

S 05 L H 11/19

2005

(1937, 39-1940)

A

à archiver

Dépenses d'entretien du matériel

(s)	C.D. 3211.37	12	-	
(s)	C.D.21.11.39	9	-	II - 1°
(s)	C.D.12. 3.40	36	X	

Dépenses d'entretien du matériel

12 mers 1940

2005

-----  
QU. X - Révision du budget

Travaux d'entretien de la voie  
et du matériel

p. 36

M. René MAYER. - Je m'excuse de poser une question qui a peut-être été soulevée au cours des réunions antérieures.  
Etant  
~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ donné que nous ne savons pas le temps que dureront les hostilités et que l'exercice se solde par un excédent cette année, je me demande si nous exécutons bien tous les travaux d'entretien que permet le service actuel, étant donné les effectifs dont nous disposons. Je me demande également si nous n'aurions pas intérêt, dans le cas où nous pourrions recruter plus de main-d'oeuvre - ce qui n'est pas facile actuellement - à exécuter certains travaux qui peuvent avoir été, dans le passé, non pas négligés mais différés, en raison de la compression des programmes de travaux complémentaires. Ne pourrions-nous pas profiter des circonstances actuelles pour les entreprendre ?

M. LE BERRERAIN. - Nous faisons ce que nous pouvons dans cet ordre d'idées, mais nous sommes limités, d'une part, par la main-d'oeuvre, d'autre part, et encore plus, par le manque de matières premières, notamment d'acier ou de bois.

.....

J'ai donné des instructions pour que soient exécutés les travaux reconnus utiles partout où on pouvait le faire, en utilisant au besoin du ciment et des briques, matériaux que l'on peut se procurer facilement.

C'est ainsi qu'il y a, dans certaines gares, de vieilles caisses de wagons qui servent à abriter des services: c'est d'ailleurs affreux. Comme nous avons besoin actuellement de ferrures et de planches de bois, j'utilise celles de ces vieilles caisses que je fais remplacer par des constructions légères en briques ou en ciment. Nous faisons beaucoup d'autres petits travaux de ce genre. Mais nous sommes limités d'une manière générale. Pour l'entretien de la voie, notamment, nous sommes limités par la question des traverses, étant donné qu'à l'heure actuelle, ce qui est d'ailleurs extraordinaire, presque toutes les fournitures de bois, y compris les planches de parquet, ont priorité sur les traverses.

Dans ces conditions, nous sommes obligés de limiter notre programme. Alors que nous consommons, par an, dans une année normale, 3 à 4 millions de traverses, nous ~~ne~~ en consommons seulement 500.000 cette année, non compris celles que nous fournissons à d'autres Services et celles dont nous avons besoin pour les travaux neufs. Cette situation est regrettable, parce que nos voies se détérioreront. Mais, comme nous avons réduit la vitesse des trains au maximum à 100 kilomètres à l'heure, nous pourrions néanmoins tenir un certain temps. Cette méthode a d'ailleurs deux avantages: elle réduit les dépenses d'entretien et, au point de vue psychologique, elle fait ressortir qu'on ne fait pas <sup>ce</sup> que l'on veut en temps de guerre.

En ce qui concerne le matériel, encore plus que pour la voie, nous sommes strictement limités par les possibilités de fourniture de matières premières, mais j'ai donné l'ordre de faire non seulement toutes les dépenses utiles, mais même des dépenses qui ne paraissent pas indispensables, parce qu'il faut absolument, dans toute la mesure du possible, maintenir en bon état notre matériel, nos locomotives et même nos wagons. Au point de vue des matériaux, nous employons parfois des moyens de fortune. C'est ainsi qu'on n'aurait jamais songé, en temps de paix, quand on avait du bois, à utiliser des bouts de frise de wagons. Il était plus avantageux de vendre les frises de wagons qui étaient mauvaises et de les remplacer par des neuves. A l'heure actuelle, où on manque de bois, on prend les matériaux usagés, on en utilise les bons morceaux qu'on rajoute les uns aux autres pour faire des frises. Quant à la main-d'œuvre, on n'en trouve pas très facilement, mais on en trouve tout de même. Nous la payons d'ailleurs plus cher qu'en temps de paix.

21 novembre 1939

2005

---  
QU. II 1° - Entretien du matériel roulant

(s) p. 9

M. MARLIO - Je voudrais présenter quelques observations sur la question du matériel.

.....

Je voudrais poser deux questions à ce sujet :

1°) A-t-on établi des programmes de matériel roulant pour renforcer le parc actuellement en service ?

2°) A-t-on pu prendre les mesures nécessaires - est-il même possible de le faire à l'heure actuelle - pour accélérer la cadence prévue en temps de paix pour la revision et l'entretien du matériel roulant, en vue de tenir compte des efforts considérables qu'il vient de subir depuis plusieurs semaines ?

.....

M. FINARD. - Je voudrais présenter quelques observations qui traduisent les mêmes préoccupations que celles de M. MARLIO et de M. DEVINAT. (Mes observations débordent d'ailleurs sur le plan budgétaire, qui est à notre ordre du jour, et sur le plan des économies à réaliser, ainsi que sur l'organisation de la S.N.C.F.)

Je considère, pour ma part, que nous avons comme devoir essentiel d'examiner les dépenses de la S.N.C.F. et, en particulier, les dépenses d'entretien du matériel et de la voie en tenant compte des nécessités de la guerre.

.....

M. LE BESNERAIS - Deux questions ont été posées qui visent l'une, la mise à la disposition des usagers du matériel qui leur est nécessaire, l'autre le maintien de ce matériel en bon état d'entretien.

.....



En ce qui concerne l'entretien des wagons, je n'ai pas non plus d'inquiétude pour le moment. L'entretien est repris partout normalement.

Toutefois, nous éprouvons certaines difficultés en ce qui concerne les fournitures de bois, parce que les stocks de bois sont très réduits en France, en particulier pour les planches de wagons. Depuis quelques années, en effet, à la suite de réclamaions formulées par l'Agriculture française, on avait considérablement réduit les importations de bois en provenance des pays nordiques. / <sup>Or, vous savez qu'elles</sup> ~~xxxxx~~ sont aujourd'hui à peu près complètement suspendues.

J'ai, d'autre part, demandé à M. Jean LEVI de veiller au bon entretien des organes de roulement ou de freinage et de tenir la main à ce que toute détérioration dans les planches des wagons soit réparée immédiatement, en posant des chevilles lorsque cela est nécessaire. Je ne pense pas que nous puissions éviter ainsi totalement les plaintes pour avaries de rouille, mais j'espère que le nombre en sera réduit.

Au point de vue de l'entretien des locomotives, nous avons un gros effort à fournir ; je puis cependant affirmer que les grandes réparations et le gros entretien ont été repris dans tous les ateliers à la cadence normale et que nous avons entièrement résorbé le retard qui atteignait une quinzaine de jours pour le mois de septembre, pendant lequel on avait procédé à la moitié seulement des réparations qui auraient dû être faites. La situation est maintenant assainie et nous avons même commencé à garer de nouveau des machines.

Au début de la mobilisation, 2.500 locomotives étaient garées. Ce chiffre est maintenant de 1.000 à 2.000.

Nous disposons ainsi d'un volant de matériel en état de marche, qui pourrait nous ~~xxx~~ permettre de faire face à des besoins accrus.

3 novembre 1937

2005

Dépens d'entretien du matériel

M. MAILLO - . . . . .

il appelle l'attention sur

l'importance capitale qu'il y a à prévoir des crédits suffisants pour les dépenses d'entretien des services du matériel et de la traction, étant donné les conséquences désastreuses de la loi de

40 heures sur l'entretien du matériel. Comme les Réseaux en avaient exprimé la crainte, la diminution du travail dans les ateliers et l'embauchage d'un personnel inexpérimenté et novice ont, en effet, entraîné un retard considérable dans cet entretien et il y a urgence absolue à le rattraper pour assurer à la fois le trafic et la sécurité.

M. LE BRUNERAI précise que, sur ce point, il n'a fait que subir aucun abatement aux prévisions des Réseaux.

M. René MAYER ajoute qu'il est nécessaire, pour rattraper le retard en question, non seulement de prévoir les crédits nécessaires, mais de faire comprendre au personnel des ateliers que certaines dérogations aux règles des 40 heures s'imposent d'urgence, faute de quoi le service du chemin de fer risque de ne pouvoir être assuré l'été prochain, voire parfois cet hiver même.