

5052H20/3

220

(1938)

A

Matériel moteur - Etalement des commandes

Lettre de la Chambre Syndicale des  
Constructeurs de Matériel roulant 24.6.38

Matériel moteur

-  
Etalement des commandes

Chambre Syndicale  
des  
Constructeurs de Matériel roulant  
de Chemin de fer

Paris, le 24 juin 1938

7, Rue de Madrid, Paris.

2/

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous remercier de l'accueil que vous avez bien voulu nous réserver le 17 Juin, et nous nous permettons de revenir sur la question du programme de construction du matériel roulant qui a fait l'objet de notre entretien et dont l'établissement est, à notre avis, plus que jamais nécessaire.

Sans un programme établi pour un certain temps, il n'est, en effet, pas d'industrie possible, ou, du moins, d'organisation qui mérite ce nom pour une production rationnelle et économique.

Dans le cas général, c'est l'industriel producteur qui établit son programme, en fonction des besoins et des possibilités de la clientèle qu'il peut atteindre. Cette clientèle étant nombreuse, les imprécisions et les erreurs inévitables qui viennent affecter l'étude du marché trouvent le plus souvent, dans une certaine mesure, une compensation dans le nombre et la variété des clients.

Pour l'industrie française du matériel roulant de chemin de fer, il n'existe, pratiquement, qu'un seul client, la S.N.C.F. synthèse des Grands Réseaux qui ont absorbé, jusqu'ici, 80 % de la production. Le programme obligatoire de cette industrie ne peut donc qu'être calqué sur le programme de son unique client. Encore faut-il qu'il existe.

Ce programme est demandé depuis quarante ans par notre Chambre Syndicale; son utilité a été reconnue à maintes reprises par les Réseaux. Le moins que l'on puisse dire, à l'aspect stupéfiant des trois graphiques ci-joints, est que la question reste pendante.

Un programme est pourtant absolument nécessaire à notre industrie qui a besoin d'un minimum de prévision pour déterminer la conduite qu'elle doit tenir: Elle paraît suréquipée, cette année, pour le volume actuel des commandes qui est vraiment misérable. Mais les besoins se créent, pendant ce temps, qu'on le veuille ou non; ils augmentent

....

Monsieur GUINAND, Président de la Société Nationale des Chemins de fer français.-

chaque année, et ils feront apparaître, tôt ou tard, la nécessité de commandes massives et urgentes. Un programme étudié permettrait d'adapter la capacité de production aux besoins enfin reconnus, et, favorable à l'industrie et à ses ouvriers, ne pourrait qu'être favorable à son client.

On a objecté, il est vrai, que le programme demandé de cinq années par exemple, engagerait un volume de dépenses incompatible avec les possibilités financières actuelles.

Mais, il faut le répéter, l'arrêt de certaines commandes n'est que l'ajournement d'économies substantielles, et la réparation indéfinie du matériel finit par être plus onéreuse que son remplacement.

De plus, un programme de construction, par l'adaptation de l'outillage et de la main d'œuvre aux besoins, et par l'établissement d'une cadence régulière de construction favoriserait certainement une réduction des prix de revient.

Nous pensons aussi qu'il faudrait tenir compte des plus-values d'impôts et de l'amélioration du trafic qui résulteraient de la reprise de l'activité des usines et de leurs fournisseurs, et qu'il faut songer encore à la suppression correspondante des indemnités de chômage.

On n'a pas hésité, enfin, à engager de lourdes dépenses pour l'amélioration du sort des ouvriers; il semblerait déraisonnable, faute de programme, de les condamner à l'incertitude et au chômage intermittent, sinon total.

Nous pensons que toutes ces questions devraient faire l'objet d'une étude d'ensemble; il n'est pas digne d'un grand pays de les éluder, sans peser soigneusement toutes les conséquences de cet abandon.

On peut objecter encore que l'adoption d'un programme d'une certaine durée fige la technique pour un temps trop long, sans lui permettre de profiter des améliorations qu'apporte le progrès de chaque jour.

Nous répondons, tout d'abord que l'adoption d'un programme serait une magnifique conquête du progrès.

.....

Et, sans doute, la science nous apportera-t-elle encore de nouveaux moyens insoupçonnés aujourd'hui; mais nous savons combien l'adaptation pratique des améliorations théoriques doit, en fait, comporter de prudence et de temps. Le progrès ne s'entend, dans l'activité de toute industrie, qu'autant que les moyens nouveaux sont mis en œuvre dans leur forme la plus simple, qui est la plus parfaite, et il faut du temps pour y parvenir.

L'exécution d'un programme minimum ne s'oppose d'ailleurs pas à l'étude de prototypes, mais la construction hâtive et l'exploitation incertaine de séries de nouveautés resteront toujours des méthodes onéreuses.

Enfin, le respect craintif du progrès, poussé à ce point, semble s'opposer à toute réalisation, et au progrès lui-même, puisque la nouveauté d'aujourd'hui sera surclassé par celle de demain.

Nous nous sommes permis d'examiner avec vous les éléments qui peuvent être utilisés pour l'établissement d'un programme.

Les variations instantanées du trafic ne peuvent intervenir dans la décision qu'autant qu'on en puisse tirer un élément d'appréciation moyen, permettant d'adapter le parc à la pointe de trafic probable.

Les besoins de la défense nationale, chiffrés par l'Etat-Major (transport des troupes, du matériel, des munitions, ravitaillement du pays, matériel détruit, etc...), seront une donnée précieuse à cet égard.

Mais le renouvellement rationnel du parc reste l'élément capital du programme.

Nous avons maintes fois souligné l'incompatibilité flagrante qui s'est trop souvent révélée entre le volume des commandes annuelles et la valeur moyenne annuelle du renouvellement indispensable du matériel. La nécessité de ce renouvellement ne peut faire l'objet d'aucune discussion si l'on fixe, et il faut bien en venir là, la durée moyenne de l'existence d'une locomotive, d'une voiture, d'un wagon.

Ajouterons-nous à cet exposé qu'au moment où l'on

.....

se préoccupe de ranimer l'économie française il est anormal que l'industrie du matériel de chemin de fer ne soit pas considérée comme un facteur important de ce redressement ?

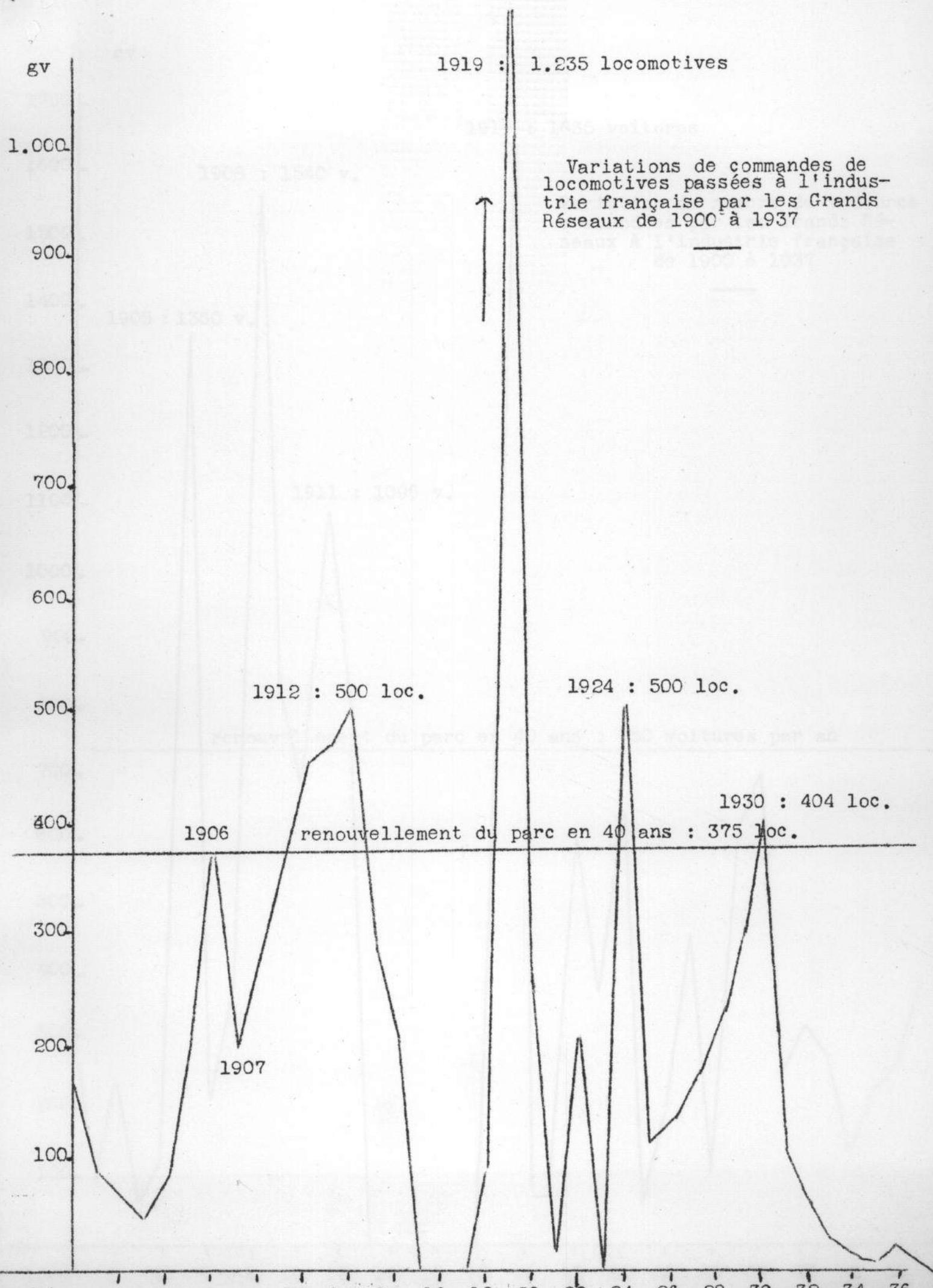
Nous savons, Monsieur le Président, que votre opinion personnelle n'est pas différente de la nôtre, mais que le souci de trouver dans les seules ressources de la S.N.C.F. les moyens d'assurer son équilibre financier vous commande la prudence et vous fait rechercher toute économie de quelque nature qu'elle soit.

Nous avons confiance, aussi, que les hautes fonctions auxquelles vous avez été si souvent appelé vous permettront d'apprécier, dans une large vue d'ensemble, les solutions qui doivent être données au problème véritablement national que nous avons posé devant vous.

Persuadés de l'efficacité de toutes les bonnes volontés réunies en collaboration sous votre haute autorité, nous nous mettons à votre disposition, Monsieur le Président, et vous prions de recevoir en attendant l'assurance de nos sentiments respectueusement dévoués.

Le Président,

A. LOUPPE



0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36

87  
1911 : 29.240 wagons

Variations des commandes de wagons  
passés à l'industrie française  
par les Grands Réseaux de 1900 à 1937

