

505 L 17184 / 4

494-1

(1944)

A

Augmentation des effectifs du personnel de
conduite des locomotives

Note de la H.V.D. à la S.N.C.F.	3. 2.44
Lettre S.N.C.F. à la H.V.D.	23. 2.44
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	23. 2.44

Augmentation des effectifs du personnel de conduite des locomotives

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 23 février 1944

C O P I E

D. 502/30

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie de la lettre du 3 février de la H.V.D.-Paris et de notre réponse de ce jour relative à l'ordre qui nous est donné d'augmenter les effectifs de notre personnel de conduite des locomotives. Ces augmentations d'effectifs, qui s'ajoutent aux accroissements déjà réalisés en 1943, constituent pour la S.N.C.F. des charges nouvelles sans contre-partie, car elles sont rendues nécessaires, d'une part, par les difficultés d'exploitation résultant de l'état de guerre, d'autre part, par la création d'une réserve destinée à faire face à un accroissement éventuel des parcours.

Le personnel nouvellement embauché en vue de faire face à ces pertes de temps ou à ces nouveaux besoins, après une formation coûteuse, ne saurait d'ailleurs être comparé, au point de vue utilisation, avec les agents du cadre permanent : le rendement inférieur de cette main-d'oeuvre, constituée dans une forte proportion par du personnel féminin, se traduit par d'importantes dépenses supplémentaires.

En conséquence, la S.N.C.F. vous demande d'intervenir pour que les prestations de transports aux Autorités d'occupation soient plus largement rémunérées et pour que les relèvements de tarifs marchandises actuellement soumis aux Autorités d'occupation soient mis en vigueur.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la
Production Industrielle et aux
Communications.-

23 février 1944

VR/Pr E 21 Blst

HAUPTVERKEHRSDIREKTION
29, rue de Berri
PARIS

Par lettre Pr E 21 Blst, du 3 février, la H.V.D. PARIS a invité la S.N.C.F. à prévoir l'emploi de 2,5 équipes en moyenne par locomotive utilisée. La mesure a pour but d'économiser le combustible en utilisant moins de machines pour un même service et de libérer des locomotives pour faire face, le cas échéant, à des transports supplémentaires. La H.V.D. demande que l'augmentation des équipes n'ait pas pour conséquence de réduire les allocations accessoires perçues actuellement par les mécaniciens et chauffeurs et elle désire que les locomotives soient dotées en moyenne de 2,2 et 2,5 équipes aux 1er mars et 1er avril 1944.

Nous avons déterminé les effectifs supplémentaires à prévoir en comparant la situation à réaliser au personnel employé en décembre 1943: ont été exclues de cette étude toutes les machines dont il est maintenant certain que le rendement ne peut être accru: locomotives des manœuvres et des lignes secondaires sans emploi la nuit, locomotives dont le rendement est déjà très élevé ou dont la banalisation doit être proscrite.

Pour être en mesure, sur les bases indiquées par la H.V.D. PARIS d'effectuer le service actuel avec un parc plus réduit de locomotives, il faudrait un effectif supplémentaire de 3.600 agents environ, se décomposant comme suit:

	zone nord	zone sud	total
Conduite	1.510	1.050	2.560
Entretien	720	320	1.040
	2.230	1.370	3.600

Il a été indispensable de prévoir un renforcement de l'effectif affecté à l'entretien, car la méthode que nous demandons d'appliquer la H.V.D. conduira à un accroissement de la banalité avec toutes ses conséquences au point de vue des avaries et des immobilisations. C'est pour combattre ces conséquences qu'il sera nécessaire d'affecter du personnel supplémentaire aux visites et aux réparations.

La S.N.C.F. croit, à ce propos, devoir appeler de nouveau l'attention de la H.V.D. sur ce point. La complexité des machines françaises et leur état général rendent très délicate leur utilisation intensive en banalité et, malgré toutes les précautions prises, l'augmentation du nombre des machines immobilisées risque de détruire tous les avantages à escompter de la banalisation au point de vue utilisation.

Quoiqu'il en soit, le supplément d'effectif de 3.600 agents

indiqué plus haut doit permettre théoriquement d'effectuer avec un plus petit nombre de machines le service supposé maintenu au niveau de décembre 1943.

Or, courant décembre, la S.N.C.F. a déjà été invitée par la H.V.D. à augmenter les effectifs des dépôts de 2.000 agents. En raison des difficultés d'embauchage et du temps nécessaire à la formation, ce contingent n'a pu être effectivement utilisé à la conduite en décembre. Ces 2.000 agents sont donc à compter dans l'effectif des 3.600 agents. Les embauchages complémentaires porteront donc sur 1.600 agents. Des instructions dans ce sens ont été données aux Régions.

Si, comme l'indique la H.V.D., il est envisagé de pouvoir utiliser les locomotives ainsi rendues disponibles pour de nouveaux transports éventuels, un nouveau supplément d'effectif serait nécessaire et devrait être constitué pour être maintenu en réserve.

Cet effectif serait d'environ 2.500 agents répartis comme suit :

zone nord	1.720
zone sud	780

Total	2.500 agents

On arriverait donc à un supplément total de $3.600 + 2.500 = 6.100$ agents par rapport à celui qui était utilisé en décembre.

L'augmentation du personnel affecté à la conduite des locomotives n'aura aucune conséquence sur les allocations accessoires perçues par les mécaniciens et chauffeurs actuellement utilisés en raison même des dispositions du statut du personnel qui fixe la prime que doivent percevoir en moyenne les agents.

Quant aux dates auxquelles le personnel de conduite pourra être porté aux niveaux fixés, elles dépendent de la réalisation des embauchages et de la formation du personnel.

Au cours de 1943, l'effectif des dépôts a été augmenté, sur l'ensemble de la S.N.C.F., de plus de 4.100 agents, ce qui montre l'effort permanent fait par nos Services, malgré les difficultés de toutes natures, pour renforcer les moyens de traction, mais les embauchages ont été très réduits en fin d'année en raison de la pénurie de main-d'oeuvre et étaient à peine suffisants pour compenser les départs inévitables. Depuis janvier, les engagements s'effectuent plus facilement et, si les circonstances demeurent favorables, il semble que nous puissions atteindre assez vite les chiffres fixés.

Nous ne pouvons songer à prélever, en attendant, la main-d'oeuvre nécessaire sur les ateliers des dépôts qui n'ont pas pu exécuter, depuis plusieurs mois, leur programme de levages et se trouvent surchargés par le nombre croissant des réparations accidentelles. La traction exige un équilibre constant entre les parcours et les réparations et on compromettrait très gravement l'avenir immédiat en réduisant encore les ressources des ateliers.

D'autre part, pour réaliser le renforcement prescrit, certains dépôts doivent former, au préalable, non seulement des chauffeurs, mais encore de nouveaux mécaniciens dont l'instruction est évidemment plus longue et difficile, encore que les règles en vigueur à cet égard à la S.N.C.F. soient aussi souples que possible. La S.N.C.F. a invité ses services à prendre toutes dispositions utiles pour réduire au minimum les délais de formation des agents à engager en supplément au service de conduite.

Ces remarques montrent que la S.N.C.F. ne peut prendre d'engagement formel quant aux effectifs qui pourront être réellement utilisés à la conduite au 1er mars et au 1er avril 1944, mais elle donne l'assurance à la H.V.D. PARIS qu'elle fera tout ce qui dépend d'elle pour renforcer les cadres comme indiqué ci-dessus dans le délai le plus réduit possible.

D'ores et déjà, les effectifs du personnel de conduite correspondront, fin février, à 4,10 agents par locomotive dont le maintien en service est prévu. Cette moyenne n'est pas éloignée de celle de 4,45 que nos estimations nous ont montré nécessaire de réaliser, compte tenu des locomotives dont le rendement ne peut être augmenté pour répondre aux directives de la H.V.D. PARIS.

signé: LE BESNERAIS.

D. 223/13

H.V.D.-PARIS

Pr E 21 Blst

W 22281 a

Paris, le 3 février 1944

Monsieur le Directeur Général
 de la S.N.C.F.

- PARIS -

Objet : Utilisation des locomotives à vapeur eu égard à la consommation de combustible et aux besoins de personnel de conduite.

La grosse quantité de charbon consommée par les locomotives à vapeur sur le réseau de la S.N.C.F. a été examinée par le Ministère allemand des Communications. La quantité trop élevée de charbon consommée par les locomotives est imputable pour une part au parc très suranné des locomotives de la S.N.C.F. et à l'emploi d'un charbon médiocre. On ne peut pas actuellement remédier à ces causes et il faut s'accommoder de la consommation trop élevée de charbon qui en découle.

Il faut chercher, pour une autre part, dans le système d'utilisation des locomotives à vapeur par la S.N.C.F., la raison de la consommation très élevée de charbon. A maintes reprises, nous avons attiré votre attention sur l'utilisation irrationnelle des locomotives à vapeur et nous vous avons demandé d'y remédier. Le régime généralement appliqué d'une seule équipe par locomotive provoque de longs stationnements sous feu et, par conséquent, un accroissement de la consommation de charbon qu'on ne peut pas justifier.

Une meilleure utilisation des locomotives et la réduction consécutive des stationnements sous feu ont en même temps un autre grand avantage, celui de faire face au volume actuel du trafic avec un nombre moindre de locomotives et de permettre à la S.N.C.F. de disposer d'un parc supplémentaire de locomotives rendues libres pour faire face à de nouveaux transports.

Les avantages qui précèdent ont une telle importance aujourd'hui qu'il faut les réaliser par tous les moyens et dans le plus bref délai. Les prescriptions françaises concernant la durée du service ne peuvent pas aller à l'encontre de cette tâche importante, car elles ne s'adressent qu'au personnel et non aux locomotives. Il va donc s'agir de rendre moins étroite l'union du personnel et des locomotives, comme cela s'est fait à la D.R. Ce relâchement des liens existant entre les locomotives et le personnel doit être réalisé sans égard au personnel supplémentaire dont on pourra avoir besoin.

La H.V.D. en a tenu compte, car la S.N.C.F. a été invitée à augmenter l'effectif de son personnel de conduite par tous les moyens dont elle dispose. En outre, le Commandant Militaire affecte sans cesse une nouvelle main-d'œuvre à la S.N.C.F. La D.R. a tenu compte également des besoins de la S.N.C.F. en affectant à la France un nombre important d'équipes de conduite allemandes.

Les conditions préalables sont ainsi réalisées, au point de vue du personnel, pour réduire au minimum strictement nécessaire les stationnements sous feu des locomotives.

La H.V.D. vous présente alors la demande suivante :

- 1°) il faut que toutes les locomotives à vapeur que l'on utilise soient dotées en moyenne de 2 équipes et demie de personnel de conduite ;
- 2°) le personnel de conduite ne doit pas être désavantagé, au point de vue des allocations accessoires qu'il touche aujourd'hui, par cette augmentation des équipes.

La H.V.D. vous demande de lui faire savoir pour le 1/3/1944 que toutes les locomotives à vapeur que l'on utilise sont déjà dotées en moyenne d'au moins 2,2 équipes de conduite. Elle vous demande de lui faire savoir pour le 1/4/1944 que l'on a donné suite à toutes ses demandes indispensables d'accroître le rendement des locomotives, en dotant toutes les locomotives utilisées de 2,5 équipes de personnel de conduite.

Signé : SPALDING.