



Etude théorique sur le nombre et l'implantation des :

- postes de visite et ateliers de réparation de wagons,**
- postes d'entretien et ateliers de réparation de voitures,**
- dépôts de chefs-gardes,**
- dépôts de conducteurs de traction,**
- ateliers de traction**

de la S.N.C.B.

AVANT-PROPOS

1. Monsieur le Ministre des Communications a demandé par lettre du 25.08.82 de procéder à une étude théorique comparant la situation actuelle des installations reprises dans l'en-tête avec celle qui doit découler de l'application du plan de restructuration des services des voyageurs et des marchandises.

Cette étude ne doit être basée que sur des critères relevant de l'efficacité et de la bonne gestion d'entreprise. Un bilan financier est également demandé.

2. A cette fin, Monsieur le Directeur Général a constitué un groupe de travail de 6 experts appartenant à parts égales aux Directions du Matériel et de l'Exploitation.

Cette commission dépend du Pushing Group instauré au niveau des Directeurs de la Société.

3. Le travail du groupe est tributaire des conclusions fournies par les autres commissions instaurées pour réaliser la restructuration des services de voyageurs et de marchandises.

C'est ainsi que les renseignements "voyageurs" lui sont parvenus le 04.08.83 sous une forme suffisamment élaborée. Les renseignements marchandises ne sont connus que dans une forme très fragmentaire.

Le groupe de travail étant pressé de conclure son étude par l'Autorité Supérieure, il a décidé de se baser sur les éléments connus au 04.08.83. De ce fait, les conclusions tirées plus loin sont éventuellement à corriger en fonction :

- des modifications qui seront encore apportées au service "voyageurs" après le 04.08.83 ;
- des conclusions que tirera le groupe de travail "plan de transport marchandises" qui vient d'entamer ses travaux, ainsi que des derniers éléments relevant du groupe "restructuration des dessertes" ;
- des changements qui pourraient intervenir ultérieurement.

4. Le groupe s'est astreint à rester dans le cadre défini par la lettre de Monsieur le Ministre : l'étude est donc basée en ordre principal sur des considérations de rentabilité économique.

Il appartiendra à l'Autorité Supérieure de la S.N.C.B. de l'apprécier.

La réalisation pratique de cette étude théorique suppose, croyons-nous, la prise en considération d'un certain nombre d'autres critères et notamment les aspects sociaux : les suppressions et mutations auxquelles aboutit l'étude entraînent des déplacements ou des suppressions d'emplois qui se chiffrent localement par centaines dans certains cas.

Enfin, il conviendrait d'étaler la réalisation pratique éventuelle dans le temps :

En effet, la lettre de M. le Ministre précise bien que l'étude doit s'articuler sur la nouvelle organisation du service voyageurs et marchandises.

Or, il a été dit à différentes reprises par l'Autorité Supérieure que la réforme, voyageurs principalement, n'était pas irréversible, qu'on ne démontait rien et qu'on pourrait toujours revenir en arrière.

Dès lors, il ne conviendrait pas de mettre immédiatement en place de nouvelles structures lourdes qu'on serait peut-être amené à revoir quelques années plus tard.

Nous entendons par structures lourdes, par exemple, des investissements importants ou des suppressions entraînant des déplacements d'un nombre important d'agents.

5. Le bilan économique ne tient pas compte des variations du personnel directement productif. Celles-ci doivent être prises en considération par les groupes de travail étudiant les restructurations de services (voyageurs, marchandises, envois de détail). Les seules dépenses de personnel intervenant dans ce rapport sont celles relatives aux frais généraux et celles qui découlent directement du choix de l'implantation des installations.

Il appert de cette étude que certaines économies apparaissant au bilan économique sont plutôt une conséquence du plan d'électrification qui se superpose en certains endroits au plan de restructuration. La discrimination n'a pas été faite.

6. L'étude est divisée en 5 parties à savoir :

- localisation des postes de visite, centres de réparation rapide et ateliers des wagons ;
- localisation des postes d'entretien et des ateliers de voitures ;
- localisation des dépôts de personnel d'accompagnement des trains (chefs-gardes et gardes) ;
- localisation des dépôts de conducteurs ;
- localisation des ateliers de traction.