

SOSLM 12/H

2010

(1938-1940)

A

Etat du parc de matériel avant l'armistice

C.D. 30. 3.38 4

Note sur le renouvellement du
parc de locomotives

		6. 4.39			
(s)	C.D.	26.12.39	9	II	4°
(s)	C.D.	9. 1.40	7	II	1°
(s)	C.A.	16. 1.40	27	IX	
(s)	C.A.	27. 2.40	2	II	
	C.D.	19. 3.40	6	II	
(s)	C.D.	23. 4.40	47	VI	

Etat du parc de matériel avant l'armistice.-

23 avril 1940

2010

du 23 avril 1940

QU. VI - Programme de construction
de matériel

Etat du parc de locomotives

(s) p. 47

M. BOUTMILLIER.- Je crois que pour les wagons, il n'y a pas de question; tout le monde est d'accord et, la dernière fois, nous avons reconnu qu'il fallait augmenter notre parc, car il restera néanmoins inférieur à celui de 1933. Mais, pour les locomotives, la situation est-elle aussi aigue ?

M. BARTHELOT.- Pour les machines à marchandises, oui.

19 mars 1940

2010

QU. II - Comptes rendus hebdomadaires

Etat du parc de locomotives

p. 6

M. LE BESNERAIS

Mais le problème des machines va devenir plus important. En ce qui concerne leur nombre, je crois que nous disposons encore d'une certaine marge. Les quelques machines actuellement en construction viendront nous aider. Ce qui est plus préoccupant, c'est que, pour les 120 machines que nous voulions commander dont 50 en France, nous n'avons encore reçu aucune réponse satisfaisante des constructeurs. Nos fournisseurs habituels ne se montrent pas très disposés à en construire pour le moment ; ils préfèrent consacrer leur activité à d'autres fabrications plus rémunératrices. Nous poursuivons donc l'étude de l'achat éventuel de machines en Angleterre ou en Belgique. Pour le moment, nous avons posé la question au Ministère des Finances, qui s'informera sans doute d'abord en Angleterre, étant donné les accords passés avec elle. Mais il est probable que cela n'intéressera pas l'Angleterre. Il pourrait alors se retourner vers la Belgique dans des conditions plus satisfaisantes.

M. BOUTILLIER - D'accord.

M. LE BESNERAIS - Il ne s'agit pas d'ailleurs d'un grand nombre de machines.

Si le trafic continue à augmenter, il nous faudra plus de machines pour l'assurer.

Sans doute, on peut prendre certaines mesures pour économiser, dans la mesure du possible, les machines ; mais en temps de

les courants de trafic sont tellement modifiés qu'il n'est

pas facile de les assurer. Pour un trafic supérieur de 25 à 30% à celui de l'année dernière, les mesures que nous pourrions prendre ne nous permettraient peut-être d'économiser que 15 à 20% de trains en plus. Pour le moment, nous n'avons d'ailleurs pas de difficultés.

27 février 1940

2010

Insuffisance du parc de matériel

L.V.(s) p.2

M. LE BESNERAIS

Ces transports massifs posent toute une série de problèmes :

D'abord, en ce qui concerne les wagons. J'espère que nous commencerons bientôt à avoir des wagons-tombereaux en quantité suffisante.

Puis, en ce qui concerne les machines. Si, jusqu'ici, nous n'avons pas été gênés - sauf dans la période des grands froide - il nous faudra plus de machines lourdes.

La question des machines prend une importance particulière. Vous savez que notre programme prévoit l'acquisition, cette année, de 120 locomotives type Mikado. Nous n'avons pu passer commande, auprès de l'industrie française, que pour 60 de ces machines, et nous sommes en train d'examiner s'il ne serait pas possible d'en faire construire 40 en Belgique.

Mais l'affaire n'est pas encore au point _____

et je vous en ressaisirai. Evidemment, il ne s'agit pas d'obtenir ces 40 machines avant la fin de 1940. Nous allons user les machines que nous possédons, mais si notre effort doit se poursuivre l'année prochaine, il faut que nous nous mettions dès maintenant en mesure de le supporter.

16 janvier 1940

2010

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 16 janvier 1940

QU. XI - Insuffisance de matériel

(s) p. 27

M. LE BESNERAIS - ~~Mon~~ Comme suite à l'échange de vues du précédent Comité au sujet du trafic voyageurs, je vous confirme que les moyens en matériel et personnel dont peut disposer la S.N.C.F. ne permettent pas d'assurer, tout en maintenant leur bon état, d'une manière continue, un trafic dont le volume dépasse de 50 % celui d'il y a un an.

La température actuelle rend la situation immédiatement préoccupante: mais le développement attendu des transports d'intérêt national et la probabilité de transports militaires importants en font un problème permanent.

L'augmentation des moyens ne peut être immédiate, notamment en voie et en matériel. Elle restera d'ailleurs inférieure aux besoins, qui sont croissants, parce qu'elle sera toujours limitée, pour le personnel par les exigences de l'armée et de l'armement, pour le matériel par les possibilités en matières et en devises, pour le charbon par le manque de production ou de fret.

M. MARLIO - Je voudrais poser deux questions à M. le Directeur Général :

1°) dans quelle mesure la restriction du service voyageurs peut-elle soulager le service des marchandises ? ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~
~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~

Par
M. LE BESNERAIS - ~~xxxxxxxx~~/une économie immédiate de charbon et de machines.

M. MARLIO - De quelles machines ?

M. LE BENOIRAIS - Pratiquement de toutes, parce que nos machines voyageurs sont capables de remorquer des trains militaires et les trains militaires sont ^{remorqués} ~~expédiés~~, suivant nos disponibilités, ^{sur} machines voyageurs ou marchandises. En tout cas, même si nous étions amenés à garer certaines machines, cela libérerait un certain nombre d'agents que nous pourrions affecter à l'entretien; ^{or,} à l'heure actuelle, nous commençons à prendre du retard pour le petit ^{ou} entretien des machines et des wagons; la situation est meilleure pour le grand entretien et les grandes réparations, parce que les ateliers ne sont pas gênés par les intempéries et nous pouvons avoir recours à l'industrie privée.

Enfin, il en résulterait de sérieuses économies d'exploitation; en effet, pour que les retards des trains de voyageurs ne

....

soient pas trop considérables, surtout quand ils sont triplés, quadruplés et quintuplés, il faut garer les trains de marchandises, ce qui entraîne de lourdes dépenses supplémentaires de traction.

M. MARLIO - C'est un point que je voulais faire préciser. Dans la période actuelle, il y a donc interchangeabilité assez large des machines pour les transports voyageurs et marchandises. Votre réponse est tout à fait nette et je suis, pour ma part, très frappé des conséquences qui résultent de la gêne dont souffrent les transports marchandises. J'en vois maintenant les effets directs, mais aussi les effets indirects, qui sont très grands, par suite de l'incertitude où l'on se trouve de savoir si les expéditions pourront être assurées et de la nécessité d'avoir des stocks plus importants, d'où gaspillage; il ne s'agit pas seulement des transports commerciaux, mais aussi de ceux de l'armement et je dis nettement qu'à l'heure actuelle ~~les transports des marchandises ne sont plus effectués correctement.~~ C'est à mon avis la question capitale, auprès de laquelle ne doivent pas compter les désagréments que peut présenter une restriction des transports voyageurs. Ces désagréments passent à l'arrière-plan, devant la nécessité d'assurer les transports militaires.

2°) Ma deuxième question est la suivante : Existe-t-il d'autres moyens de remédier à l'insuffisance actuelle et qui va s'accroissant des transports de marchandises ? Car, si la situation n'est pas normale actuellement, je peux garantir que chaque semaine qui passe l'aggravera. Je peux juger par ce qui se passe dans les régions industrielles que je connais bien. Dans ces régions, le programme de guerre, qui est exigé et réclamé des industries, avec raison certainement, est tel que, si on ne peut pas faire face correctement et strictement aux besoins actuels, on se trouvera à brève échéance devant une impossibilité

D'autre part, on vient de souligner l'interpénétration qui existe entre les transports-voyageurs et les transports-marchandises. C'est un problème dont nous nous sommes occupés et dont nous nous occupons encore tous les jours; je crois que nous pourrions aider la S.N.C.F., en utilisant mieux que nous le faisons certains modes de transport, en particulier les voies d'eau. Il existe des transports extrêmement importants, notamment les transports de minerai, qui pourraient être confiés à la navigation intérieure. Le Rhône, par exemple, qui, actuellement, n'est pas utilisé, peut transporter plus de 1000 tonnes par jour. L'aide que son utilisation apporterait ainsi à la S.N.C.F., si elle n'est pas très importante, n'est cependant pas négligeable.

De même, les transports de pyrites et de scories, qui se font par fer, pourraient être confiés à la voie d'eau, ce qui permettrait notamment une bonne exploitation des canaux du Midi.

Enfin, il faut veiller de plus près à la répartition du trafic entre le rail, la route et l'eau, et nous nous y employons.

La Direction Générale des Transports s'efforce de donner à chacun de ces modes de transport le trafic pour lequel il est le plus qualifié, mais les expéditeurs ne respectent pas toujours ses décisions. Non seulement, ils emploient les wagons mis à leur disposition à tout autre transport que ceux prévus, mais ils essaient de confier au rail les marchandises qu'ils doivent normalement livrer à la voie d'eau.

Un expéditeur qui doit, par exemple, livrer par quinzaine 3.000 T. au rail et 3.000 T. à la voie d'eau, effectue les transports qu'il doit faire par le chemin de fer, et attend la quinzaine suivante pour confier à nouveau au rail le tonnage qu'il devait expédier par la voie d'eau.

Il nous faut donc lutter contre cette manière de faire. C'est un problème dont il ne faut pas méconnaître la difficulté, mais nous croyons pouvoir arriver à un résultat. Une conférence

doit avoir lieu samedi

Je pose simplement la question et je termine en vous soumettant deux suggestions qui, à mon avis, faciliteraient la solution du problème qui nous est posé.

La première intéresse les transports de marchandises; je peux vous citer le cas d'une usine qui, devant les difficultés qu'elle rencontre pour obtenir les wagons ^{qui lui sont} nécessaires, a demandé l'autorisation de faire ses expéditions par camions. Cette autorisation lui a été refusée, sous prétexte qu'une telle mesure était contraire aux règles posées en matière de coordination et que le chemin de fer était à même d'effectuer la totalité des transports. Or, trois jours après, l'usine a dû interrompre son activité pendant 24 heures, faute de moyens de transport. 24 heures de chômage, c'est peu sans doute, mais une usine arrêtée ne se remet pas facilement en route, et je me demande s'il ne serait pas possible d'éviter de tels à-coups dans le fonctionnement d'une industrie, simplement en donnant un peu plus de souplesse au régime actuel de coordination.

~~La deuxième suggestion se rapporte aux transports de voyageurs.~~

.....

ailleurs de ne pas négliger le phénomène qui se produit chaque fois qu'une crise de transports s'amorce ou commence à se faire sentir : je veux parler de la disparition des wagons. Aussitôt que des difficultés surgissent quant à l'obtention du matériel nécessaire, une quantité importante de wagons disparaît: chaque expéditeur cherche à cacher le matériel dont il dispose au lieu d'aider à mettre en circulation le maximum de ce qui devrait y être, et constitue ainsi des petits stocks locaux qui sont absolument contraires à l'intérêt général. Cette constatation me ramène une fois de plus à dire que toute mesure susceptible de procurer les transports de dernière heure qui empêcheront l'arrêt du fonctionnement d'une usine doit être mise en oeuvre, parce qu'il y va de l'intérêt général.

M. MARLIO - Je voudrais demander à M. LE BESNERAIS de répondre aux deux questions que j'ai posées: acceptera-t-on que les chargements dépassent la tare prévue, et combien de temps, envisage-t-on que dureront les difficultés actuelles?

M. Le Besnerais

Il y a la guerre, c'est-à-dire que, d'une part, les besoins de transports ont considérablement augmenté, puisque, comme je vous l'ai dit, à l'heure actuelle, les tonnes-Ka et les voyageurs-Ka transportés sont supérieurs de 50 % à ceux d'il y a un an; d'autre part, du fait même de la guerre, nos moyens sont réduits. Nous cherchons à les augmenter, mais cette augmentation ne peut être réalisée du jour au lendemain.

Il y a du matériel à acheter, des hommes à faire rentrer. Il faut se restreindre tout en cherchant à faire le trafic indispensable avec le minimum de monde.

Ce n'est pas d'ailleurs ^{seulement} ~~une question de temps~~ ^{et} ~~en quoi je~~ ^{en cela} ~~réponds~~ M. MARLIO - ~~il~~ ^{il} faut prévoir que la crise actuelle durera autant que la guerre elle-même. La question est extrêmement grave, car, quand les opérations se développeront, il ne faut pas que

notre matériel soit à bout de souffle. Avec les moyens limités dont nous disposons en France, en hommes, en matériel, en charbon, en argent, il nous faut déjà assurer un trafic supérieur de 50 % à celui de l'année dernière. Or, nous sommes en présence de programmes considérables.

Il faut donc nous restreindre ; tous les procédés qui consistent à essayer d'éviter ces restrictions sont mauvais, car ils ne peuvent pas permettre d'atteindre le but.

Certes, il faut poursuivre l'augmentation de nos moyens d'action, acheter du matériel, demander le retour des agents qui sont aux armées. Nous insistons avec beaucoup d'énergie, mais nous rencontrons des difficultés très grandes. J'ai demandé qu'on nous rende un certain nombre de nos agents. Mais l'armée a besoin de monde ; on m'a répondu, en outre, que, déjà, l'Armement avait, pour ses propres besoins, fait revenir un grand nombre d'ouvriers. Sans doute, il a eu raison. Aussi notre devoir, tout en continuant à demander le retour du personnel nécessaire, est-il de chercher, en attendant, à assurer le trafic indispensable avec le minimum d'agents.

Si on doit apporter des restrictions, comment peut-on le faire ? A mon avis, ces restrictions doivent consister dans la diminution du nombre des essieux-km ; la formule peut peut-être vous paraître bizarre, mais elle est simple. On me suggère de diminuer le nombre des essieux-km en acceptant des charges plus lourdes par essieu. Je l'ai déjà fait, en élevant à 4 ou 5 % la limite de tolérance. Aller plus loin serait une imprudence, car nous risquerions de voir les essieux chauffer.

M. MARLIO -. Cette tolérance de 4 à 5 % représente déjà quelque chose.

Quant aux wagons, je vous assure que nous leur faisons la chasse par tous les moyens possibles. Sur certains points où ils se trouvent, on ne peut les décharger. En insistant,

9 janvier 1940

2010

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction

du 9 janvier 1940

QU. II-1- Insuffisance du parc de matériel

(s) p. 7

M. LE BESNERAIS

En ce qui concerne les transports de marchandises, le parc de matériel reste insuffisant ; je vous soumettrai mardi prochain le programme que nous a demandé le Ministre, à la suite de l'examen qu'il nous a demandé de faire de l'effectif de nos wagons. On peut caractériser la situation de la manière suivante : Le trafic a augmenté de 50 % par rapport à l'année dernière. Nous sommes revenus sensiblement au niveau du trafic de 1930, alors que l'effectif de notre matériel a, depuis, diminué de 10 %. Cela explique notre manque de wagons. Non seulement, d'ailleurs, nous travaillons avec un effectif inférieur, mais avec un effectif qui a vieilli ; il en résulte que le matériel est plus souvent sujet à avaries. En effet, parmi les difficultés qui m'ont été signalées, il faut noter, sur un certain nombre de points, l'encombrement des ateliers d'entretien, où les wagons sont envoyés pour la réparation des menues avaries survenues dans le parcours.

Le grand entretien reste à peu près à jour, car nous avons pris de l'avance au cours de l'année ; d'autre part, au mois d'octobre, le trafic de grosses concentrations ayant sensiblement diminué, on avait pu affecter un plus grand nombre d'ouvriers à l'entretien des machines, mais, à l'heure actuelle, nous perdons notre avance et nous commençons à prendre du retard, en raison de l'insuffisance de nos effectifs.

26 décembre 1939

201

SECRETARIAT GÉNÉRAL
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
ET DU COMITÉ DE DIRECTION

Pour information

6 avril 1939

N O T E

SUR LE RENOUELEMENT DU PARC DE LOCOMOTIVES
A VAPEUR DE LA S.N.C.F.

La S.N.C.F. possède actuellement, tant en service que **garées** en bon état 17.200 locomotives, savoir :

Machines à tender séparé	(	2	essieux moteurs	418	
		3	" "	5244	
		4	" "	7320	
	)	5	" "	<u>836</u>	13.818
Machines tenders	(	2	" "	112	
		3	" "	1280	
		4	" "	1607	
		5	" "	263	
	)	6	" "	<u>120</u>	3.382

A ces locomotives, il convient d'ajouter :

- 3 prototypes (locomotives à turbines, locomotives à haute pression et locomotive Dabeg à transmission par vis),
- 8 locomotives 232 à tenders séparés,
- 10 machines-tenders 151 Nord,
- 50 machines 150 Nord,

à recevoir au titre des commandes de 1937 et 1938.

Ce parc comprend des locomotives d'âges divers et dont les conditions d'emploi sont également assez différentes. En fonction de leur âge et de leur utilisation habituelle, on peut établir le classement ci-après :

	Machines à tender séparé			Machines tenders		Total
	Voyageurs	Marchandises	Mixtes	Banlieue lignes secondaires	Manœuvres	
Machines de moins de 20 ans	1125	1926	1361	684	469	5565
de 21 à 30	682	3080	1759	787	617	6925
de 31 à 40	140	329	1971	274	210	3124
de plus de 40	8	875	358	114	231	1586
Totaux	1955	6410	5449	1859	1527	17200

Cette répartition par emploi est évidemment approximative. Il ne peut en être autrement car seules quelques séries sont étroitement spécialisées à un service déterminé, tandis que beaucoup de locomotives sont au contraire utilisées à des services très divers, ce qui, au point de vue rendement, ne peut d'ailleurs qu'être très favorable.

C'est ainsi que certaines machines à marchandises remorquent fréquemment des trains de voyageurs, que des machines tenders effectuent des manœuvres ou remorquent certains trains sur des lignes secondaires, etc....

Pour définir la politique à adopter en matière de renouvellement du parc, il conviendrait cependant :

- de définir le parc idéal - c'est-à-dire celui qui serait parfaitement adapté aux besoins prévus dans chaque catégorie d'emploi,
- de comparer chaque année le parc réel (compte tenu des machines à rayer de l'inventaire) à ce parc idéal et de déduire de cette comparaison, pour chaque type de machine, les commandes à effectuer.

La réalisation de ce programme se heurte à de sérieuses difficultés. Une étude, délicate d'ailleurs, réalisable toutefois peut permettre à un instant donné et compte tenu de l'état du trafic à cet instant :

- de définir les séries de machines choisies parmi celles existantes qui seraient les plus aptes à entrer dans la composition d'un parc parfaitement adapté aux besoins,
- d'évaluer la consistance numérique de ce parc.

Pratiquement, la répartition du service entre les machines existantes constitue une partie de cette étude et fait l'objet d'examen fréquents.

Mais le problème devient beaucoup plus difficile à résoudre si on le considère dans toute son ampleur et si au lieu de tenir compte de besoins connus à satisfaire à un instant donné, on essaie d'évaluer l'effectif nécessaire dans un avenir plus ou moins lointain et de déterminer les catégories pour lesquelles il conviendra de faire un effort au point de vue de la construction de machines neuves, soit que l'effectif du parc tende à devenir insuffisant, soit que la proportion d'unités anciennes tende à devenir trop importante, soit enfin que des besoins nouveaux exigent la mise en service d'unités de type approprié.

.....

En dehors de l'évolution, difficilement prévisible du trafic, de nombreux facteurs sont en effet susceptibles d'entrer en ligne de compte, tels que l'électrification de certaines lignes, la coordination de lignes secondaires, etc....

Il convient également de tenir compte du progrès de la technique, qui peut accroître l'intérêt d'un type de locomotive déterminé, et en augmenter les possibilités d'emploi.

Il n'est pas par conséquent possible de donner sur les directives à observer en matière de renouvellement du parc que des indications assez générales.

Sous ces réserves, nous nous proposons d'examiner comment peut être envisagée pour l'avenir l'orientation générale à donner aux acquisitions de locomotives.

Tout d'abord, nous définirons quels types de machines à vapeur devraient, en l'état actuel de la question, composer un parc répondant aux besoins actuels de la S.N.C.F. Comme nous l'avons indiqué, cette classification ne peut être qu'approximative. Mais, il semble que le service pourrait être convenablement assuré avec un parc composé de locomotives des séries ci-après :

- 1^o) Machines pour trains express et rapides (à 3 ou 4 essieux moteurs);
- 2^o) Machines à marchandises très puissantes (à 5 ou 6 essieux moteurs);
- 3^o) Machines à marchandises (à 4 ou 5 essieux moteurs) à la fois rapides et puissantes, destinées, en principe, à la remorque de trains de marchandises, mais susceptibles de remorquer éventuellement les express lourds;
- 4^o) Machines à marchandises ordinaires (à 4 essieux moteurs en principe);
- 5^o) Machines mixtes (susceptibles de remorquer des trains de voyageurs omnibus, des express et des trains de marchandises de faible charge);
- 6^o) Machines légères pour lignes secondaires ;
- 7^o) Machines tenders de banlieue;
- 8^o) Machines tenders de manoeuvres.

.....

Pour avoir une idée des acquisitions à prévoir dans l'avenir, nous nous proposons d'examiner pour chacun des groupes l'évolution probable des besoins et des effectifs.

Notons, tout d'abord, que parmi les facteurs susceptibles de déterminer la consistance future du parc, il convient de faire intervenir en première ligne le service à effectuer en cas de mobilisation.

Or, ce service nécessite l'emploi de machines d'une certaine puissance appartenant aux 5 premiers groupes du classement ci-dessus. Des études détaillées ont permis de fixer le nombre de machines de ces groupes éventuellement nécessaires au Service spécial et ont montré que le parc actuel suffit, compte tenu d'une marge de sécurité convenable mais non excessive. Une des conditions à remplir, au moins dans un avenir proche, est donc de maintenir sensiblement à sa valeur actuelle l'effectif des 5 premiers groupes définis ci-dessus.

Ceci posé, examinons successivement les différents groupes au point de vue de leur utilisation en Service Commercial.

1^{er}) - Machines pour rapides et express (groupe I)

Notons tout d'abord :

- que les machines de ce type sont en général ou récentes ou récemment améliorées,
- que l'électrification de la ligne des Laumes à Lyon est probable, ainsi que celle de la ligne de Brive à Montauban,
- qu'en 1939, 25 machines 231 anciennes de la Région Sud-Ouest doivent être transformées en machines 240,
- que le service rapide et express, allégé en 1938, ne semble pas devoir varier considérablement en importance, au moins immédiatement,
- que l'effectif de ces machines est actuellement suffisant en nombre.

.....

Toutes ces considérations tendent au maintien du statu quo, en ce qui concerne le nombre de ces machines. A part la construction éventuelle de quelques unités, pour des services spéciaux et ultra-rapides par exemple, il semble donc que la construction de machines nouvelles pour rapides et express ne soit pas à prévoir au moins dans les premières années à venir.

Il restera d'ailleurs possible de poursuivre des améliorations ou transformations destinées à augmenter la puissance des machines existantes.

2^e) Machines de marchandises ordinaires - Machines mixtes - Machines de tout type assurant habituellement le service des lignes secondaires - Machines de manœuvre (Groupes 4, 5, 6 et 8).

Les besoins à venir dépendent des variations du trafic, de l'extension des mesures de coordination du développement de l'emploi des autorails. Ces besoins ne paraissent pas devoir s'accroître beaucoup.

Or, l'effectif actuel des machines de ce type est actuellement largement suffisant et un certain nombre sont garées en bon état.

Il semble donc que, tout en tenant compte de l'âge moyen assez élevé des machines de ces catégories et des réformes à envisager au cours des années à venir, il ne soit pas nécessaire d'envisager, à brève échéance, d'acquisitions d'une certaine importance.

Il restera naturellement intéressant de poursuivre des études et d'envisager des constructions de prototypes de machines économiques, en particulier pour le service des lignes secondaires.

3^e) Machines de banlieue -

Le développement à prévoir de l'électrification des lignes de banlieue, et, en particulier, celle d'une zone notable de la Région Nord, conduit à différer pour longtemps toute construction de locomotives à vapeur pour le service de banlieue.

4^e) Machines à marchandises puissantes (groupes 2 et 3) -

Il ne reste plus, en définitive, que les machines à marchandises très puissantes et les machines à marchandises à la fois rapides et puissantes, convenant éventuellement pour la remorque

.....

d'express lourds pour lesquels un effort puisse être envisagé dans les prochaines années.

La nécessité de maintenir un parc suffisant pour les transports de mobilisation prend ici toute son importance. Il convient, en effet, de tenir compte que le parc actuel comprend encore environ 1900 locomotives construites de 1915 à 1918 en Amérique qui arrivent en grand nombre à limite d'usure et qu'il y a peu d'intérêt à réparer. Ce sont, en effet, des machines coûteuses surtout en raison de leur consommation de combustibles qui dépasse nettement celle des machines similaires modernes construites en Europe. Leur mode de construction oblige d'autre part à limiter leur vitesse à un chiffre relativement faible et leur entretien est coûteux eu égard au service qu'elles rendent.

Or, l'âge et l'état des foyers de ces machines sont tels qu'une grande réparation très onéreuse va s'imposer au cours des années à venir pour une grande partie d'entre elles. Il serait au total plus économique de renoncer à cette grande réparation et, au prix d'une dépense supérieure, d'acquérir des locomotives neuves. L'économie à prévoir, tant sur les frais d'entretien que sur la consommation de combustible, doit en effet compenser dans une large mesure le surcroît de dépenses ainsi consenti.

Ces machines nouvelles devraient-elles être des locomotives très puissantes ou, au contraire, des machines aptes à la fois à la remorque de trains de marchandises, de messageries et même d'express lourds ?

La réponse précise à cette question dépend évidemment, en premier lieu, de l'évolution du trafic lourd (houilles, minerais, produits métallurgiques ...), et en particulier de la reprise, de l'exportation.

En l'état actuel du trafic, le nombre des machines très puissantes est à peu près suffisant. Par ailleurs, ces machines sont en général relativement récentes et leur remplacement n'est pas à envisager dans les prochaines années.

Il pourra néanmoins être intéressant, pour des services particuliers, d'envisager la construction de machines très puissantes à 5 ou 6 essieux spécialisées aux trains de marchandises très lourds et qui pourront permettre sur des courants d'une certaine densité une réduction du nombre des trains.

Mais la grande majorité des machines à commander en remplacement des machines américaines doivent être, dans les années à venir, des machines à 4 ou 5 essieux accouplés susceptibles, d'une part, d'effectuer un service de marchandises assez lourd et à vitesse accélérée, d'autre part, de remorquer dans de bonnes conditions des trains express lourds, à vitesse moyenne et arrêts fréquents et des trains de messageries.

.....

C'est dans cet ordre d'idées qu'ont été prévues les commandes, sur l'exercice 1938, de 50 machines 150 type Nord et sur l'exercice 1939 de 50 machines 141 (Mikado). Ce dernier type, moins onéreux d'achat et d'entretien que la 150 suffisant pour une grande partie du service marchandises et capable d'atteindre aux Services Express 110 et 115 km/h., est celui qui figurera pour une très forte proportion sur nos programmes des années à venir.

En définitive, les programmes des prochaines années doivent comporter, en principe :

- 1^o) des prototypes, machine à grande vitesse, machine légère pour ligne secondaire, et machine Diésel prototypes;
- 2^o) dans la mesure où l'évolution du trafic lourd le nécessitera, des machines marchandises très puissantes en nombre relativement restreint ;
- 3^o) en majorité, des machines susceptibles, d'une part, d'assurer un service à marchandises normal et de permettre éventuellement l'accélération de ces trains, d'autre part, de remorquer des trains express ou rapides de vitesse moyenne.

30 mars 1938

2010

30 Mars 1938

Pas de P. V. court

Steno revue et corrigée p. 4.

Situation des locomotives.-

M. LE BERRAIS - M. René BAYER avait demandé, au cours d'une précédente séance, quelle était notre situation au point de vue de l'effectif des machines nécessaires pour le service spécial. Je ne parle que des machines aptes aux transports militaires. Les besoins maxima pour une journée, en additionnant les besoins maxima de chacune des cinq régions, majorés de 20% pour tenir compte des indisponibilités courantes, s'élèvent à 9.648 machines. Or, nous disposons de 10.813 machines (en dehors de 879 machines indisponibles pour cause de réparation). Cela représente un excédent de 10 % sur nos besoins. Mais, ce qui est plus inquiétant, et c'est la raison pour laquelle il faut continuer notre effort de réparation, c'est que les machines en service sont plus fatiguées qu'elles ne devraient l'être ; en effet, nous avons non seulement espacé les grandes réparations pour ne pas surcharger nos dépôts et nos ateliers, mais nous avons également un peu espacé les entretiens courants ; or, en prévision de service intensif, il y a intérêt à continuer les réparations sur un rythme accéléré.

M. DEVINAT. - Nous pourrions hâter actuellement les réparations dans toute la mesure du possible, quitte à en ralentir ensuite la cadence.

M. LE BERRAIS. - C'est ce que nous faisons et c'est pourquoi les dépenses de réparations de matériel du mois de

février accusent une augmentation importante par rapport à celles du mois de janvier. C'est pour ces raisons que j'insiste, afin que l'on intensifie les réparations confiées à l'industrie privée, comme sont intensifiées celles effectuées dans nos ateliers, quitte, ensuite, à ralentir la cadence de ces réparations.