

(1942)

2242

SOS LH 3018

A

Equipement de 166 locotracteurs pour l'utilisation de
carburants de remplacement.

Lettre SNCF au M.T.P.

C.A.

18. 3.42 8 V
19. 3.42

Equipement de 166 locotracteurs pour l'utilisation de carburants de remplacement.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 mars 1942

2523 - 4

COPIE

n°234 37/1-0 Te

Monsieur le Ministre,

Comme suite à la décision
du Conseil du 18-3-1942

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet d'équipement de locotracteurs en vue de l'utilisation de carburants de remplacement.

Ce projet ne figure pas au budget de premier établissement de 1942, mais la dépense peut y être incorporée par prélèvement sur la somme à valoir inscrite au programme ordinaire pour le matériel inventorié.

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.

Secrétariat d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
244, Boulevard Saint-Germain
PARIS

18 mars 1942

2242

QUESTION V - Projets

Equipped de 166 locotracteurs pour l'utili-
sation de carburants de remplacement.

P.V. (p.3)

M. LE PRESIDENT expose que la pénurie des combustibles liquides a conduit la S.N.C.F. à étendre son programme d'utilisation des carburants de remplacement.

Il est, dans ces conditions, proposé de prévoir l'équipement de 166 locotracteurs, dont 13 pour l'utilisation du gaz riche comprimé et les 153 autres pour l'utilisation du gaz de gazogène. Ces derniers équipements se répartiraient comme il suit : 19 gazogènes à charbon de bois, 105 gazogènes à bois et 29 gazogènes polycombustibles.

La dépense totale à imputer au compte de premier établissement (Matériel roulant) serait de 13.872.000 fr. Aucun crédit n'étant ouvert à ce titre au budget de 1942, la dépense à prévoir au titre de cet exercice, soit 5.500.000 fr, serait prélevée sur la somme à valoir inscrite au programme ordinaire pour le matériel inventorié.

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

Sténo (p.8)

M. LE PRESIDENT. - Je n'ai pas besoin d'insister sur la nécessité d'équiper nos locotracteurs pour leur permettre d'utiliser des carburants de remplacement.

Le projet soumis au Conseil comporte l'équipement de 166 locotracteurs, dont 13 pour l'utilisation du gaz riche comprimé et les 153 autres pour l'utilisation du gaz de gazogène.

Sur ces derniers, 19 seraient munis de gazogènes à charbon de bois, 105 de gazogènes à bois et 29 de gazogènes polycombustibles. La dépense totale à imputer au compte de premier établissement (matériel roulant) est de 13.872.000 fr. Aucun crédit n'étant ouvert, à ce titre, au budget de 1942, la dépense à prévoir pour cet exercice serait prélevée sur la somme à valoir inscrite au programme ordinaire de 1942 pour le matériel inventorié, qui présente des disponibilités suffisantes.

M. DEVINAT. - Le prix de l'équipement ressort à un prix plus élevé pour les 13 locotracteurs à gaz riche que pour les autres. Dans ces conditions, y a-t-il une raison particulière de recourir à ce type ?

M. LE BESNERAIS. - L'équipement est, en effet, d'un prix plus élevé pour ces locotracteurs, mais ces derniers présentent des avantages au point de vue de leur fonctionnement, leur puissance se trouvant très peu réduite par la transformation.

M. DEVINAT. - Au point de vue financier, y a-t-il un intérêt à recourir au gaz riche plutôt qu'au gaz de gazogène ?

M. LE BESNERAIS. - Il y a un intérêt quand l'approvisionnement régulier en gaz riche peut être assuré.

M. DEVINAT. - C'est-à-dire dans les grandes villes.

M. LE BESNERAIS. - Oui.

M. DEVINAT. - Il y a donc un intérêt bien que la dépense d'établissement soit plus élevée.

M. LE BESNERAIS. - C'est certain. Mais, en réalité, les types qui seront les plus économiques, quand ils seront au point, ce qui n'est pas encore le cas, sont les gazogènes polycombustibles.

En effet, ces gazogènes pourront utiliser du charbon minéral et il est très possible que, même après la guerre, ce carburant continue à avoir des applications intéressantes, ce qui paraît plus douteux pour le charbon de bois, en raison de son prix de revient élevé, et même du bois en raison de sa manutention difficile.

M. LE PRÉSIDENT. - Il n'y a pas d'autres observations ?
Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 18 mars 1942

V - Projets :

- Equipement de 166 locotracteurs pour l'utilisation de carburants de remplacement.

P.

LB

compt

-

S.N.C.F.

Service Central du
Matériel

Exemplaire pour
Messieurs les Membres du
CONSEIL D'ADMINISTRATION

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/107

Equipement de locotracteurs pour l'utilisation
de carburants de remplacement

Montant du crédit demandé	(au Compte de 1er Etablissement	13.872.000 f
) au S-Compte "Matériel supprimé"	80.000 f
	(au Compte d'Exploitation	180.000 f

La présente Note justificative a pour objet de demander l'autorisation d'équiper 166 locotracteurs du parc de la Société Nationale des Chemins de fer français pour l'utilisation des carburants de remplacement.

Ce travail n'est pas prévu au programme initial de modification de Matériel roulant autre que neuf de 1942, mais des raisons spéciales exposées ci-dessous justifient la présentation exceptionnelle de ce projet.

Cette note comprend 3 parties :

- I - Indication des dispositions adoptées et justification de leur opportunité.
- II - Renseignements techniques sur les modifications prévues.
- III - Montant et Imputation de la dépense.

I - Indication des dispositions adoptées et justification de leur opportunité.-

La pénurie toujours croissante des combustibles liquides, a conduit la S.N.C.F. à donner une ampleur de plus en plus grande à un programme d'utilisation des carburants de remplacement.

Nous nous trouvons ainsi placés devant la nécessité d'équiper sans tarder un certain nombre de locotracteurs absolument indispensables au service et dont l'arrêt ne saurait être envisagé.

Parmi les carburants utilisables à cet effet, deux ont été retenus :

- le gaz pauvre de gazogène d'une part,
- le gaz riche comprimé d'autre part.

Le gaz de ville n'a pas, jusqu'à présent, été prévu par nous en l'espèce parce qu'il n'existe pas de postes de compression à proximité des points d'utilisation des locotracteurs.

Pour les locotracteurs devant être aménagés pour fonctionner au gaz pauvre, nous nous proposons d'utiliser soit des gazogènes à charbon de bois, soit des gazogènes à bois, en quantité telle que la consommation de ces combustibles pour l'ensemble des véhicules routiers et ferroviaires de la S.N.C.F. ne risque pas de dépasser la production propre à cette dernière, soit encore des gazogènes polycombustibles de façon à pouvoir utiliser également du charbon minéral.

Ceci étant, nous avons équipé jusqu'ici, à titre d'essai, cinq locotracteurs pour la marche aux gazogènes et un pour la marche au gaz riche.

Les résultats obtenus avec ces prototypes ayant été suffisamment encourageants, nous envisageons maintenant l'équipement d'une première tranche comportant environ 60 locotracteurs.

Nous équiperions par la suite une centaine d'autres engins, ceci constituant le solde d'un programme d'ensemble portant sur 156 unités. Bien entendu, l'expérience acquise en service sur les engins de la première tranche serait mise à profit pour le choix définitif des équipements à adopter.

II - Renseignements techniques sur les modifications prévues.

Sur les 156 locotracteurs à équiper, nous envisageons :

- l'équipement de 13 engins pour l'utilisation du gaz riche comprimé,
- l'équipement de 153 engins pour l'utilisation du gaz de gazogènes.

Les 153 équipements à gazogènes se répartiraient comme suit:

- 19 gazogènes à charbon de bois,
- 105 gazogènes à bois,
- 29 gazogènes polycombustibles,

Les principaux types de gazogènes retenus sont les suivants :

- à charbon de bois : Geka, Renault, M.A.P.
- à bois : Berliet, Imbert, De Dion
- polycombustibles : Autobloc.

Pour chaque locotracteur le travail comporterait :

- le remplacement ou la transformation du moteur,
- la suppression, en général, du capot arrière pour mise en place du générateur de gaz et des épurateurs,
- la fixation du refroidisseur sur le toit de la cabine de conduite;
- la fixation des tuyauteries de circulation du gaz, le long du châssis,
- le montage des accessoires divers (mélangeurs, aspirateurs, commandes diverses).

III - Montant et Imputation de la Dépense.

Les éléments de la dépense sont :

	Equipement de			Total	
	13 loco-tracteurs au gaz riche	153 locotracteurs au gazogène dont			
		19 au charbon de bois	105 au bois	29 polycombustibles	
Frais d'acquisition et de montage des organes nouveaux.....	2.860.000 ^f	1.900.000 ^f	6672.000 ^f	3.300.000 ^f	14.732.000 ^f
Frais de dépose et de repose des organes supprimés ou conservés	"	15.000	15.000	150.000	180.000
A déduire :					
Valeur de récupération des organes supprimés	"	240.000	180.000	360.000	780.000
	2860.000 ^f	1.675.000	6.507.000	3.090.000	14.132.000
En outre la valeur primitive des organes supprimés est de.....	"	200.000	250.000	410.000	860.000

La dépense serait imputée de la façon suivante :

- 1°.- au Compte de 1er Etablissement du matériel roulant :
14.732.000 - 860.000 = 13.872.000^f
- 2°.- au S/Compte d'Etablissement "Matériel supprimé":
860.000 - 780.000 = 80.000^f
- 3°.- au Compte d'Exploitation : = 180.000^f

Les imputations au Compte de 1er Etablissement
seraient échelonnés à raison de :

5.500.000^f en 1942
8.372.000^f en 1943

La dépense pour l'exercice en cours n'est pas prévue au budget de 1er Etablissement de cet exercice, mais peut y être incorporée par prélèvement sur la somme à valoir inscrite au programme ordinaire pour le matériel inventorié.

PARIS, le 5 MAR 1942
LE DIRECTEUR,

Signé: PONCET