

S05LM1116

2002

(1939)

ARCHIVES

Construction de prototypes dans les ateliers de la S.N.C.F.

(s) C.D. 4. 7.39 30 V 1°

Construction de prototypes dans les ateliers de la S.N.C.F.

4 juillet 1939

2002

4 juillet 1939

QU. V - Projets (1°)

Construction de prototypes dans
les ateliers de la S.N.C.F.

(s) p. 30

M. TIRARD

Cela soulève une question de principe importante sur laquelle je dois attirer l'attention du Comité. Il s'agit de savoir si, de ce fait, nous ne nous trouverons pas entraînés à accroître ultérieurement les moyens et l'outillage des ateliers du chemin de fer. Il est normal - et il ne peut y avoir à cela que des avantages - que nous mettions nous-mêmes au point les dessins, les données, les caractéristiques d'un prototype de locomotives. Mais serait-il opportun de confier à nos ateliers la réalisation des séries dans l'instant où des entreprises privées spécialisées dans la construction des locomotives manquent de commandes ?

Le Directeur général m'a donné l'assurance que cette construction d'un prototype par nos propres moyens ne préjuge/ en rien de la décision qu'il y aura lieu de prendre le jour où serait envisagée une construction de série. Je reconnais, au surplus, qu'il peut ne pas être sans avantage d'exécuter ~~xxxxxx~~ nous-mêmes le prototype. Ce faisant, la S.N.C.F. connaîtra exactement les données financières du problème et les prix de revient ainsi que les difficultés d'exécution, et pourra utilement discuter les prix de séries avec l'industrie privée. D'autre part, les services font remarquer que nous avons du personnel en excédent dans les ateliers et que ce personnel est particulièrement apte au travail de construction dont il s'agit.

Etant pris acte de l'assurance donnée par le Directeur général que la décision à prendre aujourd'hui en ce qui concerne le prototype ne nous engagera pas pour l'avenir quant aux constructions éventuelles de séries, je n'ai pas d'objection au projet.

M. LE PRÉSIDENT. - Je dois, avant d'ouvrir le débat et pour l'éclairer, donner connaissance au Comité de la lettre suivante du Ministre des Travaux Publics, en date du 26 juin 1939, relative à notre projet de construction de 50 locomotives Mikado :

"Je vous ai, à diverses reprises, communiqué mes idées sur le rôle des ateliers de la Société Nationale des Chemins de fer.

"A mon sens, les anciens réseaux, puis la Société Nationale ont donné un excessif développement à leurs ateliers. Cette inflation industrielle présente des inconvénients graves d'ordre social et matériel.

"Les ateliers, en régime normal, doivent exécuter un minimum de réparations, - ce pour assurer les progrès de leur technique et pour offrir à la Société Nationale des éléments de comparaison avec l'industrie privée. Mais les inconvénients de l'organisation que vous ont léguée les réseaux apparaissent aujourd'hui à la triste faveur d'une crise : par suite de la diminution du trafic et du moindre volume des réparations à exécuter, en raison aussi de l'augmentation de la durée du travail des cheminots vous êtes conduit, pour utiliser à plein votre personnel, à comprimer dangereusement la masse des travaux confiés à l'entreprise privée, risquant ainsi de supprimer une industrie dont vous aurez besoin plus tard.

"Il importe donc que vous dressiez pour l'avenir un plan d'organisation de vos ateliers sur la base des besoins actuels du trafic et de la nouvelle réglementation du travail, en tenant compte de la nécessité absolue de réserver à l'industrie une part suffisante de travaux afin que soient supportés plus facilement les à-coups dus aux variations du trafic.

"Je précise aussi que la Société Nationale doit s'abstenir systématiquement d'entreprendre des constructions neuves dans ses propres ateliers. J'admets qu'elle apporte des perfectionnements au matériel, lors de son passage aux ateliers, et qu'elle exécute de menus travaux neufs, mais il ne lui appartient pas de se substituer aux constructeurs.

"M. le Commissaire du Gouvernement m'a rendu compte qu'au Comité de Direction du 20 juin dernier, il avait été question de construire, dans les ateliers de la Société Nationale, une partie des 50 locomotives Mikado et des 50 tenders, dont le projet a été approuvé par sa décision du 2 juin. Vous motivez ce projet par la nécessité d'utiliser le personnel en excédent.

"Jusqu'à présent et pour ce motif, je ne me suis pas opposé à ce que la Société Nationale exécute dans ses ateliers certains travaux neufs, mais il ne s'agissait que de travaux d'importance secondaire. Il en va tout autrement pour une commande de l'importance des 50 Mikado. Les industries de construction de matériel de chemins de fer sont en chômage et il est nécessaire, si l'on veut éviter qu'elles ne se détournent définitivement vers d'autres activités, de leur attribuer un minimum de commandes. C'est dans cette intention que j'ai approuvé votre projet de 50 locomotives, nonobstant la pénitence ferroviaire. Je ne puis donc approuver votre décision de priver l'industrie d'une commande qui lui était destinée.

"Vous m'objecterez qu'il serait paradoxal de confier des travaux à l'industrie privée, alors que vous avez du personnel en excédent. Mais d'abord toutes les possibilités de résorption du personnel excédentaire n'ont pas été épuisées. Je compte, en faisant

"état précisément de ce paradoxe, insister à nouveau et avec la plus grande énergie, auprès de M. le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre et de M. le Ministre des Finances pour qu'enfin, les décrets concernant l'utilisation du personnel de la S.N.C.F. dans les usines d'armement soient suivis d'effet. Et ensuite je n'aurais pas les mêmes objections de principe à ce que

"vous fassiez construire quelques locomotives Mikado par des réparateurs qui pourraient abandonner en compensation à vos ateliers une part des réparations qui leur sont garanties.

"Il me paraît infiniment moins grave de supporter, dans le prochain exercice, quelques dépenses inutiles que de compromettre l'avenir d'une industrie nécessaire à la Société Nationale.

"Enfin, j'ajoute à ces considérations que j'ai souci d'assurer aux ouvriers une protection dont ils ne trouvent pas l'équivalent dans l'industrie privée; la S.N.C.F. étant une emanation de l'Etat, en tout cas une industrie d'Etat, a ou peut avoir, doit avoir, des facultés de placement supérieures à celles des entreprises privées. Nous sommes et voulons être les meilleurs des patrons : il convient que nous pensions à nos ouvriers du secteur privé qui ne jouissent pas d'une tutelle aussi attentive et bienveillante.

"Je vous prie donc, Monsieur le Président, de bien vouloir reconsidérer la question et m'adresser vos propositions".

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Abstraction faite de la réserve qui a été formulée par M. le Président TIRARD, je dois dire que le Ministre laisse à la S.N.C.F. son entière liberté pour la question des prototypes.

M. MARLIO. - J'avais l'intention d'appuyer les observations formulées par M. le Président TIRARD. Mais la lettre du Ministre des Travaux Publics, dont M. le Président vient de donner lecture, répond à la question en définissant d'une façon très claire ce que doit être la politique de la S.N.C.F. Sous cette réserve, je n'ai pas d'objection à ce que l'on procède dans les ateliers de la S.N.C.F. à l'étude, la mise au point et même la construction de prototypes. C'est une excellente manière d'employer le personnel en excédent et cela permet de se rendre compte des prix de revient réels. On aura ainsi, au moment où l'on envisagera la commande de séries, des bases de discussions sûres qui permettront d'obtenir des industriels les conditions les meilleures, ce qui répond pleinement à notre désir commun.

je considère qu'il n'est pas contraire à cette politique générale de confier à nos ateliers la construction du prototype de locomotive à vapeur envisagé. Tous les réseaux ont suivi, dans le passé, cette méthode, réservant ensuite à l'industrie privée la commande des séries. Je tiens d'ailleurs à préciser à nouveau que la réalisation d'un prototype dans les ateliers de la S.N.C.F. n'implique nullement la construction ultérieure de la série par ces mêmes ateliers.

Quant à la lettre du Ministre des Travaux Publics concernant notre projet de 50 locomotives Mikado, je crois que, tout en étant d'accord sur les lignes générales de la politique à suivre, nous aurons certains arguments à faire valoir. Le problème est à examiner et ne saurait être discuté aujourd'hui.

M. RUEFF. - Je m'excuse de revenir sur une question qui a déjà été discutée, celle de savoir s'il est opportun ou non de confier la construction de prototypes aux ateliers de la S.N.C.F.. Si l'on considère l'orientation générale donnée au cours des derniers mois à l'action gouvernementale dans d'autres domaines, on doit constater que nous avons suivi au Ministère des Finances - je ne préjuge en rien de la politique du Ministère des Travaux Publics - une politique diamétralement opposée, en ce sens que nous nous sommes attachés à réduire le plus possible l'importance des activités publiques pour y substituer des activités extérieures et privées. Nous pensons qu'il y a avantage pour chacun à se limiter à son métier et à le faire aussi bien que possible, sans s'engager dans des activités annexes. Peut-être la question ne se présente-t-elle pas exactement de la même manière pour les chemins de fer. Toutefois, je me demande si la construction d'une locomotive, qui est une chose très complexe, qui implique des aléas, correspond bien au rôle de la S.N.C.F. qui est une entreprise de transport et non un constructeur de matériel de transport.

On objectera qu'il y a, à l'heure actuelle, du personnel en surnombre dans nos ateliers. Mais est-ce vraiment une bonne solution de l'employer à des travaux pour lesquels on n'obtiendra peut-être pas le rendement maximum, alors que l'on pourrait, par d'autres moyens, donner à ce personnel des emplois où son rendement serait plus élevé ?

Ce ne sont là que des considérations très générales. Mais j'aimerais savoir quelles réactions elles peuvent provoquer chez des collègues mieux informés que moi de la technique ferroviaire.

M. ARON. - Est-ce ou non un fait nouveau pour le chemin de fer de construire un prototype ?

M. LE BESNERAIS. - Non. De tout temps, les Réseaux ont cherché à construire eux-mêmes leurs prototypes.

M. GOY. - Au P.L.M., nous construisions des prototypes. Mais les commandes de séries étaient données à l'industrie privée.

M. LE PRESIDENT. - Je ne vois pas exactement la portée de l'observation de M. RUEFF. Comment le fait de limiter le champ d'activité propre de l'Etat peut-il conduire à ^{condamner} ~~maximiser~~ la construction de prototypes par une société dont l'objet est essentiellement de transporter ?

Personnellement, je considère que, s'agissant d'engins comme les locomotives - et cela serait également vrai dans d'autres domaines comme l'armement - il est indispensable que le service intéressé, avant de commander une série, construise lui-même le prototype. C'est pour lui la seule manière de connaître le prix de revient et de savoir où il va. En s'adressant à des constructeurs, d'autre part, on risque de se voir imposer des modèles qui ne répondent qu'en partie au problème posé. Mais, ceci étant dit, j'estime que la S.N.C.F. n'a pas à se lancer dans une construction de séries.

M. LE PRESIDENT. - J'insiste encore sur cette idée qu'il est bon, quand il s'agit de réaliser un prototype, que celui qui a établi les plans soit à côté du constructeur et suive lui-même constamment la réalisation. En s'écartant de cette règle, on s'expose à n'obtenir que des résultats lamentables, ainsi que j'ai pu le constater autrefois au Ministère de la Guerre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Je crois que M. RUFFE aura tous apaisements s'il sait que le Ministre des Travaux Publics est lui-même d'accord pour que la S.N.C.F. construise dans ses propres ateliers les matériels prototypes.