

505LM 21/4

2211

(1942)



A

Construction de 58 locomotives 141 P., de 15 locomotives-tenders 151 T.Q. et de 58 tenders de 34 m³

	C.A.	6. 5.42	14	V
Lettre SNCF au MTP		9. 5.42		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		4. 8.42		

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Paris, le 4 août 1942

Le Secrétaire d'Etat

Matériel moteur - Locomotives à vapeur

Construction de 58 loc. 141 P, 15
loc. 151 TQ, 58 tenders 34 P.

M.R. 9 - 6

à M. le Président du Conseil d'Admin-
istration de la S.N.C.F.

Vous m'avez présenté, le 9 mai 1942, un projet relatif à la cons-
truction de :

- 58 locomotives à vapeur du type 141 P
- 15 locomotives à vapeur du type 151 TQ
- 58 tenders du type 34 P.

Ce projet qui figure au budget d'établissement de l'exercice 1942
(programme d'équipement national - 2° tranche - loi du 6 avril 1941)
comporte une dépense totale de 318.500.000 fr entièrement imputable
au compte de premier établissement du matériel roulant neuf.

Vous indiquez que les imputations seraient échelonnées à raison de

- 9.000.000 fr en 1942
- 211.000.000 fr en 1943
- 84.500.000 fr en 1944
- 14.000.000 fr en 1945

Les locomotives et tenders dont vous proposez la construction
sont des mêmes types que celles qui ont donné lieu à des commandes
récentes.

Les quantités prévues sont, eu égard à la pénurie de matières
premières, et compte tenu des électrifications en cours ou projetées,
nettement inférieures aux besoins de renouvellement du parc et cor-
respondent au minimum nécessaire pour permettre à l'industrie fran-
çaise de construction de locomotives à vapeur de conserver une acti-
vité suffisante.

Après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve
le projet présenté dont le montant total, entièrement imputable au
compte de premier établissement du matériel roulant, s'élève
à 318.500.000 fr
étant entendu que :

- 1°) les imputations seront effectuées conformément à la circulaire
ministérielle du 20 mai 1902 et à l'avenant du 4 mars 1942 - art.1er -
paragraphe h;
- 2°) la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite de
crédits de paiements inscrits à cet effet aux budgets des travaux de
premier établissement de matériel roulant neuf de la S.N.C.F., régu-
lièrement approuvés pour l'exercice correspondant.

Signé: CLAUDON.

Le Président
du Conseil d'Administration

9 mai 1942

2131-21

C O P I E

Comme suite à la décision du
Conseil du 6 mai 1942.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de :

58 locomotives 141 P

15 locomotives 151 TQ

58 tenders 34 P.

Ce projet figure au Budget d'Etablissement de l'exercice 1942 (Programme d'Equipement National 2ème tranche).

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous renvoyer un exemplaire du dit projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
244, Boulevard St-Germain - PARIS (7ème)

6 mai 1942

2211

QUESTION V - Projets

Construction de 58 locomotives 141 P,
de 15 locomotives-tenders 151 TQ et
de 58 tenders de 34 m³.

P.V. (p.7)

M. LE PRESIDENT expose que le projet rentre dans le cadre des programmes d'ensemble précédemment approuvés par le Conseil :

- il figure au second programme quinquennal ;
- du point de vue technique, il s'inscrit, d'autre part, dans le programme d'évolution du matériel moteur, soumis à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications le 18 mars 1942.

Le montant en est évalué à 318 M.5, imputable sur le crédit d'engagement de 341 M. ouvert au budget d'établissement de l'exercice 1942.

Les dépenses à prévoir en 1942 s'élèveraient à 9 M. environ. Sans doute, cette somme excède-t-elle le solde disponible du crédit de paiement ouvert au budget, lequel est de 0,7 M. seulement. Mais on peut escompter que les disponibilités qui apparaîtront, par ailleurs, au titre du matériel roulant neuf, permettront de couvrir ce dépassement.

Après échange de vues auquel prennent part M. TIRARD et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve le projet.

Sténo (p. 14)

M. LE PRESIDENT. - Ce projet rentre dans le cadre des programmes d'ensemble approuvés par le Conseil :

- d'une part, il figure dans le second programme quinquennal, qui comprend la construction de 400 locomotives à vapeur et de 350 tenders ;

- d'autre part, il fait l'objet de crédits d'engagement et de paiement dans le budget d'établissement de 1942 ;

- enfin, il est compris dans le programme technique d'évolution

du matériel moteur que nous avons soumis, le 18 mars 1942, à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Les types prévus sont déjà classés et en usage. Du point de vue technique, ils s'appellent, par conséquent, aucune observation particulière.

Du point de vue financier, le projet se monte à 318 M.5. Il épuise, - conjointement avec le projet approuvé par le Conseil le 1er avril dernier, concernant 10 locomotives-tenders 080 T, qui se monte à 22 M.5, - le crédit d'engagement de 341 M. inscrit au budget d'établissement de 1942. Par contre, les dépenses prévues pour 1942, soit 9 M., s'ajoutant à celles afférentes au projet ci-dessus (0 M.5) excèdent le crédit de paiement ouvert au même budget, qui n'atteint que 1 M. Mais il apparaît que l'ensemble des crédits de paiement ouverts au titre de l'acquisition de matériel neuf laissera des disponibilités suffisantes pour faire face à ce dépassement partiel.

La transmission de ce projet à l'Administration Supérieure apparaît comme une simple formalité, puisqu'il prévoit l'exécution de machines conformes aux modèles déjà approuvés sans aucune modification.

M. YERNE. - Je voudrais demander une précision à M. le Directeur Général. Je constate, à la lecture des plans annexés à la note, que les caractéristiques des modèles font l'objet de grandes précisions, telles que l'emploi, pour certains éléments, d'aciers au nickel, particulièrement rares en ce moment. Cela n'est-il pas de nature à retarder la construction de ces machines et ne peut-on, le cas échéant, employer des métaux de remplacement ? Par ailleurs, je voudrais savoir en quoi consiste le surchauffeur Houlet, avec collecteur à chambres séparées.

M. LE BESNEVALS. - En ce qui concerne les spécifications

techniques, nous nous attachons à les définir aussi exactement que possible, mais il est bien entendu que, dans les circonstances actuelles, nous acceptons en cours de fabrication les dérogations qui pourraient être nécessaires.

M. TIRARD. - C'est bien ce que je pensais.

M. LE BISHERRAIS. - Ces dérogations sont décidées en cours de fabrication par le chef du Service technique intéressé, quand on lui signale l'impossibilité de réaliser exactement les caractéristiques prévues.

Quant à l'intérêt du surchauffeur Hoquet, je n'ai pas les éléments d'information et je me renseignerai à ce sujet.

M. LE PRESIDENT. - Il n'y a pas d'autre observation ?

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 6 mai 1942

V.- Projets

- Construction de 58 locomotives 141 P., de 15 locomotives-tenders 151 T Q et de 58 tenders de 34 m3.

P.

Tend

Q

↳ proposition de projet - Suchoff de la direction générale -

copie

28 avril 1942

CONSTRUCTION DE 58 LOCOMOTIVES TYPE 141-P
de 15 LOCOMOTIVES-TENDERS TYPE 151 TQ et de 58 TENDERS
de 34 m³

Le deuxième programme quinquennal, approuvé par dépêche ministérielle du 10 novembre 1941, prévoit la construction de 400 locomotives à vapeur et de 360 tenders.

La S.N.C.F. a obtenu du Ministre, par cette même dépêche, l'autorisation d'entreprendre la construction de ce nouveau matériel moteur à vapeur aussitôt qu'aura pu être achevée la construction de 180 locomotives actuellement en commande au titre de programmes antérieurs.

Au budget d'établissement de 1942 ont été inscrits un crédit d'engagement de 341 M. et un crédit de paiement pour 1942 de 1 M., destinés à amorcer la construction de 83 locomotives et de 58 tenders à valoir sur le programme ci-dessus de 400 locomotives et de 360 tenders. Il est explicitement indiqué que les 83 locomotives sont à répartir comme suit entre les différents types :

58 locomotives 141 P.
15 locomotives 151 TQ
10 locomotives 050 TQ

Les 58 tenders sont prévus comme devant être du type 34 P et sont destinés à être accouplés aux locomotives 141 P.

Au cours de la séance du 1er avril 1942, le Conseil d'Administration a approuvé un premier projet relatif aux dix locomotives 050 TQ.

Il est proposé aujourd'hui au Conseil d'Administration d'approuver le projet faisant l'objet de la notice justificative ci-jointe et qui concerne les 73 autres locomotives et les 58 tenders.

°
° °

Du point de vue technique, ce dernier projet, comme celui déjà approuvé le 1er avril 1942 et relatif aux 10 locomotives

....

050 TQ, rentre dans le cadre du programme technique d'évolution du matériel moteur S.N.C.F. approuvé par décision du Conseil du 11 mars 1942 et soumis au Secrétariat d'Etat aux Communications le 18 mars 1942.

Ce programme technique répartissait, en effet, les 400 locomotives à vapeur du 2ème programme quinquennal à raison de :

300 locomotives du type 141
50 locomotives du type 150
20 locomotives du type 151 T
30 locomotives du type 050 T

° °

Du point de vue financier, le présent projet est à imputer sur le crédit d'engagement de 341 M. inscrit au budget d'établissement de 1942 et, compte tenu de l'imputation déjà faite sur ce même crédit du projet concernant les 10 locomotives 050 T Q, il épuise totalement ledit crédit.

En effet, le montant du projet soumis au Conseil le 1er avril atteignait	22 M. 5
le montant du présent projet atteint	318 M. 5

Total	341 M.

Les dépenses prévues comme pouvant être engagées en 1942 pour les deux projets atteignent :

- projet soumis au Conseil le 1er avril	0 M. 3
- projet présenté aujourd'hui	9 M.

Total	9 M. 3

alors qu'il n'est prévu au budget d'établissement qu'un crédit de paiement 1942 de 1 M.

Mais il est certain qu'il restera, sur l'ensemble des 398 M. de crédit de paiement 1942 de matériel roulant neuf, des disponibilités suffisantes pour que l'on puisse envisager de dépenser 9 M.3 sur les deux projets ci-dessus sans risquer de dépasser le montant total des crédits de paiement alloués pour l'exercice.

Le Directeur du Service
Central du Matériel,

signé: PONCET.

CONSTRUCTION DE 58 LOCOMOTIVES TYPE 141-P,
de 15 LOCOMOTIVES-TENDERS TYPE 151 TQ et de 58 TENDERS de 34 m3

MONTANT DU CREDIT DELANDE : 318,5 M

Le Programme d'Equipement National (2ème tranche - Loi du 6 avril 1941) présenté par la S.N.C.F. prévoit une dépense brute totale, en principal, de 341 M, pour l'acquisition de 83 locomotives à vapeur et de 58 tenders se décomposant comme suit :

58 locomotives 141-P et 58 tenders à leur accoupler,
15 locomotives-tenders 151 TQ et 10 locomotives-tenders 050

Les 10 locomotives-tenders 050 TQ ont fait l'objet de la note justificative n° 64 Tc 110 adressée à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications par la S.N.C.F. le 3 avril 1942.

La présente note justificative a pour but de demander l'autorisation de construire :

- 1°- les 58 locomotives 141-P et les 58 tenders correspondants
- 2°- les 15 locomotives-tenders 151 TQ.

Elle comporte 4 parties :

- I - Justification des constructions envisagées.
- II - Description du matériel.
- III - Prix
- IV - Imputation des dépenses.

*
* *

I - JUSTIFICATION DES CONSTRUCTIONS ENVISAGEES -

Le parc de locomotives à vapeur de la S.N.C.F. sera, après les électrifications qui sont en vue (Brive-Montauban, Bordeaux-Montauban, Paris-Lyon, Sète-Tarascon, Mâcon-Culoz, Lyon-Genève, Lyon-Marseille (RD et RG), Avignon-Cavaillon-Miramas-l'Estaque, de l'ordre de 11.530 machines. En prévoyant, sur une durée de 50 ans, l'amortissement des unités qui le composent, le renouvellement de ce parc conduira à commander annuellement, en moyenne, environ 230 locomotives.

La pénurie des matières ne permet pas d'envisager actuellement des commandes de cette importance et, en fixant à 83 locomotives à vapeur et 58 tenders l'effectif d'engins à acquérir prévu au Programme d'Equipement National (2ème tranche),

nous nous sommes proposés, en ralentissant - eu égard à cette pénurie - la cadence de renouvellement du matériel, de la maintenir néanmoins à un niveau minimum permettant à l'industrie française de construction de locomotives à vapeur de conserver une activité suffisante.

Ce niveau minimum paraît être de l'ordre de 90 à 100 machines par an.

Or, sur 180 locomotives qu'elle avait été autorisée, au total, à faire construire au titre du 1er Programme Quinquennal et du Programme Spécial d'Équipement, la S.N.C.F. a déjà commandé 173 unités. Il reste ainsi 7 machines à commander sur les autorisations ministérielles déjà acquises et, pour atteindre, au titre de 1942, un chiffre de 90 unités correspondant à ce niveau minimum, nous avons envisagé de faire construire :
 $90 - 7 = 83$ nouvelles machines.

Ces 83 machines se décomposent en :

10 locomotives 050-TQ d'une part, ayant fait l'objet de notre note justificative n° 64 Te/110
53⁽¹⁾ locomotives 141-P (et leurs tenders)
et 15⁽¹⁾ locomotives 151-TQ, d'autre part, faisant l'objet de la présente note justificative.

Ces deux types de machines nous sont nécessaires pour les raisons suivantes:

1°- Locomotives 141-P - L'effectif de machines mixtes de la S.N.C.F. comprend encore à l'heure actuelle, un grand nombre de machines anciennes dont la puissance est insuffisante, la consommation très forte et dont l'état d'usure nécessite souvent des réparations importantes. Le type 141-P, dont 133 unités sont déjà commandées, comme suite aux autorisations ministérielles des 2 juin et 11 octobre 1939 et du 18 janvier 1940, est le type de machines le mieux apte à remplacer avantageusement ces locomotives. Ces machines 141-P, puissantes et rapides, sont en effet susceptibles d'assurer indifféremment la remorque d'un train de marchandises de 1000 t à 80 km/h en palier et celle d'un train express à 105 et même 110 km/h.

En fixant à 58 le nombre de machines à commander en principe en 1942, nous restons certainement au-dessous des besoins à satisfaire.

(1) En fait, depuis la présentation de notre budget de 1er Établissement de 1942, de nouvelles réductions massives, dans nos attributions de matières, ont été décidées, et la part à réserver aux constructions neuves de la SNCF est encore sensiblement diminuée - Nous demandons néanmoins l'autorisation de mettre en construction, en tout ou partie, dès que nous le pourrons, le matériel ainsi défini - ce qui nous permettra notamment ainsi d'alimenter, dans la mesure du possible, l'industrie française de construction de locomotives, alimentée aussi d'ailleurs présentement par des commandes des chemins de fer allemands.

2°- Locomotives 151-TQ - Les 15 locomotives dont nous envisageons la construction, sont appelées à renforcer l'effectif des 10 locomotives de ce type commandées en 1939 et à assurer la remorque des trains de marchandises lourds sur les lignes de l'ex-Ceinture.

Le service sur ces lignes consiste surtout en des échanges entre les grands triages de la Région Parisienne; il comporte une circulation très dense qui impose l'utilisation de machines capables de remorquer des charges élevées, machines qui doivent pouvoir être immédiatement réutilisables sans tournage et sans évolution entre gares et dépôts.

Les machines-tenders lourdes dont nous disposons actuellement étant en nombre très réduit, nous nous trouvons dans l'obligation d'utiliser sur la Grande Ceinture, des machines de moindre puissance, à tender séparé, dont le rendement reste médiocre et qui présentent l'inconvénient de multiplier les circulations sur des lignes déjà surchargées.

Les 15 nouvelles locomotives 151 TQ demandées permettront de remédier à ces inconvénients grâce à leur grande adhérence et à leur facilité de circuler indifféremment dans les deux sens de marche.

II - DESCRIPTION DU MATERIEL -

1°- Locomotives 141-P - La description de ce type de locomotive a déjà été fournie dans les notes justificatives n° 64 Tc/14 du 3 mars 1939, 64 Tc/38 du 1er avril 1939 et 64 Tc/67 du 12 décembre 1940.

Rappelons que ce type est dérivé des machines Mikado existant en un grand nombre d'exemplaires dans le parc de la S.N.C.F., notamment de celles de la série 141-C de la Région du SUD-EST. Le diagramme ci-joint en donne les caractéristiques principales.

2°- Locomotives 151-TQ - La description de ce type de locomotives figure dans la note justificative du 28 avril 1938.

Rappelons qu'il est dérivé des locomotives 5-301 à 5-312 de la Région du NORD. Il n'en diffère que par les soutes à eau dont la capacité a été portée de 12 à 14 m³ et par le diamètre des roues porteuses porté de 0,800 m à 0,900 m.

Le diagramme ci-joint en donne les caractéristiques principales.

3°- Tender unifié type 34 P - Ce tender dérive du tender 36-P décrit dans la note justificative 64 Tc/67 du 12 décembre 1940 déjà rappelée. Il n'en diffère que par l'agrandissement de la soute à combustible qui permet l'approvisionnement de:

10 tonnes de gros, tout-venant et menu
et de 1200 kg de briquettes

(au lieu de 8 tonnes de gros, tout-venant et menu et de 2 tonnes de briquettes pour le tender 36-P), et par la réduction corrélative de la capacité des soutes à eau : 34 m³ au lieu de 36 m³.

Le diagramme ci-joint donne les caractéristiques principales de ce tender.

III - PRIX -

Les prix unitaires sont évalués à :

pour 1 locomotive 141-P	3,800 M
pour 1 locomotive 151-TQ	2,700 M
pour 1 tender 34-P	0,720 M

La dépense totale en principal est évaluée à :

pour 58 locomotives 141-P	220,400 M
pour 15 locomotives 151-TQ	40,500 M
pour 58 tenders 34-P	41,760 M

Total

Somme à valoir (pour imprévus)

Dépense totale

IV - IMPUTATION DES DEPENSES -

La dépense totale de 318,5 M est imputable en totalité au Compte de l'er Etablissement de matériel roulant neuf.

Les imputations semblent pouvoir être échelonnées à raison de :

9	M en 1942
211	M en 1943
84,5	M en 1944
14	M en 1945

Paris, le 23 AVR 1942

LE DIRECTEUR,

Signé: PONCET