

(1941)

2220

505LM.23/3

A

Etablissement d'un programme d'ensemble d'utilisation  
des machines électriques de manoeuvre -

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.

21.4.41

8

Etablissement d'un programme d'ensemble d'utilisation des machines électriques de manoeuvre.

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

-----  
Direction Générale  
des Transports

-----  
5ème Bureau

-----  
Matériel roulant

-----  
Région du Sud-Ouest

-----  
Transformation de  
30 locomotives  
électriques type  
BB-E-4.001 en  
locomotives de  
manoeuvres.

-----  
M.R. 350 - 2

C O P I E

Paris, le 21 avril 1941.

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins  
de fer français.

Vous m'avez présenté, le 24 janvier 1941, un projet  
relatif à la transformation de 30 locomotives électriques  
type BB-E-4001 de la Région du Sud-Ouest, en locomotives  
de manoeuvres.

Ce projet a pour but :

1°) de libérer du service des manoeuvres pour les re-  
verser au service des lignes, une vingtaine de locomotives  
électriques plus puissantes et mieux adaptées à ce dernier  
service que les locomotives type BB-E-4001 qui, du fait  
de leur vitesse maximum peu élevée et de leur faible  
puissance ne correspondent plus aux besoins du trafic mar-  
chandises;

2°) de compléter l'équipement des triages électri-  
fiés en machines de manoeuvres.

La modification ainsi envisagée comporte une dépense  
brute de 12.540.000 frs. imputable sur les crédits d'enga-  
gement ouverts au budget d'établissement de la Société Na-  
tionale des Chemins de fer pour l'exercice 1941 (programme  
ordinaire - matériel roulant autre que neuf - Région du  
Sud-Ouest).

Vous m'indiquez que la dépense à payer serait répartie  
de la façon suivante

4.000.000 francs en 1941  
8.000.000 francs en 1942.

A l'occasion de l'examen de ce projet, le Service  
Technique des Transports fait remarquer que, pour la dota-  
tion de la Région du Sud-Ouest en locomotives électriques  
de manoeuvres, la Société Nationale a été conduite, par  
suite d'une conception un peu étroite du problème posé, à  
entreprendre une série de mutations, d'acquisition ou de  
transformation rappelées ci-dessous :

.....

1°) Un certain nombre de locomotives BB-E séries 1 à 80, 201 à 240 conçues pour assurer le service des lignes, a été versé à celui des manoeuvres et pour assurer les débranchements dans les triages, quelques-unes de ces unités ont été utilisées accouplées, ou bien ont eu leurs engrenages modifiés;

2°) par la suite, la Société Nationale, après avoir expérimenté 2 locomotives de butte type CC a présenté, le 21 juin 1939, un projet d'acquisition de 10 machines de ce type en vue de libérer, du service de butte où elles étaient employées dans de mauvaises conditions, des machines des séries sus-indiquées.

La réalisation de ce projet, qui a été approuvé par décisions ministérielles des 15 septembre 1939 et 26 janvier 1940, permettra de disposer de 12 locomotives EC de butte alors que les besoins avaient été estimés pour ce service à 20 machines;

3°) enfin, la Société Nationale présente actuellement un projet de transformation de 30 locomotives type BB-E-4001 en vue notamment de libérer du service des manoeuvres, pour les reverser au service des lignes, des machines électriques séries E 1 à 80, 201 à 240. Mais, même après cette transformation, la Région du Sud-Ouest ne disposera pas du nombre suffisant de locomotives électriques pour assurer les manoeuvres dans ses établissements électrifiés, et pour cet usage, il sera nécessaire d'utiliser encore des machines à vapeur.

Si, dans le cadre exigü où la dotation de la Région du Sud-Ouest en machines électriques de manoeuvres a été traitée, la transformation de 30 locomotives type BB-E-4001 est justifiée, j'estime avec le Service Technique des Transports que dans l'exécution d'un équipement, une méthode telle que celle suivie en l'espèce, dont le but d'ailleurs louable était de réduire les dépenses au strict minimum, risque d'aller à l'encontre du but cherché; des réalisations fragmentaires et, de ce fait, souvent déçues, entraînent en général des dépenses élevées sans que le résultat envisagé soit pleinement atteint.

Un équipement ne peut s'opérer d'une façon satisfaisante qu'en suivant un plan préalablement arrêté.

Aussi je vous invite à faire établir pour les électrifications futures un programme d'ensemble d'utilisation des machines de manoeuvres.

C'est en fonction des besoins à satisfaire résultant de ce programme que les Services intéressés de la Société Nationale étudieront, compte tenu des moyens dont on disposera déjà, le programme d'acquisition du matériel correspondant.

Je vous serais obligé de me faire connaître, en temps opportun, les résultats de l'étude ainsi demandée.

Par ailleurs, d'accord avec le Service Technique des Transports, j'approuve le projet présenté, étant entendu que :

1°) les imputations effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à la décision du 11 septembre 1939 seront les suivantes :

I- Travaux de premier établissement du matériel roulant (montant net) ..... 7.140.000 frs.

II- Sous-Compte du "Matériel supprimé":

a) coût primitif des organes existants  
évalué à ..... 5.400.000 frs.

b) reprise des organes supprimés  
évaluée à ..... 540.000 frs.

III- Compte d'exploitation : Frais de dépose et de repose des organes supprimés ou conservés, évalués à ..... 3.000.000 frs.

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 Société Nationale des Chemins de fer français (matériel roulant autre que neuf) régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

Pour le Ministre et par autorisation,  
Le Directeur Général des Chemins de fer et des transports

signé: CLAUDON.