

505LH11/21

2005

(1942)

A

Difficultés d'entretien et de réparation du matériel.

Lettre SNCF au MTP

29. 7.42

Difficultés d'entretien et de réparation du matériel.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----  
C O P I E

Paris, le 29 juillet 1942

-----  
2404 - 2  
n° 24040 Tw

Monsieur le Ministre,

La réduction progressive des matières et les difficultés croissantes de recrutement de la main-d'oeuvre dans nos ateliers et dans ceux de l'industrie privée qui travaillent pour nous, nous inspirent les plus vives préoccupations en ce qui concerne l'entretien de notre matériel dans l'avenir.

Si nous avons pu jusqu'ici maintenir les locomotives en état satisfaisant, la réduction considérable des attributions de métaux ferreux qui nous sont allouées risque de provoquer rapidement de grosses difficultés.

Mais c'est surtout en ce qui concerne les voitures, et particulièrement les wagons, que la situation peut devenir rapidement très critique.

Les réparations de voitures sont effectuées très difficilement, d'abord en raison du manque de matières, mais surtout, depuis quelque temps, du fait de l'importance et de la multiplicité des travaux d'aménagement qui sont demandés par les autorités d'occupation et qui absorbent une large part de la main-d'oeuvre de nos ateliers.

En ce qui concerne les wagons, la situation peut être caractérisée comme il suit. Alors que le nombre de wagons immobilisés en France pour réparation ou entretien oscillait autour de 13.000 en 1941, il atteint actuellement 15.600, ce chiffre comprenant, à concurrence de 6000 environ par mois, les wagons revenus d'Allemagne avariés.

L'augmentation des immobilisations ainsi enregistrées a été constante depuis un an, malgré une augmentation parallèle du nombre des wagons réparés. Le nombre de wagons sortis chaque semaine de nos ateliers est, en effet, passé de 30.000 au milieu de 1941 à plus de 36.000 actuellement.

Cette situation est la conséquence de l'état moyen du parc laissé à notre disposition, qui comporte, dans une proportion sans cesse croissante, les éléments les plus vieillés et les

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.



plus fragiles que nous avions, dès avant la guerre, garés en vue d'une démolition plus ou moins prochaine. Alors que l'âge moyen actuel du parc total théorique de la S.N.C.F. (non compris A-L) est de 29 ans, l'âge moyen du parc existant en France dépasse 34 ans.

Par ailleurs, le manque de matières agit ici d'une façon spécialement néfaste. Nous sommes conduits, de ce fait, à simplifier les révisions, quelquefois à différer certaines réparations. La situation est tout à fait inquiétante en ce qui concerne le bois et les matériaux nécessaires à la couverture des wagons. La pénurie de ces matériaux nous oblige à laisser fréquemment des planchers de wagons en mauvais état et à remettre en circulation des wagons couverts dont la toiture n'est pas étanche.

En vue de remédier à l'insuffisance de production de nos ateliers, nous avons essayé d'accroître l'effectif de ces derniers en même temps que le concours de l'industrie privée. Mais, qu'il s'agisse de l'un ou l'autre des travaux ainsi envisagés, nous rencontrons de grandes difficultés. Les ouvriers préfèrent aller travailler pour les autorités d'occupation et pour leurs sous-traitants, et les industriels réparant du matériel pour la S.N.C.F. voient leur personnel les abandonner peu à peu au profit d'usines voisines.

Les conditions de rémunération de ces usines, tout en respectant, en effet, théoriquement les conventions collectives, sont nettement plus avantageuses que celles de nos réparateurs, grâce à l'octroi de primes de travail très élevées et d'indemnités de déplacement (ou similaires) de taux anormaux, ou même par surclassement professionnel. En outre, la révision des salaires anormalement bas et le relèvement consécutif des autres salaires, effectués par régions à des dates différentes, n'ont pas été sans provoquer quelquefois, et pendant plusieurs mois, des écarts de salaires appréciables entre départements voisins appartenant à deux régions limitrophes.

Pour les industries qui travaillent pour nous, la rémunération est basée sur un prix horaire lié aux salaires légaux fixés par les conventions collectives et rectifiés par les lois ou les arrêtés des préfets dont dépend le lieu des usines. Ces industries ne peuvent évidemment pas payer à leur personnel des salaires, des primes et des indemnités comparables, dont la charge leur incomberait sans contre-partie.

Par ailleurs, pour les mêmes motifs, elles ne peuvent pratiquement plus trouver à embaucher du personnel nouveau.

Cet état de choses est grave, du fait de sa répercussion directe sur la production et, par suite, sur le nombre de

.....

locomotives, de voitures et de wagons en bon état dont nous pouvons disposer dans un parc sensiblement réduit.

Nous pensons que des instructions pourraient être adressées aux Inspections régionales et départementales du Travail, aux fins d'enquêter sur ces déplacements de main-d'oeuvre finalement préjudiciables à l'intérêt général. Mission devrait, en particulier, leur être donnée de veiller à ce que les conventions collectives ne soient pas pratiquement tournées par l'attribution de primes ou d'indemnités anormalement élevées et à ce que le personnel embauché soit toujours maintenu dans la catégorie correspondant à ses qualités professionnelles.

En outre, il pourrait être rappelé aux Préfets régionaux qu'ils ont à se concerter entre eux pour la fixation des nouveaux salaires, ainsi que les y invitait la circulaire TR n°22 du 27 février 1942 de M. le Secrétaire d'Etat au Travail. Ainsi seraient évitées des différences de salaires notables du genre de celle qui a subsisté longtemps entre les salaires de la Nièvre, dépendant du Préfet régional de Dijon, qui vont prochainement être relevés, et ceux du Loiret et du Cher, dépendant du Préfet régional d'Orléans, qui ont déjà été relevés depuis plusieurs mois.

D'autre part, certains industriels travaillant pour les autorités d'occupation ont obtenu que tous leurs ouvriers, même ceux habitant des localités rurales et venant travailler en ville, soient considérés comme citadins et bénéficient comme tels de l'ensemble des tickets d'alimentation valables pour les villes. Par contre, les ouvriers de certains industriels travaillant pour la S.N.C.F., habitant des cités situées dans des communes rurales, sont considérés comme des ruraux et se voient retirer, de ce fait, certains tickets d'alimentation, alors qu'en fait, leur résidence ne leur procure aucun des avantages dont peuvent bénéficier les ruraux véritables, tels que les cultivateurs. Tel est le cas, notamment, des ouvriers de la C.G.C.E.M., logés dans la cité Vauzelles, sise sur le territoire de la commune de Varenne-lez-Nevers, près de Nevers.

Cette situation privilégiée faite au personnel des usines travaillant pour les autorités d'occupation n'est pas, elle aussi, sans influence sur l'exode de la main-d'oeuvre des industries travaillant pour la S.N.C.F.

Il nous semble que l'attention des préfets pourrait être attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que disparaissent ces inégalités de traitement suivant que le personnel, habitant dans une localité donnée, travaille dans une usine ou dans une autre.

Nous avons entretenu de cette question le Directeur du Comité d'Organisation professionnelle du Matériel de Transport Ferroviaire; celui-ci s'est déclaré entièrement d'accord sur nos

.....



conclusions, et nous a signalé avoir déjà saisi du problème le Secrétariat d'Etat au Travail, mais jusqu'ici sans succès.

J'ajoute que les autorités d'occupation ont elles-mêmes appelé notre attention sur les conditions dans lesquelles est présentement assuré l'entretien du matériel moteur et du matériel roulant, et sur les difficultés rencontrées, en particulier, pour la réparation du matériel renvoyé d'Allemagne.

Vous trouverez ci-joint, à titre de renseignements sur ce point, le compte rendu d'un entretien du 2 juillet 1942 entre les représentants de la S.N.C.F. et ceux de l'H.V.D.

Ainsi qu'il résulte de ce compte rendu, les représentants de l' H.V.D. ont souligné la nécessité de prévoir une augmentation de la durée du travail dans les établissements de la S.N.C.F.

Les représentants de la S.N.C.F. ont indiqué que cette mesure leur paraissait impossible actuellement, en raison de la fatigue des agents et de leur déficience physique due à la sous-alimentation.

Nous n'avons encore reçu aucune demande officielle de l'H.V.D. à ce sujet.

Néanmoins, vous serez certainement d'accord avec nous pour reconnaître que la situation, en elle-même, est des plus sérieuses. Elle appelle assurément d'urgence des mesures de redressement et nous nous permettons d'insister pour que, compte tenu des suggestions que nous avons cru de notre devoir de vous soumettre, vous veuillez bien envisager - tant dans l'ordre des conditions de rémunération des ouvriers en France que dans celui de l'approvisionnement de nos ateliers en matières - toutes celles qui seraient susceptibles d'y apporter remède en vue de nous mettre en mesure de faire face aux obligations qui nous sont imposées.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.