

505 LH12/18

2010

(1944-45)

A

Consistance et effort de reconstitution du
parc de matériel moteur et roulant après la libération

Assemblée Consultative
Assemblée Consultative

14.12.44 (J.O. 15.12.44)
14. 2.45 (J.O. 15. 2.45)

Extrait du Journal Officiel du 15 février 1945

Débats de l'Assemblée Consultative Provisoire

séance du 14 février 1945

Discussion du budget des Services civils pour l'exercice 1945
(Travaux Publics et Transports)

Consistance du parc de matériel roulant et moteur (p. 75)

M. CHAUMIE rapporteur

Indépendamment de la voie, où encore le rail manque parfois — et surtout les ponts — c'est le matériel, ce sont les wagons et les locomotives qui font le plus défaut. Des renseignements qui nous ont été donnés par M. le ministre, lors d'une séance de cette Assemblée, il résulte que grâce à l'énergie du personnel des ateliers, nous avons retrouvé, après l'anéantissement presque total de notre parc, une activité à peu près égale au tiers de celle du début de 1944.

Pour la maintenir, et à plus forte raison la développer, il convient non seulement de disposer de wagons et de locomotives, mais il faut aussi que ces moyens de transport puissent être utilisés pour les besoins du pays. Or — et nous ne pouvons le regretter, puisque c'est la condition de la victoire — plus de la moitié de nos locomotives et surtout de nos wagons-citernes sont employés pour le trafic des armées alliées.

Débats de l'Assemblée Consultative Provisoire

séance du 14 décembre 1944

Débat sur les transports (extrait)

Situation du parc de matériel moteur et roulant après la libération

P. 530

M. René Mayer, Ministre des T.P.

p. 528

Les destructions de matériel roulant sont plus graves encore par leurs effets terribles. Moins de 3.000 locomotives à vapeur étaient utilisables au début de septembre. 7.500 étaient avariées. A la même date, il ne restait en France que 253.000 wagons, alors qu'avant la guerre nous en avions 430.000. Sur ces 253.000 wagons, 50.000 sont très gravement avariés et 25.000 pratiquement irréparables. Quant au matériel à voyageurs, d'après l'inventaire qui a été fini seulement au début de novembre, nous disposions de 5.800 véhicules en bon état; 5.300 étaient avariés et 900 détruits. Je rappelle qu'à la mobilisation, notre parc disposait de 27.000 véhicules, la différence, soit 15.000 environ, étant représentée par les enlèvements de l'Allemagne.

Ainsi, du fait de la guerre 1939-1940, de l'occupation allemande et de la bataille de France, qui n'est pas terminée et qui laissera derrière elle de nouvelles destructions non comprises dans le recensement dont je viens de rendre compte à l'Assemblée, il nous restait en état de circuler, en septembre: 22 p. 100 de nos locomotives, 37 p. 100 de notre matériel à marchandises, 21 p. 100 de notre matériel à voyageurs, 50 p. 100 de notre matériel de navigation intérieure et moins de 50 p. 100 de nos moyens de traction de navigation intérieure.

Pour le matériel roulant, dès la fin du mois de septembre le travail de réparation a été entrepris et mené vigoureusement. 680 locomotives avaient été remises en marche en septembre. En octobre — je demande à l'Assemblée de retenir ce chiffre — 1.300 locomotives sont sorties des ateliers, soit à une cadence de 50 par jour ouvrable. (Applaudissements.)

Au 13 novembre, 5.150 locomotives à vapeur étaient utilisables. Il y en aura 6.000 au 1^{er} janvier, ainsi que 913 locomotives électriques. Pour les wagons, la cadence de réparation du matériel roulant donnerait une impression d'activité analogue.

Il n'en reste pas moins que la bataille dure, qu'elle exige des wagons et des locomotives dont le nombre ne diminue pas au fur et à mesure que le champ de bataille se transporte plus à l'Est.

L'importation de matériel de traction et de wagons par les armées alliées ne peut être qu'un appoint limité — chacun le sait — parce qu'ils exigent un tonnage considérable de transports maritimes.

Il est deux points que je ne saurais oublier et sur lesquels je suis une fois encore obligé d'insister. Nous disposions exactement de 163.000 wagons à la date du 8 décembre, contre 430.000 avant la guerre. Sur ce nombre, nous avons environ 60.000 tombereaux; avec ceux de ces wagons-tombereaux qui ne sont pas affectés aux transports militaires, il ne nous est pas possible, dans la situation présente, de transporter en France plus de 360.000 à 370.000 tonnes de houille ou d'autres produits pondéreux par semaine, et cela comprend le charbon de tous les bassins.

Cette situation sera peut-être améliorée lorsque la grande ceinture aura remplacé la petite ceinture comme moyen d'échange; mais il se peut que cet avantage soit compensé par l'allongement de la rotation du matériel, en égard au déplacement de la bataille. Il n'est pas dans mon rôle, malheureusement, de donner à l'Assemblée et au pays des espoirs qui seraient déçus et, aussi bien, n'est-ce pas la première fois dans l'histoire du pays que se débat en pleine guerre la question de l'approvisionnement en charbon.

Je vais maintenant examiner quelle est la situation du parc des machines et des wagons dont M. le ministre a parlé ici. Nous avions, en 1939, environ 15.000 locomotives; 5.500 sont maintenant disponibles, mais on en a recensé à peu près 11.500 à 12.000 sur lesquelles 6.000 doivent être réparées. 3.000 le seront vers le milieu de l'année. Nous pouvons dire qu'il y a suffisamment de locomotives pour faire face aux besoins; d'autant plus qu'un achat de 700 machines vient d'être réalisé en Amérique. Mais, comme les premières livraisons de ces machines ne commenceront qu'au mois de juillet, c'est sur notre propre parc de machines qu'il nous faudra compter jusqu'à cette date.

En ce qui concerne les wagons, la situation paraît plus difficile. Nous avions 400.000 wagons environ en 1939. Actuellement, on peut en recenser environ 230.000, mais nous n'en avons que 170.000 en roulement. Par la récupération on peut en remettre en circulation de 35.000 à 40.000 par mois. Mais il est évident qu'à mesure que les wagons les moins abîmés seront remis en route, la réparation sera d'autant plus longue par la suite et nous ne conserverons pas la même cadence.

Pour avoir les moyens de transports qui nous sont nécessaires maintenant, il faut utiliser le matériel au maximum. Il y a trop de stationnement et la rotation des wagons devrait être accélérée par tous les moyens appropriés, notamment en faisant une campagne publique dans ce sens, car un jour de gagné pour des milliers de wagons représente un tonnage important.

Les cheminots, pour leur part, sont décidés à faire tout le nécessaire pour accélérer cette rotation des wagons. De plus, nous pensons qu'il faut fabriquer des wagons, même si le bois doit entrer pour une grande part dans leur fabrication, l'essentiel étant d'avoir des moyens de transports. Nous voudrions que, sur ce point, M. le ministre nous indique ses prévisions.