

S O S L M 3719

2323

(1939)

Construction de 750 petits containers

Construction de 750 petits containers

C.D. 16. 2.39 22 V  
Lettre au M.T.P. 19.5.39

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 2400 / 4 / 20

COPIE

19 mai 1939

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, un projet relatif à la construction de 750 petits containers.

Vous trouverez, ci-joint, en 2 exemplaires, une note justificative à ce projet qui a reçu l'approbation du Comité de Direction de la S.N.C.F. dans sa séance du 16 mai 1939.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND.

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

16 mai 1939

2323

C.D. 16 MAI 1939

QUESTION V - PROJETS

P.V.COURT

Le Comité approuve le projet suivant :

2°/ Construction de 750 petits containers (2.820.000 frs)

STENO p.22

M. LE PRESIDENT.- Je constate avec plaisir la grande faveur de notre clientèle pour les petits containers.

M. LE BESNERAIS.- Nous ne pouvons, en effet, satisfaire à toutes les demandes et nous avons dû suspendre la publicité faite pour leur utilisation.

M. LE PRESIDENT.- Il conviendrait d'insister auprès des constructeurs pour obtenir que les livraisons soient accélérées.

M. LE BESNERAIS.- Nous envisageons de construire dans les ateliers de la S.N.C.F. les 750 petits containers qui font l'objet du présent projet.

M. ARON.- Puisque les petits containers connaissent un grand succès, ne serait-il pas préférable d'encourager les intéressés à se charger eux-mêmes de leur construction en leur consentant certains avantages, par exemple, en ~~ix~~ leur consentant des tarifs réduits ?

M. LE BESNERAIS.- Ce ne serait pas une bonne solution en ce qui concerne les petits containers qui sont principalement utilisés pour des trafics dispersés, et ne servent pas constamment à un même client.

M. ARON.- J'entends bien que la S.N.C.F. doit mettre à la disposition de sa clientèle un nombre suffisant de ces emballages perfectionnés, avec application du tarif normal. Mais la question se présente en outre ~~aux~~ sous un aspect analogue à celui des transports par wagons complets. De même qu'un grand nombre de wagons sont affectés au même trafic, d'autres étant utilisés à des trafics divers, de même il serait peut-être logique de prévoir une réduction sensible de tarifs pour les clients de la S.N.C.F. qui font leurs expéditions régulièrement, au moyen de leurs propres containers.

M. LE BESNERAIS.- Nous avons déjà prévu de telles

dispositions. D'ailleurs, la moitié environ des containers existants en France appartient en propre à nos clients. Mais il s'agit surtout de grands containers qui sont utilisés pour assurer un trafic permanent assez important sur certaines relations. Les petits containers servent plutôt à des transports variés.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Je désire formuler une observation qui ne touche pas l'aspect technique de la question. Le projet qui est actuellement examiné par le Comité ne figure pas au programme de premier établissement de 1939. Je ne m'oppose pas à la réalisation de ce projet, mais je dois faire cependant remarquer la faiblesse de l'argumentation qui est fournie pour expliquer ~~xxx~~ que ce projet doit s'incorporer, en réalité, au programme de 1939.

M. LE BESNERAIS.- La note ne dit pas cela et ne cherche pas à le dire. Elle expose seulement que le premier projet qui a été approuvé par le ~~xxixième~~ Ministre n'épuise pas le crédit inscrit et qu'un projet hors programme peut être présenté, dont le montant sera imputé sur le crédit global initialement prévu.

M. LE PRESIDENT.- Ce projet est présenté actuellement, parce que la S.N.C.F. ne peut satisfaire à toutes les demandes de petits containers qui lui sont faites, et qui ne peuvent que s'accroître dans l'avenir.

M. LE BESNERAIS.- Le programme prévoyait l'acquisition de 1.000 containers de divers types. Dans le projet que le Ministre a approuvé le 31 mars 1939, la proportion de petits containers a été augmentée par rapport à celle envisagée lors de l'établissement du programme; le prix de revient unitaire des petits containers étant notablement inférieur à celui des grands, <sup>le montant de</sup> la dépense totale ne s'élève qu'à 4.650.000 fr, alors que l'évaluation

initiale était de 7.500.000 fr.

Il reste ainsi un crédit disponible de 2.850.000 fr qui permettra de financer le présent projet, lequel constitue indiscutablement une modification apportée au programme de premier établissement initial.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Lorsqu'un projet complémentaire est ainsi présenté, il est indispensable de préciser exactement à quel projet initialement prévu il se trouve substitué.

M. LE BESNERAIS.- En l'espèce, nous n'apportons aucune suppression.

M. DEVINAT.-On supprime pourtant la construction d'un certain nombre de grands containers.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- La note ajoute de plus " que des disponibilités suffisantes se font jour dans d'autres chapitres du programme 1939 et de premier établissement de matériel roulant neuf." Ce n'est pas clair.

M. LE BESNERAIS.- Je reconnais, en effet, que les indications données ne sont pas extrêmement claires. Mais nous ne contestons pas que, si nous demeurons dans la limite des crédits prévus au programme, ce projet n'en constitue pas moins une modification de ce programme.

M. GRIMPRET.- Je voudrais attirer l'attention du Directeur Général sur un article paru dans le Journal " Le Rail ", où l'on signale que la Société Nationale ne peut pas répondre à toutes les demandes de containers qui lui sont faites, et que, de plus, il est nécessaire que les usagers possèdent des

dispositifs de chargement et de déchargement à domicile, car la S.N.C.F. n'en met pas à leur disposition.

M. LE BESNERAIS.- Ce dernier point est exact. Il serait, en effet, intéressant de mettre à la disposition des usagers des containers munis de dispositifs appropriés. Mais le Ministre n'a jamais autorisé la construction de containers pouvant être munis de roues afin de faciliter leur manutention.

M. GRIMPRET.- La marque " Sulky " présentait, je crois, un container de ce type.

M. LE BESNERAIS.- Oui, mais nous n'avons jamais obtenu l'autorisation nécessaire.

M. GRIMPRET.- Il me semble l'avoir cependant donnée lorsque j'étais à la Direction Générale des Chemins de fer.

M. LE BESNERAIS.- Notre demande n'a jamais eu de suite. Cela est regrettable, car il en résulte pour nous une perte de trafic au profit de la route.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.- Le Ministre des Travaux Publics m'a demandé quel intérêt présente l'utilisation des containers pour le transport des chevaux de course. Je n'ai personnellement pas pu répondre à cette question. Est-ce qu'il s'agit là d'une utilisation courante ?

M. René MAYER.- Certainement. C'est ainsi ~~que~~ notamment que sont transportés en Angleterre les chevaux qui empruntent le ferry boat.

M. DEVINAT.- On évite ainsi tout risque d'accident.

M. LE BESNERAIS.- Les bêtes ne peuvent s'échapper, ni provoquer ainsi des catastrophes analogues à celle de Châteauroux

.....

M. LE PRESIDENT - Les chevaux de course peuvent avoir une valeur de plusieurs centaines de milliers de francs. En les transportant dans des containers spéciaux capitonnés, on évite le risque de leur casser un membre au cours d'un transbordement.

D'ailleurs, cela répond à une demande des usagers.

M. DEVINAT - Je vous apporterai l'avis du service compétent du Ministère de l'Agriculture. Il connaît très bien cette question.

M. GOY - Les animaux éprouvent de l'appréhension pour entrer dans un wagon. Ils s'énervent et l'on a intérêt à réduire cette cause d'accidents, lorsque cela est possible.

D'ailleurs, la prime que les Compagnies d'Assurances demandent pour couvrir les risques du transport des chevaux de courses est d'autant plus élevée que le nombre des transbordements est lui-même plus grand.

M. LE PRESIDENT - Nous sommes d'accord pour demander au Commissaire du Gouvernement de bien vouloir insister pour que la S.N.C.F. reçoive les autorisations qu'elle a demandées.

Nous lui demandons également de vouloir bien hâter l'approbation du présent projet, en raison de l'importance accrue du rôle que les containers sont appelés à jouer dans le développement du trafic.

252

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 16 mai 1939

V - Projets

2° - Construction de 750 petits containers  
(2.820.000 fr).

Cy. Le plan de base 33

LB. C'est la base - le plan

Le plan doit être de base.

LB. C'est la base qui détermine le programme

Cy. C'est la base qui détermine le programme

~~Approuvé~~

adopté

Le budget d'établissement de 1939 prévoyait la construction de 1000 containers, commandés d'un montant de 7.5 M, dont 1.8 M en 1939 (état F4)

Un premier projet a été approuvé par le C.D. le 21 février 1939 : il prévoit l'acquisition de 1050 containers, pour un montant global de 4.65 dont 1.8 M en 1939. M. de Bernas avait alors indiqué que le nombre de containers à construire pourrait être augmenté si de disponibilités apparaissent sur d'autres chapitres.

Ainsi quel'indique la note de disponibilité se peut faire dans d'autres chapitres (sans aucune précision) et on peut envisager la construction de 750 containers, d'un coût global de 2.820 000 fr. dont 1 M en 1939 et le solde en 1940.

Il aurait été bon de préciser comment sera financé ce projet

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER

SERVICE CENTRAL  
DU MATÉRIEL

COMITÉ DE DIRECTION

du 16 MAI 1939 193

(Question N° V/2)

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/26

Exemptaire pour  
 Messieurs les Membres du  
 COMITÉ DE DIRECTION

Construction de 750 petits containers

Budget 1939 - 1er Etablissement - Matériel roulant neuf

I - JUSTIFICATION

Le programme de 1er Etablissement de 1939 prévoyait l'acquisition de 1000 containers de divers types, la dépense correspondante étant évaluée en principal à 7.500.000 frs.

Un projet de construction de 1050 containers a été soumis comme suite à ce programme, le 23 Février 1939, à M. le Ministre des Travaux Publics, qui l'a approuvé par dépêche MR 30443 du 31 mars 1939.

Dans ce projet, la proportion de petits containers a été augmentée par rapport à celle envisagée lors de l'établissement du programme, en raison, d'une part, du succès rencontré auprès de la clientèle par les petits containers et, d'autre part, de ce que le parc de grands containers semble suffisant pour répondre aux besoins du moment.

Les prix de revient unitaires des petits containers étant notablement inférieurs à ceux des grands

....

containers, même pour un nombre total de containers légèrement supérieur, la dépense totale relative à cette construction de 1050 containers, ne s'élèvera qu'à 4 650 000frs

Il reste donc un crédit disponible de 2 850 000 frs, la dépense de 1 800 000 frs à faire en 1939 étant toutefois complètement absorbée par le projet dont il s'agit.

La présente note concerne un projet complémentaire d'acquisition de containers rentrant dans la limite du crédit total de 7 500 000 frs prévu.

Nous constatons en effet, d'ores et déjà, que des disponibilités suffisantes se font jour dans d'autres chapitres du programme 1939 de l'Établissement de matériel roulant neuf.

D'autre part, la S.N.C.F. ne peut satisfaire à toutes les demandes de petits containers qui lui sont faites et il n'est pas douteux que ce genre de trafic, encore à sa naissance, prendra une grande extension, en raison des avantages que présente l'utilisation de ces engins pour la clientèle du chemin de fer et du fait de la publicité et de la prospection faites par les Services Commerciaux de la S.N.C.F. pour leur utilisation.

Il est donc nécessaire, pour la S.N.C.F., de pouvoir disposer, le plus tôt possible, d'un nouveau lot de petits containers.

Le présent projet comprend la construction de 750 petits containers répartis comme il suit :

200 containers type A, dont 100 avec étagères,  
450 containers type B, dont 200 avec étagères,  
100 containers type C.

Ci-joint notice descriptive détaillée relative à ces engins.

°  
° °

II - EVALUATION DES DEPENSES -

Les prix unitaires de ces différents containers ont été évalués à :

- 3 300 frs pour les containers A avec étagères
- 3 000 frs pour les containers A sans étagères
- 3 800 frs pour les containers B avec étagères
- 3 400 frs pour les containers B sans étagères
- 4 400 frs pour les containers C

Les dépenses à engager pour la construction de ces containers sont les suivantes :

100 containers A avec étagères .....	330 000 frs
100 - - - A sans - - - .....	300 000 frs
200 - - - B avec - - - .....	760 000 frs
250 - - - B sans - - - .....	850 000 frs
100 - - - C .....	440 000 frs

---

2 680 000 frs

Somme à **valoir** pour imprévus... 140 000

---

Total ..... 2 820 000 frs

III - IMPUTATIONS -

Les dépenses seront supportées par le compte de  
ler Etablissement de "matériel roulant neuf".

Les imputations à ce compte seront faites à raison  
de :                   1 M en 1939  
                          le reste en 1940.

Bien que le Budget rectifié de ler Etablissement  
de 1939 ne comporte qu'une dotation de 1 M 8 afférente  
au projet approuvé d'acquisition de 1050 containers, les  
disponibilités nécessaires au financement du présent pro-  
jet en 1939 pourront être dégagées des prévisions faites  
au titre de certains projets approuvés, pour lesquels la  
dotation inscrite ne sera pas entièrement absorbée.

La prévision pour l'exercice 1940 sera prévue, en  
temps utile, au budget de cet exercice.

Paris, le -8 MAI 1939

LE DIRECTEUR :

*Signé: J. LEVY*

NOTICE DESCRIPTIVE RELATIVE AUX PETITS CONTAINERS

-----

Les petits containers sont de 3 types qui présentent les caractéristiques ci-après :

Type	Dimensions extérieures			Volume intérieur	Tare	Charge maximum
	Longueur	Largeur	Hauteur			
A	1 <sup>m</sup> 78	0 <sup>m</sup> 89	1 <sup>m</sup> 28	1 m <sup>3</sup>	{ 270 kg sans ét. 315 kg avec ét.	1 <sup>T</sup> 230 1 <sup>T</sup> 185
B	1 <sup>m</sup> 98	1 <sup>m</sup> 04	1 <sup>m</sup> 68	2 m <sup>3</sup>	{ 325 kg sans ét. 395 kg avec ét.	1 <sup>T</sup> 175 1 <sup>T</sup> 105
C	2 <sup>m</sup> 21	1 <sup>m</sup> 17	1 <sup>m</sup> 80	3 m <sup>3</sup>	350 kg	1 <sup>T</sup> 150

Caractéristiques communes -

- Une de leurs parois latérales est démontable;
- un dispositif de roulement à 4 roues comprenant à l'avant un essieu pivotant à 2 roues avec timon et à l'arrière deux roues fixes indépendantes. Toutes ces roues, ainsi que le pivot de l'essieu avant, sont en acier moulé. Elles ont un diamètre au roulement de 225 mm et une largeur de 60 mm ; elles sont montées sur un roulement formé de 8 rouleaux en acier dur;

- des anneaux ou brides permettant de les suspendre à des élingues de levage munies de crochets;

- un système de calage comprenant 4 patins situés deux à l'arrière et deux à l'avant, dont l'abaissement est commandé par l'abaissement d'un levier placé sur la face avant du container. Les patins sont également en acier moulé.

Pendant la manoeuvre, le container est soulevé et ramené en arrière, de manière à faire reposer les roues arrière sur les patins correspondants, l'avant du châssis reposant sur les deux autres patins.

Les étagères, au nombre de 2, dont sont munis certains des petits containers A et B, sont constituées par de simples panneaux en bois dans un cadre métallique (3 par étagère).

#### Caractéristiques particulières -

##### Catégories A et B -

Les petits containers A et B ont la même constitution.

La caisse comporte une charpente métallique en cornières assemblées par soudure autogène. Les panneaux latéraux sont en planches de sapin de 20 mm d'épaisseur.

Le plancher est en sapin de 25 mm.

L'une des grandes parois latérales est formée de trois panneaux amovibles en sapin de 20 mm bordée par un fer en U.

La toiture est constituée par une tôle de 1,5 mm rivée sur son ossature et le couvercle est disposé pour éviter les rentrées d'eau.

Catégorie C -

La caisse de ce container est entièrement métallique (sauf le plancher qui est en sapin de 25 mm) et constituée de tôles de 2, 3 et 4 mm pliées, pour les membrures, et 1,5 mm gaufrées, pour les parois.

Les panneaux de la paroi démontable ont leurs bords inclinés de manière à éviter d'avoir à soulever les panneaux au-dessus du container lors de l'ouverture.

Les membrures sont assemblées par soudure et les panneaux par rivetage.