

505LM37/7

2323

(1939)

Acquisition de 2.000 wagons - tombereaux
Programme quinquennal

| | | | | | | |
|---------------------------|----------|-----|----------|----|-----|-----|
| | (s) C.D. | 31. | 1.39 | 24 | VII | |
| | (s) C.A. | 15. | 2.39 | 50 | VI | |
| | (s) C.A. | 15. | 3.39 | 43 | VI | |
| | C.D. | 30. | 8.39 | 16 | V | |
| | C.A. | 1. | 9.39 | 10 | V | 1°) |
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P. | | | 2. 9.39 | | | |
| Dépêche M.T.P. à S.N.C.F. | | | 24.10.39 | | | |

REPUBLIQUE FRANCAISE

Ministère
des
Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 24 octobre 1939

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

5ème Bureau

Matériel Roulant

Plan quinquennal

Acquisition de matériel P.V.
(wagons-tombereaux, wagons
à primeurs et fourgons)

C O P I E

M.R.: 30-502

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer

Vous m'avez présenté, le 2 septembre 1939, un projet
relatif à l'acquisition du matériel P.V. ci-après :

- 2.000 wagons-tombereaux T.T.u.w. et T.T.u.v.,
- 1.000 wagons à primeurs P.a.s.u.,
- 100 fourgons M.u.w.f.

L'acquisition de ces véhicules, qui est prévue dans le
plan quinquennal approuvé par décret du 13 octobre 1939, per-
mettrait de faire face au déficit prochain que vous prévoyez
dans le parc des wagons-tombereaux et au trafic saisonnier des
fruits et primeurs.

Ladite acquisition comporte une dépense totale évaluée
à 202.400.000 fr imputable au compte de premier établissement
du matériel roulant neuf, au titre du programme quinquennal.

Après avoir consulté le Service du Contrôle Technique
des Chemins de fer, qui a fait observer que, par suite de la

réquisition de nombreux camions automobiles motivée par les circonstances actuelles, il convient d'envisager un accroissement de trafic ferroviaire, notamment en ce qui concerne les denrées et primeurs transportées en wagons-tombereaux et wagons à primeurs, j'approuve le projet présenté qui comporte des travaux de premier établissement du matériel roulant évalués, en principal, à 202.400.000 fr, somme à valoir comprise, savoir :

- 105.000.000 fr pour 2.000 wagons-tombereaux,
 - 89.000.000 fr pour 1.000 wagons à primeurs,
 - 8.400.000 fr pour 100 fourgons métalliques,
- étant entendu que :

1°- les imputations seront effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 ;

2°- la dépense à engager, chaque année, devra rester dans la limite des crédits inscrits à cet effet dans la tranche du programme quinquennal des travaux de premier établissement du matériel roulant neuf de la Société Nationale des Chemins de fer, dont le montant aura été régulièrement fixé pour l'exercice correspondant.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

P. le Ministre et par autorisation,
Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,

Signé : CLAUDON.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 2400/8

2 septembre 1939

COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de construction de matériel P.V. (wagons-tombereaux, à primeurs, fourgons).

Vous voudrez bien trouver ci-joint, en deux exemplaires, une Note Justificative n° 64 Tc/35, relative à ce projet qui a reçu l'approbation du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 1er septembre 1939.

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

Bien que nous n'ayons pas encore reçu votre approbation sur le plan quinquennal que je vous ai soumis par ma lettre du 6 avril 1939 et qui prévoit les crédits nécessaires à la construction dont il s'agit, nous croyons devoir, dès maintenant, vous adresser ce projet en raison de l'urgence de sa réalisation.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

LE PRESIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Signé: GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
244, Boulevard Saint-Germain
PARIS

CH. V 1°

(a) p. 10

a) Construction de 2.000 wagons tombereaux
 et 100 fourgons, 1.000 wagons à primeurs pasu,
 100 fourgons Muwf (202.400.000 fr),

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. DEVINAT, qui devait rapporter la question devant le Conseil, ne pourra arriver que dans quelques instants et demande au Conseil s'il désire suspendre la séance pour l'attendre.

M. ARON préférerait discuter la question immédiatement, en raison des occupations des divers membres du Conseil.

M. LE PRESIDENT demande alors à M. LE BESNERAIS de bien vouloir exposer la question.

M. LE BESNERAIS indique que certains des projets soumis au Conseil comportent quelques modifications par rapport au programme qui avait été soumis au Conseil dans sa séance du 19 avril 1939.

.....

M. LE BESNERAIS n'a pas l'intention d'insister davantage sur les autres projets présentés au Conseil d'Administration au titre du programme quinquennal. Il se bornera aux quelques observations suivantes :

.....

- Construction de 2.000 wagons-tombereaux, 1.000 wagons à primeurs et 100 fourgons : Le rapport explique que l'on doit compter sur un déficit du parc des wagons-tombereaux à partir de 1945 et il paraît prudent de prévoir la construction de wagons de ce type dans les dernières années du programme quinquennal. On reconsidèrera la question à ce moment pour déterminer le nombre exact des véhicules nécessaires.

1er septembre 1939

QU. V 1°

(s) p. 10

g) Construction de 2.000 wagons tombereaux
TTuw et TTuv, 1.000 wagons à primeurs Fasv,
100 fourgons Muwf (202.400.000 fr),

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. DEVINAT, qui devait rapporter la question devant le Conseil, ne pourra arriver que dans quelques instants et demande au Conseil s'il désire suspendre la séance pour l'attendre.

M. ARON préférerait discuter la question immédiatement, en raison des occupations des divers membres du Conseil.

M. LE PRESIDENT demande alors à M. LE BESNERAIS de bien vouloir exposer la question.

M. LE BESNERAIS indique que certains des projets soumis au Conseil comportent quelques modifications par rapport au programme qui avait été soumis au Conseil dans sa séance du 19 avril 1939.

.....

M. LE BESNERAIS n'a pas l'intention d'insister davantage sur les autres projets présentés au Conseil d'Administration au titre du programme quinquennal. Il se bornera aux quelques observations suivantes :

.....

- Construction de 2.000 wagons-tombereaux, 1.000 wagons à primeurs et 100 fourgons : Le rapport explique que l'on doit compter sur un déficit du parc des wagons-tombereaux à partir de 1945 et il paraît prudent de prévoir la construction de wagons de ce type dans les dernières années du programme quinquennal. On reconsidèrera la question à ce moment pour déterminer le nombre exact des véhicules nécessaires.

.....

.....

M. LE PRESIDENT se demande quelle suite sera donnée à ces différents projets, en raison de la situation internationale actuelle.

M. LE BESNERAIS précise que ces projets, qui sont au point, seront soumis à l'approbation ministérielle.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Directeur général : elles sont adoptées à l'unanimité.

MO

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL
DU MATÉRIEL

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/35

RELATIVE À LA CONSTRUCTION DE MATÉRIEL P.V.

(Wagons tombereaux à primeurs, fourgons)

Programme quinquennal - 1^{er} Etablissement - Matériel roulant
neuf.

Le programme quinquennal d'acquisition de matériel roulant prévoit, en plus de la construction de 5 000 wagons couverts qui a fait l'objet d'une demande distincte de la présente:

- 2 000 wagons tombereaux TTuw et TTuv
- 1 000 wagons à primeurs Fasv,
- 100 fourgons Muwf.

Pour chacune de ces catégories de matériel la présente Note Justificative a pour objet d'exposer:

- I - la justification de la construction envisagée.
- II - la description technique,
- III- l'évaluation des dépenses à engager et leur imputation.

- CONSTRUCTION DE 2 000 WAGONS-TOMBEBREAUX -

I - Justification de la construction envisagée.

L'effectif des wagons-tombereaux des anciens Réseaux et de la S.N.C.F. a été notablement réduit de 1932 à 1939⁽¹⁾.

L'effectif de 1939 comprend encore 190 300 wagons, mais la S.N.C.F. procède à la mise en garage de 28 000 tombereaux de construction très ancienne (1866 à 1890) parmi lesquels 17 600 doivent être amortis.

Le reste, soit 10 400 wagons, restera en garage prolongé pour pouvoir assurer le service en période de pointes de trafic.

A la fin de 1939, le parc sera donc réduit à :

$$190\ 300 - 17\ 600 = 172\ 700 \text{ wagons.}$$

Si l'on tient compte de l'immobilisation moyenne de 10% pour réparation, le parc utilisable sera de 155 000 unités ce qui permettra un chargement journalier de 22 200 wagons en tablant sur une durée de rotation de ce matériel de 7 jours (coefficient moyen de l'année 1929 au cours de laquelle la circulation de tels wagons a été très active).

Par ailleurs, les amortissements de tombereaux vont se poursuivre dans les années à venir à la cadence de 4 000 wagons par an.

Si l'on ne commandait pas de wagons-tombereaux,

(1) Ci-après, l'évolution du parc des wagons-tombereaux des anciens Réseaux et de la S.N.C.F. depuis 1932 :

| | | | | | | | | | | |
|------|---------|---|------|---------|---|------|---------|---|------|---------|
| 1932 | 217 000 | - | 1933 | 214 500 | - | 1934 | 211 000 | - | 1935 | 208 000 |
| 1936 | 203 000 | - | 1937 | 198 000 | - | 1938 | 194 000 | - | 1939 | 190 300 |

l'effectif serait finalement réduit, en fin 1944, à 152 700 unités et le parc utilisable en pointe, après déduction de l'immobilisation moyenne de 10 % serait de 137 400 wagons qui correspond à un nombre de wagons chargés journellement de 19 600 environ. Ce nombre est sensiblement le même qu'en 1937 et supérieur à celui de 1938.

Mais la reprise de trafic constatée au cours du premier semestre de l'année 1939 laisse espérer, pour cette année 1939, un nombre de wagons chargés journellement en augmentation par rapport à celui de 1937. Il est normal d'espérer que le trafic continuera à croître.

Dans ces conditions, on doit compter sur un déficit du parc des wagons-tombereaux à partir de 1945 et il paraît prudent de prévoir la construction de wagons-tombereaux dans les dernières années du programme quinquennal: le nombre de 2 000 envisagé n'est certainement pas exagéré.

La proportion du nombre des wagons du parc munis des organes complets du frein à air augmentera après amortissement des 17 600 wagons précités; ceux-ci sont, en effet, simplement munis de la conduite blanche du frein. Aussi, a-t-il paru suffisant de prévoir que 1 000 wagons seulement, sur les 2 000 dont la construction est envisagée, seront équipés avec le frein à air complet; les 1 000 autres recevront seulement la conduite blanche.

II - Description technique.

Les wagons-tombereaux sont du type représenté sur le diagramme 01-035197, ci-joint.

Les wagons TTuw, avec frein à air complet, ont une

tare de 10,2 t, et les wagons TTuv, avec conduite blanche de frein, ont une tare de 9,5 t. Tous ces wagons peuvent recevoir 20 t de chargement.

Ces wagons sont montés sur deux essieux de 4,5 m d'écartement avec boîtes unifiées.

La caisse, entièrement métallique, est munie, sur chaque face, de deux portes à deux vantaux sans lisse au-dessus de ces portes.

Ces wagons sont d'un type commandé à plusieurs reprises par les anciens Réseaux et peuvent être considérés, après les épreuves subies en service, comme parfaitement au point.

III - Evaluation des dépenses à engager et imputation de ces dépenses.

Les dépenses à engager pour la construction des 2 000 wagons-tombereaux dont il s'agit sont les suivantes :

- 1 000 wagons TTuv à 55 000 fr l'un 55 000 000 fr.
- 1 000 " TTuv à 45 000 fr l'un 45 000 000 fr.
- Somme à valoir pour imprévus: 5 % 5 000 000 fr.

Total 105 000 000 fr.

Les dépenses correspondantes seront supportées par le Compte 1^{er} Etablissement du Matériel Roulant Neuf, au titre du programme quinquennal de la S.N.C.F., suivant une répartition annuelle qui sera soumise au moment de l'établissement du budget de 1^{er} Etablissement.

- CONSTRUCTION DE 1 000 WAGONS A PRIMEURS Pasu -

I - Justification de la construction envisagée.

Le parc des wagons spécialisés au transport des primeurs sera - après livraison de 200 wagons à gabarit anglais en cours de construction et de 300 wagons identiques à construire, pour lesquels nous attendons l'autorisation ministérielle - de 13 200 wagons dont 11 660 à gabarit

normal et 1 540 à gabarit anglais.

Or, le trafic des fruits, légumes et primeurs se développe, d'une manière appréciable, sur certaines relations, malgré la concurrence routière.

Le tableau ci-après montre cette augmentation:

EVOLUTION DU TRAFIC DES PRIMEURS POUR LES REGIONS SUD-EST
et SUD-OUEST.

| | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 |
|---|-----------|---------------|---------------|--------------|
| Produits nationaux | 580 236 t | 560 489 t | 483 162 t | 600 752 t |
| Produits importés { Afrique du Nord | 116 418 | 132 944 | 141 727 | 139 128 |
| { Espagne | 48 845 | 33 181 (1) | 24 611 (1) | 7 874 (1) |
| (1) Contingentement et fermeture de frontière. | | | | |

soit une augmentation de 6,2% de 1934 à 1937 pour les produits nationaux et ceux de l'Afrique du Nord.

Ce trafic est, d'autre part, un trafic saisonnier soumis aux fluctuations des cours des marchés et les arrivages de marchandises de l'Afrique du Nord par bateau, exigent des fournitures massives de wagons. Il résulte de ces variations soudaines de trafic que nous avons été souvent obligés à transporter les marchandises intéressées dans des wagons ordinaires, malgré les mesures prises pour faire revenir les wagons spécialisés vers les centres producteurs, à vide et à grande vitesse, et cette manière de faire nous a valu

des réclamations justifiées des usagers en raison des avaries qui en sont résultées pour les denrées ainsi transportées.

D'un autre côté, il faut envisager la reprise prochaine d'un trafic important avec l'Espagne.

Pour ces différentes raisons, la commande de 1000 wagons à primeurs Fasu, au titre du programme quinquennal de la S.N.C.F. paraît nécessaire.

o o

Par ailleurs, étant donné que le trafic franco-anglais a augmenté de 1937 à 1938 de 39% et que l'augmentation des échanges franco-anglais ne pourra que s'accroître avec la reprise des relations normales avec l'Espagne, il nous a paru indiqué de commander ces wagons au gabarit anglais.

Cependant, ces véhicules ne recevraient l'équipement de frein à vide et de frein à levier indispensable à la circulation en Grande-Bretagne, que lors des besoins d'accroissement du matériel apte à transiter dans ce pays: la S.N.C.F. se réserve ainsi la possibilité de réaliser plus ou moins rapidement cet équipement, selon l'évolution du trafic franco-anglais.

II - Description Technique (Diagramme N° 01-035.200 ci-joint).

Les wagons Fasu sont des wagons couverts, à deux essieux, établis pour circuler dans les trains à marche

rapide et aménagés spécialement pour le transport de primeurs.

Leurs caractéristiques principales sont les suivantes:

| | |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| - Longueur totale (tampons compris) | 11,180 m |
| - Ecartement des essieux..... | 6 m |
| - Dimensions intérieures | (Longueur..... 9,940 m |
| | (Largeur..... 2,210 m |
| | (Hauteur(au milieu) 2,432 m |
| - Capacité utile | 52 m ³ environ |
| - Tare..... | 13 t environ |
| - Chargement utile | 15 t |

La caisse, montée sur châssis métallique robuste, est elle-même à ossature métallique. Elle comporte des parois, un toit et un plancher en bois et comprend sur chaque face longitudinale:

- une porte roulante
- quatre ouvertures grillagées avec volets métalliques à la partie supérieure,
- quatre persiennes avec volets intérieurs en bois à la partie inférieure.

Chaque face de bout comporte également une persienne à la partie inférieure.

Ces wagons sont munis d'un équipement complet de frein à air comprimé Westinghouse avec triple-valve LuVI et dispositif "vide-chargé" S.A.B.

Ils comportent des conduites blanches de chauffage par la vapeur et de chauffage électrique.

Ils pourront recevoir, éventuellement, le frein à vide Clayton-Hardy et le frein à main nécessaires pour leur circulation en Angleterre.

Ces wagons sont d'un type commandé par les anciens

Réseaux et, après les améliorations de détails qui y ont été apportées, peuvent être considérés comme parfaitement adaptés au transport des primeurs.

III - Evaluation des dépenses à engager et imputations.

Les dépenses à engager pour la construction des 1 000 wagons à primeurs Fasu dont il s'agit sont les suivantes :

| | |
|--|-------------------------|
| - 1 000 wagons à primeurs à 85 000 f l'un: | 85 000 000 ^f |
| - Somme à valoir pour imprévus (5%) environ : | 4 000 000 |
| Total : | 89 000 000 ^f |

Les dépenses seront supportées par le Compte de 1^{er} Etablissement du matériel roulant neuf, au titre du programme quinquennal de la S.N.C.F., suivant une répartition qui sera soumise au moment de l'établissement du Budget de 1^{er} Etablissement.

-
- CONSTRUCTION DE 100 FOURGONS METALLIQUES PV
à 2 ESSIEUX Muwf
-

I - Justification de la construction envisagée.

Il existe actuellement dans le parc de la S.N.C.F. 9 990 fourgons de petite vitesse comportant:

- 976 fourgons métalliques
- 9014 fourgons en bois

Les fourgons en bois sont de construction ancienne; ils sont en général en mauvais état et fréquemment avariés. Ils donnent lieu à des frais d'entretien élevés (de l'ordre de 6 000 f par an environ) alors que l'entretien des fourgons métalliques modernes est de l'ordre de 1 000 f par an.

D'un autre côté, pour des raisons de sécurité et de confort, le remplacement progressif de ces fourgons en bois par des fourgons métalliques est très désirable .100 unités métalliques ont été prévues au programme quinquennal et leur construction est envisagée au cours de l'année 1941.

II - Description Technique.

Ces fourgons (diagramme N° 01-035199 ci-joint) de 13 tonnes de tare, sont susceptibles d'être incorporés dans les trains de marchandises et les trains mixtes voyageurs-marchandises.

Ils sont montés sur 2 essieux de 4,500 m d'écartement et munis du frein à air automatique, d'un frein à vis et d'une conduite de chauffage.

Le châssis de ces fourgons, en profilés et tôles, est entièrement soudé; il est renforcé à ses extrémités de façon à constituer un caisson très résistant aux chocs.

La caisse est entièrement soudée, le plancher est en chêne dé 35 mm d'épaisseur.

Ces fourgons comportent 3 compartiments:

- un compartiment central pour le conducteur, à double paroi, avec revêtement en liège aggloméré à l'intérieur du pavillon. Ce compartiment est muni d'un périscope permettant l'observation des signaux dans les deux sens de marche, que le chef de train soit assis ou debout et il comporte tout l'équipement utile à celui-ci : siège, chauffe-pieds, table, casier à plis, armoire, radiateur avec chauffe-plats, robinet d'urgence... Un W.C. à la turque est prévu.
- deux compartiments extrêmes, l'un destiné aux agents haut-le-pied avec banc rabattable et plaque chauffante, l'autre au transport de bagages (3 tonnes).

Ces fourgons sont d'un type commandé plusieurs fois déjà par les anciens Réseaux, et qui a bénéficié, après expérience, d'un certain nombre de perfectionnements.

III - Evaluation des dépenses à engager et imputations.

Les dépenses à engager pour la construction des fourgons faisant l'objet de la présente Note sont les suivantes:

| | |
|---------------------------------------|-------------|
| - 100 fourgons Muwf à 80 000 f l'un: | 8 000 000 f |
| - Somme à valoir pour imprévus (5%) : | 400 000 |
| | <hr/> |
| | 8 400 000 f |

Les dépenses seront supportées par le Compte de 1er Etablissement du matériel roulant neuf, au titre du programme quinquennal de la S.N.C.F., suivant une répartition annuelle qui sera soumise au moment de l'établissement du Budget de 1er Etablissement.

Paris, le 1er août 1939

LE DIRECTEUR,

J. LEVY

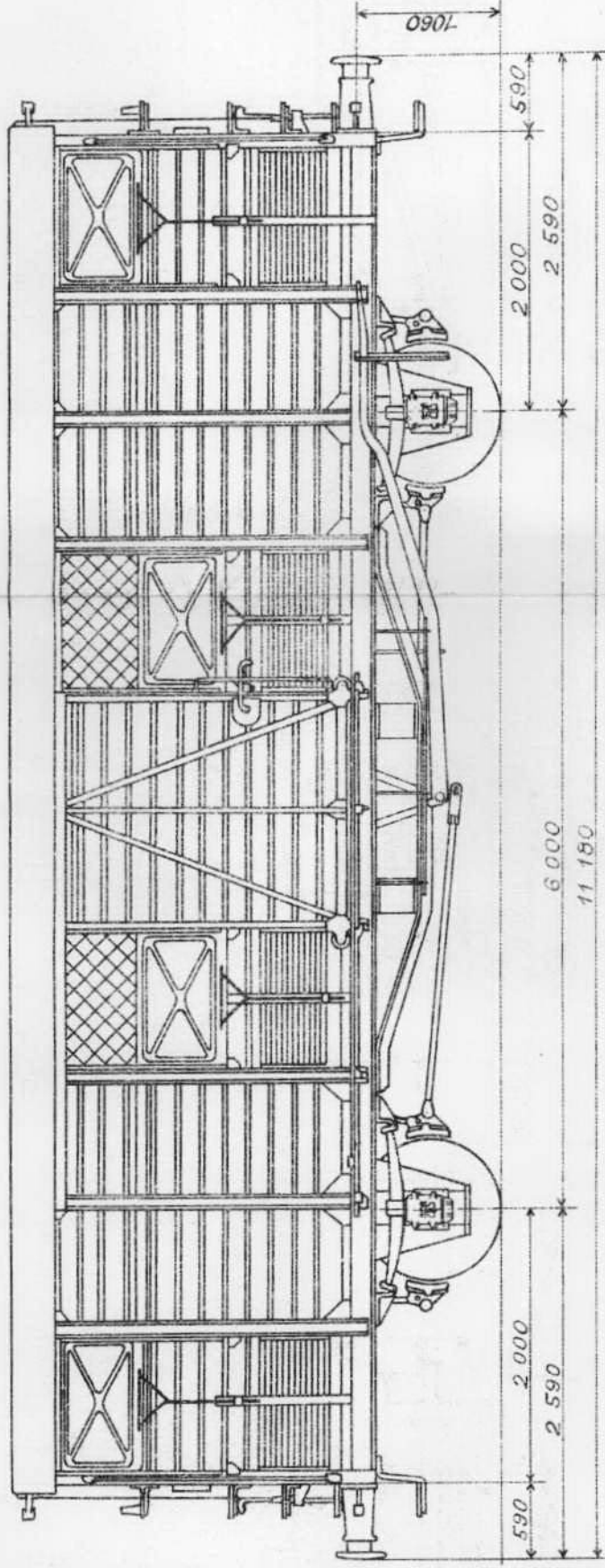
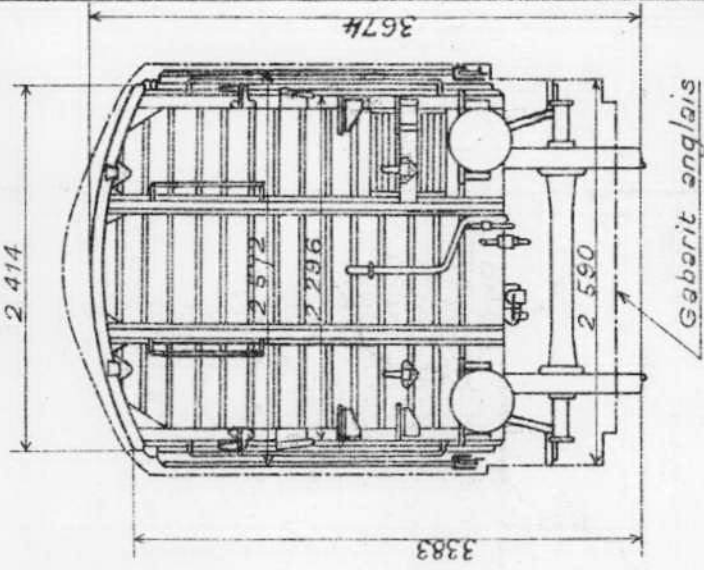
P.S. - En ce qui concerne spécialement les 2.000 wagons tombereaux TTuw et TTuv, qui figurent au présent projet, nous tenons à souligner qu'il est dans nos intentions de n'en envisager la construction que vers 1942 : il résulte d'ailleurs de la justification de leur construction, exposée plus haut, que la nécessité de disposer de ces véhicules n'est pas immédiate. Nous ne manquerons pas, avant de passer la commande, de vérifier si les hypothèses, qui justifient pour le moment le projet, sont bien confirmées par l'évolution réelle du trafic et il est possible que nous soyons amenés à proposer en temps utile, le cas échéant, de substituer à tout ou partie de cette construction de wagons tombereaux, la construction d'autres séries de wagons, tels que des wagons couverts.

WAGON A PRIMEURS Fasu

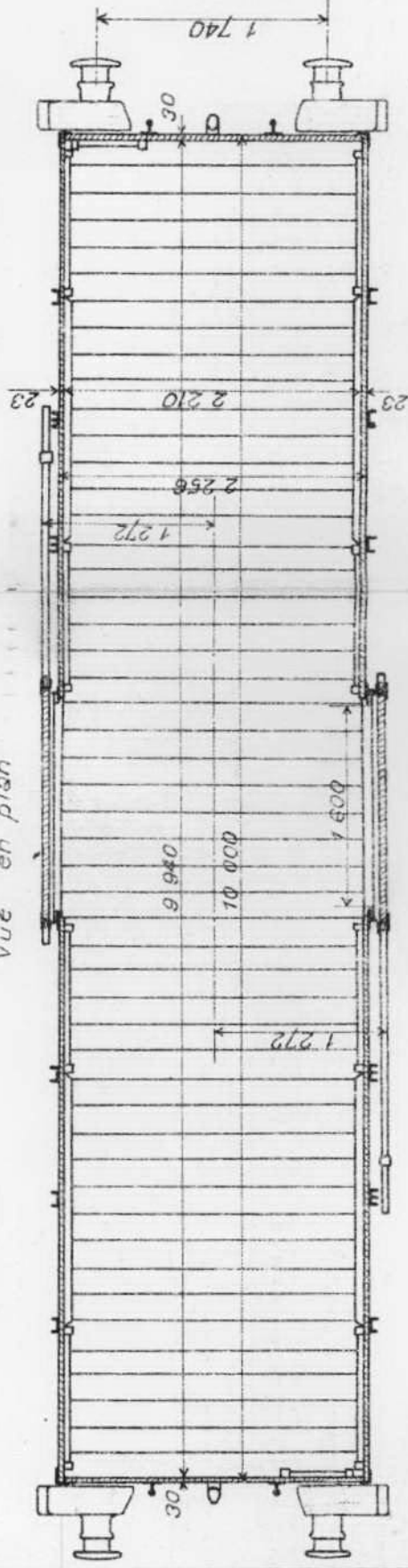
Diagramme N°

Tare : 13¹⁵
Chargt : 15¹
Vue par bout

Elévation



Vue en plan



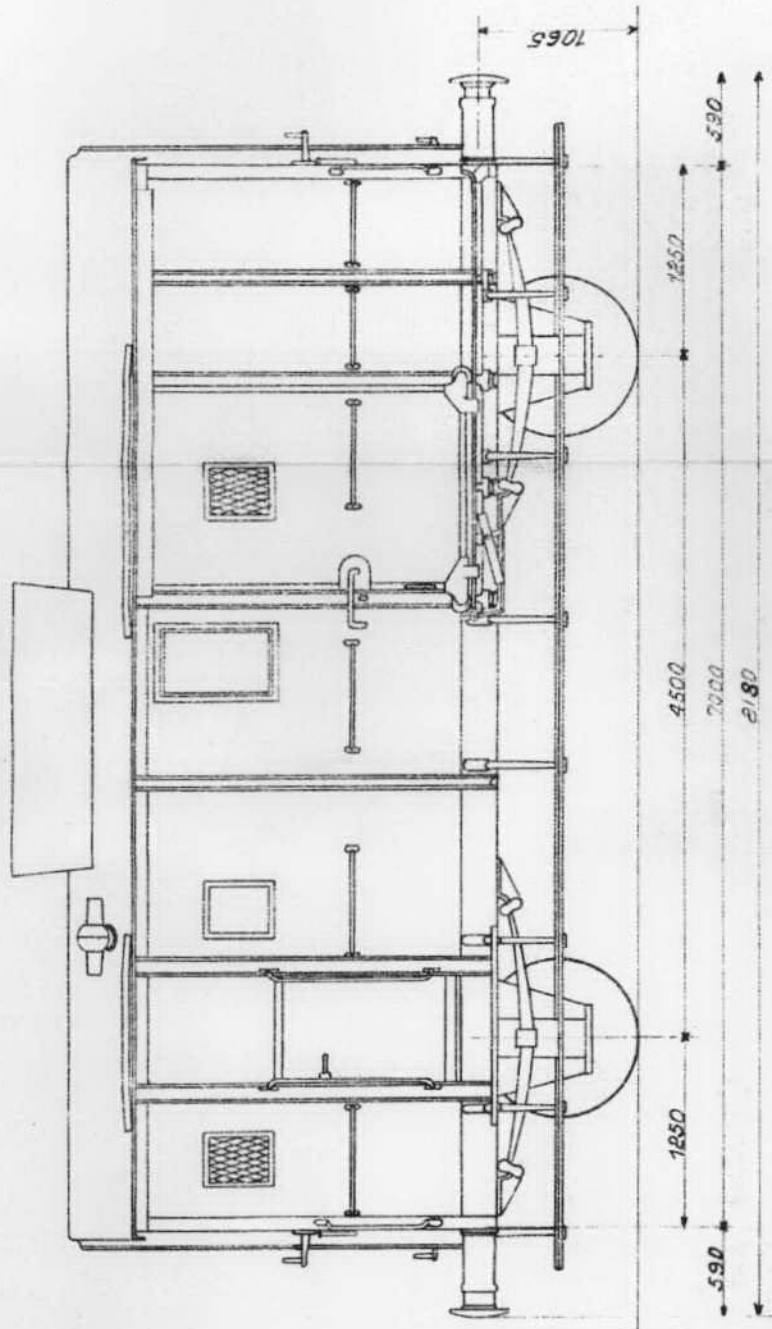
LE CHEF DE LA DIVISION DES
ETUDES MATERIEL

E. DUBOIS

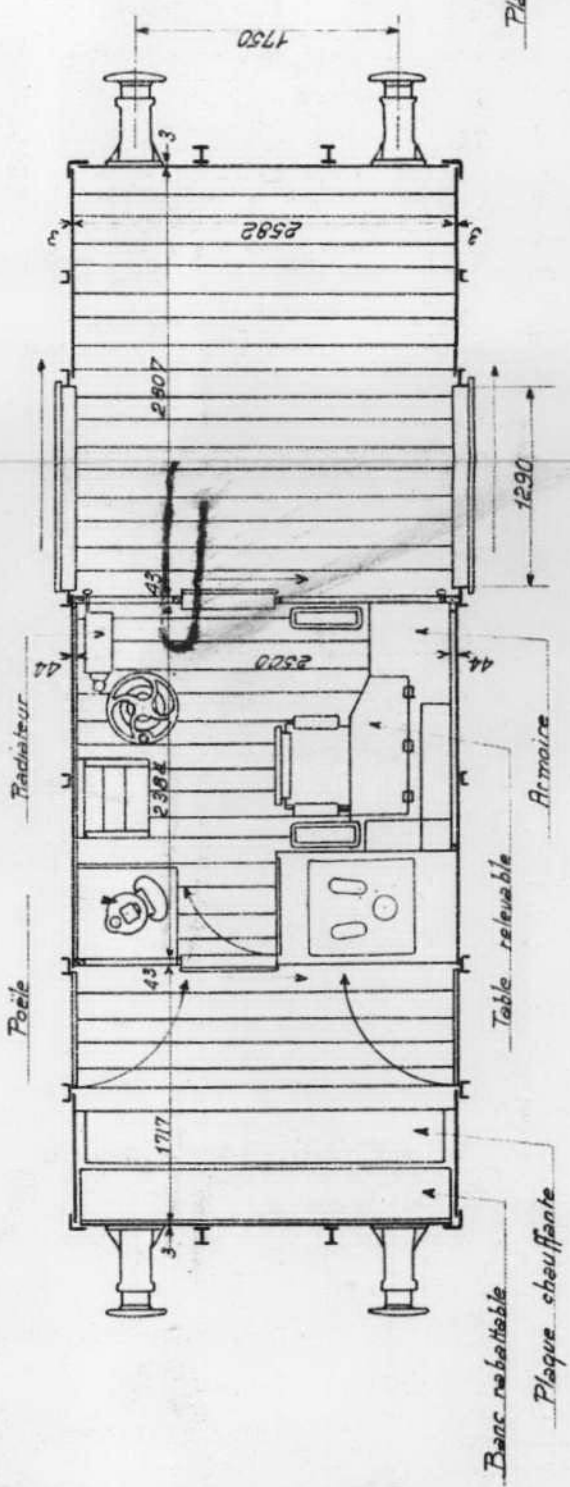
SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

01.035200

Elevation



Plan



Banc rebatiable
Plaque chauffante

Table relevable

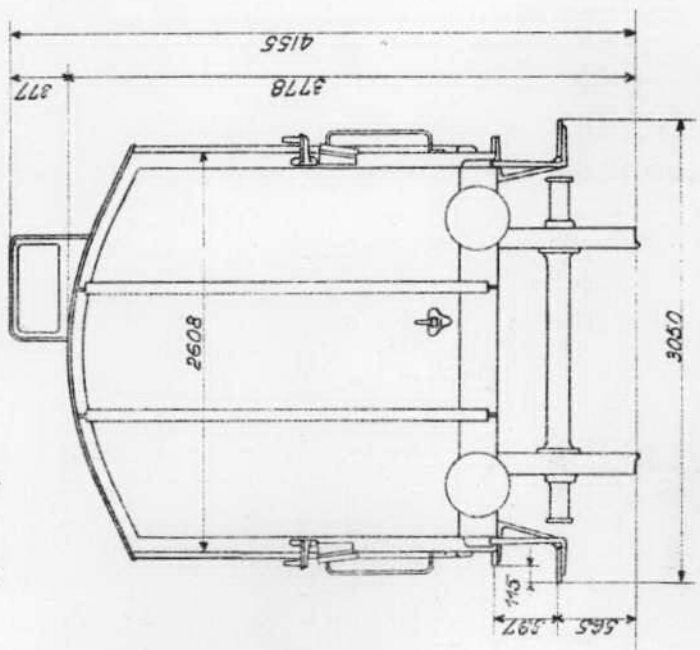
Armoire

Poêle

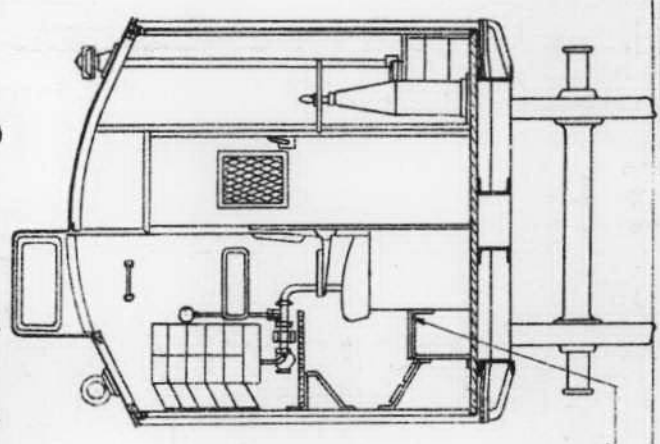
Radiateur

Plaque chauffante

Vue par bout



Coupe par la vigie



Tare : 13 T
Chargt : 3 T

LE CHEF DE LA DIVISION DES
ETUDES-MATERIEL

Extrait

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

01_035199_