

305 LM29/8

2241

(1939)

A

Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvre à essieux. (Régions N., S-O., E.)

C.D.	7.3.39.	44	V
C.D.	14.3.39.	24	V I <sup>o</sup>

Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvre à essieux. (Régions N., S-O. et E.)

14 mars 1939

2241

QUESTION V

P.V. COURT

1°) Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvre à 2 essieux  
- Régions Nord, Sud-Est, Est - (5.500.000 francs)

Le Comité approuve le projet qui lui est soumis.

STENO p. 211

M. LE PRESIDENT. J'avais demandé à M. le Directeur Général d'ajourner notre décision en ce qui concerne cette affaire afin que soit étudiée la possibilité d'équiper les locotracteurs au charbon de bois.

M. LE BESNERAIS m'a objecté que l'emploi d'un gazogène était assez difficile à réaliser sur les locotracteurs en raison de la discontinuité du service qui leur est demandé.

Je me range à cet avis; toutefois, j'é désirerais maintenant que l'on envisage ce qui pourrait être fait dans cet ordre d'idées en ce qui concerne les moteurs fixes.

M. LE BESNERAIS. Cette étude sera faite; mais nous n'abandonnons pas complètement pour cela le problème de l'alimentation des locotracteurs par charbon de bois.

D'une part, en effet, il convient de rappeler que nous avons déjà commandé 3 automotrices à gazogène; d'autre part, on

est venu me parler d'un procédé qui faciliterait l'emploi des gazogènes dans les locotracteurs.

Enfin, nous étudions également la possibilité d'utiliser des locotracteurs à accumulateurs électriques.

En attendant, il convient de ne pas retarder la commande dont le projet vous est soumis.

M. LE PRÉSIDENT. Ce projet est approuvé.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Comité de Direction  
-----

Séance du 14 mars 1939  
-----

V - Projets

- 1°) Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvre à  
2 essieux - Régions Nord, Sud-Est, Est -  
(5.500.000 fr).

Ph.

ingénieur RM pour ray. a. c. c. v. i.  
Chaudron Press. p. a. m.  
L.S. Boulton, p. m. au ch. m. soufflerie L. a. m.  
Blancmets, G. c. h. r. s.

adopté

Projet

C.É. de J. de 14 mars

10/ Acquisition de 8 locomotives de recherche à 2 essieux

Le directeur général doit obtenir des indications, à l'occasion d'une observation formulée par le Président le 7 mars, sur la raison pour laquelle le présent projet ne prévoit pas de locomotives équipées et charbon de bois.

*Comité de Direction*  
COMITE DE DIRECTION du 14 mars 1939

---

Projets.

1°/ Acquisition de 8 locotracteurs de manœuvre à deux essieux.

La Direction générale doit donner des indications, à la suite d'une observation formulée par M. le Président le 7 mars, sur les raisons pour lesquelles le présent projet ne prévoit pas de locotracteurs équipés à charbon de bois.

*Comité de Direction*  
COMITE DE DIRECTION du 14 mars 1939

---

Projets.

1°/ Acquisition de 8 locotracteurs de manœuvre à deux essieux.

La Direction générale doit donner des indications, à la suite d'une observation formulée par M. le Président le 7 mars, sur les raisons pour lesquelles le présent projet ne prévoit pas de locotracteurs équipés à charbon de bois.

du 7 MARS 1939 193

(Question N° V/1)

SOCIETE NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANCAISService Central du Matériel

## NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/18

Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvres à  
2 essieux.

(6 du programme de l'année 1938 et 2 restant à  
commander sur le programme 1937 de la Compagnie  
de l'EST.)

Le projet qui fait l'objet de la présente Note con-  
cerne l'acquisition des locotracteurs suivants:

1°- sur le programme 1938:

2 locotracteurs de 80/100 ch, de longueur réduite  
et à cabestan, pour la gare de La Chapelle -  
Charbons de la Région du Nord.

2°- sur le programme 1938 :

4 locotracteurs de 150 ch, à transmission électrique  
pour la Région du Sud-Est.

3°- sur le programme 1937 :

2 locotracteurs de 150 ch, à transmission électrique  
pour la Région de l'Est.

JUSTIFICATIONS-

1°- 2 locotracteurs de 80/100 ch pour la  
Région du NORD

La Région du Nord envisage de substituer deux lo-  
cotracteurs aux deux locomotives à vapeur tout à fait

spéciales affectées à la desserte des chantiers de la gare de la CHAPELLE-CHARBONS à PARIS. Ces deux locomotives, dont la construction remonte à environ 50 ans, sont arrivées à limite d'usure. Elles sont équipées d'une chaudière verticale type FIELD. Leur empattement est réduit et leur longueur hors tout de l'ordre de 4 m,50 . Le cabestan dont elles sont munies permet d'assurer les fréquentes opérations de tournage sur plaque et de manoeuvre au chariot transbordeur. La puissance, suffisante à la plupart des manoeuvres, est de l'ordre de 80 à 100 ch .

Les deux locotracteurs, destinés à assurer le même service, devront obligatoirement avoir les mêmes particularités, savoir :

- Longueur hors tout inférieure à 4 m 50 ;
- posséder un cabestan.

Aucun des engins actuellement en service à la S.N.C.F. ne remplit les conditions imposées par ce programme d'utilisation et, malgré le souci que nous avons de tendre vers l'unification du matériel, nous sommes conduits à proposer l'acquisition de 2 unités d'un type spécial. Toutefois, nous nous réservons d'imposer aux constructeurs appelés à nous présenter des projets l'adoption exclusive d'organes élémentaires d'un type existant déjà à la S.N.C.F. en particulier en ce qui concerne les essieux, moteurs, transmissions accessoires, c'est-à-dire pour toutes les pièces susceptibles de justifier l'approvisionnement d'un stock de rechange.

Ces deux-locotracteurs de 80/100 ch feront l'objet d'un appel à la concurrence.

2°- 4 Locotracteurs de 150 ch pour la Région du Sud-Est

- a) La Région du SUD-EST envisage la réforme prochaine de 3 locotracteurs arrivés à limite d'usure et qui comprennent :
- 2 locotracteurs construits par les Etablissements B.D.R. en 1924, livrés en 1932 au P.L.M. après substitution d'un moteur DIESEL C.L.M. de 80 ch au moteur de Dion à essence de 100 ch qui les équipait primitivement. Ils sont actuellement utilisés à MARSEILLE-ARENIC;
  - 1 locotracteur à moteur SUPDI de 65 ch construit par les Etablissements DECAUVILLE à titre de prototype en 1931, actuellement affecté à la gare de BERCY .

L'expérience a montré que ces appareils s'étaient rapidement fatigués, surtout parce que leur service normal conduisait à les faire travailler constamment à pleine puissance.

Dans ces conditions, il apparaît indispensable d'envisager le remplacement, à bref délai, de ces 3 unités.

- b) - D'autre part, la Région du SUD-EST ne possède actuellement qu'un appareil de réserve pour son parc de locotracteurs de puissance égale ou supérieure à 100 ch dont l'effectif est de 8 unités; elle a donc envisagé l'acquisition d'un locotracteur de réserve supplémentaire qui lui permettrait d'obtenir de meilleurs résultats économiques, grâce à la possibilité d'une organisation rationnelle de l'entretien supprimant la nécessité de substituer d'une façon courante, en service normal, une locomotive à vapeur aux tracteurs immobilisés pour visite, entretien ou révision.

Pour éviter l'acquisition de ce 4e appareil, nous avons examiné la possibilité de doter la Région du SUD - EST du locotracteur de réserve dont elle a besoin par mutation d'une unité de même puissance d'une autre Région. Cette solution a dû être abandonnée: elle aurait conduit à introduire au SUD-EST un type nouveau en unique exemplaire, dont l'entretien et l'approvisionnement en pièces de rechange auraient été, de ce fait, particulièrement onéreux

Les quatre locotracteurs prévus en a) et b) ci-dessus seront du même type et feront l'objet d'un appel à la concurrence .

3°- 2 Locotracteurs de 150 ch pour la Région de l'EST

La Compagnie de l'Est avait été autorisée, par Décision Ministérielle du 1er Juin 1937, à commander deux locotracteurs Moyse, à moteur Diésel Renault de 130 ch et à transmission électrique, destinés à la desserte de la gare de Reims.

La passation de cette commande ayant été différée, nous proposons de la grouper avec celle des 4 locotracteurs du Sud-Est mentionnées au 2° ci-dessus.

Au lieu d'avoir deux locotracteurs Moyse et 4 d'un type qui pourrait être différent, nous aurons ainsi finalement 6 locotracteurs du même type (Moyse ou autre), ce qui nous procurera les avantages résultant de la construc-

tion d'une série unique, notamment en ce qui concerne l'entretien et la conduite des engins.

Un appel à la concurrence sera donc lancé pour ces six locotracteurs (4 pour le Sud-Est, 2 pour l'Est) ce qui nous permettra vraisemblablement d'obtenir un prix plus avantageux que par la dissémination des commandes. Bien entendu, la Maison Moysse sera consultée, comme d'autres Constructeurs, pour la fourniture de ces six engins.

Ces locotracteurs auront une puissance d'environ 150 ch, et comporteront une transmission électrique dont les qualités de souplesse ont été très appréciées sur la Région du Nord.

#### IMPUTATIONS -

Le crédit alloué par Décision Ministérielle du 1<sup>er</sup> Juin 1937 pour les deux locotracteurs Moysse de l'ex-Compagnie de l'Est (§ 3° ci-dessus) était de 870 000 francs.

Ces deux locotracteurs devant être groupés, comme il est indiqué ci-dessus, avec les quatre locotracteurs destinés à la Région du Sud-Est (§ 2° ci-dessus) la dépense que nous prévoyons pour chacun de ces six engins est de 700 000 francs.

Le prix unitaire des deux locotracteurs de 80/100 ch destinés à la Région du Nord (§ 1° ci-dessus) est évalué à 400 000 francs.

Le présent projet comporte donc des dépenses de travaux complémentaires de premier établissement du matériel roulant dont le montant en principal est évalué à 5.500.000 fr répartis comme suit :

- pour 2 locotracteurs Diesel-électriques spéciaux destinés à la gare de La Chapelle-Charbons - Prix unitaire : 400.000 fr .....	800.000f
- pour 6 locotracteurs Diesel-électriques de 150 ch environ : (2 du program- me 1937 et 4 du programme 1938) Prix unitaire : 700.000 fr .....	4.200.000 f
	<hr/>
	5.000.000 f
- Somme à valoir pour imprévus et pièces de rechange .....	500.000 f
	<hr/>
Montant du projet .....	5.500.000 f =====

Les imputations seront faites à raison de :

4.055.000 fr en 1939

le reste: 1.435.000 fr en 1940.

La dépense pour l'exercice 1939 est prévue au Budget de Premier Etablissement de cet exercice, à savoir 565.000 fr pour 2 locotracteurs du programme 1937, et 3<sup>M</sup>500.000 fr pour 6 locotracteurs du programme 1938; celle pour l'exercice 1940 sera prévue en temps utile au Budget de cet exercice.

Paris, le 21 février 1939,

LE DIRECTEUR,

J. LEVY

7 mars 1939

QUESTION V - PROJETS

Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvres à 2 essieux  
- Régions Nord, Sud-Est, Est - (5.500.000 fr)

P.V.COURT

Le Comité procède à un échange de vues sur la question, dont il reprendra l'examen à huitaine.

STENO p.44

M. LE PRESIDENT - Ne pourrait-on pas étendre l'emploi du charbon de bois pour l'alimentation des locotracteurs et des moteurs fixes ? La Région Est a fait un remarquable effort dans ce sens et il n'y a pas de raison pour que les autres Régions ne fassent pas de semblables tentatives.

M. LE DESHERAIS - L'utilisation du charbon de bois semble donner d'assez bons résultats dans les automotrices; mais le procédé n'est pas encore au point en ce qui concerne les locotracteurs : ceux-ci travaillent en effet à un régime essentiellement variable et discontinu, alors que l'emploi d'un gazogène suppose au contraire un travail à régime constant; c'est ainsi que - on nous le signalait ce matin au Comité des Transports Parisiens - l'utilisation du gazogène pour le service des autobus ne peut pas encore être retenue, parce qu'il s'agit, là encore, d'un travail discontinu.

Aussi bien, d'ailleurs, il nous reste d'autres locotracteurs à commander et je ferai étudier la question de plus près.

M. SURLÉAU - J'ai fait l'essai de ces gazogènes sur les dreisines du Service de la Voie. J'ai été obligé d'y renoncer pour les raisons que vient d'indiquer M. LE BESNERAIS.

M. LE PRÉSIDENT - Restera-t-il encore d'autres locotracteurs à acquérir ?

M. LE BESNERAIS - Oui, mais je crois qu'il s'agira d'engins d'une plus grande puissance; si nous voulons faire un essai avec le charbon de bois, il faut le faire d'abord sur des engins de faible puissance.

M. ARON - Pourquoi n'utilise-t-on pas, pour alimenter les locotracteurs, des accumulateurs électriques ?

M. LE PRÉSIDENT - C'est une autre solution. Je n'y vois pas d'inconvénient.

Ce que je voudrais, c'est que nous arrivions à supprimer l'emploi du mazout ou de l'essence pour les locotracteurs. Or les 8 locotracteurs dont vous prévoyez la commande sont tous alimentés au mazout ou à l'essence.

M. LE BESNERAIS - L'acquisition des accumulateurs est très onéreuse; leur entretien, - qui suppose un poste de recharge, - et l'achat du courant, viennent s'ajouter encore à ce prix d'achat déjà très élevé.

M. ARON - Le système du trolley-bus serait peut-être une bonne solution pour les locotracteurs, puisqu'ils <sup>ne</sup> circulent que dans une zone très restreinte.

M. LE BESNERAIS - L'utilité de ces engins vient surtout de ce qu'ils peuvent se déplacer sur toutes les voies d'une gare sans équipement spécial; cet avantage serait supprimé s'il fallait équiper toutes les voies avec un trolley.

.....

M. LE PRÉSIDENT - D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, les locotracteurs à charbon de bois sont communément employés dans la Région Est.

M. SURLÉAU - Il y a un ou deux locotracteurs équipés au charbon de bois sur le chantier de transformation des traverses; mais, d'une part, le combustible s'y trouve sur place au moindre prix, d'autre part, ces locotracteurs assurent un service beaucoup plus continu que celui qui leur est demandé dans les gares.

M. TIRARD - A-t-on fait des progrès en matière d'accumulateurs depuis un <sup>ou</sup> deux ?

M. SURLÉAU - Il n'y a pas eu ces derniers temps de progrès marqués.

M. René MAYER - C'est une question très intéressante que celle des locotracteurs : au moment où nous allons reprendre l'électrification d'un certain nombre de lignes, la question pourra se poser de savoir si on devra électrifier ou non la totalité des triages. Il est intéressant de se rappeler, au point de vue de la politique des combustibles, que vous avez justement utilisé, pour ces triages, des appareils à moteur, afin d'éviter que les machines restent à feu indéfiniment, alors qu'elles ne sont utilisées qu'à des périodes très espacées. Or il n'est pas certain qu'avec des appareils au gazogène vous obteniez des résultats du même ordre.

M. LE PRÉSIDENT - Je demande à M. LE BESNERAIS de nous apporter des renseignements précis sur tout cela à notre prochaine séance, à laquelle nous reprendrons la discussion du projet qui nous est soumis.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-----  
Comité de Direction  
-----

Séance du 7 mars 1939  
-----

V - Projets

Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvres à 2 essieux  
- Régions Nord, Sud-Est, Est - (5.500.000 fr).

Pr. locotracteurs de manoeuvres.

L.B. locotracteurs type 2 essieux à haute capacité manœuvre  
de manoeuvre à deux essieux. Ne sont pas

Juh Draisines. Je ne connais pas le type de draisine

Pr. Forme ou de comment choisir

Ann et de  
M. de la gare en fait un type de manoeuvre de manoeuvre

deli de la gare de manoeuvre et de la gare.

Pr. 1 ou 2 essieux à deux essieux. Les manoeuvres de manoeuvre de manoeuvre

hy de manoeuvre de manoeuvre de manoeuvre.

Tus de manoeuvre de manoeuvre de manoeuvre.

RM. de manoeuvre de manoeuvre de manoeuvre.

8 locotracteurs

Les 6 lots du programme 1938 sont prévus au budget d'établissement de 1939 parmi les projets à présenter du programme 1938 (Etat F.4) - Les dépenses prévues à leur sujet dans la note ci-jointe correspondent à celles portées au budget d'établissement pour 1939 soit 3,5.

Les deux lots du programme 1937 (type Mayse) destinés à la Région Est, figurent également au budget d'établissement 1939 parmi les projets approuvés et notifiés à l'Est (Etat F.). La dépense à imputer à l'exercice en cours, soit 565.000 frs est celle portée dans la note du service central du matériel.

COMITÉ DE DIRECTION

du 7 MARS 1939 193

(Question N° Y/1)

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du Matériel

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/18

---

Acquisition de 8 locotracteurs de manoeuvres à  
2 essieux.

(6 du programme de l'année 1938 et 2 restant à  
commander sur le programme 1937 de la Compagnie  
de l'EST.)

---

Le projet qui fait l'objet de la présente Note con-  
cerne l'acquisition des locotracteurs suivants:

1°- sur le programme 1938:

2 locotracteurs de 80/100 ch, de longueur réduite  
et à cabestan, pour la gare de La Chapelle -  
Charbons de la Région du Nord.

2°- sur le programme 1938 :

4 locotracteurs de 150 ch, à transmission électrique  
pour la Région du Sud-Est.

3°- sur le programme 1937 :

2 locotracteurs de 150 ch, à transmission électrique  
pour la Région de l'Est.

JUSTIFICATIONS-

1°- 2 locotracteurs de 80/100 ch pour la  
Région du NORD

La Région du Nord envisage de substituer deux lo-  
cotracteurs aux deux locomotives à vapeur tout à fait

spéciales affectées à la desserte des chantiers de la gare de la CHAPELLE-CHARBONS à PARIS. Ces deux locomotives, dont la construction remonte à environ 50 ans, sont arrivées à limite d'usure. Elles sont équipées d'une chaudière verticale type FIELD. Leur empattement est réduit et leur longueur hors tout de l'ordre de 4 m,50 . Le cabestan dont elles sont munies permet d'assurer les fréquentes opérations de tournage sur plaque et de manoeuvre au chariot transbordeur. La puissance, suffisante à la plupart des manoeuvres, est de l'ordre de 80 à 100 ch .

Les deux locotracteurs, destinés à assurer le même service, devront obligatoirement avoir les mêmes particularités, savoir :

- Longueur hors tout inférieure à 4 m 50 ;
- posséder un cabestan.

Aucun des engins actuellement en service à la S.N.C.F. ne remplit les conditions imposées par ce programme d'utilisation et, malgré le souci que nous avons de tendre vers l'unification du matériel, nous sommes conduits à proposer l'acquisition de 2 unités d'un type spécial. Toutefois, nous nous réservons d'imposer aux constructeurs appelés à nous présenter des projets l'adoption exclusive d'organes élémentaires d'un type existant déjà à la S.N.C.F. en particulier en ce qui concerne les essieux, moteurs, transmissions accessoires, c'est-à-dire pour toutes les pièces susceptibles de justifier l'approvisionnement d'un stock de rechange.

Ces deux-locotracteurs de 80/100 ch feront l'objet d'un appel à la concurrence.

2°- 4 Locotracteurs de 150 ch pour la Région du Sud-Est

- a) La Région du SUD-EST envisage la réforme prochaine de 3 locotracteurs arrivés à limite d'usure et qui comprennent :
- 2 locotracteurs construits par les Etablissements B.D.R. en 1924, livrés en 1932 au P.L.M. après substitution d'un moteur DIESEL C.L.M. de 80 ch au moteur de Dion à essence de 100 ch qui les équipait primitivement. Ils sont actuellement utilisés à MARSVILLE-ARENÇ;
  - 1 locotracteur à moteur SUPDI de 65 ch construit par les Etablissements DECAUVILLE à titre de prototype en 1931, actuellement affecté à la gare de BERCY .

L'expérience a montré que ces appareils s'étaient rapidement fatigués, surtout parce que leur service normal conduisait à les faire travailler constamment à pleine puissance.

Dans ces conditions, il apparaît indispensable d'envisager le remplacement, à bref délai, de ces 3 unités.

- b) - D'autre part, la Région du SUD-EST ne possède actuellement qu'un appareil de réserve pour son parc de locotracteurs de puissance égale ou supérieure à 100 ch dont l'effectif est de 8 unités; elle a donc envisagé l'acquisition d'un locotracteur de réserve supplémentaire qui lui permettrait d'obtenir de meilleurs résultats économiques, grâce à la possibilité d'une organisation rationnelle de l'entretien supprimant la nécessité de substituer d'une façon courante, en service normal, une locomotive à vapeur aux tracteurs immobilisés pour visite, entretien ou révision.

Pour éviter l'acquisition de ce 4e appareil, nous avons examiné la possibilité de doter la Région du SUD - EST du locotracteur de réserve dont elle a besoin par mutation d'une unité de même puissance d'une autre Région. Cette solution a dû être abandonnée: elle aurait conduit à introduire au SUD-EST un type nouveau en unique exemplaire, dont l'entretien et l'approvisionnement en pièces de rechange auraient été, de ce fait, particulièrement onéreux.

Les quatre locotracteurs prévus en a) et b) ci-dessus seront du même type et feront l'objet d'un appel à la concurrence .

3°- 2 Locotracteurs de 150 ch pour la Région de l'EST

La Compagnie de l'Est avait été autorisée, par Décision Ministérielle du 1er Juin 1937, à commander deux locotracteurs Moyse, à moteur Diésel Renault de 130 ch et à transmission électrique, destinés à la desserte de la gare de Reims.

La passation de cette commande ayant été différée, nous proposons de la grouper avec celle des 4 locotracteurs du Sud-Est mentionnés au 2° ci-dessus.

Au lieu d'avoir deux locotracteurs Moyse et 4 d'un type qui pourrait être différent, nous aurons ainsi finalement 6 locotracteurs du même type (Moyse ou autre), ce qui nous procurera les avantages résultant de la construc-

tion d'une série unique, notamment en ce qui concerne l'entretien et la conduite des engins.

Un appel à la concurrence sera donc lancé pour ces six locotracteurs (4 pour le Sud-Est, 2 pour l'Est) ce qui nous permettra vraisemblablement d'obtenir un prix plus avantageux que par la dissémination des commandes. Bien entendu, la Maison Moysse sera consultée, comme d'autres Constructeurs, pour la fourniture de ces six engins.

Ces locotracteurs auront une puissance d'environ 150 ch, et comporteront une transmission électrique dont les qualités de souplesse ont été très appréciées sur la Région du Nord.

#### IMPUTATIONS -

Le crédit alloué par Décision Ministérielle du 1<sup>er</sup> Juin 1937 pour les deux locotracteurs Moysse de l'ex-Compagnie de l'Est (§ 3<sup>o</sup> ci-dessus) était de 870 000 francs.

Ces deux locotracteurs devant être groupés, comme il est indiqué ci-dessus, avec les quatre locotracteurs destinés à la Région du Sud-Est (§ 2<sup>o</sup> ci-dessus) la dépense que nous prévoyons pour chacun de ces six engins est de 700 000 francs.

Le prix unitaire des deux locotracteurs de 80/100 ch destinés à la Région du Nord (§ 1<sup>o</sup> ci-dessus) est évalué à 400 000 francs.

Le présent projet comporte donc des dépenses de travaux complémentaires de premier établissement du matériel roulant dont le montant en principal est évalué à 5.500.000 fr répartis comme suit :

- pour 2 locotracteurs Diesel-électriques spéciaux destinés à la gare de La Chapelle-Charbons - Prix unitaire : 400.000 fr .....	800.000 f
- pour 6 locotracteurs Diesel-électriques de 150 ch environ : (2 du program- me 1937 et 4 du programme 1938) Prix unitaire : 700.000 fr .....	4.200.000 f
	<hr/>
	5.000.000 f
- Somme à valoir pour imprévus et pièces de rechange .....	500.000 f
	<hr/>
Montant du projet .....	<u>5.500.000 f</u>

Les imputations seront faites à raison de :

4.065.000 fr en 1939

le reste: 1.435.000 fr en 1940.

La dépense pour l'exercice 1939 est prévue au Budget de Premier Etablissement de cet exercice, à savoir 565.000 fr pour 2 locotracteurs du programme 1937, et 3<sup>M</sup>500.000 fr pour 6 locotracteurs du programme 1938; celle pour l'exercice 1940 sera prévue en temps utile au Budget de cet exercice.

Paris, le 21 février 1939,

LE DIRECTEUR,

J. LEVY