SOSLM 21/8

2211

(1945 - 1946)

2 211

A

Construction de 30 locomotives 141-P
et de 30 tenders 34-P

C.A. 5.12.45 8 V 2°

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 10;12.45
Dépêche du M.TP à la S.N.C.F. 21. 8.46

Conservation de 30 locomotives 141-P et de 30 tenders 34-P

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
& DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
& des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau - M.T.
-
Référence : M.R. 40-5

Paris, le 21 août 1946

- C O P I E -

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
& DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

OBJET - Construction de 30 locomotives à vapeur type 141-P et de 30 tenders du type 34 P.

REF. - Votre lettre n° D.23.100/12 du 10 décembre 1945(*)

(*)Copie de cette lettre a été distribuée au Conseil 15 déc. 1945.

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté un projet relatif à la construction de 30 locomotives type 141-P et de 30 tenders type 34 P.

Ce projet s'élevant à 453.000.000 de fr, figure au budget de reconstitution de l'exercice 1946 (matériel roulant neuf).

Les imputations seraient échelonnées ainsi qu'il suit :

136 M. sur l'exercice 1946, le solde sur l'exercice 1947.

J'accepte à titre exceptionnel que votre Société commande le matériel moteur dont il s'agit sous les réserves suivantes :

1°) La dépense totale évaluée en principal à 453 M. de fr sera imputée en totalité au compte des travaux de premier établissement de matériel roulant.

2°) La dépense à payer par exercice devra rester dans la limite des crédits despaiements inscrits à cet effet aux budgets des travaux de matériel roulant neuf de la S.N.C.F. régulièrement approuvés pour les exercices correspondants.

P. le Ministre et par autorisation
Le Directeur Général des Chemins de fer
& des Transports,
Le Chef de Service adjoint au Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports,
Signature.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

23100/12

Paris, le 10 décembre 1945

Comme suite à la décision du Conseil du 5 décembre 1945.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de 30 locomotives type 141 P et de 30 tenders type 34 P.

Ce projet figurera au budget de reconstruction de 1946 (matériel roulant neuf).

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

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service Technique - 3ème Bureau - 244 Bld Saint-Germain - PARIS

5 décembre 1945

Extrait du P.V: de la Séance du Conseil d'Administration

du 5 décembre 1945

QUESTION V - PROJETS

1°) ~~Projets de reconstruction~~ :

2°) Construction de 30 locomotives 141-P et de 30 tenders 34-P.

P.V. (p.8)

M. GOURSAT rappelle que le 2ème Programme Quinquennal comportait l'acquisition de 400 locomotives à vapeur et de 360 tenders. La construction de 220 de ces locomotives et de 175 tenders a déjà fait l'objet d'approbations. Sur le reliquet, il est proposé de construire 30 locomotives 141-P et 30 tenders destinés à leur être accouplés.

Aucune des commandes de démarrage passées au lendemain de la libération n'avait pu être confiée aux usines de Graffenstaden de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, dont on ignorait alors la situation. Ces usines auraient dû normalement participer à la répartition, et il paraît d'autant plus opportun de s'adresser à elles aujourd'hui qu'elles terminent actuellement des locomotives de type allemand qui leur avaient été commandées par la Reichsbahn et que, cette construction terminée, elles ne pourront, du fait des dimensions restreintes de leurs ateliers de montage, développer leur activité dans le domaine des réparations.

Le choix s'est porté sur le type 141-P qui est d'une excellente utilisation, du fait qu'il est apte à remorquer aussi bien des trains de messageries que des trains express de voyageurs et à assurer dans les meilleures conditions le service de l'acheminement accéléré. Cette commande achevée, le parc de machines 141-P comprendrait 318 unités.

La dépense unitaire s'établirait au niveau des prix résultant de marchés récemment approuvés par le Conseil, soit 12 M.4 pour les locomotives et 2 M. pour les tenders aux conditions économiques d'août 1945. Pour l'ensemble, il s'agirait d'un investissement de 453 M., dont 136 M. à imputer sur l'exercice 1946 et le solde sur l'exercice 1947.

M. BOUTET demande si toutes les simplifications possibles ont bien été apportées à ces machines, la question est importante du point de vue des possibilités de banalisation, une banalisation poussée paraissant, d'après l'expérience américaine, particulièrement intéressante.

M. GOURSAT répond qu'on ne saurait dire dès à présent comment se comporteront exactement ces locomotives au point de vue de leur emploi en banalité.

Il s'agit de machines à double expansion et timbrées à 20 kg, essentiellement conçues en vue de réduire au maximum la consommation de charbon, et il n'est pas à penser que ce soit avec ce type que l'on puisse envisager une extension de la banalisation.

M. BOUTET indique que, précisément pour cette raison, la question se pose de savoir à quel moment les commandes du type dont il s'agit devront être arrêtées.

M. GOURSAT pense que la S.N.C.F. pourra cesser ces commandes lorsqu'aura été constitué le parc nécessaire aux acheminements de transports accélérés.

M. PAILLEUX se demande s'il sera, alors, vraiment de bonne politique d'en revenir à un type de machines à simple expansion. Les machines à simple expansion n'ont-elles pas une moins bonne tenue sur la voie ?

M. GOURSAT reconnaît que la question du choix entre les deux conceptions est difficile. Le type à double expansion répond à la nécessité, vitale pour la France, de réduire la consommation de charbon, fût-ce au prix de perfectionnements mécaniques compliqués. Aux Etats-Unis le problème se pose de manière différente : le charbon étant abondant et, au contraire, la main-d'oeuvre chère, il y a intérêt à construire des machines simples et robustes, susceptibles d'effectuer des parcours plus longs et de permettre une plus grande banalisation.

Quant à la tenue des machines à simple expansion sur la voie, elle ne présente pas de difficultés particulières. Il suffit, lors des essais de chaque prototype, de procéder à des essais pour déterminer l'action déformatrice qu'elles exercent sur la voie ; les modifications nécessaires sont ensuite apportées avant toute commande en grande série.

M. MOREAU-NERET est frappé de voir que les commandes de machines continuent à porter sur une aussi grande diversité de types, au moment où, au contraire, il serait nécessaire, ainsi que l'a souligné M.BOUTET, de s'orienter nettement vers la banalisation. Compte tenu de telles ou telles considérations d'ordre particulier, on peut évidemment admettre l'achèvement d'un programme qui avait été prévu. Mais il est indispensable que, dès la prochaine année, la S.N.C.F. suive une orientation qui permette, tant au point de vue des dépôts qu'au point de vue du personnel, d'arriver à une banalisation rapide.

M. GOURSAT est entièrement d'accord sur la nécessité d'aboutir rapidement à une banalisation poussée. Mais la difficulté réside dans le fait que celle-ci ne saurait être obtenue sur une échelle suffisamment large qu'avec des machines à simple expansion, dont la consommation de charbon est de 5 à IO % plus élevée. Encore cette consommation se trouve-t-elle augmentée lorsque ces machines sont munies d'un stoker. On ne doit donc pas se dissimuler qu'au total on aura une machine plus coûteuse au point de vue consommation de combustible.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT croit devoir attirer l'attention du Conseil sur l'indication donnée dans la note que l'extension prévue des électrifications "aura nécessairement comme conséquence de diminuer considérablement l'importance des constructions de locomotives à vapeur que la S.N.C.F. confiera, dans quelques années, à l'industrie privée". Ainsi que le souligne également la note, l'Office Professionnel Matfer devra donc s'attacher à imposer à cette industrie un effort important de réorganisation.

M. LE PRESIDENT répond que cette question d'une évolution nécessaire de l'industrie des locomotives a déjà retenu toute l'attention de la S.N.C.F. L'assurance est donnée par les Services que l'outillage français suffira à assurer la construction des machines électriques à la cadence prévue dans le Programme Technique. Mais il est loin d'en être de même en ce qui concerne les réparations, de telle sorte que nombre d'ateliers privés spécialisés en France dans la technique des locomotives à vapeur devront transformer leur activité. Les établissements intéressés auront à être informés de cette nécessité.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 5 décembre 1945

V - Projets

2°) Construction de 30 locomotives 141-P et de 30 tenders 34-P.-

JB.12.11

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANCAIS

SERVICE CENTRAL
DU MATERIEL

Exemplaire pour
Messieurs les Membres du
CONSEIL D'ADMINISTRATION

NOTE JUSTIFICATIVE 64 Tc/174

CONSTRUCTION DE 30 LOCOMOTIVES TYPE 141 P
ET DE 30 TENDERS TYPE 34 P

CREDIT DEMANDE : 453 M.

Au budget de l'Etablissement de 1945 (deuxième programme quinquennal - Matériel roulant neuf) figure sous la rubrique "Projets à présenter", la construction de 180 locomotives à vapeur et de 187 tenders.

Nous rappelons que le deuxième programme quinquennal, approuvé dans son ensemble par dépêche ministérielle du 10 novembre 1941, comportait en effet l'acquisition de 400 locomotives à vapeur et de 360 tenders, sur lesquels la construction de 220 locomotives et de 173 tenders a déjà fait l'objet de la part de l'Administration supérieure, des approbations de détail ci-après :

- le 4 août 1942, pour 8 locomotives 141 P et 8 tenders 34 P,
- le 27 octobre 1944, pour 140 locomotives 141 P et 140 tenders 34 P
  25 - 150 P 25 -
  35 - 050 TQ
  12 - 151 TQ

Il ne reste donc plus à réaliser au titre de ce programme que :

400 - 220 = 180 locomotives à vapeur

et 360 - 173 = 187 tenders.

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

- 30 locomotives 141 P
- 30 tenders 34 P destinés à leur être accouplés,

...

construction en vue de laquelle le projet de budget de 1946 comportera au chapitre "Budget de la reconstruction" les crédits d'engagement et de paiement nécessaires.

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.

o
o o

I - JUSTIFICATION DES CONSTRUCTIONS ENVISAGEES.

Les Usines de Graffenstaden de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, exploitées par les Allemands jusqu'à la libération, lui ont été restituées par l'Administration des Domaines le 1er mai dernier. Elles ont repris progressivement leur activité et exécutent pour la S.N.C.F. des réparations de locomotives. En outre, elles achèvent la construction de 17 locomotives de type allemand, qui lui avaient été commandées par la Reichsbahn et qui sont utilisées sur nos lignes, sous la dénomination 150 Y, au fur et à mesure de leur achèvement.

Ce constructeur a récemment attiré notre attention sur la situation dans laquelle se trouveront prochainement ses usines, si aucune construction nouvelle de locomotives à vapeur ne leur est confiée. La terminaison progressive des 17 locomotives 150 Y en cours de fabrication créera, aux usines de Graffenstaden, des disponibilités qui ne peuvent être absorbées par un accroissement corrélatif des travaux de réparations, du fait des dimensions restreintes de l'atelier de montage.

Nous n'avons pas dissimulé à la Société Alsacienne que l'extension importante prévue dans l'avenir des électrifications aura nécessairement comme conséquence de diminuer considérablement l'importance des constructions de locomotives à vapeur que la S.N.C.F. confiera, dans quelques années, à l'industrie privée. L'Office Professionnel MATFER a eu également l'attention attirée à ce sujet et un effort d'organisation, auquel devront participer tous les intéressés (Pouvoirs publics, Office MATFER, Constructeurs, S.N.C.F.), s'imposera, effort qui aura sans nul doute comme conséquence de réduire le nombre des ateliers industriels privés, spécialisés en France à la fabrication de locomotives à vapeur.

Cet effort sera l'oeuvre de demain, mais pour le moment, il importe, au premier chef, ainsi que nous l'avons souligné maintes fois déjà en soumettant aux approbations réglementaires nos constructions rentrant dans nos commandes de démarrage, de faciliter la

reprise de l'activité des usines françaises, et tout particulièrement des usines alsaciennes.

Il n'est pas douteux, à cet égard, que si les Usines de Graffenstaden avaient été libérées au moment où fut étudiée la répartition de nos commandes de démarrage de locomotives à vapeur, elles en eussent reçu leur part et comme la S.N.C.F. est loin d'avoir encore reconstitué, - même en tablant sur les commandes passées à l'étranger et en France ou en cours de passation, - le parc de locomotives nécessaires à son exploitation normale, nous pensons qu'il est de l'intérêt, - et de la S.N.C.F. et de la Société Alsacienne, - de passer à cette dernière une commande de locomotives neuves.

o o

La question se pose du choix du type de locomotives à faire ainsi construire.

Les marchés de construction de locomotives 141 P, - récemment notifiés après approbation du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et avis favorable de la Commission des Marchés et par application de l'approbation donnée par l'Administration Supérieure, le 27 octobre 1944, pour la construction de 140 de ces machines, - porteront à 288 le nombre des machines de ce type introduites dans le parc de la SNCF.

Les machines 141 P sont, rappelons-le, des machines mixtes, c'est-à-dire aptes à remorquer des trains express de voyageurs, des trains de messageries de tonnages moyens et, également, des trains accélérés de marchandises que nos services d'exploitation envisagent de développer.

Plus de 90 de ces machines sont d'ores et déjà en service et ont fait, depuis plusieurs mois, leurs preuves. La diversité des roulements qu'elles peuvent assurer les font particulièrement apprécier par les services de traction, et nous ne voyons que des avantages à accroître de 30 unités leur effectif, portant ainsi à 318 l'importance totale du parc de telles locomotives dont disposerait dans l'avenir la SNCF.

Ce lot de 30, dont la construction serait ainsi confiée à la Société Alsacienne, après conclusion d'un traité dont l'approbation serait bien entendu soumise aux Autorités compétentes, permettrait au constructeur, - qui se verrait ainsi attribuer un marché de même importance que cinq autres constructeurs dont les usines ont une capacité de production du même ordre que les siennes, - de maintenir dans ces dernières l'activité désirable.

Les tenders, accouplés à ces machines, seraient du type unifié 34 P dont un grand nombre d'exemplaires sont en service. Leur fabrication serait confiée à des usines de construction de tenders, autres

que les usines de la Société Alsacienne qui ne sont pas outillées pour ce genre de travaux. Des propositions, pour leur commande, seront faites également, en temps utile, aux Autorités administratives compétentes.

II - DESCRIPTION DU MATERIEL A CONSTRUIRE :

1°) Locomotives 141 P :

Nous ne croyons pas nécessaire de fournir de nouveau la description détaillée de ce type de locomotive, cette description ayant déjà été donnée à l'appui de nombreuses demandes d'autorisation de crédit dont la dernière en date est du 23 avril 1942.

Le diagramme ci-joint rappelle les caractéristiques principales de ces machines.

2°) Tenders unifiés type 34 P :

La description des tenders dont il s'agit a fait, de son côté, l'objet d'une notice annexée à la note justificative n° 64 Tc/150 du 8 janvier 1945 relative à la construction de 35 locomotives type 241 P et de 35 tenders type 34. P

Nous ne croyons pas non plus nécessaire de la reproduire ici, le diagramme ci-joint donnant les principales caractéristiques de ces tenders.

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

Les prix unitaires sont, sur la base des conditions économiques d'août 1945, évalués aux chiffres suivants :

- Pour une locomotive 141 P : 12,4 M
- Pour un tender 34 P : 2," M

La dépense totale, en principal, est évaluée à :

- Pour 30 locomotives 141 P :	372 M
- Pour 30 tenders 34 P :	60 M
Total	432 M
Somme à valoir pour imprévus (5 % environ)	21 M
Dépense totale	453 M

Ces constructions figureront au projet de budget de reconstruction de 1946 (matériel roulant neuf).

Les imputations semblent devoir être échelonnées sur les exercices 1946 et 1947, à raison de :

136 M sur l'exercice 1946

et le solde d° 1947

En application du 2° programme quinquennal (matériel roulant neuf), nous resterions fondés à présentés dans l'avenir un projet de commande, au titre de ce programme, pour :

180 - 30 = 150 locomotives à vapeur

187 - 30 = 157 tenders.

20 NOVE 1945

LE DIRECTEUR :

s: ARMAND