

505 LM 16/15

2120

(1938, 1952)

2/20

A

Standardisation des autorails

(s) C.A. 21.9.38 9 II^{bis}
C.M. 29.2.52

Standardisation des autorails

Extrait du P.V. de la Séance de la Commission des Marchés
des Chemins de fer

du 29 février 1952

Unification des types d'autorails ou de moteurs d'autorails

- Construction de 20 autorails du type SNCF 300 ch. à moteur SAURER (n° 783)
(628 M. en octobre 1951)

Rapporteur : M. VEROT

Le Rapporteur expose que l'appel a été lancé à 9 constructeurs, dont 8 ont remis des offres, le moins-disant étant les Ateliers de Construction du Nord de la France. Les conditions de prix obtenues de ce fournisseur représentent un écart en moins de 24% par rapport au prix précédent et sont donc tout à fait intéressantes.

Ces propositions s'entendaient pour des autorails équipés du moteur Renault 5I7 G. Toutefois, les A.N.F. ont proposé, après remise de leur offre, des autorails munis du moteur Saurer BZDS, avec une diminution de prix de 200.000 F. par autorail.

A cet égard, le Rapporteur fait observer qu'il ne lui paraît pas très correct de recevoir une offre supplémentaire d'un fournisseur après que l'on est en possession de la première offre d'un autre fournisseur et qu'il aurait été préférable, avant de proposer l'adoption du moteur Saurer, de rappeler les deux fournisseurs de moteurs Renault et Saurer et de leur demander de remettre de nouvelles propositions à une même date.

Le Représentant de la S.N.C.F. indique qu'il n'y avait pas de difficulté technique à adopter des moteurs Saurer plutôt que des Renault; on a donc choisi les Saurer parce que moins chers; il n'y a pas eu baisse sensible de Saurer, mais hausse sensible de Renault.

M. BELLIER demande combien d'autorails en service sont respectivement équipés de moteurs Renault et de moteurs Saurer. Il formule également la remarque que les A.N.F. sont nouveaux dans cette fabrication et que la multiplicité des séries qui en résulte est déplorable du point de vue de l'économie générale; il aurait été préférable d'émettre un véritable appel, donnant aux fournisseurs le choix entre les deux marques de moteurs; il serait également plus rationnel, en raison du nombre de moteurs 300 CV. que la S.N.C.F. doit commander tous les ans, de prévoir un marché à commandes; le fait qu'il n'y a pas de programme est absolument antiéconomique.

Le Représentant de la S.N.C.F. donne quelques explications et la Commission émet un avis favorable.

21 septembre 1938

2/10

Question 17 bis

Standardisation des Autorails

M.JARRIGION désire présenter deux observations. La première concerne la standardisation des types d'autorails qui lui paraît souhaitable pour abaisser le prix de revient. Il est certain qu'un modèle unique permettrait également d'abaisser le coût de la construction, celui des réparations et celui des pièces de rechange. S'il est impossible de ne pas créer de prototypes, il ne faut pas non plus les multiplier systématiquement et M.JARRIGION aimerait savoir si l'on s'oriente réellement vers une standardisation de fabrication et d'utilisation des autorails.

M.LE BESNERAIS laissera la parole à M.Jean LEVY pour répondre à la question de M.JARRIGION relative à la standardisation. En ce qui

M.Jean LEVY explique que le problème de la standardisation se pose dans le domaine des autorails, comme il s'est posé dans tous les autres domaines. Avant même la constitution de la Société Nationale, les Réseaux avaient envisagé la standardisation des types d'autorails, et s'étaient même mis d'accord pour la commande d'une centaine de ces engins. Tout le monde s'accorde à reconnaître l'intérêt qu'il y aura, au point de vue de l'entretien, de la conduite, de la sécurité, à standardiser les différents modèles d'autorails. Mais il ne faut pas perdre de vue que l'autorail, ainsi que l'a fait remarquer M.LE BESNERAIS, est de création récente. De grands progrès sont encore à attendre, qui ne pourront se réaliser que si l'on accepte de mettre au point des prototypes. Cela ne veut pas dire qu'il faille laisser les efforts se disperser ni qu'il faille créer des dizaines de prototypes chaque année. Mais il pourra être intéressant d'en étudier un ou deux modèles par an.

M.LE BESNERAIS précise que le rôle de la Société Nationale sera d'orienter les constructeurs en leur faisant connaître les desiderata des services de l'Exploitation .

Les différents types qui existent à l'heure actuelle ne répondent pas d'une manière parfaite aux besoins de l'exploitation. Un programme sera établi , il sera soumis au Comité de Direction et au Conseil d'Administration ; il indiquera aux constructeurs quels sont les points qu'il conviendrait d'étudier et de perfectionner pour améliorer le confort ou réaliser des économies . Lorsque, par exemple, un type de moteur bien déterminé aura été choisi, il sera intéressant d'en construire un nombre d'exemplaires aussi élevé que possible, pour profiter pleinement des avantages qu'offrent l'unification et la standardisation au point de vue du prix d'acquisition, des dépenses d'entretien, du coût des réparations, de la constitution des stocks de pièces de rechange .