

505 LM hh/g

2520

(1938, 39)

A

Travaux à exécuter dans les ateliers de la S.N.C.F. pour la Défense Nationale

(s)	C.D.	25.10.38	21	V
(s)	C.D.	26.10.38	14	I(II)
(s)	C.A.	7.12.38	17	IIbis
(s)	C.A.	18. 1.39	32	Vbis
(s)	C.D.	28. 2.39	59	XII b
	C.D.	7. 3.39	81	X e
(s)	C.D.	7.11.39	4	II 1°
(s)	C.D.	5.12.39	2	I

Travaux à exécuter dans les ateliers de la S.N.C.F. pour la Défense Nationale

5 décembre 1939

2520

5 décembre 1939

Question 1.

Exécution par la S.N.C.F. de travaux
pour la Défense nationale

(s) p. 2

M. GRIMPRET - Je voudrais, bien que cela ne concerne pas le Procès-Verbal, dire un mot de la lettre du 30 novembre 1939 qui a été adressée au Ministre des Travaux Publics pour lui envoyer le projet de budget d'exploitation. On y indique, à la page 5, que la S.N.C.F. a cherché à renforcer son effectif insuffisant, "revenant sur une politique qui était commandée par la situation excédentaire des effectifs, en confiant à l'entreprise le maximum de travaux accessoires". On ajoute que "près de 3.000 agents du Service du Matériel travaillent dès à présent pour l'armement" et que "leur nombre est susceptible de doubler au cours de l'exercice 1940".

Je me demande si l'insuffisance du nombre des agents du cadre permanent restés en service ne nous commanderait pas également de modifier notre politique en ce qui concerne la mise à disposition du Ministère de l'Armement d'un certain nombre de nos agents.

M. LE BESNERAIS - Les agents dont il s'agit ne sont pas détachés dans des usines; ils travaillent, dans nos propres ateliers, à l'exécution de commandes qui nous ont été confiées par le Ministère de l'Armement.

M. Grimpret

devons-nous encore nous charger d'exécuter des fabrications pour l'armement ?

M. LE BESNERAIS - Cela nous paraît une utilisation rationnelle de l'outillage que nous avons.

M. GRIMPRET - Ne pouvons-nous pas l'utiliser pour nos besoins propres ?

M. LE BESNERAIS - Nous l'utilisons effectivement pour nos besoins. Mais nous avons une certaine marge d'utilisation du fait de la possibilité d'instituer dans certains cas le régime de la double équipe. Cela nous permet d'utiliser un certain nombre de machines-outils pour des fabrications d'armement.

M. GRIMPRET - Tout cela demandait un mot d'explication.

M. BERTHELOT - Notre organisation actuelle est très souple. Si nos besoins augmentent, nous pourrions très facilement réduire le volume des commandes que nous confie le Ministère de l'Armement.

M. GRIMPRET - Nous avons, je crois, l'intention de construire, dans nos propres ateliers, des wagons FASU, et c'est l'industrie privée qui va en être chargée. Je crois qu'il ne serait pas heureux que l'exécution de commandes de guerre nous conduise à faire exécuter à l'extérieur certains de nos travaux. Mieux vaut, à mon avis, que nos ateliers travaillent pour nous, et que les ouvriers de l'industrie privée travaillent pour l'armement.

M. LE PRESIDENT - La question n'est pas aussi simple qu'elle peut le paraître. On peut être amené à procéder autrement, par exemple pour des questions de locaux.

M. LE BESNERAIS - Ou d'outillage.

M. GRIMPRET - D'accord, mais lorsque l'on adopte certains errements, il est souvent difficile de s'en dégager, lorsque les circonstances ne sont plus les mêmes.

7 novembre 1939

2520

QU. II 1° - Exécution de commandes pour
l'Armement

(s) p. 4

M. LE PRESIDENT.- Notre économie nationale ne reprend pas. La situation, à ce point de vue, n'est pas satisfaisante. Il y a comme un repos général de l'activité du pays, qui sommeille.

M. LE BESNERAIS.- Je viens de recevoir une série de rapports de nos ingénieurs qui avaient été envoyés dans des usines d'armement, pour essayer de trouver des sous-commandes. Il résulte de ces rapports qu'il n'y a guère que la moitié des postes qui marchent, et que, si on pouvait travailler à 2 postes, la production serait quadruplée.

En ce qui ^{nous}concerne, je ne cherche pas à faire travailler plus qu'il n'est utile ; mais, en ce moment, tout le personnel et à peu près toutes les machines travaillent à plein. Il n'y a que très peu de machines-outils qui ne soient pas utilisées ; nous ne travaillons pas partout à deux postes, faute de commandes, car nous ne pouvons pas fabriquer n'importe quoi.

M. GOY.- Il faut avoir aussi des matières premières.

M. LE BESNERAIS.- Si l'on nous donnait des commandes et des plans, nous pourrions travailler et exécuter notamment les fabrications qui n'exigent pas beaucoup de matières premières.

M. GOY.— En ce moment, on complique d'une façon invraisemblable la comptabilité des industriels par une paperasserie exagérée.

M. LE BESNERAIS.— Il est certain que, depuis quelque temps, pour les commandes de l'Armement, et plus encore de la Marine, on a sérieusement compliqué les formalités.

M. GOY.— Les décrets-lois se succèdent sans interruption.

M. LE BESNERAIS.— Je prends les commandes qui nous sont passées par l'Armement, sans attendre que les formalités soient remplies, parce qu'il faut avant tout travailler. Je me borne à indiquer le prix et c'est tout.

M. LE PRESIDENT.— Le Ministre de l'Armement ne peut-il pas remonter ce courant ?

M. LE BESNERAIS.— Il ne peut, évidemment, voir tous les détails. Je lui adresserai les rapports auxquels je viens de faire allusion.

M. LE PRESIDENT.— Vous voudrez bien me les communiquer également.

M. LE BESNERAIS.— Oui.

M. DEVINAT.— Nous nous retrouvons, en somme, au bout de deux mois, au même point. On avait tablé sur des hypothèses qui ne se sont pas réalisées. Je n'incrimine personne, mais c'est un fait, nous nous retrouvons au même point qu'à fin août et il faut repartir de cette base.

7 mars 1939

2520

Questions X

e) Commandes émanant de la Direction
des fabrications d'armements.--

STENO p. 9

M. LE BRESNAIS - J'ai à vous soumettre la procédure que je me propose de suivre pour soumissionner rapidement, lorsque la Direction des fabrications d'armements nous demande de prendre certains travaux pour elle. Il ne s'agit pas de marchés passés pour le compte de la Société Nationale, mais de fournitures intéressant la défense nationale. Toutes les fois que le prix de soumission qui nous est proposé couvre largement nos dépenses, il me semble que nous pouvons l'accepter immédiatement. Actuellement, nous sommes consultés en vue d'une fourniture portant sur 25 M.; nous avons d'ailleurs déjà une commande de 5 M. qui correspond pour nous à l'utilisation de 500 agents.

Je vous demande de m'autoriser à traiter directement ces marchés qui appellent une décision très rapide.

M. LE PRÉSIDENT - D'accord, mais vous nous tiendrez au courant périodiquement.

QUESTION XII

Travail à exécuter dans les ateliers
de la S.N.C.F. pour la Défense Nationale

(1) p. 59

M. LE PRESIDENT.- Quelle est la situation au point de vue de la mise à la disposition de la Défense Nationale de certains de nos agents ?

M. LE BESNERAIS.- Jusqu'à présent, nous avons reçu environ 2.000 demandes qui nous ont été adressées par diverses usines; nous avons à peine reçu 400 à 450 acceptations volontaires. Nous serons obligés de procéder, d'ici peu, aux désignations d'office.

Par ailleurs, la Défense Nationale nous a passé des commandes.

M. RUFFE.- De quoi ?

M. LE BESNERAIS.- D'objets très divers. Il s'agit notamment de caisses, d'obus, de ~~xxx~~ cuisines roulantes, de châssis, etc...

Questions V^{les}

Exécution de commandes pour le D.N. dans les ateliers de la S.N.C.F.

(3)

page 32

M. le Président.....

Il est prévu, d'autre part, que des commandes de matériel de guerre seront prises dans les ateliers de la S.N.C.F. ainsi que dans ceux des entreprises de construction et de réparations de matériel auxquels la S.N.C.F. garantit un minimum d'heures de travail. Ces commandes n'arrivent encore que lentement. Mais on peut penser qu'elles vont être accélérées.

(5) M. le Président

Il demande, d'autre part, à quel résultat ont abouti les pourparlers entamés avec l'autorité militaire pour la mise à la disposition de la Défense Nationale de certains spécialistes de la S.N.C.F..

M. Jean LEVY répond que le Service Central du Personnel de la Société Nationale a examiné la question et qu'un projet de décret est en cours d'élaboration. Les modalités du détachement demandent à être définies avec grand soin. Par ailleurs, les pourparlers entamés avec les services de l'Armement et de la Marine ont abouti et des commandes vont être incessamment confiées aux ateliers de la S.N.C.F. : il s'agit de fabriquer des obus en fonte, d'usiner des bombes d'avions, des caisses doublées de zinc, voire même d'autres pièces, comme des lorries pour le transport des canons. Plusieurs questions seront à examiner, notamment l'approvisionnement en matières premières. Les stocks existants permettront de commencer immédiatement la fabrication des caisses et des lorries. Pour les autres fabrications, il faudra commander les matières premières nécessaires et le travail ne pourra être utilement entrepris avant un délai de plusieurs mois. De toute façon, il est vraisemblable que l'exécution de certaines commandes pourra être commencée avant la fin de l'année. Il restera à régler la question de la facturation.

M. LE BESNERAIS ajoute que certaines difficultés pourront se présenter pour la passation des marchés; le plus simple serait probablement de soumettre à l'approbation du Conseil ou du Comité un modèle-type des marchés à passer avec l'Administration de la Guerre, de telle manière que la passation des marchés puisse être rapide, sauf bien entendu dans certains cas particulièrement importants.

Quartier (M) I

Réception de crédits - Travail pour la Défense Nationale

M. le Président

Nous allons parler maintenant ^{de} la question de la ré-
sorption de l'excédent du personnel de la Société Nationale par
son utilisation à la fabrication de pièces d'aviation, dont a
parlé M. TIRARD.

M. LE BENEVAISE - Je vous demanderai de ne pas être trop
précis, parce que j'ai étudié ce matin avec M. Jean LEVY ce
qu'il était possible de faire à ce sujet. Il sera certainement
possible d'utiliser le personnel excédentaire à certaines de
nos fabrications.

Nous pourrions tout d'abord construire nos tenders dans
nos ateliers au lieu de les commander à l'industrie privée.
M. Jean LEVY se demande, en ce qui concerne la fabrication
d'avions, si les ateliers de la Société Nationale sont bien
aptes à construire des moteurs et des cellules d'avions, car
cette construction comporte des procédés de soudures spéciaux.
Il se déclare tout prêt à entreprendre des fabrications de
pièces détachées pour l'armement et pour l'Air, mais il ne
croit pas être en mesure de monter des avions complets.

15 M. GRIMPRET - En ce qui concerne l'utilisation de notre
personnel en excédent, je comprends très bien la préoccupation
de M. TIRARD et de M. MARLIO de ne pas trop réduire les
commandes à l'industrie privée. Si nous ne commandons plus
de matériel aux Sociétés spécialistes de la construction de
matériel roulant, elles fermeront leurs ateliers, et on ne
les retrouvera plus quand nous en aurons besoin. Mais la
situation est ^{différente} ~~difficile~~ pour le moment. Les ~~xxxxxxx~~ Sociétés
en question n'auront pas à fermer leurs ateliers, parce
qu'elles pourront toujours se tourner vers la fabrication
d'avions. Nous avons envisagé que, dans nos ateliers, nous

pourrions travailler pour l'aviation. Je ne vois pas pourquoi les ateliers de l'industrie privée ne pourraient pas le faire également; il me ~~xxx~~ paraît paradoxal que nous recourions à l'industrie privée pour nos propres fabrications, alors que nous exécuterions dans nos propres ateliers des fabrications destinées à la défense nationale.

M. LE BESNERAIS.- Il ne faut pas en cette matière avoir une opinion trop absolue dans un sens ni dans l'autre, parce que cela dépendra des situations. S'il s'agit d'un atelier qui a l'habitude de réparer des wagons, on ne peut pas lui confier la fabrication de tanks. Il n'en serait pas de même s'il s'agissait, au contraire, d'ateliers de réparation des locomotives.

M. ARON.- Je crois que cette question mérite une étude approfondie, mais je ne suis pas choqué à l'idée que la Société Nationale, ayant du personnel en excédent, travaille pour ^{la} défense nationale. Je crois que ce moyen de résorber une partie de notre personnel serait très bien accueillie par l'opinion publique, et cet argument psychologique n'est pas sans valeur.

M. LE BESNERAIS.- Il faut faire attention à la question du prix auquel nous seraient payées nos fabrications, parce qu'il n'est pas certain qu'il soit très avantageux pour nous.

M. RUEFF.- Je suis très frappé par l'argument de M. GRIMPRET. S'il s'agit d'adapter des ateliers à des productions nouvelles, l'industrie privée a des ressources que nous n'avons pas. Je verrais, pour ma part, avec quelque inquiétude, la Société Nationale s'engager dans ces constructions. ~~xxxxx~~

M. René MAYER.- Je vois, de mon côté aussi, avec quelque inquiétude la Société Nationale reculer la rationalisation de ses ateliers, car si nos ateliers, dans leur état actuel, sont utilisés pour des fabrications nouvelles, le personnel aura de sérieuses raisons à invoquer pour qu'aucun atelier ne soit ensuite fermé. Cela sera particulièrement fâcheux, le jour où nous

cesserions de travailler pour l'armement.

M. GRIMPRÉ. - Il est certain que l'étude générale en cours sur l'utilisation de nos ateliers peut ^{nous} conduire à supprimer un certain nombre de ceux-ci. Il n'y a, à mon sens, aucun inconvénient à retarder la suppression effective de ceux que l'on peut mettre à la disposition des fabrications d'armement. Je considère, par contre, qu'il y aura des inconvénients sérieux à travailler pour l'aviation dans les ateliers que nous serons appelés à conserver.

M. SURLEAU. - Ce sont les ateliers les plus mal outillés que nous mettrions à la disposition de l'armement.

M. LE PRÉSIDENT. - Ce ne serait pas un beau cadeau à faire à l'armement.

M. LE BESNERAIS. - Notre programme d'ensemble ne nous conduira pas en fait à supprimer un grand nombre d'ateliers.

M. GOY. - Je crois qu'il vaut mieux être assez réservé sur cette question.

M. LE PRÉSIDENT - Si nous prenons des commandes pour ~~l'aviation~~ l'aviation je ne crois pas que nos ateliers soient outillés pour construire des moteurs ou des cellules d'avions, mais nous pourrions fabriquer des pièces détachées.

M. LE BESNERAIS. - ~~Il faudrait examiner cela de plus près, car nos grands ateliers ont un outillage très spécialisé en vue de la réparation du matériel des chemins de fer. Si nous voulons, par exemple, utiliser à plein rendement les tours d'un atelier, il ne faut pas entreprendre une fabrication telle que nous soyons obligés de faire chômer l'atelier de chaudronnerie ou de levage.~~

M. LE PRÉSIDENT. - Je prends le cas de l'atelier de Périgueux. Il peut occuper 5 ou 6 fois plus de personnel qu'à l'heure actuelle. Cela laisse une marge sérieuse qui pourrait permettre d'envisager la mise en route d'une autre fabrication.

M. LE BESNERAIS.- Il faudra alors embaucher du personnel supplémentaire.

M. LE PRESIDENT.- Utilisez le personnel en excédent sur d'autres points du réseau.

M. LE BESNERAIS.- C'est à examiner, mais il faudra loger ce personnel.

M. GRIMPET.- Je crois pouvoir affirmer qu'il n'y a pas de logements disponibles à Périgueux.

M. LE BESNERAIS.- En résumé, c'est une affaire qui demande à être étudiée de près, dans chaque cas particulier.

M. LE PRESIDENT.- Nous n'en parlerons donc pas au Conseil.

Parvenir à exciter le personnel de la SNCF pour la Défense Nationale

21

M. TIRARD. - Je voudrais présenter une suggestion d'une portée générale, que je soumetts surtout à l'appréciation de M. le COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et de M. RUFFEY. M. le Directeur Général nous propose nombre de réductions de dépenses dont il a donné le détail et qui constituent une atteinte à la substance même de l'instrument dont nous avons la ~~charge~~ charge. ~~La diminution massive des dépenses d'entretien de la~~ La diminution massive des dépenses d'entretien de la voie, sous prétexte que nous sommes dans une période qui ~~confiner~~ confine au ~~temps de guerre,~~ temps de guerre, la réduction également massive de l'entretien du matériel roulant, sont des mesures extrêmement graves, et on peut se demander - c'est d'ailleurs la conclusion de M. LE BESNERAIS - ce qu'il adviendra d'une partie du personnel affecté normalement à ces travaux d'entretien. Logiquement, c'est leur licenciement qui s'impose.

Mais, je me demande si nous ne devrions pas envisager la question sous un aspect un peu plus général. Lorsque la Société Nationale a été constituée, on a estimé que des économies importantes seraient réalisées par le seul fait de l'unification des divers réseaux. Je crois qu'il conviendrait d'appliquer ce principe à l'ensemble des sociétés dites

nationales dont les actionnaires sont, en définitive, les contribuables français. Or, il est de notoriété publique et les journaux le répètent constamment, que les crédits importants dont l'État dispose, ne sont pas utilisés convenablement, en raison de l'insuffisance de main-d'œuvre qualifiée. Des communiqués du Ministère du travail précisent même que la rééducation professionnelle ne permettrait pas de trouver les spécialistes nécessaires. J'en suis arrivé à me demander si, dans ces conditions, et les nécessités de la Défense Nationale primant toute autre considération, il ne conviendrait pas que la Société Nationale mette à la disposition du Gouvernement - et notamment du Ministre de l'Air - un certain

nombre de ses ateliers tout équipés pour construire en série des appareils d'aviation dont il n'existe encore que des prototypes. Cette idée est déjà passée dans une certaine mesure dans le domaine des réalisations, puisque l'Etat confie à des sociétés nationalisées, d'origines diverses, la fabrication de prototypes que ces établissements n'ont pas créés.

Sociétés

Nous avons des ateliers parfaitement équipés et qui sont beaucoup mieux encadrés que ceux des sociétés nationales d'aviation. J'estime donc qu'il faudrait faire une étude d'ensemble de la question et demander au Ministre des Travaux Publics s'il ne serait pas d'accord avec nous pour envisager l'exploitation en régie par le Ministère de l'Air d'un certain nombre d'ateliers de la Société Nationale avec leur personnel.

M. DEVINAT. - J'ai été amené à étudier cette question, et j'ai envisagé la solution suivante : si nous établissons un programme d'entretien très réduit, nous aurons inévitablement un excédent de personnel dans les dépôts, et dans les ateliers. Nous serons conduits par conséquent, soit à le conserver avec un régime de travail irrégulier, de rendement faible, soit à le mettre à la disposition d'une autre industrie. Il m'a donc paru logique, et sans aller dans cet ordre d'idées ~~extrêmes~~ aussi loin que M. FIRARD, d'utiliser ce personnel à d'autres travaux, que ceux intéressant le chemin de fer et de le faire travailler pour l'aviation.

M. FIRARD. -

Je tiens à rappeler, que, dans certaines circonstances, les Réseaux ont été amenés à détacher, dans des ateliers privés, de leur personnel en surnombre. Cette pratique a donné de bien mauvais résultats, car les agents détachés travaillent dans des conditions absolument différentes de celles appliquées au personnel de l'industrie privée. Il me paraît donc plus rationnel d'utiliser au maximum un certain nombre d'ateliers, en les affectant à la fabrication d'avions sous la direction de nos techniciens et de nos

ingénieurs.

M. ARON - Il est bien entendu que l'Aviation nous payerait nos dépenses.

M. TIRARD - Bien entendu.

M. GOY - On pourrait envisager l'affermage de nos ateliers.

M. MARLIO - J'appuie tout à fait l'idée générale que vient de présenter M. TIRARD. Nous nous trouvons en présence, à l'heure actuelle, de trois catégories d'ateliers correspondant à trois groupes d'industries : les ateliers de la Société Nationale - les ateliers des entreprises privées qui travaillent pour la réparation de chemin de fer/ ou la construction de matériel - et les ateliers d'établissements nationalisés, comme les Compagnies d'aviation, par exemple. Vous n'ignorez point que les ateliers de ces dernières sociétés ne peuvent suffire aux besoins de l'aviation et, ce matin même, Monsieur Léon Blum proposait d'arrêter la construction de cuirassés, afin de mettre les arsenaux de la Marine à la disposition du Ministère de l'Air. L'idée d'utiliser tous les ateliers suffisamment outillés pour construire des avions est donc au premier plan de l'actualité et est préconisée dans les milieux les plus divers. Mais, en ce qui nous concerne, il convient de rechercher laquelle serait la meilleure des deux solutions qui se présentent et qui sont les suivantes :

Cu bien nous resterons purement dans le cadre des chemins de fer et nous ferons effectuer par nos ateliers tous les travaux intéressant le matériel roulant qu'ils peuvent assumer. Dans ce cas, nos ateliers seront vraisemblablement utilisés aux maximum et ^{vous} n'aurions plus besoin de recourir à l'industrie privée.

Cu bien, nous confierons, dans une certaine mesure, nos travaux d'entretien et de réparations à l'industrie privée, et nous offrirons à l'aviation les ateliers de la Société Nationale ainsi libérés.

Quelle est la meilleure de ces deux solutions ? A mon sens il n'y a pas de doute, c'est celle préconisée par M. TIRARD.

M. MAILLO

Il est vraisemblable

que la fusion des réseaux français en un seul

a eu pour effet de rendre inutiles quelques^{uns} de nos ateliers, et il convient de rechercher si, certains d'entre eux correspondent encore à des nécessités de service et, dans la négative, si nous n'aurions pas avantage à les mettre, personnel compris, à la disposition du Ministère de l'Air. Ainsi ce dernier bénéficierait d'un outillage parfait, ainsi que d'ouvriers spécialisés et d'agents de cadre que les usines d'aviation nationalisées ne possèdent pas.

M. GRIMPRET - Je suis d'accord avec M. MAILLO et

M. TIRARD, dans la mesure où leurs propositions intéressent des ateliers dont la suppression viendrait à être imposée par un plan général de réorganisation. Mais si l'on s'agit, au contraire, de mesures en quelque sorte provisoires et adoptées en regard aux circonstances exceptionnelles actuelles, je ne puis partager leur point de vue. Il me semblerait paradoxal de céder notre outillage et notre personnel pour des travaux qui ne nous concernent pas directement et d'être obligés de faire appel à l'industrie privée pour l'exécution de nos propres travaux. Je me rallie donc à leur proposition que, si l'étude générale qui a été entreprise et qui est en cours, sur la situation de nos ateliers, fait ressortir que certains d'entre-eux doivent être supprimés en application d'un plan général, tenant compte de la fusion des anciens réseaux,

M. AUBRY

Ce n'est

pas donc pas seulement une question d'ateliers qui se pose, mais encore et surtout une question générale d'utilisation du personnel, sur laquelle se greffe celle de l'utilisation ~~des~~ ateliers que nous pourrions conserver, tout en les affectant provisoirement à une autre industrie que le chemin de fer. Notre personnel en excédent ~~serait ainsi~~ ~~utilisé~~ ~~à~~ ~~ce~~ ~~dernier~~, et il se ferait ainsi besogne utile, au lieu ~~de~~ ~~lever~~ sans profit notre budget.

M. LE PRÉSIDENT - Mais si nos ouvriers ainsi détachés

gardent leur régime administratif propre, des grands conflits naîtront sûrement, car le statut des ouvriers des usines nationalisées est totalement différent de celui des agents de chemin de fer.

M. TIRARD - Je n'ai pas envisagé un système de travail basé sur une dualité de personnel, car les choses étant ce qu'elles sont il faut éviter les chevauchements et les mises en contact d'agents d'origine et de formation différentes. C'est pourquoi j'ai proposé qu'on fasse faire des pièces détachées dans

nos ateliers sans intrusion de personnel étranger à la Société Nationale. Le Ministère de l'Air a passé des commandes de ce genre aux ateliers d'usines automobiles et d'usines privées.

Si nous pouvions rendre plusieurs de nos ateliers disponibles nous appartenant, nous pourrions prendre des commandes et fabriquer les pièces détachées nous-mêmes, avec nos cadres et nos ouvriers.

M. Le Besnerais

Toutefois, j'attire votre attention sur les difficultés que présente une telle utilisation, car, si le personnel des ateliers est qualifié pour construire les pièces en question, notre outillage, qui est en général un outillage d'ateliers de lavage, ne répond pas à des travaux de cet ordre.

M. René MAYER - Il vaudrait mieux recourir aux ateliers spécialisés dans le matériel roulant.

M. LE BESNERAIS - Nous pourrions recourir aux ateliers affectés à la réparation ou la construction des wagons. Malheureusement, le personnel de ces ateliers est un personnel de deuxième qualité, car les bons ouvriers sont employés aux travaux intéressant les locomotives et les voitures. Or, la fabrication des pièces nécessaires à l'aéronautique exige un personnel sélectionné. Je crois

donc qu'il ne serait pas commode d'affecter des ateliers entiers à la fabrication de ces pièces détachées d'aviation. Par contre, il serait possible, dans certains de nos ateliers, de remplacer une partie des travaux habituels par l'exécution des commandes passées par le Ministère de l'Air ; cette solution nous permettrait de ne réduire, que dans une faible mesure, les marchés de réparations ou de constructions de matériel que nous confions à l'industrie privée.

Mais il ne suffit pas d'établir un programme d'économies ; encore faut-il le réaliser. Dans l'ensemble, je suis persuadé qu'il est possible de l'assurer par les seuls moyens dont nous disposons. En dehors des réductions d'achats, nous envisageons le licenciement d'un grand nombre d'auxiliaires. ~~Il avoue que,~~ ~~Si~~ il est possible, sans diminuer pour autant le montant total des économies, de conserver ce personnel, en le faisant travailler pour le compte de l'armée, en l'utilisant, notamment, à la fabrication de tanks dont la fabrication se rapproche le plus des travaux effectués normalement dans nos ateliers, je suis tout à fait d'accord pour que nous acceptions, dans ces conditions, des commandes pour la défense nationale.

M. MARLIO. - C'est bien cela.

M. LE PRESIDENT. - En définitive, nous emploierons notre personnel en fonction des nécessités et des possibilités du chemin de fer et nous avertirons le Gouvernement que nous disposons d'un excédent de main-d'oeuvre qui pourrait être employé, dans nos ateliers, à la construction d'avions ou de tanks.