

SOS LMS3/9

3143

(1939)

3143

ARCHIVES

Entretien des voies (intérêt du travail en voltige)

(s) C.A. 1.3.39 10 II^{bis}

Entretien des voies. (intérêt du travail en voltige)

ARCHIVES

QU. II bis

Entretien des voies

(s) 10

M. LIAUD

4°) Entretien de la voie (pages 10 et suivantes). Le rapport donne des indications sur ces travaux, qui s'effectuent, soit par "renouvellement" (grosse réparation) confié à une entreprise, soit par "entretien courant" assuré par les agents des brigades de la Voie, soit par entretien en voltige assuré par les mêmes agents.

Le rapport tend à prouver que le renouvellement massif qui entraîne des dépenses immédiates importantes n'est, en définitive, pas plus onéreux que l'entretien courant, et que l'entretien en voltige (les agents se bornant à améliorer les points en mauvais état) est toujours fait en pure perte.

M. LIAUD ne partage pas cette manière de voir. Il n'est pas douteux que les renouvellements massifs sont parfois nécessaires, mais un entretien courant bien fait peut permettre de retarder de plusieurs années ces opérations très coûteuses.

Quant à l'entretien en voltige, il est loin d'être sans intérêt : il permet d'éviter qu'une situation locale mauvaise ne s'aggrave rapidement et peut limiter la détérioration du matériel.

Enfin, M. LIAUD pense que de grosses économies pourraient être obtenues en confiant la surveillance des chantiers de renouvellement à des agents compétents capables d'imposer aux entrepreneurs le respect de leurs engagements.

M. PORCHEZ désire reprendre point par point les observations qui viennent d'être présentées :

.....

4°) Entretien de la voie - Il convient de distinguer très nettement les travaux de grosses réparations des travaux d'entretien courant; la voltige n'est pas une méthode d'entretien s'opposant à l'entretien courant; c'est un aspect de cet entretien courant, et M. PORCHEZ persiste à penser que c'est le plus onéreux et le moins efficient.

M. PORCHEZ confirme ce qu'il a indiqué dans son exposé, à savoir que c'est une erreur de croire qu'il est toujours plus économique de confier l'entretien à de petites brigades, et qu'il vaut mieux, dans bien des cas, faire appel à des équipes importantes, qu'elles soient composées ou non de cheminots.

M. PORCHEZ persiste à penser que l'entretien courant est plus onéreux que le renouvellement, dès qu'il s'agit de remplacer une quantité sensible de matériel.

Il est hors de doute que le remplacement d'une seule traverse dans une voie, avec les multiples opérations que cela comporte, coûte plus cher relativement que le remplacement de toutes les traverses à la fois. L'emploi du lorry est coûteux, celui de la draisine est plus économique. Mais le prix de revient de ce dernier engin reste élevé, puisque la dépense kilométrique - relevée dans une région où l'organisation des transports est très suivie - est de l'ordre de 4 fr,50; sa capacité de transport étant réduite, on conçoit facilement que son utilisation devienne prohibitive, s'il y a lieu d'effectuer des transports quelque peu importants.

Lorsqu'il est nécessaire d'envisager des remplacements de matériel un peu massifs, il est plus économique d'utiliser des trains de matériaux dont le prix de revient

kilométrique est beaucoup plus bas, s'ils sont rationnellement utilisés.

Ce qui est vrai pour le transport sur place du matériel de remplacement l'est également pour les opérations d'entretien elles-mêmes, dont le prix de revient est d'autant plus bas qu'elles se font sur une plus large échelle.

Quant au travail en voltige, il consiste essentiellement à remettre provisoirement en état, sans attendre l'entretien normal, certains points défectueux de la voie (bourrage de joints bas, rectification d'une courbe, etc...). De tels travaux, qui demandent l'interruption du travail régulier, ne dispensent pas de l'exécution complète de ceux-ci; ils constituent donc une dépense improductive.