

505LH15/1

202

(1939-1940)

V. D.2323: Construction de 10.000
 wagons en Angleterre pour assurer
 les transports de l'Armée anglaise.

Programme spécial d'acquisition de matériel pour les besoins
 de guerre (10.000 wagons couverts - 10.000 wagons
 plats et 800 wagons isothermes.-

I - Examen par la S.N.C.F. -

du M.T.P. à la S.N.C.F.	9.11.39		
de la S.N.C.F.	20.11.39		
(s)	C.D. 5.12.39	22	III
	C.D. 16. 1.40	11	V
	C.A. 17. 1.40	24	V
N.C.F. au M.T.P.	8. 2.40		

II - Examen par le Conseil Supérieur des Transports.-

ALENSI	1. 2.40
--------	---------

III - Approbation par les Pouvoirs Publics.-

Ministre des Finances	20. 2.40
si	22. 2.40
on S.N.C.F.-Etat	
du M.T.P. à la S.N.C.F.	4. 3.40
N.C.F. au M.T.P.	27. 4.40

IV - Difficultés d'exécution.-

N.C.F. au M.T.P.	27. 2.40
------------------	----------

V - Abandon partiel du programme.-

N.C.F. au M.T.P.	5. 8.40
------------------	---------

Programme spécial de guerre

V

Abandon partiel du programme

Lettre S.N.C.F. au M.T.F. 5. 8.40

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D.709-294

5 août 1940

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu nous demander, par votre lettre du 16 juillet dernier, de vous faire connaître quelles seraient les commandes que la S.N.C.F. pourrait envisager de passer dans un avenir prochain à l'industrie française.

La S.N.C.F. s'était déjà préoccupée de rechercher la possibilité d'aider, dans la mesure de ses moyens et de ses besoins, à la reprise de l'activité industrielle du pays, dont la nécessité ne lui avait pas échappé.

L'examen auquel nous avons procédé a eu tout d'abord pour objet de faire le point des diverses commandes passées et actuellement en cours au titre des programmes déjà approuvés :

- programmes annuels
- programme quinquennal
- programme spécial de 1940.

Ces commandes dont le détail en ce qui concerne les principales catégories de matériel est donné par le tableau ci-annexé, ont été réparties, eu égard aux circonstances dans lesquelles elles ont été passées entre les constructeurs français et étrangers. L'exécution de celles qui ont été passées en France sera poursuivie dans toute la mesure du possible, mais la livraison des 18.000 wagons commandés en Angleterre et en Belgique nous paraît, pour le moment, devoir être considérée comme fort aléatoire.

.....

Enfin, il nous resterait à commander, au titre du programme spécial de 1940 :

- 2.000 wagons tombereaux
- 800 wagons isothermes et réfrigérants.

Mais nous considérons que, eu égard aux circonstances dans lesquelles ce programme a été établi, il doit, maintenant, être considéré comme abandonné, pour autant qu'il n'a pas encore donné lieu à un commencement d'exécution.

.....

Pr Le Président du Conseil d'Administration

signé : GRIMPRET.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

Programme spécial d'acquisition de matériel
pour les besoins du temps de guerre

IV - Difficultés de réalisation

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 27. 2.40

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

27 février 1940

B 2131/17
B 731/181
B 2400/12

C O P I E Monsieur le Ministre,

Permettez-moi d'attirer de la façon la plus pressante votre haute attention sur les difficultés que la S.N.C.F. rencontre ou prévoit, pour faire exécuter les constructions de wagons à marchandises dont vous avez bien voulu, par diverses approbations successives, reconnaître l'impérieuse nécessité.

•
• •

Pour ne parler que des wagons devant entrer dans le parc de la S.N.C.F., et négligeant ceux que divers départements ministériels lui ont demandé d'acquiescer, nous sommes actuellement en présence de l'obligation d'accroître nos ressources par la construction des véhicules suivants :

8.500 wagons (D.M. approbation NR 30 450 du 2 mai 1939
N.R. 30 451 du 28 juillet 1939, NR 30
503 du 16 octobre 1939, NR 30 502 du
24 octobre 1939)

comportant : 5.000 wagons couverts,
2.000 wagons tombereaux, et
1.500 wagons couverts à messageries,

- qui ont été commandés à l'industrie française, ainsi que vous en a informé une lettre D/731/181 du 13 décembre 1939;

20.000 wagons faisant l'objet de notre lettre 240.000 /
8592 Te du 20 janvier 1940,

comportant: 10.000 wagons couverts,
10.000 wagons tombereaux, et
500 wagons isothermes et réfrigérants,

- que le Comité Supérieur des Transports, dans sa séance du 6 février 1940, a reconnu indispensables;

Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
244, Bd Saint-Germain, 244
P A R I S

.....

200 wagons plats à 2 essieux, dont l'Etat Major de l'Armée a demandé la construction, pour assurer le transport de chars légers, à titre, d'ailleurs, d'acompte sur un contingent plus important - Par DM du 17 janvier 1940, vous avez bien voulu autoriser la S.N.C.F à imputer à son compte de l'Etat l'établissement des $\frac{3}{4}$ de la dépense relative à l'exécution de ces 200 véhicules.

•
• •

La répartition de ce matériel était prévue comme il est dit ci-après, entre les industries françaises, anglaises et belges:

Les 8.500 premiers wagons ont été, comme nous le rappelons plus haut, confiés à l'industrie française - Toutefois, après intervention des Services de l'Armement, il a été jugé nécessaire d'envisager le recours aux industries étrangères pour la fabrication d'une partie des essieux montés et des organes de boîtes en acier moulé, entrant dans la fabrication de ces wagons, et après négociations avec les industries anglaises et belges, nous envisageons la fabrication de 7.500 essieux montés en Angleterre et de 15.000 ensembles d'organes en acier moulé pour boîtes d'essieux en Belgique.

En ce qui concerne les 20.000 wagons faisant l'objet de notre programme spécial de guerre (note justificative du 20 janvier 1940) - et ainsi que vous en avez été précédemment informé, - l'industrie anglaise y collabore pour les 10.000 wagons couverts, dont la construction est, pour une part, justifiée par les transports britanniques à assurer en France. Nous envisageons de répartir les 10.000 tonneaux entre les industries belges (3 à 5.000) et anglaises (5.000 à 7.000) et nous avons engagé à cet effet des pourparlers avec la Belgique et avec l'Angleterre. - Enfin, nous comptons confier à l'industrie nationale la construction des 800 wagons isothermes et réfrigérants.

Quant aux 200 wagons plats, à 2 essieux, pour chars légers, nous avons consulté l'industrie anglaise et l'industrie française - Cette dernière ayant pratiquement décliné, nous espérons pouvoir faire exécuter ces véhicules en Angleterre.

•
• •

.....

Or, nous avons les plus sérieuses appréhensions sur les possibilités d'exécution rapide d'une partie tout au moins de ce programme, en égard, notamment, aux renseignements suivants que nous venons de recevoir sur le concours à attendre de l'industrie anglaise :

M. René MAYER, Chef de la Mission française du Ministère de l'Armement à Londres, nous a fait connaître que les mesures de contingentement de l'acier prises par le Gouvernement Anglais attribuent à la France un tonnage limité sur lequel seront imputées les quantités nécessaires à nos wagons. L'urgence de leur fabrication sera donc à rapprocher des autres fabrications françaises confiées à l'Angleterre et il est à craindre que, de ce fait, les constructions qui nous intéressent soient primées par d'autres, - voire même rejetées à une époque très lointaine.

Il est inutile d'insister sur les difficultés de la fabrication en France. Le Comptoir Sidérurgique de France n'a pas encore enregistré, à notre connaissance, les commandes des fers nécessaires aux 3.500 wagons confiés aux constructeurs français, et notre consultation récente pour la fabrication des 200 wagons plats à 2 essieux montre bien que nous ne pouvons absolument pas attendre un effort supplémentaire appréciable de notre industrie nationale.

Quant à l'industrie belge, nous ne pouvons pas non plus augmenter exagérément sa part, tant en raison de la nécessité de diminuer l'importance des sorties de devises qu'en égard aux possibilités limitées de l'industrie belge, qui ne pourrait assurer la satisfaction de tous nos besoins dans le délai très court qui est hautement désirable.

En définitive, nous venons vous demander, Monsieur le Ministre, en vous rendant compte de toutes ces difficultés, de bien vouloir intervenir auprès du Ministère de l'Armement pour que l'exécution de nos commandes soit étudiée avec le souci de leur donner le rang de priorité qui leur revient.

Nous ne reprendrons pas ici les arguments surabondamment développés dans nos notes justificatives, relative à la nécessité de ces constructions. Il est courant de dire qu'un choix s'impose - en égard à l'ampleur des programmes - entre la fabrication des projectiles et des armements, d'une part, des moyens de transport, d'autre part, et qu'un ordre d'urgence judicieux est à adopter. Nous le reconnaissons bien volontiers, mais dans cet ordre d'urgence, il importe de ne pas perdre de vue que, faute de wagons permettant de desservir nos usines d'armement, ces dernières risquent une paralysie partielle ou même totale.

.....

Nous y tendons inéluctablement si nous n'arrivons pas, en particulier, à construire les 12.000 wagons tombereaux rentrant dans notre programme, et qui leur sont spécialement indispensables.

C'est pourquoi, pour parler plus particulièrement du concours de l'industrie anglaise, nous demandons que le Ministère de l'Armement mette tout en oeuvre pour que les 7.500 essieux montés, les 5 à 7.000 wagons tombereaux et les 200 wagons plats que nous voulons confier à l'industrie britannique, soient considérés comme tout particulièrement urgents, sans préjudice, bien entendu, des 10.000 wagons couverts (1) déjà en cours d'exécution en Grande Bretagne.

J'ai l'honneur de vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Signé : GUINARD

(1) Pour mémoire, nous signalons que l'industrie anglaise est actuellement chargée aussi de construire 500 wagons plats à bogies pour transport de chars lourds, wagons destinés au Département de la Guerre, et dont nous sommes chargés de contrôler l'exécution.

Programme spécial d'acquisition de matériel
pour les besoins du temps de guerre

III - Approbation par les Pouvoirs publics

Note au M. des Finances	20. 2.40
D.L.	22. 2.40
Convention (1) SNCF -Etat	
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	4. 3.40
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	27. 3.40

(1) Convention fixant les modalités de règlement
de l'acquisition de 10.000 wagons couverts en
Angleterre. (Voir D. 2328)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COPIELe Président du Conseil
d'Administration

Services Financiers

D. 2131/17

Paris, le 27 mars 1940

Monsieur le Ministre.

Par votre dépêche (Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 1er Bureau), du 4 mars 1940, vous avez bien voulu nous adresser :

- à titre de notification, ampliation du décret-loi du 22 février 1940, autorisant la Société Nationale des Chemins de fer français à exécuter un programme spécial de matériel roulant correspondant aux besoins du temps de guerre;

- trois exemplaires de la Convention fixant, en exécution de l'article 3 du décret, les modalités du règlement des dépenses afférentes à l'acquisition de 10.000 wagons en Angleterre;

- copie d'une décision du 20 février 1940 de M. le Ministre des Finances, exonérant du paiement des droits de douane le matériel en cause.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de ces documents et de vous retourner, revêtus des signatures prévues à l'article 15 des Statuts de la S.N.C.F., deux des exemplaires de la Convention susvisée.

A chaque exemplaire de la Convention a été joint, par nos soins, un exemplaire de l'Annexe mentionnée dans l'Exposé précédant la Convention, et précisant les spécifications techniques et prix du matériel intéressé.

Ainsi que vous l'observerez, le texte de cette Annexe indique que les modalités de calcul de la fraction du prix d'acquisition que l'Angleterre accepte de prendre à sa charge seront précisées dans la Convention à signer par les deux Gouvernements. Je vous serais très obligé de me faire parvenir copie de cette Convention dès qu'elle sera intervenue.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance.....

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : GUINARD

Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

jd

COPIE

Ministère
des Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

1^{er} Bureau

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 4 mars 1940

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer

J'ai l'honneur de vous adresser, à titre de notification, ampliation du décret-loi du 22 février autorisant la Société nationale des chemins de fer à exécuter un programme spécial de matériel roulant correspondant aux besoins du temps de guerre.

Vous trouverez également ci-joint 3 exemplaires de la Convention fixant, en exécution de l'article 3 du décret, les modalités du règlement des dépenses afférentes à l'acquisition des 10.000 wagons en Angleterre.

Je vous prie de vouloir bien contresigner les 3 exemplaires de la Convention et m'en renvoyer deux.

Enfin, je vous transmets copie d'une décision du 20 février 1940 de M. le Ministre des Finances exonérant du paiement des droits de douane le matériel en question.

Cette décision donne satisfaction à la demande que vous m'avez adressée le 6 février 1940.

Vous aurez à informer M. le Directeur Général des Douanes des dates et des bureaux d'entrée des wagons dont il s'agit.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

signé : A. de MONZIE.

CONVENTION

entre :

Le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics et la Société Nationale des Chemins de fer Français, pour fixer les modalités des remboursements au Trésor de la valeur d'acquisition de 10.000 wagons couverts livrés par l'Intendance Anglaise.

Entre les soussignés :

Le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics,

d'une part,

La Société Nationale des Chemins de fer Français, représentée par M. GUINAND, Président du Conseil d'Administration, et M. CRIMPRET, Vice-Président, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'article 15 des Statuts,

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

E X P O S É :

En vue du renforcement de son parc de matériel roulant notamment pour les besoins du Corps expéditionnaire britannique en France, et conformément aux autorisations administratives reçues par elle, la S.N.C.F. prendra livraison au fur et à mesure de leur débarquement, de 10.000 wagons couverts à fournir par l'Angleterre suivant spécifications techniques et prix définis à l'annexe jointe à la présente Convention.

Le Trésor français assurant directement vis-à-vis des fournisseurs anglais le règlement de la part française du prix de ce matériel, la S.N.C.F. se libérera vis-à-vis de lui selon les modalités ci-après :

Article premier

Le Ministre des Finances notifiera à la S.N.C.F., au début de chaque mois, le total des règlements assurés par le Trésor français au cours du mois précédent, au titre du matériel susvisé ; les sommes réglées en £ seront mentionnées pour leur contre-valeur en francs français sur la base du

.....

change fixe de 1 livre sterling = francs français 176,75.
Cette contre-valeur sera portée, valeur 15 du mois de règlement par le Trésor, dans les écritures du Trésor à un compte spécial dénommé "Prêt à la S.N.C.F. Convention du....."

Article 2

La S.N.C.F. versera à la Caisse Centrale du Trésor, aussitôt après notification par le Ministère des Finances, le 1/5 majoré d'intérêts à 4 % depuis la date de valeur en compte, de chacun des totaux mensuels visés à l'article 1er.

Le total des soldes des 4/5, majorés d'intérêts au taux de 4 % depuis la date de valeur en compte jusqu'au 31 décembre de l'exercice, sera remboursé au Trésor par la S.N.C.F. en 40 annuités constantes d'intérêts et d'amortissement, calculées sur la base d'un taux d'intérêt de 4 % et payables à terme échu le 31 décembre de chaque année.

Article 3

La S.N.C.F. portera mensuellement à son compte de premier établissement de matériel roulant, au titre du matériel suévisé, une somme égale à la contre-valeur en francs du total des règlements assurés par le Trésor, tel que défini à l'article 1er. Cette dépense, majorée de ses charges de première année, entrera en compte, à raison de son montant intégral, pour la détermination des dotations au fonds de renouvellement prévu par l'article 23 de la Convention du 31 août 1937. Elle sera couverte, en fin d'exercice, à due concurrence, au moyen des avances spéciales du Trésor dont le mode de remboursement est défini au deuxième alinéa de l'article 2 et, pour le surplus, au moyen des ressources du fonds de renouvellement suévisé.

Article 4

Les conditions financières fixées par la présente Convention ont été établies sur la base d'une exonération douanière totale des wagons importés d'Angleterre.

.....

Article 5

La présente Convention est dispensée des droits d'enregistrement en vertu de l'article 308 du Code de l'Enregistrement.

Fait à PARIS, en autant d'originaux que de parties intéressées, le

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

A. de MONTEIL

Le Ministre des Finances,

Paul REINAUD

Pour la Société Nationale
des Chemins de fer Français,

Le Vice-Président du
Conseil d'Administration,

Le Président du
Conseil d'Administration,

R A P P O R T
au Président de la République Française

PARIS, le 22 février 1940

Monsieur le Président,

L'article 80 de la Loi de Finances du 31 décembre 1939 a fixé le maximum des dépenses à effectuer en 1940 par la S.N.C.F. au titre des travaux complémentaires de premier établissement et de matériel prévus, d'une part, dans le programme normal de l'exercice et, d'autre part, dans la tranche 1940 du programme quinquennal approuvé par le décret du 26 juillet 1939.

En raison des nécessités actuelles, nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction le présent décret qui a pour objet d'approuver l'engagement et la couverture de dépenses supplémentaires d'établissement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale et de la
Guerre et des Affaires Etrangères,

Signé : E. DALADIER.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

Signé : A. de MONNIE

Le Ministre des Finances,

Signé : Paul REYNAUD

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

SUR le rapport du Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre et des Affaires Étrangères, du Ministre des Travaux Publics et des Transports et du Ministre des Finances ;

VU la loi du 8 décembre 1939 modifiant l'article 36 de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre ;

Le Conseil des Ministres entendu,

S E C R E T :

Article premier

Le Ministre des Travaux Publics pourra autoriser la Société Nationale des Chemins de fer Français à engager en 1940 des dépenses supplémentaires d'établissement pour un montant maximum de 1.930 millions.

Article 2

En sus des autorisations accordées par l'article 80 de la loi de finances du 31 décembre 1939, la Société Nationale des Chemins de fer Français, ou éventuellement les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, sont autorisées à se procurer par voie d'emprunts, au titre de l'année 1940, un total de ressources de 1.280 millions au maximum, pour la couverture des dépenses d'établissement visées à l'article 1er.

Ce total est ainsi déterminé :

- somme à verser en 1940 au titre desdites dépenses..... 1.600 M.

A déduire :

- prélèvement sur le fonds de renouvellement institué par l'article 23 de la Convention du 31 août 1937..... 320 M.

Montant net : 1.280 M.

.....

Article 3

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre des Finances sont autorisés à conclure avec la Société Nationale des Chemins de fer Français des conventions aux termes desquelles l'Etat opérera, pour le compte de la S.N.C.F. et à titre d'avances portant intérêts, le règlement de tout ou partie des dépenses prévues à l'article premier ci-dessus.

Lesdites conventions préciseront les conditions dans lesquelles l'Etat sera remboursé de ses avances. Un compte de services spéciaux sera ouvert dans les écritures du Trésor Public à l'effet de retracer ces opérations.

Article 4

Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1939.

Article 5

Le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre et des Affaires Etrangères, le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre des Finances sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à PARIS, le 22 février 1940

(s) A. LEBRUN

Par le Président de la République,

Le Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale et de
la Guerre et des Affaires Etrangères,

(s) DALADIER

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

(s) A. de MONZIE

Le Ministre des Finances,

(s) Paul REYNAUD

202

Direction du Contrôle
des Administrations financières
et des Dépenses engagées

er
1^{er} Bureau

N° 303 D

NOTE

pour le Ministre

M. le Secrétaire Général (Contrôle Financier) m'informe qu'en vue du renforcement de son parc de matériel roulant, notamment pour les besoins du corps expéditionnaire britannique en France, la S.N.C.F. a l'intention de passer commande en Angleterre de 10.000 wagons couverts. Le règlement des fournisseurs anglais serait effectué au moyen d'avances faites par le Trésor à la S.N.C.F.

La réalisation de l'opération envisagée se trouve toutefois subordonnée à l'entrée en franchise douanière des 10.000 wagons dont il s'agit.

Le Ministre a déjà admis le principe de l'exonération des droits et taxes de douanes en ce qui concerne plusieurs envois de wagons-citernes d'origine belge, à la demande de M. le Ministre des Travaux Publics.

Pour les raisons déjà retenues, j'ai l'honneur de proposer que les 10.000 wagons anglais bénéficient du même privilège.

Si le Ministre veut bien en décider ainsi, je lui serai très obligé de revêtir la présente de sa signature pour valoir décision.

M. le Directeur Général des Douanes devrait alors être informé par le Département des Travaux Publics des dates et des Bureaux d'entrée de ces wagons.

Pour le Directeur du Contrôle des
Administrations Financières et des
Dépenses engagées,

L'Inspecteur des Finances,

signé: COQUELIN.

Approuvé
Paris, le 20 février 1940
Le Ministre des Finances,

signé : Paul REYNAUD

Pour copie conforme,
P. Le Chef de Bureau,

signé :

Programme spécial d'acquisition de matériel
pour les besoins du temps de guerre

II - Examen par le Conseil Supérieur des Transports

Rapport VALENSI 1. 2.40

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Chemins de fer.

Le 1er Février 1940.

Rapporteur: M. Christian VALENSI
Secrétaire du Comité des
Chemins de fer.

C.F. 3.191

PROGRAMME

SPECIAL D'ACHAT DE MATERIEL ROULANT NEUF POUR
ASSURER LES BESOINS DU TEMPS DE GUERRE.

3

Par dépêche du 24 janvier 1940, M. le Ministre des Travaux Publics a transmis au Conseil supérieur des Transports un programme spécial d'achat de matériel roulant neuf pour pouvoir assurer les besoins de la S.N.C.F. pour le temps de guerre. Ce programme a d'ailleurs été établi par la S.N.C.F. à la demande de l'Administration supérieure; en effet, dès le 9 novembre 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a rappelé à la S.N.C.F. que les projets inscrits au programme quinquennal et notamment les projets d'acquisition de matériel roulant ont été étudiés pour répondre à des besoins du temps de paix, et qu'il n'est pas certain que ce matériel soit suffisant pour assurer le trafic de guerre et faire face à l'usure plus rapide entraînée par un service plus dur - les mêmes préoccupations ont d'ailleurs été exprimées par les Membres du Comité des Chemins de fer, le 18 décembre dernier, au cours de l'examen du budget d'établissement de la S.N.C.F. pour l'année 1940. Elles ont été rendues plus pressantes encore par les périodes de froid intense qui viennent d'être traversées et par la surcharge qui en est résultée pour l'exploitation des chemins de fer.

Ainsi qu'il a été indiqué dans le rapport sur le programme de 1940, "le budget des chemins de fer traquait, depuis quelques années, une volonté de pénitence ferroviaire et le renouvellement du matériel roulant s'effectuait à une cadence ralentie. La nécessité d'assurer, d'une part, les transports militaires qui peuvent brusquement devenir considérables et, d'autre part, un trafic

"fortement accru par les difficultés de la navigation maritime, exige un gros effort".

+
+
+ Les prévisions de dépenses d'établissement ^{des} programmes normal et quinquennal pour l'année 1949, telles qu'elles résultent des chiffres arrêtés par le Conseil supérieur des Transports et approuvés par la loi de finances, sont les suivantes :

(en millions de francs)

Désignation	Programme normal	Programme quinquennal	Ensemble
A - Travaux complémentaires proprement dits.....	329	220	549
B - Lignes nouvelles	11	-	11
C - Approvisionnements	200	-	200
D - Matériel			
1°) matériel roulant autre que neuf, mobilier et outillage.....	165	34	199
2°) matériel roulant neuf.....	413	519	932
TOTAL	1.118	773	1.891

A déduire :

Utilisation du fonds de renouvellement institué par l'art. 23 de la Convention du 31 août 1937 et du produit des ventes de vieilles matières.....

- 372

Montant net à couvrir par emprunts 1.519

En ce qui concerne spécialement le matériel roulant neuf, dont il est seulement question aujourd'hui, la dotation des deux programmes correspond aux prévisions de commandes suivantes :

.....

Programme normal

Nature des commandes:

2 prototypes
80 locomotives dont 12 électriques
93 autorails
240 voitures métalliques
100 voitures sanitaires
500 wagons couverts
35 wagons frigorifiques
600 wagons plats
740 containers

Programme quinquennal

Nature des commandes:

120 locomotives Mikado
15 locotracteurs
18 locomotives électriques
(Brive Montauban)
5.000 wagons couverts
1.000 wagons couverts à primeurs
2.000 wagons tombereaux
6.000 containers

Actuellement, on peut considérer que la totalité des matériels du programme normal est en cours de construction ou commandée. Quant au programme quinquennal, les wagons sont commandés ainsi qu'une partie des containers. Le placement de la commande des 120 locomotives Mikado est en cours, seule la construction des 18 locomotives électriques demeure subordonnée à la décision relative à l'électrification de Brive-Montauban.

Le programme exceptionnel présenté par la S.N.C.F. tend à la mise en construction des matériels suivants :

- 10.000 wagons couverts de 20 T., séries KK u w et KK u
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T., séries TT u w et TT u
- 600 wagons réfrigérants à 2 essieux
- 200 wagons isothermes à 2 essieux.

Wagons couverts -

Le parc actuel des wagons couverts de la S.N.C.F. comprend 170.200 unités: le parc actif représente 153.200 wagons, et dès avant les hostilités, se révélait légèrement insuffisant, sur la base de la durée de rotation constatée de 7 jours. Aussi, la commande de 5.000 wagons a-t-elle été prévue au plan quinquennal et passée pour l'année 1940 .

Les besoins de l'armée et ceux de l'armée britannique entraînent l'immobilisation en permanence de plus de 10.000 wagons, et les difficultés spéciales de l'exploitation en temps de guerre influencent défavorablement la rotation. La commande de 10.000 wagons supplémentaires est ainsi devenue urgente. Sur ces 10.000 wagons, 35 % seraient équipés des organes complets du frein à air, et le complément recevrait seulement la conduite blanche du frein à air .

Wagons tombereaux -

Le parc des wagons tombereaux est tombé de 206.000 en 1930 à 179.600 actuellement; déduction faite de 10 % d'immobilisation pour réparations et entretien, le parc disponible est de 161.600 unités. Comme pour les wagons couverts, les besoins de l'armée en rendent en outre une partie indisponible pour l'exploitation. Or, le trafic actuellement atteint est voisin du maximum atteint en 1930, et la durée de rotation se trouve accrue. Les 2.000 tombereaux commandés au titre du programme quinquennal ne représentent qu'une part assez faible des besoins, et une commande supplémentaire de 10.000 wagons semble entièrement justifiée. Comme pour les wagons couverts, 35 % seraient munis des organes complets du frein à air, et le complément ne recevrait que la conduite blanche du frein.

Wagons isothermes et réfrigérants.-

Le parc français de wagons réfrigérants, dont la gestion d'ensemble est confiée depuis le 1er janvier 1940 à la S.T.E.F. (Société française de transports et entrepôts frigorifiques) représente 3.100 wagons, dont 700 appartiennent à la S.T.E.F. et le reste à la S.N.C.F. Sur ce nombre, 1.400 véhicules environ sont à la disposition des Intendances française et anglaise. Pour remédier à cette insuffisance du parc, les mesures suivantes ont été prises :

- montage de 200 caisses isothermes sur des chassis usagés,
- construction pour le compte de la S.T.E.F. de 130 wagons réfrigérants
- construction de 35 wagons par la S.N.C.F. (programme normal)

Enfin, l'économie de matériel procurée par la fusion des Sociétés gérantes au 1er janvier 1940 est évaluée à 235 wagons.

Ce sont les 800 wagons restants que la S.N.C.F. envisage de remplacer, à raison de :

- 600 wagons réfrigérants avec circulation forcée d'air et bacs à glace, 200 d'entre eux étant pourvus de barres à crochet pour la suspension des viandes abattues.
- 200 wagons isothermes, 100 d'entre eux recevant des parois tolées en vue du transport de la marée.

Ainsi qu'on peut le voir, l'ensemble de ces besoins n'est guère discutable au point de vue technique.

+

+

+

Du point de vue financier, ce programme exceptionnel va avoir pour effet de doubler à peu près les prévisions de dépenses antérieures pour 1940 .

A l'exception des 800 wagons isothermes et réfrigérants qui représentent une dépense de 111,5 millions de francs, il est d'ores et déjà à peu près certain que les constructeurs français, ayant déjà reçu la commande des 8.500 wagons du programme quinquennal, n'auraient pas la possibilité d'assurer les délais de livraison très rapides exigés par les circonstances: il faut donc envisager la commande des 10.000 couverts et des 10.000 tombereaux à l'étranger, ce qui n'est pas sans réagir défavorablement sur les prix. Pour les wagons couverts, toutefois, une participation du Gouvernement Anglais semble d'ores et déjà assurée. Le programme établi fait état, en définitive,

- pour les wagons couverts, d'une prévision de 893,3 millions pour la fraction du prix à la charge de la S.N.C.F.,
- pour les wagons tombereaux, d'une prévision de dépense de 750 millions.

La dépense totale est ainsi évaluée à 1.755 millions.

Il s'y ajoute une majoration de 10 % pour imprévu, qui porte à 1.930 millions le total de l'engagement de dépenses à autoriser.

Sur cette somme, et en raison des livraisons rapides escomptées, 1.600 millions seraient payables en 1940, et 330 en 1941. La dépense de 1940 serait couverte :

- à concurrence de 320 millions par le fonds de renouvellement,
- à concurrence de 1.280 millions par des émissions d'obligations.

+

+ +

Ces prévisions financières appellent les observations suivantes :

1 - Tant en ce qui concerne l'autorisation d'engagement de dépenses (1.930 millions) qu'en ce qui concerne l'autorisation ^{d'émission} d'obligations (1.280 millions), ces autorisations doivent s'ajouter à celles données par la dernière loi de finances. Elles devront donc être consacrées par un texte ayant valeur législative, et l'intérêt incontestable des commandes envisagées pour la défense nationale justifie

l'intervention d'un décret-loi, par application de la loi du 11 juillet 1938 modifiée par la loi du 3 décembre 1939.

En ce qui concerne spécialement la part à couvrir par l'emprunt, elle va être portée au total de 1.519 à 2.799 millions de francs: il n'est pas certain que cette part puisse être réalisée en totalité par l'émission d'obligations, et il serait donc utile que l'autorisation donnée par le décret-loi fût donnée, non pas seulement pour l'émission d'obligations, mais pour la réalisation sous la forme d'obligations ou toute autre forme d'emprunts à long terme.

2 - Les évaluations de dépenses font état, pour les wagons couverts, d'un prix qui est d'ores et déjà à peu près assuré, -pour les tombereaux, d'une marge de 30 % environ en sus des prix français. On peut dès lors se demander si la majoration de 10 % pour imprévus est absolument nécessaire. La S.N.C.F. consultée demande le maintien de cette prévision supplémentaire. Ce maintien ne présente pas d'inconvénient essentiel, puisqu'en tout état de cause le programme exceptionnel actuellement à l'examen demeurera limité à l'exécution des matériels qui y sont portés, et que les crédits non absorbés par ces commandes seront automatiquement annulés.

3 - On peut se demander d'autre part s'il n'aurait pas été possible d'imputer une partie de ces commandes supplémentaires sur les programmes déjà approuvés: il résulte, en effet, des renseignements recueillis que les retards apportés par les circonstances à l'exécution des commandes de 1939 ont eu leur répercussion sur le rythme des paiements et créent des disponibilités assez importantes, qui s'ajoutent, en fait, aux crédits de 1940. Il serait donc possible de porter, par exemple, au programme normal de 1940, sans augmentation de crédits, les 800 wagons isothermes ou réfrigérants, ce qui réduirait à due concurrence le programme exceptionnel. Sur ce point, toutefois, il y a lieu de rappeler que la dotation pour variation des approvisionnements a été réduite à 200 millions sur le programme normal de 1940, et qu'il est à craindre que diverses évaluations avancées à la fin de 1939 soient rendues inférieures à la réalité du fait de la hausse des prix: d'ores et déjà, le coût des locomotives Mikado sera vraisemblablement supérieur aux premières

prévisions. La S.N.C.F. insiste donc pour qu'aucune réduction ne soit apportée aux programmes déjà approuvés.

L'insuffisance probable des prévisions pour 1940 avait d'ailleurs été relevée dans les rapport qui vous a été présenté le 18 décembre 1939: on peut espérer qu'elle se trouvera compensée par les disponibilités sus-indiquées.

4 - Une réduction ne pourrait, en définitive, être envisagée que sur les fractions des programmes de 1940 dont il serait décidé de différer la réalisation, la seule opération importante qui, le cas échéant, pourrait faire l'objet d'un ajournement, serait l'électrification de la ligne Brive-Montauban, et, en corollaire, la commande de 18 locomotives électriques destinées au service de cette ligne. Cette opération conserve l'intérêt technique qui a été souvent souligné devant le Conseil Supérieur, mais il n'est pas encore certain que les circonstances permettent de l'entreprendre dès 1940: dans l'hypothèse d'un ajournement, une réduction de 150 millions pourrait être effectuée sur les programmes antérieurs.

5 - L'imputation d'une dépense de 320 millions au fonds de renouvellement conduit en fait à une surcharge égale du budget d'exploitation de l'année 1940, et pose ainsi la question de son équilibre. Il est possible d'indiquer à ce sujet que, si le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. devra nécessairement rectifier en cours d'année ses prévisions budgétaires initiales, l'évolution du trafic et des recettes semble, pour l'instant, devoir, toutes choses égales d'ailleurs, assurer un équilibre réel de l'exploitation. Celle-ci, on le sait, est marquée actuellement par une augmentation très considérable de la masse des transports de marchandises et de leur longueur moyenne: d'autre part, et malgré la réduction des services, le trafic des voyageurs demeure très important.

Le maintien de l'intensité actuelle du trafic ne saurait cependant suffire à garantir l'équilibre de l'exploitation. Celui-ci devra, semble-t-il, être recherché dans une révision périodique des conditions de transport. L'expérience des 25 dernières années prouve qu'il est plus facile d'adapter le prix du transport à son coût réel dans une période de gros trafic et de hausse des prix que dans une période de crise ou de déflation, et qu'une révision

périodique à intervalles assez rapprochés permet d'éviter des variations trop brutales et considérables, préjudiciables au trafic et à l'économie générale.

+

+

+

C'est sous le bénéfice de ces observations que nous avons l'honneur de proposer au Conseil supérieur des Transports d'émettre l'avis qu'il y a lieu, en addition des programmes et autorisations données par la loi de finances du 30 décembre 1939 :

1°) - d'approuver le programme exceptionnel de matériel roulant neuf présenté par la S.N.C.F. pour 1940, et portant sur :

10.000 wagons couverts,
10.000 wagons tombereaux,
800 wagons isothermes et réfrigérants.

2°) - d'approuver l'engagement d'une dépense d'établissement de 1.930 millions de francs, dont 1.600 millions pour l'année 1940, - étant entendu que cet engagement sera annulé pour tout ce qui excèdera la dépense effective afférente aux matériels énumérés au 1°).

3°) - d'autoriser la couverture de la dépense de l'exercice 1940, à concurrence de :

- 1.280 millions par des émissions d'obligations ou toutes autres formes d'emprunts à long terme:
- 320 millions par imputation au fonds de renouvellement.

Le Rapporteur,
Christian VALENSI.

202

Programme spécial d'acquisition de matériel
pour les besoins du temps de guerre

I - Examen par la S.N.C.F.

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	9.11.39		
Réponse de la S.N.C.F.	20.11.39		
(s) C.D.	5.12.39	22	III
C.D.	16. 1.40	11	V
C.A.	17. 1.40	24	V
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	8. 2.40		

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

n° 240.000 Te
8.639

D. 2131-17

C O P I E

8 février 1940

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° D.2131/17 du 20 janvier 1940, j'ai soumis
8582 Te
à votre approbation un projet de construction de matériel à mar-
chandises, comportant notamment l'acquisition de :

- 10.000 wagons couverts de 20 T., séries KKuw et Kku.

Ces véhicules doivent nous être fournis par l'industrie britannique, la capacité de production des industriels français étant presque entièrement absorbée par les commandes que la S.N.C.F. leur a passées récemment.

Or, je rappelle que ces wagons sont destinés à couvrir les besoins de l'Armée britannique en France et je me permets de vous demander si, de ce fait, la S.N.C.F. ne pourrait pas être exonérée du paiement des droits de douane qu'elle devrait acquitter à l'entrée de ce matériel dans notre pays.

Si vous partagez cette manière de voir, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir intervenir auprès du Département des Finances (Direction Générale des Douanes).

Si ce Département jugeait, pour des raisons de principe, impossible d'accueillir favorablement notre demande, ne pourrait-il pas être envisagé d'octroyer à la S.N.C.F. une subvention d'un montant équivalent à celui des droits de douane dont il s'agit.

Je crois devoir souligner l'intérêt d'aboutir à une solution aussi rapidement que possible, les premières livraisons de ces wagons étant prévues pour les premiers jours du mois de mars prochain.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : GUINAUD

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, Bd. Saint-Germain - PARIS -

17 janvier 1940

202

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 17 janvier 1940

QU. V - Projets

- Construction de 10.000 wagons couverts de 20 T. séries Kkuw et Kku
10.000 wagons tombereaux de 20 T. séries TTuw et TTu
800 wagons isothermes et réfrigérants.
(dépense totale : 1.930.000.000 de francs environ).-

p. 24

M. LE PRESIDENT déclare que M. GRIMPRET a bien voulu se charger d'examiner, avec M.M. TIRARD et JACQUET, ce projet relatif à la construction de 10.000 wagons couverts, de 10.000 wagons-tombereaux et de 800 wagons isothermes et réfrigérants.

M. GRIMPRET précise que ce programme extrêmement important, dont le montant s'élève à près de 2 milliards, est exclusivement motivé par la situation résultant de la guerre. Il s'agit donc d'un programme spécial, qui se superpose aux programmes déjà approuvés, inclus dans le budget d'établissement ou dans le programme quinquennal.

Il ne soulève d'ailleurs aucune objection de sa part, ni de la part de M.M. TIRARD et JACQUET.

Toutefois, les observations suivantes ont été présentées au cours de l'examen auquel a procédé la Sous-Commission.

La note se borne à indiquer qu'il est impossible de construire tout ce matériel en France. Or, M. TIRARD a fait remarquer qu'il était fâcheux, alors que, tous les ans, les chemins de fer sont assaillis de demandes des constructeurs français

réclamant des commandes, de ne pas s'adresser à eux et, qu'au surplus, le dossier qui a été soumis ne fait pas ressortir que cela soit réellement impossible. En tout état de cause, M. TIRARD a estimé qu'il était regrettable d'orienter l'industrie française uniquement vers les fabrications de guerre, de sorte que, les hostilités terminées, il est à craindre qu'elle ne soit plus adaptée aux travaux du temps de paix.

M. le Directeur Général a répondu à cette observation que l'impossibilité actuelle de construire ce matériel en France ressort d'une lettre adressée au Ministre des Travaux Publics par le Ministre de l'Armement, et dans laquelle ce dernier se plaint de ce que la S.N.C.F. se soit adressée à des fournisseurs français pour la construction de 8.500 wagons compris dans le programme normal.

Il faut reconnaître qu'après la guerre, les besoins en matériel seront sans doute moins nombreux et moins pressants. Etant donné les circonstances actuelles, on ne peut que constater la situation, sans qu'il soit possible d'y porter remède.

M. GRIMPRET expose, d'autre part, que M. JACQUET s'est inquiété de savoir si les possibilités de transports seraient vraiment accrues par l'augmentation du nombre des wagons, étant donné que les Installations Fixes sont utilisées actuellement à leur limite de capacité. M. le Directeur Général a répondu qu'avec un accroissement de 10.000 wagons couverts et de 10.000 wagons-tombereaux, le parc du matériel roulant serait équivalent à celui qui existait en 1930. Il correspond donc aux possibilités actuelles des Installations Fixes et aucune difficulté n'est à redouter de ce côté.

A une autre observation de M. JACQUET, qui s'était demandé, en citant l'exemple de la Suède, si l'utilisation du matériel actuel était poussée au maximum, M. le Directeur

Général a répondu que toutes les mesures utiles avaient été prises dans ce but et qu'il était difficile d'établir des comparaisons avec les pays étrangers, en raison, notamment, des différences dans l'importance et l'intensité du trafic.

M. GRIMPRET note, par ailleurs, en ce qui concerne l'acquisition de 10.000 wagons couverts, que la S.N.C.F. ne devra supporter que la charge correspondant à la valeur d'achat en France de ces mêmes wagons, soit 416 livres par unité, augmentée de la moitié de la différence entre cette somme et les prix anglais ; mais, en dehors de ce point particulier, la Sous-Commission chargée d'examiner ces projets n'est pas à même de porter une appréciation sur les prix d'achat envisagés.

Sous le bénéfice de ces observations, elle propose au Conseil d'approuver le programme spécial qui lui est soumis.

M. RUEFF demande si la commande envisagée ne pourrait pas être passée à l'industrie française et, dans la négative, en quelle monnaie serait payée le matériel ainsi acquis à l'Etranger.

M. GRIMPRET répond que les 10.000 wagons couverts seront fournis par l'Angleterre. Une première tranche de la commande a déjà été passée et les paiements correspondants seront effectués en livres. Quant aux wagons-tombereaux, ils seront construits pour partie en Belgique.

M. BERTHELOT précise que 2 à 3.000 unités seulement seront commandées à l'industrie belge.

M. GRIMPRET demande à qui sera confié le surplus de ce matériel. La note ne le précise pas. Il signale que M. BOUTHILLIER a fait savoir au Comité que le Ministre des Finances verrait sans doute des objections à la passation de commandes aux Etats-Unis.

.....

M. LE BESNERAIS précise que le marché américain n'a été consulté qu'en vue de l'acquisition de locomotives et qu'il n'a jamais été question de lui demander de fournir des wagons.

M. BERTHELOT ajoute que le reste de ces wagons sera commandé en Angleterre.

M. RUEFF déclare ne pouvoir se prononcer sur le caractère indispensable du projet en cause, mais il tient à attirer l'attention du Conseil sur l'importance de la question et, notamment, sur la charge que ces commandes feront peser sur les échéanciers de paiements à faire à l'Etranger. Il faudra donc, au moment où interviendra la décision définitive, que cet aspect monétaire de la question soit étudié avec soin et qu'on recherche notamment s'il n'est pas possible, par un accord particulier, d'alléger les charges qui vont peser de ce fait sur notre balance des comptes.

M. GRIMPRET rappelle que le Ministre des Finances devra être consulté.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions de la Sous-Commission, qui sont adoptées à l'unanimité, étant entendu qu'il sera tenu compte des observations présentées par M. RUEFF.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-

Séance du 17 janvier 1940

-:-:-:-

V - Projets :

- Construction de 10.000 wagons couverts de 20 T.séries Kkuw(	)	Rapporteurs :
et Kku	)	
10.000 wagons tombereaux de 20 T. séries	(	MM.GRIMPRET
TTuw et TTu	)	TIRARD
800 wagons isothermes et réfrigérants	(	JACQUET
(1.930.000.000 de francs environ)	(	

Suite à la Note relative à la

Construction de 10.000 wagons couverts
de 20 T.

10.000 wagons tombereaux
de 20 T.

800 wagons isothermes
et réfrigérants

qui a été distribuée ce jour en vue
de la séance du Comité de Direction
du 16 janvier et de celle du Conseil
d'Administration du 17 courant.

12 janvier 1940

COMITÉ DE DIRECTION
du 16 Janvier 1940 193

(Question N° V)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 17 Janvier 1940 193
(Question N° V)

Paris, le

PROJET

240 000

8592 Te

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre dépêche du 9 novembre 1939, j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de construction de :

- 10.000 wagons couverts de 20 T, séries Kkuw et Kku,
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T, séries TTuw et TTu,
- 800 wagons isothermes et réfrigérants,

dont la dépense d'acquisition sera inscrite au compte de premier établissement (matériel roulant neuf), au titre du programme spécial d'acquisition de matériel en 1940.

Vous trouverez ci-joint, en deux exemplaires, la note justificative N° 64 Tc 46 relative à cette construction.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous retourner un exemplaire dudit projet et de faire approuver par le Parlement, au titre du programme spécial de travaux complémentaires de premier établissement et du matériel, une autorisation supplémentaire de dépenses pour 1940 de 1.600 M correspondant, après déduction du Fonds de Renouvellement institué par l'art. 23 de la Convention du 31 août 1937 pour 320 M à une autorisation pour la S.N.C.F. de se procurer, au titre de l'année 1940, par l'émission d'emprunts, une somme complémentaire de 1.280 M qui s'ajouteront aux autorisations accordées par l'art. 80 de la loi de finances du 31 décembre portant fixation du budget des services civils pour l'exercice 1940.

o o

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics -
244, boulevard Saint-Germain - PARIS.

Je me permets d'attirer tout spécialement votre attention sur la nécessité, qu'il me paraît y avoir, à donner une suite aussi rapide que possible à nos propositions.

La note justificative ci-jointe met en évidence, pour chacun des matériels dont il s'agit, les raisons impératives qui militent en faveur de leur acquisition. Je crois devoir les souligner tout particulièrement ici.

En ce qui concerne les wagons couverts, l'insuffisance du parc est nettement établie; même pour le temps de paix, le déficit constaté dépasse 10.000 véhicules.

Or, les besoins militaires créés par la guerre (transports de troupes, de matériel, de ravitaillement), tant pour l'armée française que pour l'armée anglaise, exigent l'utilisation de nombreux wagons couverts et réduisent d'autant les ressources disponibles pour les besoins commerciaux.

Pour les wagons tombereaux, les prévisions récentes de la Direction Générale des Mines au sujet des transports de combustibles solides à assurer pendant la durée des hostilités, montrent que la S.N.C.F. devrait pouvoir disposer, rien que pour ces transports, de 12.000 wagons tombereaux de 20 T. supplémentaires.

Et il n'est pas tenu compte, dans cette évaluation, de l'accroissement des transports de matières pondéreuses diverses dû à l'intensification des fabrications d'armement.

Enfin, il est certain aussi que nous manquons actuellement de wagons isothermes et réfrigérants pour les besoins du commerce; et cette déficience ira en croissant avec le retour de la période d'été. Si nous pouvons d'ailleurs nous contenter de demander la construction de 800 nouveaux wagons seulement, c'est en faisant état de l'économie de matériel que nous permet l'amélioration des méthodes d'exploitation, consécutive à la fusion, au 1^{er} janvier 1940, des Sociétés frigorifiques filiales des anciens Réseaux.

•
•

Membre du Comité des Travaux Publics
M. L. BOUTIER - Paris

.....

Nous avons des raisons de penser que l'insuffisance de notre parc peut entraîner des difficultés très sérieuses pour la fourniture du matériel. D'ores et déjà le nombre des wagons chargés pendant les dernières semaines est en augmentation très sensible sur celui des wagons chargés pendant les semaines correspondantes de l'année précédente. Voici quelques précisions à cet égard :

	1939	1938
48ème semaine	319.886	298.312
49ème -	314.865	300.420
50ème -	328.561	308.097
51ème -	329.025	255.598
52ème -	289.252	260.326

Mais nos difficultés tiennent à des causes plus profondes que cette augmentation du nombre des wagons chargés. Les circonstances nées de l'état de guerre ont, en effet, sensiblement modifié la répartition géographique des besoins économiques du pays et, partant, les conditions de la distribution des marchandises ; cette nouvelle situation se traduit en général pour le chemin de fer, par un accroissement des distances de transports et, par conséquent, un allongement de la durée de rotation. En outre, l'exécution des transports militaires crée des perturbations dans les courants de transports commerciaux, notamment dans les régions industrielles du Nord et de l'Est qui nous interdisent de tirer le maximum de rendement de notre matériel et de nos installations.

L'augmentation des tonnages kilométriques se traduit dans l'accroissement très net des recettes marchandises constaté au cours des dernières semaines et que rappelle le tableau ci-après :

	1939	1938
48ème semaine	327.257.000 f	220.056.000 f
49ème -	333.340.000	222.230.000
50ème -	346.905.000	232.033.000
51ème -	342.198.000	215.839.000
52ème -	332.300.000	233.170.000

.....

Nous nous trouvons en présence d'un accroissement du trafic ferroviaire de marchandises tel que nous devons considérer qu'aujourd'hui nous sommes à la limite de nos possibilités. Il ne pourra donc être fait face aux programmes supplémentaires de transports qui nous sont annoncés par l'autorité militaire et les ministères responsables que par un renforcement correspondant de nos moyens, sans quoi il est certain que les transports vitaux pour l'économie du Pays ne pourraient pas être assurés.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Les difficultés rencontrées par les chemins de fer, par un accroissement des distances de transports et par l'exécution des transports militaires créés dans les régions industrielles du Nord et de l'Est du pays, ont entraîné une répartition géographique des besoins économiques du pays et, par suite, les conditions de la distribution des marchandises. Cette nouvelle situation se traduit en général par le fait que les distances de transport sont devenues plus importantes. En outre, l'exécution des transports militaires créés dans les régions industrielles du Nord et de l'Est du pays a entraîné une répartition géographique des besoins économiques du pays et, par suite, les conditions de la distribution des marchandises. Cette nouvelle situation se traduit en général par le fait que les distances de transport sont devenues plus importantes.

L'augmentation des tonnages kilométriques se traduit dans l'accroissement très net des recettes marchandises constaté au cours des dernières semaines et que rappelle le tableau ci-après :

1938	1937	
333.190.000	333.300.000	22ème semaine
333.190.000	333.300.000	21ème
333.190.000	333.300.000	20ème
333.190.000	333.300.000	19ème
333.190.000	333.300.000	18ème
333.190.000	333.300.000	17ème
333.190.000	333.300.000	16ème
333.190.000	333.300.000	15ème
333.190.000	333.300.000	14ème
333.190.000	333.300.000	13ème
333.190.000	333.300.000	12ème
333.190.000	333.300.000	11ème
333.190.000	333.300.000	10ème
333.190.000	333.300.000	9ème
333.190.000	333.300.000	8ème
333.190.000	333.300.000	7ème
333.190.000	333.300.000	6ème
333.190.000	333.300.000	5ème
333.190.000	333.300.000	4ème
333.190.000	333.300.000	3ème
333.190.000	333.300.000	2ème
333.190.000	333.300.000	1ère

du 16 Janvier 1940 193

du 17 Janvier 1940 193

(Question N° V)

(Question N° V)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

SERVICE CENTRAL
DU MATERIEL

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc.46

RELATIVE A LA MISE EN CONSTRUCTION, en 1940, de :

- 10.000 wagons couverts de 20 T, séries Kkuw et Kku
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T, série TTuw et TTu
- 800 wagons isothermes et réfrigérants.

I - OBJET DE LA PRESENTE NOTE -

Par dépêche du 9 novembre 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a rappelé à la S.N.C.F. que les projets inscrits au programme quinquennal et notamment les projets d'acquisition de matériel ont été étudiés pour répondre à des besoins du temps de paix, et qu'il n'est pas certain que ce matériel soit suffisant pour assurer le trafic de guerre et faire face à l'usure plus rapide entraînée par un service plus dur. Aussi, le Ministre des Travaux Publics a-t-il demandé l'établissement d'un programme spécial d'acquisition de matériel moteur et de matériel roulant.

La S.N.C.F. a, dans une lettre du 20 novembre constituant une première réponse à la question ainsi posée, envisagé l'acquisition, en Angleterre, d'une tranche de 10.000 wagons couverts.

L'objet de la présente note est de fournir les justifications utiles et d'indiquer le montant des crédits à prévoir pour la mise en construction en 1940 d'un programme de wagons à marchandises répondant aux préoccupations de l'Administration Supérieure, programme comprenant les :

- 10.000 wagons couverts de 20 T, séries Kkuw et Kku précités
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T, séries TTuw et TTu,
- 600 wagons réfrigérants à 2 essieux,
- 200 wagons isothermes à 2 essieux.

o
• o

Nous soulignons que nos propositions actuelles ne concernent pas le matériel moteur, qui fera l'objet d'un projet ultérieur.

D'ores et déjà nous rappelons toutefois, au sujet de ce matériel moteur, que nous avons reçu l'autorisation du

....

Ministre des Travaux Publics de commander 120 locomotives à vapeur, du type Mikado, soit 50 sur le programme 1939 et 70 sur le programme quinquennal.

En raison des difficultés que nous rencontrons pour placer, en France, la commande de ces 120 machines, nous consultons l'industrie américaine en vue de son concours éventuel pour la construction de tout ou partie de ces locomotives de type français.

Le programme spécial de guerre demandé par l'Administration Supérieure aura trait, en ce qui concerne les locomotives à vapeur, à d'autres machines dont nous nous réservons ultérieurement de justifier la nécessité et qui seront également, pensons-nous, demandées à l'industrie américaine, mais, cette fois, suivant des types étudiés, d'après nos avant-projets, en Amérique, et conformes à la technique américaine.

II - JUSTIFICATION DE L'ACQUISITION DE 10.000 WAGONS COUVERTS. séries KKu^w et KKu - DESCRIPTION TECHNIQUE DE CES VEHICULES ET EVALUATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES

a) Justification -

Le parc actuel des wagons couverts de la S.N.C.F. comprend 170.200 unités. Les immobilisations pour réparation correspondent, en régime permanent, à 10 % du parc. Il reste donc un parc actif de 153.200 wagons. Avec la durée de rotation de 7 jours constatée avant les hostilités, on disposait journallement de $\frac{153.200}{7} = 21.900$ wagons, alors que pendant

l'année 1938 la S.N.C.F. avait déjà à faire face à des pointes nécessitant le chargement journalier de 23.400 wagons. L'insuffisance du parc constatée en temps de paix était donc de :

$$(23.400 - 21.900) \times 7 = 10.500 \text{ wagons.}$$

C'est pour combler une part de cette insuffisance que la S.N.C.F. avait inscrit au programme quinquennal l'acquisition de 5.000 wagons couverts.

Actuellement, les transports à effectuer en France pour les besoins du corps expéditionnaire britannique (transports de troupes, de matériel, de ravitaillement) viennent s'ajouter à ceux que la S.N.C.F. doit assurer pour satisfaire aux besoins de l'armée française et aux transports d'intérêt national et commerciaux.

Même avec des immobilisations pour réparations actuellement inférieures à celles du régime permanent (12.900 contre 17.000), nous devons compter encore, comme immobilisés en permanence pour les besoins de l'armée (stations - magasins - rames TCO, etc...), 10.500 wagons, ce qui ramène le

parc actif à 147.800 wagons, chiffre inférieur à celui de 1938. Or, d'ores et déjà, nous avons à faire face à des chargements supérieurs à ceux du temps de paix, à des distances de transport plus grandes, et aux difficultés spéciales de l'exploitation en temps de guerre qui influencent défavorablement la rotation.

La nécessité d'augmenter le parc de couverts est donc établie; quant au chiffre de 10.000 wagons que nous croyons devoir proposer, il a été établi d'accord avec les autorités britanniques et tient compte des estimations faites par celles-ci.

•
o o

Les wagons dont il s'agit seront construits en Grande-Bretagne, car la capacité de production des constructeurs français est presque entièrement absorbée par la commande des 8.500 wagons du programme quinquennal, qui vient de leur être attribuée, alors que ces 10.000 wagons couverts nouveaux devront, bien entendu, être livrés dans les délais les plus courts possibles.

Il a été jugé suffisant d'équiper 35 % seulement de ces 10.000 wagons des organes complets du frein à air, soit 3.500 wagons. Le complément, soit 6.500 unités, recevra seulement la conduite blanche du frein à air.

b) Description technique - (Diagramme N° 01-035198 ci-joint)

Les wagons seront construits, d'une manière générale, conformément aux normes françaises et seront au gabarit français.

Les caractéristiques essentielles de ces wagons sont celles des wagons unifiés français, à savoir :

Les wagons couverts, du type KKuw, ont une tare de 12 tonnes; leur chargement est de 20 tonnes en P.V. et de 15 tonnes en G.V.

Ces wagons sont montés sur deux essieux de 4.500 m. d'écartement avec boîtes unifiées et munis du frein à air comprimé automatique avec triple valve LuVI voyageurs-marchandises et du frein à levier.

La caisse est à ossature métallique et frilage en bois; chaque face comporte une porte roulante et 4 ouvertures avec volet métallique à la partie supérieure.

Les wagons KKu, semblables dans l'ensemble aux précédents, ne comportent toutefois que la conduite blanche du frein à air.

.....

c) Evaluation du montant des dépenses

Après des négociations laborieuses, conduites en Grande-Bretagne par un ingénieur de la S.N.C.F., envoyé spécialement en mission à cet effet, et les représentants des Services Financiers du Gouvernement Français, les prix au-dessous desquels il n'a pas été possible de descendre sont les suivants :

- 645 livres pour les wagons munis du frein à air
- 570 " " " " comportant seulement la conduite blanche.

Ces prix sont sensiblement plus élevés que les prix français.

Dans l'état actuel des pourparlers, la S.N.C.F. ne garderait à son compte que la valeur d'achat des mêmes wagons en France, valeur d'achat estimée forfaitairement, que le wagon comporte le frein complet ou la conduite blanche, à 416 livres, et la moitié de la différence entre cette somme et les prix anglais. Le complément (soit l'autre moitié de cette différence) sera à la charge du Gouvernement Anglais.

La part de la S.N.C.F. serait ainsi à peu près équivalente à la dépense d'acquisition de ces wagons en Belgique, solution à laquelle il aurait fallu recourir à défaut de la collaboration de l'industrie anglaise.

Les dépenses dont la S.N.C.F. devrait assurer le paiement sont donc ainsi les suivantes :

$$3.500 \times \left(416 + \frac{645 - 416}{2} \right) = \dots\dots\dots 1.856.750 \text{ £}$$

$$6.500 \times \left(416 + \frac{570 - 416}{2} \right) = \dots\dots\dots 3.204.500 \text{ £}$$

soit au total. 5.061.250 £

ou, au taux de 176 fr,50 la Livre : 893.310.625 francs

Nous ajoutons que la commande de ces wagons sera passée par le Ministre de l'Armement Anglais.

III - JUSTIFICATION DE L'ACQUISITION DE 10.000 WAGONS TOMBAREAUX,
séries TTuw et TTu - DESCRIPTION TECHNIQUE DES VEHICULES
ET EVALUATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES

a) Justification

Nous évaluons ci-après, de deux manières différentes,

.....

nos besoins en nouveaux wagons tombereaux :

- 1 - Les prévisions récemment faites par la Direction Générale des Mines sur les transports de combustibles solides qu'il faudra assurer en régime permanent pendant la durée des hostilités chiffrent à 6.220.000 t. par mois le tonnage total. Déduction faite du programme de la voie d'eau et de la consommation propre des ports (1.250.000 t.) et des coques français et importés, supposés tous transportés en wagons de particuliers (850.000 tonnes), il reste un tonnage mensuel de 4.120.000 t. par mois, soit 950.000 t. par semaine, à charger en tombereaux S.N.C.F. - Le chiffre correspondant à fin 1939 était de 750.000 tonnes. Cette augmentation correspond (avec une durée de rotation de 8 jours et un coefficient d'immobilisation de 5 % pour entretien et réparations - s'agissant de matériel neuf) à un parc supplémentaire de 12.000 tombereaux de 20 t.

Ce calcul ne tient pas compte du développement, avec les fabrications d'armement, des transports de minerais et autres matières pondéreuses.

o
o o

- 2 - On peut aussi évaluer nos besoins en supposant que le trafic pourrait atteindre celui de 1930 où s'est produit le maximum constaté au cours des dernières années, et qui correspond au potentiel des installations fixes.

Or, il y avait en France, à cette époque, 206.000 wagons tombereaux, sur lesquels 20.000 environ étaient immobilisés pour réparation ou entretien. Le parc disponible était donc de 186.000 wagons.

Actuellement, le parc total est de 179.600 unités. En déduisant de ce nombre 10 % d'immobilisations pour réparation et entretien, il reste un parc disponible de :

$$179.600 - 18.000 = \underline{161.600 \text{ unités}}$$

Le déficit, par rapport à 1930, est donc de :

$$179.600 - 161.600 = 18.000 \text{ wagons environ.}$$

Le nombre de wagons neufs nécessaires pour combler ce déficit serait, compte tenu d'une immobilisation de 5 % seulement pour entretien, de 19.000 wagons environ.

Encore, faudrait-il ajouter à cette insuffisance 1.500 wagons environ utilisés dans les divers établissements de l'armée française ou de l'armée britannique et indisponibles de ce fait pour les besoins de notre exploitation.

o
o o

.....

L'appoint de 2.000 wagons tombereaux, qui viennent d'être commandés au titre du programme quinquennal, est donc insuffisant pour combler ce déficit et la construction des 10.000 wagons, dont la S.N.C.F. envisage maintenant l'acquisition au titre du programme spécial de guerre, paraît indispensable.

o
o o

La proportion, dans le parc, du nombre des wagons équipés du frein à air complet augmente en même temps que la démolition des wagons anciens qui ne sont, le plus souvent, munis que de la conduite blanche du frein. Aussi, paraît-il suffisant de prévoir le montage des organes complets du frein sur une partie seulement de ces 10.000 wagons, soit sur 35 % ou 3.500 unités. Les 6.500 autres véhicules ne recevront que la conduite blanche du frein.

b) Description technique - (Diagramme N° 01-035197 ci-joint)

Les wagons TTuw, avec frein à air complet, ont une tare de 10,2 tonnes et les wagons TTu, avec conduite blanche de frein, ont une tare de 9,5 tonnes. Tous ces wagons peuvent recevoir 20 tonnes de chargement.

Ces wagons sont montés sur deux essieux de 4,5 m d'écartement avec boîtes unifiées.

La caisse, entièrement métallique, est munie, sur chaque face, de deux portes à deux vantaux sans lisse au-dessus de ces portes.

c) Evaluation des dépenses

Les dépenses à engager pour la construction de ces 10.000 wagons seraient, sur la base des prix unitaires obtenus récemment pour la fourniture des 2.000 wagons tombereaux du programme quinquennal :

- 3.500 wagons TTuw, à 65.500 frs l'un	229.250.000 frs
- 6.500 " TTu, à 53.500 frs l'un	347.750.000 frs

soit, au total ... 577.000.000 frs

=====

Mais, du fait que les industriels français déclarent ne pouvoir guère assurer en 1940 d'autres constructions que celles qui viennent de leur être demandées au titre du programme quinquennal, il est vraisemblable que la S.N.C.F. devra placer la commande des 10.000 wagons dont il s'agit à l'étranger, et sans doute sur le marché belge. Il est donc prudent de majorer la dépense évaluée ci-dessus pour tenir

+ pour pasha

.....

compte des prix belges, plus élevés que les prix français, et des taxes d'importation et d'armement. Cette majoration pouvant être fixée à 30 % environ, la dépense totale sera, en définitive, de : 750.000.000 millions de francs.

IV - JUSTIFICATION DE L'ACQUISITION DE 800 WAGONS ISOTHERMES ET REFRIGERANTS - DESCRIPTION TECHNIQUE DES VEHICULES ET EVALUATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES

a) Justification

La Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) chargée, depuis le 1er janvier 1940, de gérer l'ensemble du parc français de wagons réfrigérants, dispose, au total, de 3.100 wagons comprenant :

- 2.400 wagons appartenant à la S.N.C.F.
- 700 " " " à la S.T.E.F.

Sur cet effectif, 1.400 véhicules environ sont à la disposition des Intendances Française et Anglaise.

D'ores et déjà, il est impossible de répondre aux demandes de transport faites par le commerce, bien que les besoins d'hiver en matière de wagons réfrigérants soient particulièrement réduits.

Certaines mesures sont déjà prises pour pallier l'insuffisance du parc; elles sont les suivantes :

- Montage de 200 caisses isothermes sur des châssis usagés,
- Construction, pour le compte de la S.T.E.F., de 130 wagons réfrigérants au gabarit anglais,
- Construction, pour le compte de la S.N.C.F., de 35 wagons identiques aux précédents (approbation ministérielle du 22 juin 1939),
- Economie de matériel entraînée par la fusion, à la date du 1er janvier 1940, des trois Sociétés frigorifiques (S.E.F. S.T.E.F., C.T.F.) et la rationalisation des méthodes d'exploitation, économie évaluée à 235 wagons.

L'ensemble de ces mesures correspond à une augmentation du parc de 600 unités en 1940, augmentation encore insuffisante pour reconstituer la capacité de transport indispensable et représentée par les 1.400 wagons cédés aux Intendances.

C'est donc :

$$1.400 - 600 = 800 \text{ wagons}$$

dont la S.N.C.F. doit envisager la construction.

...

- 600 wagons réfrigérants avec circulation forcée d'air et bacs à glace, 200 d'entre eux étant pourvus de barres à crochets pour la suspension des viandes abattues,

- Tous ces wagons seront construits sur des types existants, qui donnent entière satisfaction en service.

Wagons réfrigérants

- Tare	15,5 t.
- Capacité de chargement	{ 12,5 t. en G.V. 15 t. en P.V.
- Longueur hors tampons	10,408 m.
- Largeur extérieure	2,758 m.
- Ecartement des essieux	6,500 m.
- Volume intérieur de la caisse	50 m3

Les wagons sont munis du frein à air "Westinghouse" avec triple-valve LuVI et du frein modérable, d'un frein à levier et d'une conduite blanche de chauffage par la vapeur. Le châssis est de construction métallique, en profilés assemblés par rivetage.

• • • •

La caisse a une ossature métallique en profilés assemblés par rivetage et soudure. Les parois sont en bois avec couche isolante en liège expansé. La caisse comporte deux portes à deux vantaux.

A l'intérieur de la caisse sont prévus deux paniers à glace avec écrans, un caillebotis; des ventilateurs actionnés par turbines aériennes, avec gaines de circulation d'air, assurent le mouvement de l'air à l'intérieur du wagon.

Deux cents de ces wagons sont, en outre, munis de barres à crochets pour la suspension des viandes.

Wagons isothermes

Ces wagons diffèrent des précédents par la suppression des ventilateurs et de leur gaine d'aération, des bacs à glace et de leurs écrans, et enfin du caillebotis. Ils comporteront tous, cependant, les pièces d'attente nécessaires à l'application ultérieure de ces différents dispositifs pour permettre, le cas échéant, leur transformation en wagons réfrigérants.

En outre, les 100 wagons destinés au transport de la marée recevront sur leur plancher et les parois verticales un revêtement intérieur en tôle d'acier galvanisée.

c) Evaluation des dépenses

La consultation faite récemment auprès des constructeurs français, en vue de la fourniture de 165 wagons réfrigérants (130 pour la S.T.E.F. et 35 pour la S.N.C.F.), a donné le prix unitaire de 138.500 frs, pour des wagons réfrigérants munis de ventilateurs, de bacs à glace, de caillebotis, mais sans barres à crochets pour la viande.

L'évaluation des dépenses correspondant à l'acquisition des 800 wagons dont il s'agit peut être faite sur cette base car il sera possible, sans doute, de placer cette construction, relativement peu importante, en France. Cette évaluation s'établit comme il suit :

- 400 wagons réfrigérants sans barres à viande, à 140.000 frs l'un	56.000.000 de frs
- 200 wagons réfrigérants avec barres à viande, à 145.000 frs l'un	29.000.000 de frs
- 100 wagons isothermes avec revêtement de tôle d'acier, à 135.000 frs l'un ...	13.500.000 de frs
- 100 wagons isothermes sans revêtement de tôle d'acier, à 130.000 frs l'un ...	13.000.000 de frs
	111.500.000 de frs

....

V - RECAPITULATION DES DEPENSES A PREVOIR ET IMPUTATIONS

Les crédits nécessaires à l'acquisition du matériel roulant (wagons à marchandises) ci-dessus énuméré, sont, en définitive, les suivants :

- 10.000 wagons couverts	893.310.625 Ls
- 10.000 wagons tombereaux	750.000.000 Ls
- 800 wagons isothermes et réfrigérants	111.500.000 Ls
	1.754.810.625 Ls
Somme à valoir pour imprévu : 10% env.	175.500.000 Ls
TOTAL des crédits, environ	1.930.000.000 de Ls

Les dépenses dont il s'agit seront inscrites au compte de premier établissement (matériel roulant neuf) au titre du programme spécial d'acquisition de matériel en 1940.

L'échelonnement des dépenses sera le suivant :

- en 1940	1.600.000.000 de Ls
- e en 1941, le complément soit	330.000.000 "

VI - PROGRAMMES ULTERIEURS DE CONSTRUCTION DE MATERIEL MOTEUR ET ROULANT

Comme nous l'avons déjà souligné dans ce qui précède, les calculs effectués en rapprochant les besoins que nous constatons d'ores et déjà de l'effectif du parc dont nous disposerons une fois exécutées les commandes du plan quinquennal et le programme spécial qui fait l'objet des propositions ci-dessus, supposent une utilisation intensive du matériel.

En ce qui concerne les couverts, il faut noter que les besoins de transports du corps expéditionnaire britannique iront en augmentant. Enfin, d'une manière générale, les usines d'armement n'ont pas encore atteint le régime permanent de leurs fabrications.

Nous devons, certes, utiliser au maximum le matériel existant, même au prix de dépenses élevées d'entretien et en faisant au besoin un large appel à l'industrie privée.

Nous avons ainsi sorti de garage et remis en service 9.700 wagons qui devaient être démolis au cours de l'année 1940. Les wagons les plus fragiles, qui ne servaient en temps de paix qu'aux pointes de trafic, ne pourront supporter longtemps un service continu. Enfin, il faut compter

...

avec les destructions possibles.

Telles sont les raisons pour lesquelles il apparaît dès maintenant qu'au cours de l'année 1941, on sera dans la nécessité de poursuivre, à raison de 10.000 couverts et de 10.000 tombereaux, l'effort entrepris depuis la guerre. Cet effort ne sera d'ailleurs pas perdu pour l'avenir, car une partie importante du parc (91.400 wagons dont, notamment, 35.400 couverts P.V. et 34.600 tombereaux) est constituée de wagons ayant de 40 à 45 ans d'âge dont le renouvellement, même en temps de paix, apparaîtrait justifié.

Nous présenteront corrélativement, à la lumière de l'expérience, le programme spécial de matériel moteur annoncé au paragraphe I de la présente note.

16 janvier 1940

202

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

du 16 janvier 1940

QU. V - Projets

- Construction de 10.000 wagons couverts de 20 T. séries Kkuw et Kku
10.000 wagons tombereaux de 20 T. séries Tuw et Tu
800 wagons isothermes et réfrigérants
(Dépense totale : 1.930.000.000 de francs environ).

P.V. COURT

Sur le rapport de M. GRIMPRET, le Comité arrête les propositions qui seront soumises au Conseil d'Administration dans sa séance du lendemain.

STENO p. 11

M. LE PRESIDENT. - Avez-vous des observations à présenter sur le projet d'acquisition de wagons qui nous est soumis ?

M. BOUTHILLIER. - J'ai examiné la note et je voudrais faire deux brèves observations.

J'estime, en premier lieu, qu'il y aurait un très grand intérêt à ce que nous soyons saisis en une seule fois de l'ensemble du projet. La note qui nous a été soumise ne prévoit que l'achat de wagons et laisse entendre que nous serons saisis prochainement d'un programme spécial de construction de matériel moteur. Mais il serait préférable que nous ayons une vue d'ensemble de la question, car nous sommes au lendemain du vote de la loi de finances et le programme que nous examinons n'est pas compris dans les autorisations prévues à cette loi. Nous allons donc être obligés de demander au Parlement une autorisation supplémentaire d'émission. Mais il conviendrait que nous le saisissions d'une demande englobant l'ensemble des crédits afférents au programme spécial non compris dans les autorisations accordées par la loi de finances.

Ma seconde observation a trait aux commandes en Amérique. J'insiste tout particulièrement auprès de la Direction

Je ne crois pas que nous aurons à commander d'autres machines cette année, mais je n'en suis pas absolument certain. En tout cas, la question ne se posera pas avant plusieurs mois. Il est probable que nos programmes de guerre devront être révisés à plusieurs reprises en cours d'année. En définitive, pour le moment, nous ne pouvons que présenter notre programme spécial d'acquisition de wagons et demander au Parlement les crédits y afférents, la question du programme spécial d'acquisition de locomotives ne pouvant qu'être, pour l'instant, différée.

M. BOUTHILLIER. - Je fais remarquer qu'il est assez fâcheux d'avoir, dès le début de janvier, à demander des autorisations supplémentaires d'émission.

M. BERTHELOT. - Nous avons suivi de très près l'état de nos besoins. Ce qui était vrai au premier décembre ne l'est plus maintenant et je puis vous assurer qu'il y a un mois nous ne prévoyions que l'acquisition de 5.000 wagons. Mais le programme complémentaire de la Direction des Mines nous a obligés à réviser notre propre programme, et nous avons dû envisager l'acquisition, non plus de 5.000, mais de 10.000 wagons. Il ne faut pas dire que notre programme n'a pas été préparé.

M. BOUTHILLIER. - Ce n'est pas ce que je veux dire.

M. LE BESNERAIS. - Dans les circonstances présentes, l'année représente un laps de temps trop grand pour établir des prévisions. Je ne peux pas vous assurer que, d'ici la fin de l'année, nous n'aurons pas besoin de nouvelles locomotives à commander.

M. BOUTHILLIER. - Nous avons fait voter, il y a 15 jours, une autorisation d'émission pour l'année et nous sommes déjà obligés de revenir sur cette question.

M. LE BESNERAIS. - Lorsque nous avons présenté notre programme, nous avons bien spécifié qu'il ne comprenait pas le programme spécial de guerre, qui devait comporter l'acquisition immédiate et la livraison dans le plus bref délai possible des wagons nécessaires pour faire face au trafic né de la guerre.

M. BERTHELOT. - Notre Représentant financier à Londres a déjà négocié la commande de 10.000 wagons couverts.

M. BOUTHILLIER. - Par ailleurs, j'entends parler pour la première fois d'achat de matériel en Belgique.

M. MARLIO. - Avez-vous envisagé de passer éventuellement des commandes en Italie ?

M. LE BESNERAIS. - Non, sauf en ce qui concerne la construction de wagons-citernes. Nous ne nous adressons pas à l'Italie, d'une part, parce que les prix de revient des wagons qu'elle peut livrer est plus élevé que celui proposé par les constructeurs belges, et, d'autre part, parce que l'Italie, n'ayant pas d'acier, nous demande de lui en fournir. Il vaut mieux, dans ces conditions, faire construire ailleurs.

M. BERTHELOT. - Le prix unitaire d'un wagon en Italie ressortait à 140.000 fr environ, alors qu'en Belgique, il ne s'élève qu'à 96.000 fr.

M. LE BESNERAIS. - Cette différence de prix s'explique par la nécessité où se trouve l'Italie d'acheter l'acier en Amérique et de le payer en dollars.

M. BOUFFANDEAU. - Où sont les usines de construction en Belgique ?

M. LE BESNERAIS. - Un peu partout.

M. ARON. - D'après la note qui nous a été remise, et si je comprends bien, la S.N.C.F. envisage de faire construire des wagons réfrigérants et isothermes; mais dans quel but ? Pour les donner en exploitation à la S.T.E.F. ?

.....

Mais je croyais que celle-ci était en mesure de faire construire elle-même ses wagons, encore que je reconnaisse que ses moyens financiers ne lui permettent pas d'acquérir 800 wagons d'un seul coup. Je me demande si cette question n'est pas liée au contrat que nous avons passé avec la S.T.E.F.

M. LE PRESIDENT. - La S.T.E.F. fait déjà construire 130 wagons réfrigérants.

En définitive, nous proposerons demain au Conseil d'approuver le projet qui nous est ~~xxxxxxx~~ soumis.

Comité de Direction

Séance du 16 janvier 1940

V - Projets

- Construction de 10.000 wagons couverts de 20 T.séries Kkuw (et Kku)
10.000 wagons tombereaux de 20 T. séries (Rapporteurs :
TTuw et TTu) MM.GRIMPRET
800 wagons isothermes et réfrigérants (TIRARD
(1.930.000.000 de francs environ).) JACQUET

Suite à la Note relative à la

Construction de 10.000 wagons couverts
de 20 T.
10.000 wagons tombereaux
de 20 T.
800 wagons isothermes
et réfrigérants

qui a été distribuée ce jour en vue
de la séance du Comité de Direction
du 16 janvier et de celle du Conseil
d'Administration du 17 courant.

12 janvier 1940

COMITÉ DE DIRECTION
du 16 Janvier 1940 193

(Question N° V)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 17 Janvier 1940

(Question N° V)

Paris, le

PROJET

240 000

8592 Te

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre dépêche du 9 novembre 1939, j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de construction de :

- 10.000 wagons couverts de 20 T, séries KKuw et KKu,
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T, séries TTuw et TTu,
- 800 wagons isothermes et réfrigérants,

dont la dépense d'acquisition sera inscrite au compte de premier établissement (matériel roulant neuf), au titre du programme spécial d'acquisition de matériel en 1940.

Vous trouverez ci-joint, en deux exemplaires, la note justificative N° 64 Tc 46 relative à cette construction.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous retourner un exemplaire dudit projet et de faire approuver par le Parlement, au titre du programme spécial de travaux complémentaires de premier établissement et du matériel, une autorisation supplémentaire de dépenses pour 1940 de 1.600 M correspondant, après déduction du Fonds de Renouvellement institué par l'art. 23 de la Convention du 31 août 1937 pour 320 M à une autorisation pour la S.N.C.F. de se procurer, au titre de l'année 1940, par l'émission d'emprunts, une somme complémentaire de 1.280 M qui s'ajouteront aux autorisations accordées par l'art. 80 de la loi de finances du 31 décembre portant fixation du budget des services civils pour l'exercice 1940.

° °

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics -
244, boulevard Saint-Germain - PARIS.

Je me permets d'attirer tout spécialement votre attention sur la nécessité, qu'il me paraît y avoir, à donner une suite aussi rapide que possible à nos propositions.

La note justificative ci-jointe met en évidence, pour chacun des matériels dont il s'agit, les raisons impératives qui militent en faveur de leur acquisition. Je crois devoir les souligner tout particulièrement ici.

En ce qui concerne les wagons couverts, l'insuffisance du parc est nettement établie; même pour le temps de paix, le déficit constaté dépasse 10.000 véhicules.

Or, les besoins militaires créés par la guerre (transports de troupes, de matériel, de ravitaillement), tant pour l'armée française que pour l'armée anglaise, exigent l'utilisation de nombreux wagons couverts et réduisent d'autant les ressources disponibles pour les besoins commerciaux.

Pour les wagons tombereaux, les prévisions récentes de la Direction Générale des Mines au sujet des transports de combustibles solides à assurer pendant la durée des hostilités, montrent que la S.N.C.F. devrait pouvoir disposer, rien que pour ces transports, de 12.000 wagons tombereaux de 20 T. supplémentaires.

Et il n'est pas tenu compte, dans cette évaluation, de l'accroissement des transports de matières pondéreuses diverses dû à l'intensification des fabrications d'armement.

Enfin, il est certain aussi que nous manquons actuellement de wagons isothermes et réfrigérants pour les besoins du commerce; et cette déficience ira en croissant avec le retour de la période d'été. Si nous pouvons d'ailleurs nous contenter de demander la construction de 800 nouveaux wagons seulement, c'est en faisant état de l'économie de matériel que nous permet l'amélioration des méthodes d'exploitation, consécutive à la fusion, au 1^{er} janvier 1940, des Sociétés frigorifiques filiales des anciens Réseaux.

.....

.....

.....

Nous avons des raisons de penser que l'insuffisance de notre parc peut entraîner des difficultés très sérieuses pour la fourniture du matériel.

D'ores et déjà le nombre des wagons chargés pendant les dernières semaines est en augmentation très sensible sur celui des wagons chargés pendant les semaines correspondantes de l'année précédente. Voici quelques précisions à cet égard :

	1939	1938
48ème semaine	319.886	298.312
49ème -	314.865	300.420
50ème -	328.561	308.097
51ème -	329.025	255.598
52ème -	289.252	260.326

Mais nos difficultés tiennent à des causes plus profondes que cette augmentation du nombre des wagons chargés. Les circonstances nées de l'état de guerre ont, en effet, sensiblement modifié la répartition géographique des besoins économiques du pays et, partant, les conditions de la distribution des marchandises ; cette nouvelle situation se traduit en général pour le chemin de fer, par un accroissement des distances de transports et, par conséquent, un allongement de la durée de rotation. En outre, l'exécution des transports militaires crée des perturbations dans les courants de transports commerciaux, notamment dans les régions industrielles du Nord et de l'Est qui nous interdisent de tirer le maximum de rendement de notre matériel et de nos installations.

L'augmentation des tonnages kilométriques se traduit dans l'accroissement très net des recettes marchandises constaté au cours des dernières semaines et que rappelle le tableau ci-après :

	1939	1938
48ème semaine	327.257.000 f	220.056.000 f
49ème -	333.340.000	222.230.000
50ème -	346.905.000	232.033.000
51ème -	342.198.000	215.839.000
52ème -	332.300.000	233.170.000

.....

11

Nous nous trouvons en présence d'un accroissement du trafic ferroviaire de marchandises tel que nous devons considérer qu'aujourd'hui nous sommes à la limite de nos possibilités. Il ne pourra donc être fait face aux programmes supplémentaires de transports qui nous sont annoncés par l'autorité militaire et les ministères responsables que par un renforcement correspondant de nos moyens, sans quoi il est certain que les transports vitaux pour l'économie du Pays ne pourraient pas être assurés.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313

48ème semaine
49ème
50ème
51ème
52ème

Mais nos difficultés tiennent à des causes plus profondes que cette augmentation du nombre des wagons chargés. Les contacts nés de l'état de guerre ont, en effet, sensiblement modifié la répartition géographique des besoins économiques du pays et, par conséquent, les conditions de la distribution des marchandises. Cette nouvelle situation se traduit en général pour le chemin de fer, par un accroissement des distances de transport et par conséquent, un allongement de la durée de rotation et, outre l'exécution des transports militaires, crée des pertes dans les contacts de transports commerciaux, notamment dans les industries du Nord et de l'Est qui nous intéressent. Pour éviter le maximum de rendement de notre matériel et de nos installations.

L'augmentation des tonnages kilométriques se traduit dans l'accroissement très net des recettes marchandises constaté au cours des dernières semaines et que rappelle le tableau ci-joint.

1936

1937

323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313
323.313	323.313

48ème semaine
49ème
50ème
51ème
52ème

du 16 janvier 1940 193

du 17 janvier 1940 193

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(Question N° V)

SERVICE CENTRAL
DU MATÉRIEL

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc.46

RELATIVE A LA MISE EN CONSTRUCTION, en 1940, de :

- 10.000 wagons couverts de 20 T, séries Kkuw et Kku
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T, série TTuw et TTu
- 800 wagons isothermes et réfrigérants.

I - OBJET DE LA PRESENTE NOTE -

Par dépêche du 9 novembre 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a rappelé à la S.N.C.F. que les projets inscrits au programme quinquennal et notamment les projets d'acquisition de matériel ont été étudiés pour répondre à des besoins du temps de paix, et qu'il n'est pas certain que ce matériel soit suffisant pour assurer le trafic de guerre et faire face à l'usure plus rapide entraînée par un service plus dur. Aussi, le Ministre des Travaux Publics a-t-il demandé l'établissement d'un programme spécial d'acquisition de matériel moteur et de matériel roulant.

La S.N.C.F. a, dans une lettre du 20 novembre constituant une première réponse à la question ainsi posée, envisagé l'acquisition, en Angleterre, d'une tranche de 10.000 wagons couverts.

L'objet de la présente note est de fournir les justifications utiles et d'indiquer le montant des crédits à prévoir pour la mise en construction en 1940 d'un programme de wagons à marchandises répondant aux préoccupations de l'Administration Supérieure, programme comprenant les :

- 10.000 wagons couverts de 20 T, séries Kkuw et Kku précités
- 10.000 wagons tombereaux de 20 T, séries TTuw et TTu,
- 600 wagons réfrigérants à 2 essieux,
- 200 wagons isothermes à 2 essieux.

o
• o

Nous soulignons que nos propositions actuelles ne concernent pas le matériel moteur, qui fera l'objet d'un projet ultérieur.

D'ores et déjà nous rappelons toutefois, au sujet de ce matériel moteur, que nous avons reçu l'autorisation du

....

Ministre des Travaux Publics de commander 120 locomotives à vapeur, du type Mikado, soit 50 sur le programme 1939 et 70 sur le programme quinquennal.

En raison des difficultés que nous rencontrons pour placer, en France, la commande de ces 120 machines, nous consultons l'industrie américaine en vue de son concours éventuel pour la construction de tout ou partie de ces locomotives de type français.

Le programme spécial de guerre demandé par l'Administration Supérieure aura trait, en ce qui concerne les locomotives à vapeur, à d'autres machines dont nous nous réservons ultérieurement de justifier la nécessité et qui seront également, pensons-nous, demandées à l'industrie américaine, mais, cette fois, suivant des types étudiés, d'après nos avant-projets, en Amérique, et conformes à la technique américaine.

II - JUSTIFICATION DE L'ACQUISITION DE 10.000 WAGONS COUVERTS, séries Kkuw et Kku - DESCRIPTION TECHNIQUE DE CES VEHICULES ET EVALUATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES

a) Justification -

Le parc actuel des wagons couverts de la S.N.C.F. comprend 170.200 unités. Les immobilisations pour réparation correspondent, en régime permanent, à 10 % du parc. Il reste donc un parc actif de 153.200 wagons. Avec la durée de rotation de 7 jours constatée avant les hostilités, on disposait journalièrement de $\frac{153.200}{7} = 21.900$ wagons, alors que pendant

l'année 1938 la S.N.C.F. avait déjà à faire face à des pointes nécessitant le chargement journalier de 23.400 wagons. L'insuffisance du parc constatée en temps de paix était donc de :

$$(23.400 - 21.900) \times 7 = 10.500 \text{ wagons.}$$

C'est pour combler une part de cette insuffisance que la S.N.C.F. avait inscrit au programme quinquennal l'acquisition de 5.000 wagons couverts.

Actuellement, les transports à effectuer en France pour les besoins du corps expéditionnaire britannique (transports de troupes, de matériel, de ravitaillement) viennent s'ajouter à ceux que la S.N.C.F. doit assurer pour satisfaire aux besoins de l'armée française et aux transports d'intérêt national et commerciaux.

Même avec des immobilisations pour réparations actuellement inférieures à celles du régime permanent (12.900 contre 17.000), nous devons compter encore, comme immobilisés en permanence pour les besoins de l'armée (stations - magasins - rames TCO, etc..), 10.500 wagons, ce qui ramène le

parc actif à 147.800 wagons, chiffre inférieur à celui de 1938. Or, d'ores et déjà, nous avons à faire face à des chargements supérieurs à ceux du temps de paix, à des distances de transport plus grandes, et aux difficultés spéciales de l'exploitation en temps de guerre qui influencent défavorablement la rotation.

La nécessité d'augmenter le parc de couverts est donc établie; quant au chiffre de 10.000 wagons que nous croyons devoir proposer, il a été établi d'accord avec les autorités britanniques et tient compte des estimations faites par celles-ci.

. . .

Les wagons dont il s'agit seront construits en Grande-Bretagne, car la capacité de production des constructeurs français est presque entièrement absorbée par la commande des 8.500 wagons du programme quinquennal, qui vient de leur être attribuée, alors que ces 10.000 wagons couverts nouveaux devront, bien entendu, être livrés dans les délais les plus courts possibles.

Il a été jugé suffisant d'équiper 35 % seulement de ces 10.000 wagons des organes complets du frein à air, soit 3.500 wagons. Le complément, soit 6.500 unités, recevra seulement la conduite blanche du frein à air.

b) Description technique - (Diagramme N° 01-035198 ci-joint)

Les wagons seront construits, d'une manière générale, conformément aux normes françaises et seront au gabarit français.

Les caractéristiques essentielles de ces wagons sont celles des wagons unifiés français, à savoir :

Les wagons couverts, du type Kkuw, ont une tare de 12 tonnes; leur chargement est de 20 tonnes en P.V. et de 15 tonnes en G.V.

Ces wagons sont montés sur deux essieux de 4.500 m. d'écartement avec boîtes unifiées et munis du frein à air comprimé automatique avec triple valve LuVI voyageurs-marchandises et du frein à levier.

La caisse est à ossature métallique et frilage en bois; chaque face comporte une porte roulante et 4 ouvertures avec volet métallique à la partie supérieure.

Les wagons Kku, semblables dans l'ensemble aux précédents, ne comportent toutefois que la conduite blanche du frein à air.

.....

c) Evaluation du montant des dépenses

Après des négociations laborieuses, conduites en Grande-Bretagne par un ingénieur de la S.N.C.F., envoyé spécialement en mission à cet effet, et les représentants des Services Financiers du Gouvernement Français, les prix au-dessous desquels il n'a pas été possible de descendre sont les suivants :

- 645 livres pour les wagons munis du frein à air
- 570 " " " " comportant seulement la conduite blanche.

Ces prix sont sensiblement plus élevés que les prix français.

Dans l'état actuel des pourparlers, la S.N.C.F. ne garderait à son compte que la valeur d'achat des mêmes wagons en France, valeur d'achat estimée forfaitairement, que le wagon comporte le frein complet ou la conduite blanche, à 416 livres, et la moitié de la différence entre cette somme et les prix anglais. Le complément (soit l'autre moitié de cette différence) sera à la charge du Gouvernement Anglais.

La part de la S.N.C.F. serait ainsi à peu près équivalente à la dépense d'acquisition de ces wagons en Belgique, solution à laquelle il aurait fallu recourir à défaut de la collaboration de l'industrie anglaise.

Les dépenses dont la S.N.C.F. devrait assurer le paiement sont donc ainsi les suivantes :

$$3.500 \times \left(416 + \frac{645 - 416}{2} \right) = \dots\dots\dots 1.856.750 \text{ £}$$

$$6.500 \times \left(416 + \frac{570 - 416}{2} \right) = \dots\dots\dots 3.204.500 \text{ £}$$

soit au total. 5.061.250 £

ou, au taux de 176 £,50 la Livre : 893.310.625 francs

Nous ajoutons que la commande de ces wagons sera passée par le Ministre de l'Armement Anglais.

III - JUSTIFICATION DE L'ACQUISITION DE 10.000 WAGONS TOMBEREAUX, séries TTuw et TTu - DESCRIPTION TECHNIQUE DES VEHICULES ET EVALUATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES

a) Justification

Nous évaluons ci-après, de deux manières différentes,

.....

nos besoins en nouveaux wagons tombereaux :

- 1 - Les prévisions récemment faites par la Direction Générale des Mines sur les transports de combustibles solides qu'il faudra assurer en régime permanent pendant la durée des hostilités chiffrent à 6.220.000 t. par mois le tonnage total. Déduction faite du programme de la voie d'eau et de la consommation propre des ports (1.250.000 t.) et des coques français et importés, supposés tous transportés en wagons de particuliers (850.000 tonnes), il reste un tonnage mensuel de 4.120.000 t. par mois, soit 950.000 t. par semaine, à charger en tombereaux S.N.C.F. - Le chiffre correspondant à fin 1939 était de 750.000 tonnes. Cette augmentation correspond (avec une durée de rotation de 8 jours et un coefficient d'immobilisation de 5 % pour entretien et réparations - s'agissant de matériel neuf) à un parc supplémentaire de 12.000 tombereaux de 20 t.

Ce calcul ne tient pas compte du développement, avec les fabrications d'armement, des transports de minerais et autres matières pondéreuses.

- 2 - On peut aussi évaluer nos besoins en supposant que le trafic pourrait atteindre celui de 1930 où s'est produit le maximum constaté au cours des dernières années, et qui correspond au potentiel des installations fixes.

Or, il y avait en France, à cette époque, 206.000 wagons tombereaux, sur lesquels 20.000 environ étaient immobilisés pour réparation ou entretien. Le parc disponible était donc de 186.000 wagons.

Actuellement, le parc total est de 179.600 unités. En déduisant de ce nombre 10 % d'immobilisations pour réparation et entretien, il reste un parc disponible de :

$$179.600 - 18.000 = \underline{161.600 \text{ unités}}$$

Le déficit, par rapport à 1930, est donc de :

$$179.600 - 161.600 = 18.000 \text{ wagons environ.}$$

Le nombre de wagons neufs nécessaires pour combler ce déficit serait, compte tenu d'une immobilisation de 5 % seulement pour entretien, de 19.000 wagons environ.

Encore, faudrait-il ajouter à cette insuffisance 1.500 wagons environ utilisés dans les divers établissements de l'armée française ou de l'armée britannique et indisponibles de ce fait pour les besoins de notre exploitation.

L'appoint de 2.000 wagons tombereaux, qui viennent d'être commandés au titre du programme quinquennal, est donc insuffisant pour combler ce déficit et la construction des 10.000 wagons, dont la S.N.C.F. envisage maintenant l'acquisition au titre du programme spécial de guerre, paraît indispensable.

°
° °

La proportion, dans le parc, du nombre des wagons équipés du frein à air complet augmente en même temps que la démolition des wagons anciens qui ne sont, le plus souvent, munis que de la conduite blanche du frein. Aussi, paraît-il suffisant de prévoir le montage des organes complets du frein sur une partie seulement de ces 10.000 wagons, soit sur 35 % ou 3.500 unités. Les 6.500 autres véhicules ne recevront que la conduite blanche du frein.

b) Description technique - (Diagramme N° 01-035197 ci-joint)

Les wagons TTuw, avec frein à air complet, ont une tare de 10,2 tonnes et les wagons TTu, avec conduite blanche de frein, ont une tare de 9,5 tonnes. Tous ces wagons peuvent recevoir 20 tonnes de chargement.

Ces wagons sont montés sur deux essieux de 4,5 m d'écartement avec boîtes unifiées.

La caisse, entièrement métallique, est munie, sur chaque face, de deux portes à deux vantaux sans lisse au-dessus de ces portes.

c) Evaluation des dépenses

Les dépenses à engager pour la construction de ces 10.000 wagons seraient, sur la base des prix unitaires obtenus récemment pour la fourniture des 2.000 wagons tombereaux du programme quinquennal :

- 3.500 wagons TTuw, à 65.500 ls l'un	229.250.000 ls
- 6.500 " TTu, à 53.500 ls l'un	347.750.000 ls

soit, au total ... 577.000.000 ls

=====

Mais, du fait que les industriels français déclarent ne pouvoir guère assurer en 1940 d'autres constructions que celles qui viennent de leur être demandées au titre du programme quinquennal, il est vraisemblable que la S.N.C.F. devra placer la commande des 10.000 wagons dont il s'agit à l'étranger, et sans doute sur le marché belge. Il est donc prudent de majorer la dépense évaluée ci-dessus pour tenir

....

compte des prix belges, plus élevés que les prix français, et des taxes d'importation et d'armement. Cette majoration pouvant être fixée à 30 % environ, la dépense totale sera, en définitive, de : 750.000.000 millions de francs.

IV - JUSTIFICATION DE L'ACQUISITION DE 800 WAGONS ISOTHERMES ET REFRIGERANTS - DESCRIPTION TECHNIQUE DES VEHICULES ET EVALUATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES

a) Justification

La Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.) chargée, depuis le 1er janvier 1940, de gérer l'ensemble du parc français de wagons réfrigérants, dispose, au total, de 3.100 wagons comprenant :

- 2.400 wagons appartenant à la S.N.C.F.
- 700 " " " à la S.T.E.F.

Sur cet effectif, 1.400 véhicules environ sont à la disposition des Intendances Française et Anglaise.

D'ores et déjà, il est impossible de répondre aux demandes de transport faites par le commerce, bien que les besoins d'hiver en matière de wagons réfrigérants soient particulièrement réduits.

Certaines mesures sont déjà prises pour pallier l'insuffisance du parc; elles sont les suivantes :

- Montage de 200 caisses isothermes sur des châssis usagés,
- Construction, pour le compte de la S.T.E.F., de 130 wagons réfrigérants au gabarit anglais,
- Construction, pour le compte de la S.N.C.F., de 35 wagons identiques aux précédents (approbation ministérielle du 22 juin 1939),
- Economie de matériel entraînée par la fusion, à la date du 1er janvier 1940, des trois Sociétés frigorifiques (S.E.F. S.T.E.F., C.T.F.) et la rationalisation des méthodes d'exploitation, économie évaluée à 235 wagons.

L'ensemble de ces mesures correspond à une augmentation du parc de 600 unités en 1940, augmentation encore insuffisante pour reconstituer la capacité de transport indispensable et représentée par les 1.400 wagons cédés aux Intendances.

C'est donc :

$$1.400 - 600 = 800 \text{ wagons}$$

dont la S.N.C.F. doit envisager la construction.

...

Encore, n'avons-nous pas tenu compte, dans l'évaluation de ces besoins, de l'augmentation notable, pendant les hostilités, de la durée de rotation du matériel, de la tendance plus marquée du commerce à utiliser les transports frigorifiques en raison de l'accroissement des durées d'acheminement des denrées périssables, enfin, du report, sur la voie ferrée, d'une certaine part du trafic assuré antérieurement par la route.

o
o o

L'examen détaillé des besoins du trafic a montré que ces 800 wagons devaient être répartis comme il suit :

- 600 wagons réfrigérants avec circulation forcée d'air et bacs à glace, 200 d'entre eux étant pourvus de barres à crochets pour la suspension des viandes abattues,
- 200 wagons isothermes, 100 d'entre eux recevant des parois tôlees en vue du transport de la marée.

Tous ces wagons seront construits sur des types existants, qui donnent entière satisfaction en service.

b) Description technique

Wagons réfrigérants

Ces wagons ont les caractéristiques principales suivantes :

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| - Tare | 15,5 t. |
| - Capacité de chargement | { 12,5 t. en G.V.
15 t. en P.V. |
| - Longueur hors tampons | 10,408 m. |
| - Largeur extérieure | 2,758 m. |
| - Ecartement des essieux | 6,500 m. |
| - Volume intérieur de la caisse | 50 m ³ |

Les essieux montés, les organes de choc, de traction et de roulement, sont du type unifié.

Les wagons sont munis du frein à air "Westinghouse" avec triple-valve LuVI et du frein modérable, d'un frein à levier et d'une conduite blanche de chauffage par la vapeur. Le châssis est de construction métallique, en profilés assemblés par rivetage.

....

La caisse a une ossature métallique en profilés assemblés par rivetage et soudure. Les parois sont en bois avec couche isolante en liège expansé. La caisse comporte deux portes à deux vantaux.

A l'intérieur de la caisse sont prévus deux paniers à glace avec écrans, un caillebotis; des ventilateurs actionnés par turbines aériennes, avec gaines de circulation d'air, assurent le mouvement de l'air à l'intérieur du wagon.

Deux cents de ces wagons sont, en outre, munis de barres à crochets pour la suspension des viandes.

Wagons isothermes

Ces wagons diffèrent des précédents par la suppression des ventilateurs et de leur gaine d'aération, des bacs à glace et de leurs écrans, et enfin du caillebotis. Ils comporteront tous, cependant, les pièces d'attente nécessaires à l'application ultérieure de ces différents dispositifs pour permettre, le cas échéant, leur transformation en wagons réfrigérants.

En outre, les 100 wagons destinés au transport de la marée recevront sur leur plancher et les parois verticales un revêtement intérieur en tôle d'acier galvanisée.

c) Evaluation des dépenses

La consultation faite récemment auprès des constructeurs français, en vue de la fourniture de 165 wagons réfrigérants (130 pour la S.T.E.F. et 35 pour la S.N.C.F.), a donné le prix unitaire de 138.500 frs, pour des wagons réfrigérants munis de ventilateurs, de bacs à glace, de caillebotis, mais sans barres à crochets pour la viande.

L'évaluation des dépenses correspondant à l'acquisition des 800 wagons dont il s'agit peut être faite sur cette base car il sera possible, sans doute, de placer cette construction, relativement peu importante, en France. Cette évaluation s'établit comme il suit :

- 400 wagons réfrigérants sans barres à viande, à 140.000 frs l'un	56.000.000 de frs
- 200 wagons réfrigérants avec barres à viande, à 145.000 frs l'un	29.000.000 de frs
- 100 wagons isothermes avec revêtement de tôle d'acier, à 135.000 frs l'un ...	13.500.000 de frs
- 100 wagons isothermes sans revêtement de tôle d'acier, à 130.000 frs l'un ...	13.000.000 de frs
	111.500.000 frs
	=====

....

V - RECAPITULATION DES DEPENSES A PREVOIR ET IMPUTATIONS

Les crédits nécessaires à l'acquisition du matériel roulant (wagons à marchandises) ci-dessus énuméré, sont, en définitive, les suivants :

- 10.000 wagons couverts	893.310.625 Ls
- 10.000 wagons tombereaux	750.000.000 Ls
- 800 wagons isothermes et réfrigérants	111.500.000 Ls
	1.754.810.625 Ls
Somme à valoir pour imprévu : 10% env.	175.500.000 Ls
TOTAL des crédits, environ	1.930.000.000 de Ls

Les dépenses dont il s'agit seront inscrites au compte de premier établissement (matériel roulant neuf) au titre du programme spécial d'acquisition de matériel en 1940.

L'échelonnement des dépenses sera le suivant :

- en 1940	1.600.000.000 de Ls
- e en 1941, le complément soit	330.000.000 "

VI - PROGRAMMES ULTERIEURS DE CONSTRUCTION DE MATERIEL MOTEUR ET ROULANT

Comme nous l'avons déjà souligné dans ce qui précède, les calculs effectués en rapprochant les besoins que nous constatons d'ores et déjà de l'effectif du parc dont nous disposerons une fois exécutées les commandes du plan quinquennal et le programme spécial qui fait l'objet des propositions ci-dessus, supposent une utilisation intensive du matériel.

En ce qui concerne les couverts, il faut noter que les besoins de transports du corps expéditionnaire britannique iront en augmentant. Enfin, d'une manière générale, les usines d'armement n'ont pas encore atteint le régime permanent de leurs fabrications.

Nous devons, certes, utiliser au maximum le matériel existant, même au prix de dépenses élevées d'entretien et en faisant au besoin un large appel à l'industrie privée.

Nous avons ainsi sorti de garage et remis en service 9.700 wagons qui devaient être démolis au cours de l'année 1940. Les wagons les plus fragiles, qui ne servaient en temps de paix qu'aux pointes de trafic, ne pourront supporter longtemps un service continu. Enfin, il faut compter

avec les destructions possibles.

Telles sont les raisons pour lesquelles il apparaît dès maintenant qu'au cours de l'année 1941, on sera dans la nécessité de poursuivre, à raison de 10.000 couverts et de 10.000 tombereaux, l'effort entrepris depuis la guerre. Cet effort ne sera d'ailleurs pas perdu pour l'avenir, car une partie importante du parc (91.400 wagons dont, notamment, 35.400 couverts P.V. et 34.600 tombereaux) est constituée de wagons ayant de 40 à 45 ans d'âge dont le renouvellement, même en temps de paix, apparaîtrait justifié.

Nous présenteront corrélativement, à la lumière de l'expérience, le programme spécial de matériel moteur annoncé au paragraphe I de la présente note.

5 décembre 1939

202

(s) p. 22

M. GRIMPRET. - Je voudrais également présenter une autre observation à propos des wagons-tombereaux. Je crois que le programme primitif n'envisageait leur construction qu'en 1942.

M. LE PRÉSIDENT. - Parfaitement.

M. GRIMPRET. - Dans ces conditions, c'est en raison des hostilités qu'on avance la date de leur construction et il me semble que ce projet aurait dû figurer dans le programme spécial de guerre que le ministre nous a demandé d'étudier.

M. LE PRÉSIDENT. - Cela me paraît difficile, parce que la construction de 2.000 wagons-tombereaux figurait déjà au programme quinquennal. Nous nous sommes bornés à modifier l'ordre d'urgence de différents travaux du plan.

M. GRIMPRET. - Il y aurait-il cependant pas intérêt pour la S.N.C.F. à les intégrer dans le programme spécial de guerre ?

M. BERTHOLOT. - Je dois vous signaler que nous avons l'intention de faire figurer la construction de 3.000 wagons-tombereaux dans le programme spécial auquel vous venez de faire allusion.

Il faut, en effet, nous préparer à assurer le transport d'un tonnage supplémentaire hebdomadaire de l'ordre de 250.000 tonnes en 1940, en raison notamment de l'augmentation de la production des mines françaises, qui sera portée à 60 M.

.....

de tonnes.

M. GRIMBERT. -- Si la production des mines françaises augmente, le volume des importations va diminuer d'autant.

M. LE BRESNAIS. -- C'est vrai, mais les distances vont cependant être plus grandes. Nos mines sont, en effet, situées dans le Nord et le Pas-de-Calais, alors que le charbon importé arrive par mer, soit dans un port de l'Atlantique, soit dans un port méditerranéen, suivant la région de consommation.

C'est dans ces régions éloignées de nos mines en question, que la production supplémentaire de ces dernières devra être transportée.

De plus, la houille qui arrivait par mer dans le port de Rouen était ensuite transportée en péniche. Ce tonnage sera désormais confié au fer.

Quant à la houille anglaise qui était débarquée dans des ports méditerranéens, on envisage de la débarquer à Bordeaux pour éviter le trajet parmer autour de la péninsule Ibérique. Il sera donc nécessaire de transporter ce charbon en wagons depuis Bordeaux jusqu'aux lieux de consommation, ce qui portera, en moyenne, de 150 à 400 kms la distance parcourue par fer.

M. BERTHELOT. -- On doit de même transporter les fines du Nord vers les cokeries de Saint-Etienne.

M. LE BRESNAIS. -- Encore un autre exemple : les mines d'Algérie qui étaient, dans bien des cas, débarquées dans un port de l'Atlantique, seront désormais reçus dans un port méditerranéen pour réduire les risques de la traversée; ici encore la longueur du parcours par fer sera augmentée.

L'ensemble de ces besoins nouveaux nous conduirait d'ailleurs à un chiffre de wagons beaucoup plus élevé que celui de 5.000 que vient de citer M. BERTHELOT, puisque les études déjà faites amènent à prévoir l'achat de 22.000 wagons. Je suis en train de les revoir. Mieux vaut ne pas parler pour le moment de ce dernier chiffre qui dépasse les possibilités actuelles de l'industrie française.

En résumé, la situation actuelle, sans être grave, est préoccupante pour nous.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

D. 2131-17

20 novembre 1939

n° 8448 Two

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 9 novembre 1939, vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt qui s'attache à étudier rapidement un programme spécial d'acquisition de matériel roulant, les projets inscrits au plan quinquennal ayant seulement été prévus pour répondre aux besoins du temps de paix, et pouvant se trouver par suite insuffisants pour les besoins du temps de guerre.

Nous nous sommes déjà préoccupés de cette question et il résulte de l'examen auquel nous avons procédé, que notre parc de wagons se trouve en effet insuffisant. Nous avons, à la suite de cette étude, envisagé l'acquisition de 10.000 wagons couverts à fournir par l'industrie anglaise. Ces wagons commandés par le Ministère de la Guerre anglais nous seraient loués pendant la durée des hostilités ; nous devrions les racheter après la Guerre.

manque
Vous avez bien voulu partager notre manière de voir à ce sujet, et par lettre MR 30-509 du 5 courant, vous avez indiqué à M. le Ministre des Finances les modalités de cette opération ainsi que les raisons qui la justifient. Il y aurait le plus grand intérêt à faire aboutir rapidement cette affaire, et je me permets de vous ~~knäknax~~ demander de bien vouloir insister auprès de M. le Ministre des Finances pour que l'autorisation de traiter avec les autorités anglaises nous soit accordée le plus tôt possible.

V 9 25 22.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

Le Président du Conseil d'Administration

Signé : GUINARD

Monsieur de MONZIE, Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 1er bureau
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS -

jd

- 183 -

Paris, le 9 novembre 1939

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS-----
Direction Générale
des Chemins de fer et
des Transports-----
1^{er} Bureau

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français

Les projets inscrits au plan quinquennal et notamment ceux ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ont été étudiés pour répondre à des besoins du temps de paix. Il n'est pas certain que le matériel en question soit suffisant pour assurer les besoins du temps de guerre, certains trafics ayant à subir, du fait des hostilités, des augmentations notables et pouvant, soit faire apparaître une insuffisance du parc actuel, soit entraîner une usure rapide de ce parc. C'est ainsi que la Société Nationale paraît éprouver, dès maintenant, quelques difficultés à assurer certains transports de charbons ou de pierres du fait d'un accroissement brusque de trafic qui correspond, dès maintenant, à la limite des possibilités de son parc. Il convient par ailleurs de prévoir une usure plus rapide d'un matériel soumis à un service plus dur et dont l'entretien pourrait être moins régulier qu'en temps de paix, notamment en ce qui concerne le matériel moteur.

Il me paraît donc désirable que la Société Nationale se préoccupe, dès à présent, de ses besoins en matériel et qu'un programme spécial d'acquisition de matériel moteur et de matériel roulant pour les besoins du temps de guerre soit établi, d'accord avec le Ministère des Travaux Publics (Direction Générale des Transports et Services du Contrôle), le Ministère de l'Armement et le Ministère des Finances.

Je vous prie de me soumettre le plus tôt possible toutes propositions utiles.

La question de la ventilation des dépenses entre les Comptes de la Guerre et ceux de la Société Nationale fera l'objet ultérieurement d'un examen de concert avec le Département de la Guerre.

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

A. de MONZIE.