	"	"	"
2.650	"	"	"
1.400	"	"	"
650	"	"	"

C'est parmi les navires de ces types que la S.N.C.F. doit choisir ceux qu'elle estime le mieux appropriés à ses besoins.

B.- On peut supposer que les mines françaises nous fourniront après la guerre des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles nous ont fournis en 1938, dernière année normale, pendant laquelle la production charbonnière française s'est établie à un niveau qui paraît ne pouvoir être dépassé qu'au prix d'efforts pratiquement impossibles à soutenir. Les importations de combustibles étrangers pour la S.N.C.F. devront alors être de 1.230.000 T. par les ports de la Manche et de l'Océan, 450.000 T. par les ports de la Méditerranée, soit un total de 1.680.000 T.

Ces besoins pourront être satisfaits de la manière suivante.

a) Importations en Méditerranée.

En général, et surtout en temps de crise, le chargement rapide d'un navire charbonnier de 7/8.000 tonnes se heurte dans la plupart des ports aux difficultés de toutes sortes qu'impose le rassemblement préalable des wagons ou chalands correspondant à un tonnage aussi important.

Par contre, ce type de navire utilisé en Méditerranée s'adapte parfaitement au transport en retour des pondéreux et son exploitation peut alors devenir rémunératrice.

Pour cette raison, la desserte du port de Caronte est envisagée avec des navires de 7.500 tonnes exclusivement.

.....

A neuf voyages par an, chaque navire transportera 67.500 tonnes. Pour transporter 450.000 tonnes environ, six navires de ce type seront donc nécessaires, le complément étant éventuellement assuré par un navire de 4.700 tonnes desservant habituellement les ports de la Manche et de l'Atlantique.

b) Importations sur la Manche et l'Océan.

Compte tenu des besoins des dépôts et des installations dont dispose la Région Ouest, principale intéressée, on peut considérer séparément :

- les ports de Caen, St-Malo et Lorient;
- les autres ports de la Manche et de l'Océan.

= Ports de Caen, St-Malo et Lorient.- Ces ports importeront environ 200.000 tonnes.

Comme parmi les prototypes choisis, les navires de 2.650 tonnes sont les seuls qui entrent à Caen et que leur exploitation est avantageuse à condition de les faire tourner rapidement, il est intéressant d'utiliser également de tels navires pour la desserte de Lorient et de St-Malo, bien que ces deux derniers ports puissent recevoir des navires de 3.500 tonnes.

A 30 voyages en moyenne par an, chaque navire de 2.650 T. transportera 79.500 tonnes. Pour 200.000 tonnes, il faudra donc trois navires, dont l'un sera disponible pendant 6 mois pour un autre trafic.

= Autres ports de la Manche et de l'Océan.- Ces autres ports seront desservis par des navires de 3.500 T. et de 4.700 T.

Les premiers sont particulièrement maniables; ils seraient utilisés pour les ports - notamment celui de La Pallice - dont les moyens de déchargement s'adaptent mal aux gros navires.

Les navires de 4.700 T., de moyen tonnage entrant à toute marée à Rouen et à Nantes, sont d'une exploitation économique et ils paraissent tout indiqués pour la desserte de ces deux ports.

Cinq navires de 3.500 T. seront nécessaires; à raison de 20 voyages par an, ils transporteront chacun 70.000 T., soit au total 350.000 T. A ce chiffre, on peut ajouter 26.500 T., représentant le tonnage que pourra transporter le navire de 2.650 T. disponible pendant six mois.

.....

653.500 T. resteront donc à transporter, par navires de 4.700 T., ce qui représente 7 navires.

En définitive, la flotte charbonnière de la S.N.C.F. à la fin des hostilités, devra avoir la composition suivante :

6 navires de	7.500 T.
8 "	4.700 T.
5 "	3.500 T.
3 "	2.650 T.

soit 22 navires représentant une portée en lourd totale de 108.050 tonnes.

Tel est dans son ensemble le programme qu'il est proposé au Conseil d'approuver.

Il a été établi en tenant compte de la situation à la fin des hostilités telle que les circonstances permettent de l'envisager. Au cas où ces prévisions ne se réaliseraient pas, il aurait, bien entendu, à être révisé.

Il en serait ainsi notamment au cas où les Pouvoirs Publics, qui ont arrêté jusqu'ici les programmes de reconstitution de la flotte marchande française d'après les possibilités de construction des chantiers navals français, estimeraient opportun, à la fin des hostilités, de procéder à des achats à l'étranger. En pareil cas, nous aurions à examiner quels sont parmi les navires disponibles sur le marché international ceux qui sont le mieux adaptés à nos besoins. A cet effet, il serait nécessaire que la S.N.C.F. fût représentée dans les Commissions d'Achat que l'Etat français pourrait envoyer à l'étranger.

D'autre part, quand les programmes d'électrification déjà approuvés ou encore à l'étude auront été réalisés, nos besoins en charbons importés seront moins importants. La situation du matériel naval devra alors être revue, toute possibilité nous étant laissée d'aliéner ou de donner en location à d'autres armateurs ceux de nos navires qui deviendraient définitivement ou momentanément inutiles.

.....

D'une manière générale, il n'est pas question, pour la S.N.C.F., de concurrencer par sa flotte les autres entreprises d'armement charbonnier, mais seulement d'avoir une flotte suffisante pour ses propres importations. On notera d'ailleurs à ce sujet que le port en lourd de la future flotte sera à peu près le même que celui de l'ancienne.

Ajoutons que la reconstitution des flottes S.N.C.F. immédiatement après la fin des hostilités ne paraît devoir soulever aucune difficulté d'ordre financier.

Tous nos navires perdus ou actuellement sous contrôle étranger (à l'exception toutefois du cargo "BORDEAUX" de la flotte Ouest) étaient, au moment de leur perte, affrétés ou réquisitionnés par l'Etat français. De ce fait, par application des chartes parties intervenues, ce dernier doit en payer la valeur en espèces au jour du remplacement ou en effectuer le remplacement en nature. Sans doute, dans cette dernière éventualité, des soultes pourront-elles être dues par les armateurs si le navire de remplacement est d'un type différent ou plus récent que le navire à remplacer. Mais les sommes figurant au crédit du fonds de renouvellement suffiront, ^{largement} à couvrir celles qui seraient à notre charge.

LE DIRECTEUR GENERAL.

13 janvier 1944

S. N. C. F.

DIRECTION GENERALEARMEMENT

Reconstitution des flottes
S.N.C.F. après la guerre.

Rapport au Conseil d'Administration.

n°

03.00

Dans la séance du 3 février 1943 il a été rendu compte au Conseil de l'envoi au Secrétaire d'Etat aux Communications d'une lettre demandant l'autorisation de créer dans la comptabilité de la S.N.C.F. un fonds de renouvellement spécial pour le matériel naval.

Par lettre du 24 août 1943 le Secrétaire d'Etat aux Communications a approuvé la proposition de la S.N.C.F.; mais en indiquant que l'emploi des ressources inscrites au fonds spécial serait subordonné à la présentation par la S.N.C.F. d'un programme de reconstitution éventuelle de sa flotte, programme qui pourra recevoir ultérieurement toutes les modifications que dictent les circonstances, mais qui permettra de procéder à des études préliminaires et d'éviter ainsi le préjudice que des décisions trop hâtives pourraient, au lendemain de la guerre, apporter à la solution de cette question.

Le Ministre demandait en conséquence que la S.N.C.F. lui soumit ce programme aussitôt que possible.

Les études faites par les Services intéressés ont conduit à l'élaboration du programme ci-après qu'il est demandé au Conseil de bien vouloir approuver.

Il est rappelé tout d'abord que la S.N.C.F. possédait, avant la guerre, deux flottes qu'elle exploitait elle-même :

- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et 3 cargos, qui assurait le service de la ligne DIEPPE - NEWHAVEN ;

- la flotte charbonnière P.L.M., composée de 14 cargos de 6.000 à 8.800 tonnes de portée en lourd, utilisée pour les importations de combustibles de la S.N.C.F..

La S.N.C.F. était également propriétaire d'une troisième flotte - dite ex-P.O. -, composée de 12 cargos, qu'elle avait données en location à la compagnie DELMAS-VIELJEUX.

.....

• Ces navires n'étant pas utilisés pour les besoins de la S.N.C.F. celle-ci n'est pas directement intéressée par la question de leur renouvellement.

Le remplacement de ces navires a cependant été prévu dans le tableau annexé à la présente note, à la demande de la Compagnie DELMAS-VIELJEUX afin que l'Etat, qui s'est réservé la faculté d'effectuer le remplacement en nature des navires perdus, connaisse le type des navires désirés pour ce remplacement.

Mais cette indication n'engage aucunement la S.N.C.F. à acheter des navires de ce type ; si la construction ou l'acquisition effective de tels navires devait être décidée ultérieurement par l'Etat, la S.N.C.F. aurait à examiner avec la Compagnie DELMAS-VIELJEUX dans quelles conditions les navires de remplacement pourraient être acquis et exploités. ~~Mais~~ Il est peu probable ^{d'ailleurs} que, dans cette hypothèse, le fonds de renouvellement ait à intervenir pour le financement de ces opérations, auquel la S.N.C.F. demanderait, sans doute, à la Compagnie DELMAS-VIELJEUX de participer. S'il devait en être différemment, des propositions spéciales seraient présentées en temps utile par la S.N.C.F.

Si l'Etat décide, au contraire, de payer en espèces la valeur des navires perdus, la question du remplacement de ces navires ne se posera pas pour la S.N.C.F.

II - A la date du 1er octobre 1943, la situation des navires de la S.N.C.F. était la suivante :

	NAVIRES perdus	Navires sous contrôle des autorités d'occupation	Navires sous contrôle des autorités britanniques
Flotte Ouest ..	2	4	"
Flotte P.L.M. ...	3	5	6
Flotte ex-P.O. ...	3	3	6

En raison de l'utilisation par les nations belligérantes des navires de la S.N.C.F. pour des fins de guerre, il est prudent de considérer qu'une partie de ces navires - sinon la totalité - ne seront plus disponibles à la fin des hostilités, soit qu'ils aient été perdus, soit qu'à raison de leur âge et de leur utilisation accélérée, ils soient, après la guerre, hors d'état de naviguer ; on rappellera, à ce sujet, qu'un navire charbonnier s'amortit habituellement sur vingt ans et que tous les navires de la flotte P.L.M. ont dépassé cet âge.

Parmi les navires de la flotte Ouest, seul le "VERSAILLES" construit en 1921, reste susceptible à la fin des hostilités d'être remis normalement en service.

Le programme de renouvellement indiqué ci-après a été établi en partant de ces prémisses.

Reconstitution de la flotte Ouest.

III - Bien avant la guerre, la nécessité de renouveler en partie le matériel naval du service DIEPPE - NEWHAVEN était apparue et en 1938 la S.N.C.F. avait commandé :

- 2 paquebots ("LONDRES" et "VICHY")
- 1 cargo ("NANTES")

destinés à remplacer respectivement les paquebots "ROUEN" et "NEWHAVEN" et le cargo "BREST" arrivés à leur limite d'âge.

Ce programme avait été approuvé par le Ministre des Travaux Publics (dépêche M.R. 56.330 du 10 août 1938).

La construction du "VICHY" et du "NANTES" a été suspendue depuis la guerre ; celle du "LONDRES" a été achevée pour le compte des autorités d'occupation qui l'ont réquisitionné et transformé de telle sorte qu'il ne pourrait être utilisé pour sa destination première qu'après de profondes modifications.

On peut estimer que le service DIEPPE - NEWHAVEN reprendra après la guerre dans des conditions peu différentes de celles qui prévalaient en 1939. En particulier, il ne semble pas que ce service puisse craindre, avant longtemps, que l'aviation lui retire, en nombre, une partie notable de sa clientèle, car il s'adressait essentiellement à une clientèle relativement modeste.

Compte tenu de cette situation, il sera nécessaire à la fin des hostilités :

- 1° - d'achever la construction du "VICHY" et du "NANTES",
- 2° - de commander deux cargos supplémentaires du même type que le "NANTES", pour remplacer le "RENNES" qui a été perdu et le "BORDEAUX" arrivé à sa limite extrême d'utilisation,
- 3° - de commander un ou deux paquebots du type "VICHY" en remplacement du "LONDRES" et du "VERSAILLES" si ces deux navires, ou l'un d'eux, n'étaient pas restitués à la fin des hostilités.

.....

On ne saurait avoir aucune hésitation sur le choix des types de navires de remplacement : les caractéristiques générales des paquebots et du cargo mis en construction en 1938 ont été déterminées en considération du service *très* particulier qu'ils devaient assurer et, dans l'état actuel des prévisions possibles, on doit admettre qu'ils répondront entièrement et parfaitement aux besoins d'après-guerre.

Reconstitution de la flotte charbonnière?

IV - Les besoins de la S.N.C.F. en navires pour ses importations de charbons d'après-guerre, ne sauraient être appréciés d'après la consistance antérieure de sa flotte. Il convient, en effet, d'observer que la flotte P.L.M. avait été conçue en 1919 pour répondre aux besoins exclusifs du réseau P.L.M. alimenté en ~~charbon~~ par les ports de la Méditerranée.

La situation se présente d'une manière différente pour la S.N.C.F. ; il s'agit, d'une part, d'avoir des navires qui puissent satisfaire les besoins de l'ensemble du réseau, il faut, d'autre part, que les navires choisis puissent avoir accès dans les ports les plus rapprochés des lieux d'utilisation, et assurer notamment les importations de combustibles par les ports de la Manche (y compris Rouen) et de l'Atlantique.

La composition de cette flotte dépend aussi d'un troisième élément : les Services de la Marine Marchande ont arrêté - d'accord avec les armateurs - les prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, afin que la Marine Marchande française puisse répondre à tous les besoins du pays.

Pour les navires charbonniers, les prototypes admis sont les suivants :

7.500	tonnes de portée en lourd,				
4.700	"	"	"	"	"
3.500	"	"	"	"	"
2.650	"	"	"	"	"
1.400	"	"	"	"	"
650	"	"	"	"	"

C'est parmi les navires de ces types que la S.N.C.F. doit choisir ceux qu'elle estime le mieux appropriés à ses besoins, la construction d'autres types de navires n'étant pas envisagée.

V - Si on suppose que les mines françaises fourniront à la S.N.C.F. après la guerre des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles lui ont fournis en 1938, dernière année normale avant la guerre (et pendant laquelle la production charbonnière française s'est établie à un niveau qui

paraît ne pouvoir être dépassé qu'au prix d'efforts pratiquement impossibles à soutenir), on est conduit à conclure que les importations de combustibles étrangers pour la S.N.C.F. doivent être de 1.230.000 T par les ports de la Manche et de l'Océan, 450.000 T par les ports de la Méditerranée, soit un total de 1.680.000 T.

Ces besoins pourront être satisfaits de la manière suivante :

A) Importations en Méditerranée : 450.000 T -

En général, et surtout en temps de crise, le chargement rapide d'un navire charbonnier de 7/8.000 tonnes se heurte dans la plupart des ports aux difficultés de toutes sortes qu'impose le rassemblement préalable des wagons ou chalands correspondant à un tonnage aussi important.

Par contre, ce type de navire utilisé en Méditerranée s'adapte parfaitement au transport en retour des pontons et son exploitation peut alors devenir rémunératrice.

Pour cette raison, la desserte du port de CARANTE est envisagée avec des navires de 7.500 tonnes exclusivement.

A neuf voyages par an, chaque navire transportera 67.500 tonnes. Pour transporter 450.000 tonnes environ, six navires de ce type seront donc nécessaires, le complément étant éventuellement assuré par un navire de 4.700 tonnes desservant habituellement les ports de la Manche et de l'Atlantique.

B) Importations sur la Manche et l'Océan: 4.230.000 T.-

Compte tenu des besoins des dépôts et des installations dont dispose la Région Ouest, principale intéressée, on peut considérer séparément :

- les ports de CAEN, ST-MALO, et LORIENT ;
- les autres ports de la Manche et de l'Océan.

a) Ports de CAEN, ST-MALO et LORIENT : ces ports importeront environ 200.000 tonnes.

Comme parmi les prototypes choisis, les navires de 2.650 tonnes sont les seuls qui entrent à CAEN et que leur exploitation est avantageuse, à condition de les faire tourner rapidement, il est intéressant de les utiliser également pour la desserte de LORIENT et de ST-MALO, bien que ces deux derniers ports puissent recevoir des navires de 3.500 tonnes.

A 30 voyages en moyenne par an, chaque navire de 2.650 T transportera 79.500 tonnes.

Pour 200.000 T, il faut donc trois navires dont l'un sera disponible pendant 6 mois pour un autre trafic.

b) Autres ports de la Manche et de l'Océan : ces autres ports seront desservis par des navires de 3.500 T et de 4.700 T.

Les premiers sont particulièrement maniables ; ils seraient utilisés pour les ports - notamment celui de LA PALlice - dont les moyens de déchargement s'adaptent mal aux gros navires.

Les navires de 4.700 T, navires de moyen tonnage entrant à toute marée à ROUEN et à NANTES, sont d'une exploitation économique et ils paraissent tout indiqués pour la desserte de ces ports.

Cinq navires de 3.500 T paraissent nécessaires ; à raison de 20 voyages par an, ils transporteront chacun 70.000 T soit au total 350.000 T. A ce chiffre on peut ajouter 25.500 T représentant le tonnage que peut transporter le navire de 2.650 T disponible pendant six mois.

Resteront donc à transporter par navire de 4.700 T, 653.500 T, ce qui représente 7 navires.

En définitive, la Flotte charbonnière de la S.N.C.F. à la fin des hostilités, devrait avoir la composition suivante :

6	navires de	7.500 T
8	"	4.700 T
5	"	3.500 T
3	"	2.650 T

soit 22 navires représentant une portée en lourd totale de 108.050 tonnes.

VI - Ce programme a été établi en tenant compte de la situation probable à la fin des hostilités. Si les prévisions qui peuvent être raisonnablement faites dans les circonstances actuelles ne se réalisaient pas, le programme ci-dessus aurait à être révisé.

Il en serait ainsi notamment si les Pouvoirs Publics, qui ont arrêté jusqu'ici les programmes de reconstitution de la flotte marchande française d'après les possibilités de construction des chantiers navals français, estimaient opportun, à la fin des hostilités, de procéder à des achats à l'étranger. En pareil cas, la S.N.C.F. aurait à examiner quels sont, parmi les navires disponibles sur le marché international ; ceux qui sont le mieux adaptés à ses besoins ; à cet effet, il serait nécessaire que la S.N.C.F. fût représentée dans les Commissions d'achat que l'Etat français pourrait envoyer à l'étranger.

VII - D'autre part, quand les programmes d'électrification déjà approuvés ou encore à l'étude auront été réalisés, les besoins de la S.N.C.F. en charbons importés seront moins importants et la situation du matériel naval sera alors à revoir.

La S.N.C.F. aura d'ailleurs toujours la possibilité d'aliéner ou de donner en location à d'autres armateurs ceux de ses navires qui lui deviendraient définitivement ou momentanément inutiles.

Il n'est pas question, pour la S.N.C.F., de concurrencer par sa flotte les autres entreprises d'armement charbonnier, mais seulement d'avoir une flotte suffisante pour ses propres importations. On notera d'ailleurs à ce sujet que le port en lourd de la future flotte sera à peu près le même que celui de l'ancienne.

VIII - La reconstitution des flottes S.N.C.F. immédiatement après la fin des hostilités ne paraît devoir soulever aucune difficulté d'ordre financier.

Tous les navires de la S.N.C.F. perdus ou actuellement sous contrôle étranger (à l'exception toutefois du cargo "BORDEAUX" de la flotte Ouest) étaient, au moment de leur perte, affrétés ou réquisitionnés par l'Etat français ; de ce fait, par application des chartes parties intervenues, ce dernier doit en payer la valeur en espèces au jour du remplacement ou en effectuer le remplacement en nature ; dans cette dernière éventualité, des soultes pourront être dues par les armateurs si le navire de remplacement est d'un type différent ou plus récent que le navire à remplacer ; les sommes figurant au crédit du fonds de renouvellement suffiront ~~sans doute~~ à couvrir les soultes qui pourraient être à la charge de la S.N.C.F.

H. Langeant

Copie pour les archives de
Mlle J^e du Conseil

4 JAN 1944

ARRÊTÉ

Programme de reconstitution
de la flotte S.N.C.F.

4 Janvier

44

275

Monsieur le Président
du Conseil d'Administration.

N° 03 00

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de répondre, ci-après, aux questions que vous avez bien voulu me poser hier relativement au remplacement des navires de la flotte ex-P.O.

1° - Les accords intervenus entre la S.N.C.F. et la Cie DELMAS-VIELLEUX laissent-ils à la S.N.C.F. la possibilité de demander que les navires ex-P.O. soient remplacés en argent et non en nature ?

Le traité du 11 Novembre 1941, dont ci-joint un exemplaire, a prévu dans ses articles 4 et 5 le cas du remplacement en valeur et celui du remplacement en nature : si les navires perdus sont remplacés en valeur, les indemnités correspondantes seront acquises intégralement à la S.N.C.F. - si les navires sont remplacés en nature, les navires de remplacement seront substitués à ceux qu'ils remplacent et par conséquent donnés en location à la Cie DELMAS-VIELLEUX jusqu'à l'expiration du traité.

Aucune disposition du traité n'interdit explicitement à la S.N.C.F. de demander à l'Etat que le remplacement des navires P.O. perdus soit effectué en valeur, ou au contraire, en nature, mais on peut se demander si une telle demande, serait bien conforme à l'esprit du traité, étant donné qu'il est prévu dans son article 1er que les chartes de location des navires P.O. reprendront effet, à la cessation de leur affrètement ou lors du remplacement des navires, pour la durée qui restait à courir au 1er Septembre 1939, soit sept ans et quatre mois. La Compagnie DELMAS-VIELLEUX pourrait donc soutenir, semble-t-il, qu'en demandant une indemnité

en argent et en ne reemployant pas cette indemnité, la S.N.C.F. réduirait indirectement la durée de location prévue par les chartes du 1er Octobre 1938.

Enfin l'absence de remplacement des navires ex. P.O. ferait jouer, pour un nombre de navires égal au nombre des navires non remplacés, le droit de priorité prévu par les deux premiers alinéas de l'article 6 du traité DELMAS-VIELJEUX. Bien que cette priorité, ne joue qu'à l'égard des tiers autres que la S.N.A., elle n'en pourrait pas moins gêner la S.N.C.F. dans le choix du mode d'exploitation de la flotte P.L.N.

2° - Etant admis qu'aucune disposition du traité DELMAS-VIELJEUX n'interdit à la S.N.C.F. de demander à l'Etat que les navires ex-P.O. soient remplacés en valeur, la charte-partie d'affrètement autorise-telle la S.N.C.F. à présenter à l'Etat une telle demande ?

Le cas de perte des navires affrétés est réglé par l'article 11 de la charte-partie. En vertu du premier alinéa de cet article "en cas de perte du navire par risque de mer ou de guerre, le Secrétaire d'Etat à la Marine pourra, selon les nécessités dictées par l'intérêt national, soit remplacer en nature le navire perdu, soit en effectuer le remboursement à l'armateur.

Sans doute ce texte n'interdit pas à la S.N.C.F. de demander que les navires perdus soient remplacés en deniers et non en nature, mais il implique que l'Etat donnera à cette décision en s'inspirant de l'intérêt national et non des convenances particulières de la S.N.C.F.

Je me permets toutefois d'attirer votre attention sur les dangers que pourrait présenter une demande de cette nature. En effet, le même article 11 prévoit qu'en cas de remplacement en deniers, le remboursement de la valeur du navire sera effectué d'après la valeur de construction, au jour du remboursement, d'un navire de caractéristiques identiques à celles du navire perdu. Mais il est ajouté que "lorsqu'il y aura remboursement et non remplacement en nature, le Secrétaire d'Etat à la Marine pourra imposer le rempli de l'indemnité dans la construction, en principe dans un chantier français d'un navire d'un type qui pourra être différent de celui du navire perdu, compte tenu du trafic habituel de l'armateur. Si l'armateur juge ne pouvoir accepter ce rempli, l'indemnité de remboursement sera égale à la valeur agréée pour l'assurance perte totale du navire, majorée éventuellement de l'augmentation de valeur sur le marché, entre la date de souscription de la police et celle du jour de la perte"

Ainsi, si la S.N.C.F. prenait l'initiative de demander à l'Amirauté que les navires P.O. ne soient pas remplacés en nature mais en deniers, elle trahirait par là son intention de ne pas remployer l'indemnité qui lui sera versée et courrait le risque que cette indemnité soit calculée d'après la valeur des navires au jour de la perte et non au jour du remboursement. La S.N.C.F. subirait de ce fait, une perte considérable.

Notre respectueux et dévoué
L'Ingénieur en Chef

Signé: OLIVIER

Flotte S.M.C.F.

Création d'un fonds de
renouvellement

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 24 août 1943 (Direction des Chemins de fer
1er Bureau) vous m'avez fait connaître que vous donniez votre
adhésion aux propositions que je vous avais soumises en vue
de la création d'un fonds de renouvellement du matériel naval de
la S.M.C.F. Vous précisez toutefois que l'emploi des ressources
inscrites à ce fonds sera subordonné à la présentation d'un
programme de reconstitution éventuelle de la flotte, programme
que vous m'avez demandé de vous soumettre le plus tôt possible
afin de pouvoir procéder, dès maintenant, aux études préliminaires.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-jointe une note exposant
le programme tel qu'il peut être actuellement envisagé d'après
les études d'ensemble auxquelles ont fait procéder les Services
du Secrétariat d'Etat à la Marine.

Je crois devoir appeler spécialement votre attention sur
l'éventualité d'achats de navires à l'étranger : il est possible
en effet qu'en raison de la faible capacité de production des
chantiers navals français et de l'urgence des besoins à satisfaire
après la guerre, l'Etat français, à qui incombe, en vertu des
chartes parties d'affrètement ou de réquisition, la charge du
remplacement en nature des navires perdus pendant la guerre (s'il
ne préfère pas en payer la valeur au jour du remplacement), soit
conduit à réaliser à l'étranger des opérations d'achat ou
d'affrètement.

Il serait nécessaire, à ce moment, que la S.M.C.F. soit
représentée auprès des organismes ou des Fonctionnaires chargés
des achats de navires, afin que les navires qui lui sont
destinés soient choisis de telle manière qu'ils puissent satisfai

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat
à la Production Industrielle et aux Communications
246, Boulevard Saint-Germain

PARIS

à tous les besoins du chemin de fer. J'espère donc que vous voudrez bien, le moment venu, intervenir à cet effet auprès du Secrétariat d'Etat à la Marine.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

PROGRAMME DE RECONSTITUTION DES FLOTTES S.N.C.F. APRES LA GUERRE

I - La S.N.C.F. possédait, avant la guerre, deux flottes qu'elle exploitait elle-même :

- la flotte Ouest composée de 3 paquebots et 3 cargos, qui assurait le service de la ligne DIEPPE - NEWHAVEN,

- la flotte charbonnière P.L.M., composée de 14 cargos de 6.000 à 8.000 tonnes de portée en lourd, utilisée pour les importations de combustibles de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. était également propriétaire d'une troisième flotte - dite ex-P.O. -, composée de 12 cargos, qu'elle avait donnée en location à la Compagnie DELMAS-VIELJEUX. Ces navires n'étant pas utilisés pour les besoins de la S.N.C.F., celle-ci n'est pas directement intéressée par la question de leur renouvellement.

Le remplacement de ces navires a cependant été prévu dans le tableau annexé à la présente note, à la demande de la Compagnie DELMAS-VIELJEUX, afin que l'Etat, qui s'est réservé la faculté d'effectuer le remplacement en nature des navires perdus, connaisse le type des navires désiré pour ce remplacement.

Mais cette indication n'engage aucunement la S.N.C.F. à acheter des navires de ce type : si la construction ou l'acquisition effective de tels navires devait être décidée ultérieurement par l'Etat, la S.N.C.F. aurait à examiner avec la Compagnie DELMAS-VIELJEUX dans quelles conditions les navires de remplacement pourraient être acquis et exploités. Mais il est peu probable que, dans cette hypothèse, le fonds de renouvellement ait à intervenir pour le financement de ces opérations auquel la S.N.C.F. demanderait, sans doute, à la Compagnie DELMAS-VIELJEUX de participer. S'il devait en être différemment, des propositions spéciales seraient présentées en temps utile par la S.N.C.F.

Si l'Etat décide, au contraire, de payer en espèces la valeur des navires perdus, la question du remplacement de ces navires ne se posera pas pour la S.N.C.F.

II - A la date du 1er Octobre 1943, la situation des navires de la S.N.C.F. était la suivante :

	Navires perdus	Navires sous contrôle des autorités d'occupation	Navires sous contrôle des autorités britanniques
Flotte Ouest ...	2	4	"
Flotte P.L.M. ...	3	5	6
Flotte ex-P.O. ...	3	3	6

En raison de l'utilisation par les nations belligérantes des navires de la S.N.C.F. pour des fins de guerre, il est prudent de considérer qu'une partie de ces navires - sinon la totalité - ne seront plus disponibles à la fin des hostilités, soit qu'ils aient été perdus, soit qu'à raison de leur âge et de leur utilisation accélérée, ils soient, après la guerre, hors d'état de naviguer ; on rappellera, à ce sujet, qu'un navire charbonnier s'amortit habituellement sur vingt ans et que tous les navires de la flotte P.L.M. ont dépassé cet âge.

Parmi les navires de la flotte Ouest, seul le "VERSAILLES", construit en 1921, reste susceptible à la fin des hostilités d'être remis normalement en service.

Le programme de renouvellement ci-après indiqué a été établi en partant de ces prémisses.

Reconstitution de la flotte Ouest

III - Bien avant la guerre, la nécessité de renouveler en partie le matériel naval du service DIEPPE - NEWHAVEN était apparue et en 1938 la S.N.C.F. avait commandé :

- 2 paquebots ("LONDRES" et "VICHY")
- 1 cargo ("NANTES")

destinés à remplacer respectivement les paquebots "ROUEN" et "NEWHAVEN" et le cargo "BREST" arrivés à leur limite d'âge.

Ce programme avait été approuvé par le Ministre des Travaux publics (dépêche M.R. 56.330 du 10 Août 1939).

La construction du "VICHY" et du "NANTES" a été suspendue depuis la guerre ; celle du "LONDRES" a été achevée pour le compte des autorités d'occupation qui l'ont réquisitionné et transformé de telle sorte qu'il ne pourrait être utilisé pour sa destination première qu'après de profondes modifications.

On peut estimer que le service DIEPPE - NEWHAVEN reprendra après la guerre dans des conditions peu différentes de celles qui prévalaient en 1939. En particulier, il ne semble pas que ce

service puisse craindre, avant longtemps, que l'aviation lui retire, en nombre, une partie notable de sa clientèle, car il s'adressait essentiellement à une clientèle relativement modeste(1).

Compte tenu de cette situation, il sera nécessaire à la fin des hostilités :

1°- d'achever la construction du "VICHY" et du "NANTES",

2°- de commander deux cargos supplémentaires du même type que le "NANTES" pour remplacer le "RENNES" qui a été perdu et le "BORDEAUX" arrivé à sa limite extrême d'utilisation,

3°- de commander un ou deux paquebots du type "VICHY" en remplacement du "LONDRES" et du "VERSAILLES" si ces deux navires, ou l'un d'eux, n'étaient pas restitués à la fin des hostilités.

Il convient de préciser qu'aucune hésitation ne peut avoir lieu sur le choix des types de navires de remplacement : les caractéristiques générales des paquebots et du cargo mis en construction en 1938(2) ont été déterminées en considération du service particulier qu'ils devaient assurer et, dans l'état actuel des prévisions possibles, on doit admettre qu'ils répondront entièrement et parfaitement aux besoins d'après-guerre.

Reconstitution de la flotte charbonnière

IV - Les besoins de la S.N.C.F. en navires pour ses importations de charbons d'après-guerre, ne sauraient être appréciés d'après la consistance antérieure de sa flotte. Il convient, en effet, d'observer que la flotte P.L.M. avait été convenue en 1919 pour répondre aux besoins exclusifs du réseau P.L.M. alimenté en charbons par les ports de la Méditerranée.

La situation se présente d'une manière différente pour la S.N.C.F. : il s'agit, d'une part, d'avoir des navires qui puissent satisfaire les besoins de l'ensemble du réseau, il faut, d'autre part, que les navires choisis puissent avoir accès dans les ports les plus rapprochés des lieux d'utilisation.

Ces deux préoccupations permettent de définir en premier lieu le tonnage nécessaire pour les transports de combustibles; ensuite

(1) La répartition des voyageurs entre les 3 classes a évolué comme suit :

	1913	1929	1938	1939
1ère classe	37%	24%	12%	4%
2ème classe	49	55	54	28
3ème classe	14	21	34	68

(2) Caractéristiques:

<u>Paquebots</u>		<u>Cargos</u>	
Longueur totale	94 m	Longueur totale	72,50 m
Puissance des moteurs	22.000 Cv	Puissance des moteurs	2.000 Cv
Nombre de passagers	1.450	Port en lourd	700 T

4.
les types de navires nécessaires.

On tiendra compte dans l'étude ci-après de la situation probable à la fin des hostilités : quand les programmes d'électrification déjà approuvés ou encore à l'étude auront été réalisés, les besoins en charbons importés seront moins importants et la composition du matériel naval sera à revoir selon la situation à cette époque. De toute façon, il sera tenu compte de cette considération si, au lendemain de la guerre, la S.N.C.F. est appelée à choisir entre la construction de navires neufs et l'achat de navires existants.

La S.N.C.F. aura d'ailleurs toujours la possibilité d'aliéner ou de donner en location à d'autres armateurs ceux de ses navires qui lui deviendraient définitivement ou momentanément inutilés : mais, étant donnée l'impossibilité de faire, à l'heure actuelle, des prévisions à ce sujet, les bateaux restent nécessaires à la S.N.C.F. pour la période d'après-guerre.

V - Si on suppose que les mines françaises fourniront à la S.N.C.F., après la guerre, des tonnages sensiblement équivalents à ceux qu'elles lui ont fournis en 1938, dernière année normale avant la guerre (et pendant laquelle la production charbonnière française s'est établie à un niveau qui paraît ne pouvoir être dépassé qu'au prix d'efforts pratiquement impossibles à soutenir), on est conduit à conclure que les importations de combustibles étrangers pour la S.N.C.F. devront être de 1.230.000 T par les ports de la Manche et de l'Océan, 450.000 T par les ports de la Méditerranée, soit au total 1.680.000 tonnes.

Les charbons importés par la S.N.C.F. sont principalement en provenance soit du PAYS de GALLES, soit de ROTTERDAM.

La durée de rotation d'un navire (chargement, aller, déchargement, retour) chargé à CARDIFF ou à ROTTERDAM peut être évalué en moyenne à :

- 11 jours pour les ports de CAEN, St-MALO et LORIENT, soit compte tenu des immobilisations pour entretien, 30 voyages par an ;
- 16 jours pour les autres ports de la Manche et pour les ports de l'Atlantique, soit 20 voyages par an ;
- 35 jours pour les ports de la Méditerranée, soit 9 voyages par an.

C'est sur ces données que doit être déterminée l'importance du matériel naval nécessaire.

VI - La composition de ce matériel dépend d'un troisième élément : les Services de la Marine Marchande ont arrêté - d'accord avec les armateurs - les prototypes des navires à construire après la guerre par les chantiers navals français, afin que la Marine Marchande française puisse répondre à tous les besoins du pays.

Pour les navires charbonniers, les prototypes admis sont les suivants :

7.500 tonnes de portée en lourd,	
4.700	d°
3.500	d°
2.650	d°
1.400	d°
650	d°

5.

Les études concernant ces divers prototypes sont en cours. C'est parmi les navires de ces types que la S.N.C.F. doit choisir ceux qu'elle estime le mieux appropriés à ses besoins, la construction d'autres types de navires n'étant pas envisagée.

VII - Sur les données ci-dessus, la S.N.C.F. estime que ses besoins pourront être satisfaits de la manière suivante :

A) Importations en Méditerranée : 450.000 T -

En général, et surtout en temps de crise, le chargement rapide d'un navire charbonnier de 7/8.000 tonnes se heurte dans la plupart des ports aux difficultés de toutes sortes qu'impose le rassemblement préalable des wagons ou chalands correspondant à un tonnage aussi important.

Par contre, ce type de navire utilisé en Méditerranée s'adapte parfaitement au transport en retour des pondéreux et son exploitation peut alors devenir rémunératrice.

Pour cette raison, la desserte du port de CARONTE est envisagée avec des navires de 7.500 Tonnes exclusivement.

A neuf voyages par an, chaque navire transportera 67.500 tonnes. Pour transporter 450.000 tonnes environ, six navires de ce type seront donc nécessaires, le complément étant éventuellement assuré par un navire de 4.700 tonnes desservant habituellement les ports de la Manche et de l'Atlantique.

B) Importations sur la Manche et l'Océan -

Compte tenu des besoins des dépôts et des installations dont dispose la Région Ouest, principale intéressée, on peut considérer séparément :

- les ports de CAEN, St-MALO et LORIENT,
- les autres ports de la Manche et de l'Océan.

a) Ports de CAEN, St-MALO et LORIENT : ces ports importeront environ 200.000 tonnes.

Comme parmi les prototypes choisis, les navires de 2.650 tonnes sont les seuls qui entrent à CAEN et que leur exploitation est avantageuse, à condition de les faire tourner rapidement, il est intéressant de les utiliser également pour la desserte de LORIENT et de St-MALO, bien que ces deux derniers ports puissent recevoir des navires de 3.500 T.

A 30 voyages en moyenne par an, chaque navire de 2.650 T transportera 79.500 T.

...

6.
Pour 300.000 T, il faudra donc trois navires dont l'un sera disponible pendant 6 mois pour un autre trafic.

b) Autres ports de la Manche et de l'Océan : ces autres ports seront desservis par des navires de 3.500 T et de 4.700 T.

Les premiers sont particulièrement maniables ; ils seraient utilisés pour les ports - notamment celui de LA PALLICE - dont les moyens de déchargement s'adaptent mal aux gros navires.

Les navires de 4.700 T, navires de moyen tonnage entrant à toute marée à ROUEN et à NANTES, sont d'une exploitation économique et ils paraissent tout indiqués pour la desserte de ces ports.

Cinq navires de 3.500 T paraissent nécessaires : à raison de 20 voyages par an, ils transporteront chacun 70.000 T soit au total 350.000 T. A ce chiffre on peut ajouter 25.500 T représentant le tonnage que peut transporter le navire de 2.650 T disponible pendant six mois.

Resteront donc à transporter par navire de 4.700 T, 655.500 T, ce qui représente 7 navires.

En définitive, la flotte charbonnière de la S.N.C.F. à la fin des hostilités, devrait avoir la composition suivante :

6	navires de	7.500	T
8	-	4.700	
5	-	3.500	
3	-	2.650	

soit 22 navires représentant une portée en lourd totale de 108.050 T.

C'est ce programme(1) que la S.N.C.F. a indiqué aux Services de la Marine Marchande pour être incorporé dans le plan quinquennal de reconstitution de la flotte marchande française.

Une remarque d'ensemble doit être faite. La future flotte charbonnière de la S.N.C.F. différera, sensiblement, dans sa composition, de ce qu'était celle d'avant-guerre. Ceci s'explique par le fait que l'ancienne flotte avait été conçue et réalisée pour satisfaire, par les ports de la Méditerranée, les seuls besoins de l'ex-réseau P.L.M. Au contraire, la nouvelle flotte devra satisfaire tous les besoins de la S.N.C.F. et assurer, notamment, les importations de combustibles par les ports de la Manche (y compris le port de ROUEN) et de l'ATLANTIQUE, où les navires P.L.M. ne pouvaient accéder en raison de leur tirant d'eau.

Mais l'intention de la S.N.C.F. n'est aucunement de concurrencer par sa flotte les autres entreprises d'armement charbonnier; elle veut seulement avoir une flotte suffisante pour ses propres importations. On notera d'ailleurs que le port en lourd de la future flotte sera à peu près le même que celui de l'ancienne.

VIII - Ce programme tient compte des prévisions qui peuvent être raisonnablement faites dans les circonstances actuelles. Si la situation économique d'après-guerre venait à être modifiée, le programme ci-dessus aurait à être révisé. La S.N.C.F. prendra en temps utile les initiatives nécessaires.

(1) Majoré cependant d'un navire de 4.700 T; parce qu'à l'époque on supposait que la S.N.C.F. continuerait à utiliser en Méditerranée les P.L.M. 18, 19, 21 et 24, hypothèse que les événements ultérieurs ont conduit à abandonner;

Il en serait ainsi notamment si les Pouvoirs Publics, qui ont arrêté jusqu'ici les programmes de reconstitution de la flotte marchande française d'après les possibilités de construction des chantiers navals français, estimaient opportun, à la fin des hostilités, de procéder à des achats à l'étranger. En pareil cas, la S.N.C.F. aurait à examiner quels sont, parmi les navires disponibles sur le marché international, ceux qui sont le mieux adaptés à ses besoins; à cet effet, il serait nécessaire que la S.N.C.F. fût représentée dans les Commissions d'achat que l'Etat français pourrait envoyer à l'étranger.

IX - La reconstitution des flottes S.N.C.F. immédiatement après la fin des hostilités ne paraît devoir soulever aucune difficulté d'ordre financier.

Tous les navires de la S.N.C.F. perdus ou actuellement sous contrôle étranger (à l'exception toutefois du cargo "BORDEAUX" de la flotte Ouest) étaient, au moment de leur perte, affrétés ou réquisitionnés par l'Etat français; de ce fait, par application des chartes parties intervenues, ce dernier doit en payer la valeur en espèces au jour du remplacement ou en effectuer le remplacement en nature; dans cette dernière éventualité, des soultes pourront être dues par les armateurs si le navire de remplacement est d'un type différent ou plus récent que le navire à remplacer; les sommes figurant au crédit du fonds de renouvellement suffiront sans doute à couvrir les soultes qui pourraient être à la charge de la S.N.C.F.

S'il en était différemment, la S.N.C.F. examinerait en temps utile comment devrait être couverte la différence.

Annexe :
Tableau récapitulatif

PROGRAMME DE RECONSTITUTION DE LA FLOTE S.N.C.F. -

	NAVIRES A REMPLACER					NAVIRES DE REMPLACEMENT			OBSERVATIONS		
	Perdus	Sous contrôle britannique		Sous contrôle allemand		Port en lourd	Jauge brute légale	Nombre de navires		Port en lourd	Jauge brute légale
		avant novembre 1942	après novembre 1942	avant novembre 1942	après novembre 1942						
FLOTE CUNY -											
a- Paquebots											
				NOUILLON	1910		1.887,82	1		2.000	
				ROURN	1912		1.881,97	1		2.000	
				VERRAILLES	1921		2.155,98	1		2.000	
b- Cargos											
	DRENT(1)			BONNEAUX	1912	724		1	700		
	RENNES				1900	400		1	700		
					1925	724		1	700	(1) Prises de guerre	
						1.848	5.923,77	3 paquebots	2.100	6.000	
								3 cargos			
FLOTE UNIONNIERE -											
	P.L.M. 15				1921	6.036	3.754,48	5	3.500	2.500	
	P.L.M. 20				1921	8.800	5.417,27				
	P.L.M. 25				1922	8.800	5.391,45	2	2.650	1.800	
	P.L.M. 13				1921	6.036	3.754,48	5	4.700	3.000	
	P.L.M. 14				1921	8.800	3.754,48				
	P.L.M. 17				1922	6.000	3.754,45	1	2.650	1.800	
	P.L.M. 22				1921	8.800	5.417,27				
	P.L.M. 27				1922	8.800	5.391,45	1	7.500	4.800	
		P.L.M. 21			1921	8.800	5.417,27				
				P.L.M. 23	1921	8.750	5.417,27	1	7.500	4.800	
				P.L.M. 30	1922	8.750	5.391,45	1	7.500	4.800	
				P.L.M. 12	1920	6.147	3.754,48	1	7.500	4.800	
				P.L.M. 16	1921	8.000	3.754,48	1	7.500	4.800	
				P.L.M. 24	1921	8.800	5.391,45	1	7.500	4.800	
						108.423	65.761,76	22	108.050	69.700	
FLOTE ex-F.O.-											
	ALBI				1920	7.036	4.191,31	1	7.000	5.000	
	MONTAUBAN				1920	7.036	4.191,31	1	7.300	5.400	
	FOYTIERS				1921	7.036	4.189,08	1	7.300	5.400	
	AURILLAC				1921	6.840	4.247,69	1	7.300	5.400	
	CHATEAUX				1921	6.840	4.189,08	1	7.000	5.000	
	LOIRENT				1921	7.041	4.189,08	1	7.000	5.000	
		TOURS			1920	7.112	4.158,21	2	3.300	5.945	
		VENDÉE			1920	7.036	4.191,74				
		AGEN			1921	6.840	4.189,08	1	4.200	2.700	
				BORDEAUX	1919	4.900	2.909,53				
				St-NAZAIRE	1919	4.610	2.909,63	1	6.500	4.200	
				BAISIEUR	1921	4.600	2.954,81				
						76.607	46.494,99	11	78.540	54.190	