

505LM37119

2323

(1940)

Mise en construction de 800 wagons réfrigérants
à 2 essieux (programme spécial 1940)

M. le Directeur S.N.C.F. au M. Secrétaire d'Etat aux Communications (s)	CD	6. 8. 40	15	V
		24. 8. 40		
	CA	18. 9. 40	31	IV
M. le Chef MTP à la SNCF		18. 11. 40		

Construction de 800 wagons réfrigérants (2 essieux)

21/11/40

C O P I E

faite le 23/11/1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
5 NOV. 1940	
Dossier	Pièce N°
D 231	17/177

PARIS, le 18 Novembre 1940

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

5^e Bureau

Matériel roulant

Acquisition de 800
vagrns réfrigérants

M.R. 30 - 555

Le Secrétaire d'Etat

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

Vous m'avez présenté, le 24 Août 1940, un projet
relatif à la construction de 800 vagrns réfrigérants à
deux essieux.

Cette acquisition permettrait de remplacer, d'une
part, les véhicules réfrigérants et isothermes appar-
tenant antérieurement au parc de la Région du Sud-Ouest
et arrivés à limite d'usure, d'autre part, les vagrns
de ce type de matériel perdus au cours des hostilités.

Ce projet, qui figure au programme des commandes
de matériel roulant neuf de la Société Nationale des
Chemins de fer pour l'exercice 1940, comporte une dé-
pense de 143 millions de francs (y compris une somme à
valoir de 10 %) imputable au compte de premier éta-
blissement de matériel roulant neuf.

La dépense à engager serait répartie sur les exer-
cices 1940 à 1942.

Après avoir consulté le Service Technique des
Transports, j'approuve le projet présenté qui comprend
des travaux de premier établissement de matériel rou-
lant neuf évalué, en principal, à 143 millions de
francs,

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, au programme des travaux de premier établissement de matériel roulant neuf de la Société Nationale, régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

Pour le Secrétaire d'Etat et par autorisation,
P. Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins de fer et des
Transports,
Le Directeur-Adjoint,
signé : MORONI.

18 septembre 1940

2323

18 septembre 1940

QUESTION IV - Programmes de construction de matériel

(compte rendu)

Commande de 300 wagons réfrigérants

(s) p. 31

M. LE PRESIDENT attire l'attention du Conseil sur l'importance des programmes de construction de matériel dont il lui est rendu compte et que le Comité a approuvés en raison de l'urgence.

Il s'agit,

d'autre part, d'une commande de 300 wagons réfrigérants à deux essieux;
.....

M. LE PRESIDENT se demande, d'ailleurs, si toutes ces constructions pourront, dans les circonstances actuelles, être menées à bonne fin.

.....

Le Conseil prend acte du compte rendu qui lui est soumis.

PROGRAMMES DE CONSTRUCTION DE MATERIEL

(compte rendu)

.....

II.- D'autre part, le Comité de Direction a décidé, dans sa séance du 6 août 1940, la mise en construction de 800 wagons réfrigérants à 2 essieux (155 millions).

Le programme spécial, approuvé par le Conseil le 17 janvier 1940, prévoyait la construction de 600 wagons réfrigérants et 200 wagons isothermes, mais il n'avait reçu aucun commencement d'exécution.

Les justifications fournies à l'époque étaient basées sur des considérations de guerre, qui ne sont plus valables actuellement. Mais, compte tenu du fait que 600 wagons de l'ancienne Compagnie de Transports Frigorifiques sont arrivés à limite d'usure, ainsi que des pertes résultant des faits de guerre qu'on peut d'ores et déjà évaluer à 200 unités au moins, la nécessité apparaît de procéder immédiatement à la commande de 800 wagons réfrigérants, pour reconstituer la capacité de transport indispensable, étant donné l'accroissement constant du trafic à assurer.

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 2131/17

24 août 1940

6473 Te

Commande de 800
wagons réfrigérants

Monsieur le Ministre,

Comme suite à ma lettre O n° 1383 du 5 août 1940 par laquelle je vous ai fait connaître le nouveau programme de construction de matériel moteur et roulant récemment établi par la

Cette note a (S.N.C.F., j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint une note justifiée distribuée en vue de la séance du Comité de Direction du 6 août 1940, (relative relative à la commande de 800 wagons réfrigérants.

Je rappelle que la construction de 800 wagons de même type (600 wagons réfrigérants et 200 wagons isothermes) figurait déjà au programme spécial de 1940 mais qu'elle n'a reçu aucun commencement d'exécution.

Dans sa séance du 6 août 1940, le Comité de Direction de la S.N.C.F. a approuvé la mise en construction du matériel dont il s'agit.

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

I. le Président du Conseil d'Administration,
Le Vice-Président,

Signé : GRIMPRET.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications.-

6 août 1940

2323

Extrait du P.V. de la séance du 6 août 1940
du Comité de Direction

QU. V - Projets

Mise en construction de 800 wagons
réfrigérants à 2 essieux (155 M.)

P.V. COURT

Le Comité approuve les propositions qui lui sont
soumises.

SPENO p. 15

M. GRIFFET.— Les prix qui ont servi de base aux évaluations sont ceux applicables à des wagons semblables actuellement en cours de construction, compte tenu des conditions économiques de mai 1940.

M. LE BESNERRAIS.— Il ne s'agit, pour le moment, que d'un projet. La dépense à prévoir a été évaluée, à titre indicatif seulement, en fonction des prix actuels.

M. GRIFFET.— Avez-vous quelqu'idée des prix qui seront effectivement demandés ?

M. BERTHELOT.— Nous étudions la question, sans pouvoir encore donner aucune précision faute de base de départ certaine.

M. BOUFFANDEAU.— La S.T.E.F. ne devait-elle pas construire elle-même des wagons ?

M. LE BESNERRAIS.— Effectivement, la S.T.E.F. en construit. Mais, à côté du parc propre de la S.T.E.F., nous avons des wagons S.N.C.F. De ces wagons, nous restons propriétaires et nous les donnons en gérance à la S.T.E.F.

M. ARON.— Je voudrais poser une ou deux questions.

La S.T.E.F. est une Société distincte de la S.N.C.F.. Nous envisageons de construire 800 wagons réfrigérants. Ces wagons,

nous aliens, et j'ai bien compris, les louer à la S.T.E.F. Ne se-
rait-il pas logique que, avant d'entreprendre leur construction,
nous nous préoccupions du contrat à intervenir pour la gérance des
wagons, des conditions dans lesquelles la S.T.E.F. acceptera de
les prendre en location ?

M. BERTHELOT. - Ce contrat existe. Nous avons avec la
S.T.E.F. un traité qui fixe, de manière permanente, les redevances
de location des wagons mis par nous à la disposition de cette so-
ciété.

M. ARON. - Dans chaque cas, l'essentiel est d'assurer l'amor-
tissement complet du matériel, lequel est fonction du coût de cons-
truction.

En l'espèce, le traité qui nous lie à la S.T.E.F. permettra-
t-il cet amortissement ?

M. LE BERREREAU. - Ce traité garantit l'accroissement et
même au delà. La S.T.E.F. nous verse une redevance basée sur ses
recettes.

M. HOUFFAMBEAU. - Le nouveau traité passé avec la S.T.E.F. est
beaucoup plus avantageux que celui qui était en vigueur avant la
S.T.E.F.

M. ARON. - Disons que l'ancien contrat n'était guère favo-
rable au chemin de fer.

M. LE BERREREAU. - Cela n'est pas certain. Les réseaux ont
tiré avantage de l'action de la S.T.E.F.. Celle-ci a très effica-
cement contribué au développement des transports par wagons réfrigé-
rants.

M. GUY. - C'est, au surplus, à la demande du Ministère des
Travaux Publics que la S.T.E.F. a été créée.

M. ARON. - Ma seconde observation est la suivante.

Nous mettons sur le chantier un important programme de cons-
truction de matériel pour la raison majeure qu'il est indispensa-
ble de faire travailler le pays. La valeur de cet argument n'est
pas discutable. Mais, étant donné la situation actuelle, ne
courons-nous pas certains risques ? Notamment cet accroissement
du parc de wagons réfrigérants, en augmentant les possibilités de
transport de denrées périssables à longue distance, n'aura-t-il pas
pour conséquence de favoriser la sortie de marchandises que, sans
cela, nous aurions conservées à notre disposition ?

M. LE BERREREAU. - Les marchandises transportées en wagons
réfrigérants sont essentiellement des fruits, des primeurs, c'est-à-
dire des denrées que la France exporte normalement. Et nous pou-
vons en expédier hors de France, ce sera une chose excellente.

M. BERTHELOT. - Par ailleurs, il convient de ne pas oublier
qu'avant la guerre, notre parc de wagons réfrigérants était inférieur
à nos besoins.

M. ARON. - S'agissant d'excédents de production, je n'aurais
pas d'objection.

Mais, en l'état actuel des choses, y aura-t-il encore des
excédents ?

M. LE BERREREAU. - Les wagons du nouveau projet ne seront pas
en service avant un an.

Notre préoccupation est, avant tout, de faire du trafic. Nous
devons tout faire pour l'accroître.

M. BERTHELOT. - L'essentiel est aussi pour le moment de donner
du travail aux ouvriers français.

Sur la proposition de M. GUINIER, le projet est approuvé.

30 JUIL 1940

SERVICE CENTRAL
DU MATERIEL

NOTE pour le COMITE de DIRECTION
relative à la mise en construction, en 1940,
de 800 wagons réfrigérants à 2 essieux.

I - OBJET DE LA PRESENTE NOTE

La présente note a pour objet de fournir les justifications utiles et d'indiquer le montant des crédits à prévoir pour la mise en construction, en 1940, de 800 wagons réfrigérants à deux essieux dont elle donne, en outre, une description technique succincte.

Il est rappelé que le programme spécial 1940 de la S.N.C.F., antérieurement approuvé, prévoyait la construction de :

- 600 wagons réfrigérants à deux essieux,
- 200 wagons isothermes à deux essieux.

Cette construction n'a reçu aucun commencement d'exécution.

Les justifications fournies à cette occasion étaient basées sur des considérations de guerre qui ne sont plus valables actuellement, mais les raisons développées ci-après au chapitre II justifient toujours, à notre avis, la construction des wagons faisant l'objet de la présente note.

II - JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION PREVUE.

La Société Française de Transports et Entrepôts frigorifiques (STEF), chargée depuis le 1er Janvier 1940 de gérer l'ensemble du parc français de wagons isothermes calorifiques, réfrigérants et frigorifiques, disposait au début de cette année de 3100 wagons, comprenant :

- 700 wagons lui appartenant en propre;
- 2400 wagons appartenant à la S.N.C.F.

Sur cet effectif, 1400 wagons environ avaient été mis à la disposition des armées française et britannique et, de ce fait, il était impossible, dès cette époque, de répondre aux demandes de transport faites par le commerce, bien que ces demandes soient particulièrement réduites en hiver.

suivent

....

Aussi, pour pallier l'insuffisance du parc, les mesures suivantes ont-elles été prises au cours du 1^{er} semestre de 1940 :

1°) Montage de 200 caisses isothermes sur des châssis usagés; (le 10 Juin 1940, 181 de ces wagons avaient été livrés à la S.N.C.F.);

2°) Construction :

a) pour le compte de la S.T.E.F., de 130 wagons réfrigérants à gabarit anglais;

b) pour le compte de la S.N.C.F., de 35 wagons identiques aux précédents (approbation ministérielle du 22 Juin 1939).

Ces constructions seront poursuivies.

L'ensemble des mesures ci-dessus correspond à une augmentation du parc de 365 unités; mais cette augmentation est tout à fait insuffisante pour reconstituer la capacité de transport indispensable, même en tenant compte des wagons mis à la disposition de l'armée et qui doivent être restitués prochainement par l'autorité militaire.

En effet, 600 wagons du parc de l'ancienne Compagnie de Transports Frigorifiques sont à limite d'usure et doivent être remplacés immédiatement; dès Septembre 1939, certains de ces wagons ont dû déjà, en raison de leur mauvais isolement, être retirés du trafic des viandes congelées.

D'autre part, les pertes en matériel roulant, résultant des faits de guerre, ne sont pas encore exactement connues mais peuvent, d'ores et déjà, être évaluées au minimum à 200 unités.

La nécessité apparaît ainsi pour la S.N.C.F. de procéder immédiatement à la construction de 800 wagons réfrigérants.

Encore n'a-t-il pas été tenu compte, dans l'évaluation de ses besoins, des facteurs suivants :

- tendance de plus en plus marquée du commerce à utiliser les transports frigorifiques en raison de l'accroissement des durées d'acheminement des denrées périssables;
- report vraisemblable sur la voie ferrée de trafics importants assurés actuellement par la route;
- développement vraisemblable du trafic d'exportation des primeurs en wagons réfrigérants sur les pays d'Europe Centrale;

- extension en Afrique du Nord des transports frigorifiques qui ont débuté dans la région d'Alger au cours des hostilités

L'examen des besoins du trafic a montré que les 800 wagons à commander doivent être répartis comme il suit :

400 wagons réfrigérants au gabarit continental, avec circulation forcée d'air, bacs à glace et barres à crochets pour la suspension des viandes abattues:

400 d° d° identiques aux précédents, mais
sans barres à crochets.

Ces wagons seront construits sur des types existants qui donnent entière satisfaction en service.

III - DESCRIPTION TECHNIQUE DU MATERIEL A COMMANDER

Ces wagons ont les caractéristiques principales suivantes :

- | | | |
|-------------------------------------|---------------|--|
| - Tare | 15,5 t | |
| - Capacité de chargement | (12,5 t en GV | |
| | (15,0 t en PV | |
| - Longueur hors tampons | 10,408 m | |
| - Largeur extérieure | 2,758 m | |
| - Écartement des essieux | 6,500 m | |
| - Volume intérieur de la caisse ... | 50 m3 | |

Les essieux montés, les organes de choc, de traction et de roulement sont du type unifié. Le châssis est de construction métallique.

Les wagons sont munis du frein à air Westinghouse avec triple valve LuVI et du frein modérable, d'un frein à levier et d'une conduite blanche de chauffage par la vapeur.

La caisse a une ossature métallique en profilés assemblés par rivetage et soudure; elle comporte deux portes à deux vantaux. Les parois sont en bois avec couche isolante en liège expansé.

A l'intérieur de la caisse, sont prévus deux paniers à glace avec écrans et un caillebotis; des ventila-

teurs actionnés par turbines aériennes, avec gaines de circulation d'air, assurent le mouvement de l'air à l'intérieur du wagon.

IV - EVALUATION DES DEPENSES.

Le prix unitaire des wagons à commander a été évalué d'après ceux des wagons semblables, actuellement en cours de construction, et en tenant compte des conditions économiques de Mai 1940.

La dépense à prévoir est approximativement la suivante, compte tenu d'une somme à valoir d'environ 10 % pour imprévus et de 9 % pour frais généraux :

400 wagons sans barres à crochets, à 160 000 Fr l'un	64 M
400 wagons avec barres à crochets, à 165 000 Fr l'un	66 M
<hr/>	
Total	130 M
Imprévus et frais généraux	25 M
<hr/>	
Total général	155 M

La dépense dont il s'agit sera inscrite au compte de premier établissement (matériel roulant neuf).

L'échelonnement prévu est le suivant :

40 M	en	1940
100 M	en	1941
15 M	en	1942

P. Le DIRECTEUR,
Signé : PONCET