

505 LN 21/5

2211

(1944)

A

Construction de 137 locomotives à vapeur et de 115 tenders  
au titre du 2ème programme quinquennal

Lettre SNCF au MTP  
Dépêche du MTP à SNCF

C.A. 19. 4.44 IO V 2°  
22. 4.44  
27.10.44

Ministère  
des Travaux Publics  
et des Transports

Direction  
des Chemins de fer

Service Technique

3ème Bureau

COPIE

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports

S.N.C.F. à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer  
Matériel moteur Français

Locomotives à vapeur

Construction de  
locomotives et de  
tenders

Vous m'avez présenté, le 22 Avril 1944, un projet pour  
la construction de 137 locomotives à vapeur et de 115 ten-  
ders, à savoir :

M.R. 21 - 1

- 90 locomotives à tender séparé du type 141.p;
- 25 locomotives à tender séparé du type 150 P;
- 22 locomotives-tenders du type 050.T.Q;
- 115 tenders du type 34 P destinés aux 115 locomotives  
à tender séparé précités.

Ce projet, qui figure implicitement au budget d'éta-  
blissement de l'exercice 1944 (deuxième programme quinquen-  
nal - matériel roulant neuf) comporte une dépense totale  
de 708.000.000 frs., entièrement imputable au compte de  
premier établissement du matériel roulant neuf, sur les  
exercices 1944 à 1947 inclus.

Par ailleurs, la S.N.C.F. doit commander notamment au  
titre des commandes de démarrage 12 locomotives-tenders du  
type 151 T.Q. Mais une décision ministérielle du 4 Août  
1942 a approuvé un projet comprenant entre autres la cons-  
truction de 15 locomotives-tenders du type 151 T.Q.

Vous proposez de profiter de l'exécution du présent  
projet pour construire trois locomotives-tenders du type  
050.T.Q. en remplacement des trois locomotives-tenders du  
type 151.T.Q. représentant la différence entre les commandes  
de démarrage et le projet approuvé par la décision ministé-  
rielle précitée du 4 Août 1942.

Après examen par le Service Technique de la Direction  
des Chemins de fer et pour régulariser cette opération :

1°) J'observe que, il y a lieu :

- d'une part, de diminuer de la valeur de trois loco-  
motives 151.T.Q. soit, avec la somme à valoir de 5 %, de  
8.505.000 frs. le projet approuvé par la décision ministé-  
rielle susvisée du 4 Août 1942;

...



- d'autre part, d'augmenter de la valeur de trois locomotives 050.T.Q. soit, avec la somme à valoir de 5 %, de 8.190.000 frs. le nouveau projet présenté;

2°) je rapporte, en ce qui concerne la construction de 15 locomotives à vapeur du type 151 T.Q. la décision ministérielle CF.3 M.R.9-6 du 4 Août 1942 approuvant un projet de construction de locomotives et tenders et je décide que ce projet sera limité, en ce qui concerne les locomotives 151 T.Q. à douze unités au lieu de quinze et que le montant de la dépense autorisée pour ledit projet s'élevant à 318.500.000 frs. sera ramené à 309.995.000<sup>f</sup>;

3°) j'approuve le nouveau projet présenté, sous réserve que le nombre de locomotives 050 T.Q. à construire sera augmenté de trois unités; ledit projet s'appliquera ainsi à :

- 90 locomotives du type 141.P; 00 -  
- 25 locomotives du type 150 P; 25 -  
- 25 locomotives du type 050.T.Q; 25 -  
- 115 tenders du type 34 P. 115 -

Le montant total de ce nouveau projet, imputable au compte d'établissement du matériel roulant s'élève ainsi à 716.190.000 francs.

Il est entendu que :

1°) les imputations, effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 Mai 1902 et à l'avenant du 4 Mars 1942 (article 1er paragr.h) seront les suivantes :

Compte de premier établissement - Matériel roulant neuf.

Débit - Dépenses de travaux neufs évalués en principal à ..... 716.190.000 f

2°) la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au budget d'établissement de la S.N.C.F. (deuxième programme quinquennal - Matériel roulant neuf) approuvé pour l'exercice correspondant.

Pour le Ministre et par autorisation  
Le Directeur des Chemins de fer p.i.

signé : illisible

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

C O P I E

-----  
D. 23.100/0  
N° 6473/44-6 Te

Paris, le 22 avril 1944

Comme suite à la décision du  
Conseil du 19 avril 1944.-  
-----

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation en deux exemplaires un projet relatif à la construction de 137 locomotives à vapeur et de 115 tenders.

La construction de ce matériel fait partie d'un projet plus important qui figure au budget d'Etablissement de 1944 (2ème Programme Quinquennal - matériel roulant neuf).

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle et aux Communications  
Direction des Chemins de fer  
244, Bd. Saint-Germain - PARIS -

Le projet ci-joint, dont je vous serais reconnaissant de bien vouloir après décision nous renvoyer un exemplaire, indique les raisons pour lesquelles nous ne demandons, pour le moment, la mise en construction que d'une partie du matériel prévu.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

19 avril 1944

2211



du 19 avril 1944

QUESTION V - Projets

2°) Construction de 137 locomotives à vapeur et de 115 tenders.

P.V. (p.2)

M. LE PRESIDENT expose que la S.N.C.F. doit commander, au titre des "commandes de démarrage" 212 locomotives et 195 tenders. En vertu d'autorisations déjà accordées, elle peut déjà construire, au titre du 2ème Programme Quinquennal, 75 locomotives et 80 tenders. Le projet aujourd'hui soumis a pour objet de demander l'autorisation nécessaire pour le complément, soit 137 locomotives et 115 tenders.

Les types envisagés correspondent, ainsi que l'indique la note, à des types déjà en service. La dépense, évaluée à 645 M.

dans le budget d'établissement de 1944, passerait à 708 M. en raison de la hausse des prix.

Le Conseil approuve le projet.

Notes de séance (p.10)

M. LE PRESIDENT.- Ce projet dérive des mêmes principes que le précédent en ce sens qu'il s'agit également d'adapter des projets antérieurs à notre programme de démarrage.

Ce programme porte sur 212 locomotives et 195 tenders. Or, à l'heure actuelle, nous sommes déjà autorisés à construire 75 locomotives et 80 tenders. Le projet porte donc sur le complément, soit 137 locomotives à vapeur et 115 tenders.

Les types prévus sont les mêmes que ceux qui sont déjà en service, soit, d'une part, des locomotives 141-P, machines mixtes aptes à remorquer des trains express de voyageurs et des trains de marchandises de tonnage moyen, d'autre part, des locomotives 150-P, destinées à la traction des trains de marchandises lourds et qui sont des locomotives à forte adhérence et à gros effort de traction; enfin, des machines 050 TQ qui sont des machines de manoeuvres. Tous



ces types sont déjà utilisés et n'impliquent, par conséquent, aucune innovation importante.

La dépense totale prévue est de 708 M.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

Conseil d'Administration

---

Séance du 19 avril 1944

---

V - Projets :

- 2°) Construction de 137 locomotives à vapeur  
et de 115 tenders.

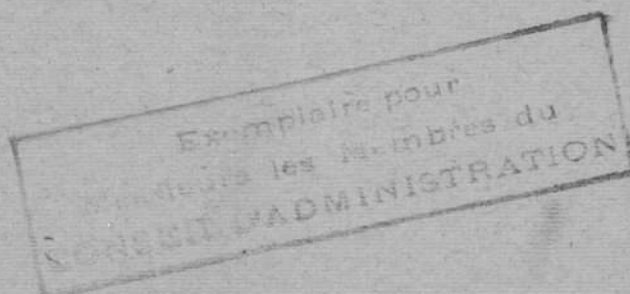
*Pin*

*effrayé.*

Ld/D/B/Lx/

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL  
DU MATÉRIEL



NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/138

---

CONSTRUCTION D.:

137 locomotives à vapeur  
et 115 tenders.

---

CREDIT DEMANDE: 708 M.

Au budget de premier Etablissement de 1944 (Deuxième programme quinquennal - Matériel roulant neuf) figure sous la rubrique "projets à présenter" la construction de 317 locomotives à vapeur et de 302 tenders.

La présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de construire une partie de ces locomotives et tenders, à savoir:

- 137 locomotives à vapeur  
comportant: 90 locomotives à tender séparé du type 141 P  
25 locomotives à tender séparé du type 150 P  
22 locomotives-tenders du type 050 TQ.
- 115 tenders du type 34 P destinés aux 115 locomotives à tender séparé précitées.

o  
o o

La détermination des nombres d'unités dont la construction est ainsi envisagée découle des considérations ci-après qui se rattachent au souci d'obtenir les autorisations administratives propres à nous permettre strictement la passation des commandes de démarrage", sans différer dès maintenant,

.....



d'une manière précise, les dispositions techniques des matériels à construire après réalisation de ces commandes; la fixation prématurée des types à adopter, dans ces constructions ultérieures, risquerait en effet de nécessiter, dans l'avenir, une mise au point, - et il nous paraît préférable d'ajourner la présentation des projets relatifs à ces matériels futurs.

La S.N.C.F. doit commander, rappelons-le, au titre des "commandes de démarrage", ainsi qu'il a été indiqué dans la note n° D 700/4 du 19 janvier 1944 de la S.N.C.F. au Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications:

212	{	140 locomotives à tender séparé du type 141 P
		25 locomotives à tender séparé du type 150 P
		35 locomotives-tenders du type 050 TQ
		12 locomotives-tenders du type 151 TQ

et 195 tenders destinés, à raison de 165 aux 165 locomotives à tender séparé précitées et de 30 à 30 locomotives 141 P commandées en 1941 aux Ateliers du NORD de la FRANCE, et dont la construction a dû être ajournée, faute de matières.

En vertu d'autorisations déjà accordées par l'Administration Supérieure, la S.N.C.F. peut, d'ores et déjà, commander au titre du Deuxième programme quinquennal, les matériels suivants, dont les constructions n'ont pas encore été entreprises:

50 locomotives à tender séparé du type 141 P	} suivant autorisation ministérielle du 4 août 1942
10 locomotives-tenders du type 050 TQ	
15 locomotives-tenders du type 151 TQ	
50 tenders	

30 tenders, suivant autorisation ministérielle du 18 janvier 1941.

(Ce sont les 30 tenders à accoupler aux 30 141 P commandées aux A.N.F. et suspendues).

La passation des "commandes de démarrage" reste donc subordonnée à l'autorisation de construire:

140 - 50 = 90 locomotives à tender séparé du type 141 P  
25 locomotives à tender séparé du type 150 P

35 - 10 = 25 locomotives-tenders du type 050 TQ

195 - 80 = 115 tenders.

Le nombre de machines 151 TQ que nous sommes autorisés à commander étant par contre supérieur de 3 unités à celui prévu dans les commandes de démarrage (15 au lieu de 12), nous proposons, pour la bonne règle, et pour plus de clarté, que l'autorisation relative à ces 3 locomotives 151 TQ supplémentaires soit mise à profit pour la commande de 3 locomotives 050 TQ, - la commande de locomotives de manœuvres de ce type étant, comme il est dit plus loin, tout spécialement urgente, ce qui réduira de 25 à 22 le nombre de 050 TQ nécessitant une autorisation.

Ce sont ces considérations qui nous ont conduits à fixer, comme il est dit au début de la présente note, la consistance du projet actuel.

°  
° °

Nous distinguerons trois parties:

- I - Justification des constructions envisagées.
- II - Description du matériel à construire.
- III - Evaluation des dépenses à engager et imputation de ces dépenses.

#### I - JUSTIFICATION DES CONSTRUCTIONS ENVISAGÉES

Les 212 locomotives à vapeur et les 195 tenders dont la construction est prévue au titre des "commandes de démarrage" constituant la première annuité du total des engins de cette nature dont la S.N.C.F. a été conduite à inscrire la construction dans le programme décennal de rééquipement du réseau ferré après les hostilités, dans l'hypothèse, sans doute optimiste, où la totalité du matériel roulant actuellement utilisé par la Deutsche Reichsbahn serait remis à notre disposition: notre programme comporte, rappelons-le, dans cette hypothèse, la construction de 2115 locomotives à vapeur dans une période de 10 ans (lettre N°D700/4 du 19 janvier 1944 de la S.N.C.F. à M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications).

Le choix des types de locomotives sur lesquelles nous proposons de faire porter ces premières commandes s'inspire du souci d'entreprendre la fabrication de séries, d'un intérêt indéniable et urgent, - ne présentant par ailleurs aucun aléa ni de construction ni d'emploi.

Pour les raisons suivantes, les types de machines, dont la commande est proposée, nous semblent bien répondre à cette double préoccupation:

.....



1° - Locomotives 141 P - La S.N.C.F. dispose encore comme machines "mixtes" aptes à remorquer des trains express de voyageurs et des trains de marchandises, de tonnages moyens, d'un grand nombre d'engins anciens de puissance insuffisante, donnant lieu à des consommations élevées et dont l'état d'usure nécessite des réparations souvent importantes. Cette catégorie de machines mixtes est fort intéressante par les facilités qu'elle donne aux Services de la Traction, et l'utilité d'améliorer nos moyens à cet égard, par l'introduction dans notre parc, de locomotives bien adaptées à ces services, n'est pas douteuse. Or, les 141 P utilisées depuis quelques mois (1) répondent pleinement aux espoirs mis en elles, - ce qui nous paraît justifier qu'une bonne part des locomotives rentrant dans nos commandes de démarrage consistent en machines de ce type.

2° - Locomotives 150 P - La traction des trains de marchandises lourds exige le recours à des locomotives à forte adhérence et à gros effort de traction dont il existe trop peu d'exemplaires dans le parc actuel de la S.N.C.F.

En attendant que l'expérimentation du prototype de locomotive 152, - autorisé par Dépêche Ministérielle MK 10-4 du 26 octobre 1942 - ait pu nous permettre d'envisager éventuellement la construction en série de telles machines, - le type 150 P, dont la S.N.C.F. possède une large expérience, est très satisfaisant, - L'adoption future probable du type 152 nous conduit toutefois à fixer avec quelque prudence l'effectif de nouvelles 150 P à construire, - mais le chiffre très modeste de 25 n'est manifestement pas exagéré.

3° - Locomotives 050 TQ - La concentration des tringles, la modernisation du matériel et l'augmentation continue du poids des trains nécessitent l'utilisation de machines de manœuvres de plus en plus puissantes. L'insuffisance actuelle de nos moyens à cet égard entraîne des sujétions notables telles que l'obligation de pratiquer des coupures dans les trains à trier, l'utilisation d'un nombre élevé de machines de faible adhérence (voire de machines à tender séparé), sans compter des retards dans les débranchements et les perturbations qui en résultent.

C'est pour ces diverses raisons que nous avons déjà été autorisés, par D.M. du 3 août 1942, à commander une première tranche de locomotives-tenders 050 TQ modernes, à grande adhérence, et que nous demandons à accroître, dès la passation des commandes de démarrage, le nombre d'engins de ce type à incorporer dans notre parc.

°  
° °

.....

---

(1) A la date du 10 mars 1944, la S.N.C.F. avait en service 64 locomotives de ce type, sur les 148 commandées (y compris les 30 locomotives dont la commande aux A.N.F. a été ajournée).



Les tenders à accoupler aux locomotives à tenders séparés prévues plus haut seraient des tenders 34 P de type éprouvé et donnent toute satisfaction.

## II - DESCRIPTION DU MATERIEL A CONSTRUIRE

- 1°- Locomotives 141 P - La description de ce type de locomotives a déjà été donnée dans les notes justificatives n°s 64 Tc/24 du 8 février 1939, 64 Tc/38 du 1er août 1939, 64 Tc/67 du 12 décembre 1940 et 64 Tc/112 du 23 avril 1942.
- 2°- Locomotives 150 P - La description de ce type de locomotives figurant déjà dans la note justificative n° 64 Tc/67 du 12 décembre 1940.
- 3°- Locomotives 050 TQ - La description de ce type de machine étant donnée dans notre note justificative n° 64 Tc/110 du 20 mars 1942.
- 4°- Tenders unifiés type 34 P - Ce type de tender a déjà fait l'objet de la note justificative n° 64 Tc/112 du 23 avril 1942.

Il comporte, rappelons-le, un chargeur mécanique Stoker.

## III - EVALUATION DES DEPENSES A ENGAGER ET IMPUTATION DE CES DEPENSES

Les prix unitaires sont évalués aux chiffres suivants :

Pour une locomotive 141 P :	4,530 M.
Pour une locomotive 150 P :	4,400
Pour une locomotive 050 TQ :	2,600
Pour un tender 34 P :	0,850

La dépense totale en principal est évaluée à :

Pour 90 locomotives 141 P :	4,53 x 90	=	407,7 M.
Pour 25 locomotives 150 P :	4,40 x 25	=	110,-

à reporter : 517,7

.....

	Report:	517,7 M
Pour 22 locomotives 050 TQ:	$2,60 \times 22 =$	57,2
Pour 115 tenders 34 P:	$0,86 \times 115 =$	98,9
	Total:	673,8 M
Somme à valoir pour imprévus (5 % environ)		34,2
	Dépense totale:	708 M.

Ces constructions figurent au budget d'établissement de 1944 (2ème programme quinquennal, matériel roulant neuf) avec une prévision totale de 646 M.

L'augmentation de la dépense provient de la hausse des cours survenue depuis l'époque à laquelle a été établi ce budget.

La dépense totale est imputable en totalité au Compte de 1er établissement de matériel roulant neuf.

Les imputations semblent pouvoir être échelonnées sur les exercices 1944, 1945, 1946 et 1947, suivant les conditions dans lesquelles pourrait être exécutées les commandes.

Une dépense de 350 M est prévue au budget de 1944 pour cet exercice.

En application du 2ème programme<sup>quinquennal</sup> (matériel roulant neuf) nous restons fondés à présenter encore dans l'avenir un projet de commande, au titre de ce programme, pour:

317 - 137 = 180 locomotives à vapeur;

302 - 115 = 187 tenders (1).

PARIS, le

23 MARS 1944

LE DIRECTEUR,

Signé: PONCET

(1) Les 7 tenders en excédent proviennent de ce que le nombre de <sup>47</sup>locomotives-tenders, dont on envisage la commande au titre du 2ème programme quinquennal, et ne nécessitent pas, du fait de leur nature, la commande de tenders séparés, excède de 7 unités le nombre de 40, prévu initialement, des locomotives-tenders à mettre en commande en conformité de ce programme.