

S. OSL H39/2

232h

(1940)

Réparation générale et renforcement de  
6.383 wagons de types divers (90.097.800 fr)

	C.D.	2. 4.40	V 2°
Lettre de la SNCF au MTP		5. 4.40	
	C.A.	3. 5.40	10/ IIbis

Réparation générale et renforcement de 6.383 wagons de types divers (90.097.800 fr)

8 mai 1940

2324

Extrait du P.V. de la séance du 8 mai 1940

du Conseil d'Administration

---

QU. IIbis - Compte rendu de la délégation  
de pouvoirs donnée par le Conseil  
d'Administration dans sa séance  
du 1er septembre 1939.

p. 10

M. GRIMPRET rappelle qu'il a été distribué aux membres  
du Conseil un compte rendu des affaires qui ont été réglées en  
vertu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil dans  
sa séance du 1er septembre 1939 et dont il reprend l'énumération:

1°) Projet de réparation générale et de renforcement  
de 6.383 wagons de types divers (90.097.800 fr).

Il s'agit de refaire des wagons équivalents à des véhi-  
cules neufs, en vue de faire face, concurremment avec les com-  
mandes de matériel neuf, à l'augmentation du trafic.



## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 5 avril 1940

C O P I E

n° 64 310/2 - Tw

D. 24305 / 7

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de Réparation Générale et de renforcement de Matériel Roulant intéressant 6383 wagons de types divers des Régions Nord et Sud-Ouest.

Vous trouverez, ci-joint, en deux exemplaires, la note justificative n° 64 Tc 51 relative à ce projet.

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

Etant donné la pénurie actuelle de matériel roulant solide, il serait intéressant d'entreprendre ces travaux dès que possible.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance.....

P. Le Président du Conseil d'Administration,

Le Vice-Président,

signé : GRIMPRET

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

2 avril 1940

2324

du 2 avril 1940

QU. V - Projets

- 22) Réparation générale et renforcement de  
6.383 wagons de types divers (90.097.800 fr).

P.V. COURT

Le Comité approuve ce projet.

STENO p. 29

M. GRIMPET - La seule question que je me suis posée est celle de savoir s'il est bien légitime de porter la dépense au compte de premier établissement.

M. BERTHELOT - Toute la dépense n'est pas imputée à ce compte. Le coût de la grande réparation, qui est nettement supérieur au coût du renforcement, est imputé au compte d'exploitation

M. GRIMPET - La situation financière des chemins de fer a été très obérée par le gonflement des dépenses de premier établissement. Il faut donc s'efforcer de porter le plus possible de dépenses au compte d'exploitation. D'autre part, j'ai constaté que, dans le budget d'exploitation de 1940, plus d'un milliard était prévu au titre réparations du matériel roulant, mais est-on prévu quelque chose à ce titre au budget de premier établissement ?

M. BERTHELOT - Oui, l'accore de la dépense en <sup>cause</sup> ~~XXXXX~~ y est prévue.

M. LE BERRERAIS - C'est dit à la page 6 de la note. Cette note précise, en surplus, la répartition que nous avons faite entre les deux comptes.

M. FILIPPI - Il faudrait modifier la Convention pour pouvoir imputer l'intégralité de la dépense au compte d'exploitation.



M. GRIMBERT - Y a-t-il donc une disposition formelle dans la convention ?

M. RITZLER - D'après l'article 25 de la convention, les règles anciennes sont maintenues, en ce qui concerne l'imputation dans les comptes.

M. GRIMBERT - Mais il s'agit en l'occurrence de retarder du valeur matériel.

M. LE PRÉSIDENT - Non, ce n'est pas un simple retard.

M. BERTHOUD - Les vieux wagons sont transformés en wagons nouveaux.

M. GRIMBERT - En tout cas, je vous demande de réfléchir à la question générale que je pose.

M. BERTHOUD - Avant la guerre, le ministre avait demandé qu'on étudie une modification de la convention de 1927 dans le sens d'un renforcement de l'amortissement imputé au compte d'exploitation. C'est une très grosse question. Son idée portait d'une seule doctrine financière, il n'y a pas de doute.

M. GRIMBERT - Je le crois.

M. BERTHOUD - Le principe admis à l'heure actuelle est le suivant : toute dépense qui n'a pas pour résultat une augmentation de la valeur de l'actif doit être imputée au compte d'exploitation.

M. LE PRÉSIDENT - Or, en l'occurrence, nous augmentons la valeur de notre actif, puisque les wagons réparés et renforcés auront la même valeur d'usage que le matériel neuf.

M. RITZLER - A un autre point de vue, le rapprochement





M. GRIMPRET.— Qui, mais est-ce bien légitime ?

M. LE PRÉSIDENT.— Il y a eu autrefois des discussions à ce sujet, lorsque le Nord a inauguré cette méthode, il y a une dizaine d'années. Les Services du Contrôle avaient alors estimé que les dépenses portées au compte d'exploitation étaient trop élevées. La question est délicate. En fait, toute dépense qui correspond à une grosse réparation est portée entièrement au compte d'exploitation ; mais lorsque cette réparation se double d'un renforcement du matériel, les dépenses supplémentaires en résultant sont inscrites au compte d'établissement.

M. GRIMPRET.— Il n'y a pas d'autre observation ? Le projet est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Comité de Direction  
-----

Séance du 2 avril 1940  
-----

V - Projets

- 2°) Réparation générale et renforcement de  
6.383 wagons de types divers (90.097.800 fr)



du 12 Avril 1940

(Question N° 2)

Service Central du Matériel

Tw

3 annexes

NOTE JUSTIFICATIVE n° 64 Tc 51

Réparation Générale et renforcement de 6383 wagons  
de types divers comprenant :

85 fourgons Mbwf,	} de la Région NORD (4407)
634 couverts KKz 20 tonnes à dôme	
1405 couverts KKz-KKzf 20 tonnes à ossature métallique	
619 couverts KKz-KKzf 20 tonnes ex-WD	
1664 tombereaux TTK-TTKf à ossature métallique	} de la Région SUD-OUEST (1976)
916 couverts K - 15 tonnes	
1060 couverts K 9 et 11 tonnes	

MONTANT DU CREDIT DEMANDE -

- au Compte 1 <sup>er</sup> Etablissement .....	82 560 160 fr
- au Sous-Compte d'Etablissement "Matériel supprimé" .....	2 377 728 fr
- au Compte Exploitation .....	5 159 894 fr

La présente note justificative a pour objet de  
demander l'autorisation de procéder à la Réparation Géné-  
rale et au renforcement de 6383 wagons de types divers des  
Régions Nord et Sud-Ouest.

Ce travail n'est prévu que partiellement  
(2500 wagons pour la Région Nord) au programme initial de  
modifications de Matériel Roulant autre que neuf de 1940,  
mais des raisons spéciales exposées ci-dessous justifient  
la présentation de ce projet d'ensemble.

## JUSTIFICATIONS -

Un certain nombre de wagons de construction ancienne sont à prendre chaque année en grande réparation.

Dans certains cas, la réparation suivant le type primitif ne donnerait pas un véhicule répondant aux conditions actuelles du trafic et du triage.

Le problème se pose d'ailleurs différemment suivant le type d'origine et l'âge du matériel de chaque Région.

L'ex-Réseau Nord fut le premier à réaliser la construction de véhicules P.V. capables d'un chargement de 20 tonnes et montés sur des essieux dont les caractéristiques d'origine satisfont encore aux exigences de la circulation.

Il n'en est pas de même des autres parties constitutives des wagons : ossature de caisse, organes de choc et de traction qui ne répondent plus aux conditions actuelles d'exploitation.

La réparation de ces véhicules en conservant les caractéristiques d'origine ne donnerait que des wagons résistant mal aux chocs dans les gares de triage et, de ce fait, onéreux à entretenir.

Il semble donc préférable, ainsi que cela a d'ailleurs été fait depuis 10 ans, de procéder à la grande réparation de certaines séries de véhicules de construction ancienne de manière à en faire des wagons de type renforcé ayant la même valeur d'usage que des wagons neufs.

Les wagons ainsi traités acquérant une valeur plus élevée que les anciens, il est équitable de porter au compte de l'Etat l'établissement la plus-value qu'ils ont ainsi acquise.

Un certain nombre de véhicules de la Région Sud-Ouest se trouvent dans une situation analogue et nous nous proposons de les traiter comme ceux de la Région Nord.

Pour le matériel des autres ex-Réseaux, le problème ne se pose pas de la même manière. En effet, ceux-ci ayant entrepris sensiblement plus tard la construction du matériel 20 tonnes ont bénéficié de l'expérience acquise et réalisé un matériel encore apte au trafic actuel sous réserve de quelques renforcements partiels.

L'exécution de ceux-ci n'entraîne généralement d'ailleurs qu'une dépense imputable au compte Exploitation.

Il convient enfin de remarquer que, depuis le mois de Septembre 1939, le trafic assuré par la SNCF est en très forte augmentation. Il a été reconnu de ce fait indispensable de prévoir sur le seul exercice 1940 la construction des wagons prévus sur le plan quinquennal.

En outre, il a été commandé en Angleterre 10 000 wagons couverts et des négociations sont en cours pour placer à l'étranger 10 000 wagons-tombereaux, l'Industrie Française étant utilisée au maximum surtout en ce qui concerne les essieux.

Dans ces conditions, le présent projet dont l'objet est de refaire des wagons équivalents à des véhicules neufs avec utilisation de pièces récupérées (dont la mise en fabrication est difficile à assurer en ce moment, en particulier pour les essieux) nous paraît donc opportun.

En nous inspirant de ces directives, nous avons établi le projet ci-après exposé.

#### DESCRIPTION DU TRAVAIL -

Les principales modifications à apporter aux véhicules à renforcer seraient les suivantes :

##### - REGION NORD -

#### 1°) Fourgons Mbwf - (Effectif prévu 85 Mbwf)

- Délestage et renforcement du châssis,
- Montage d'une caisse métallique avec cabine extrême de choc,
- Rivetage des plaques de garde,
- Remplacement de la traction et du tamponnement par une traction Spencer et un tamponnement Ringfeder,
- Remplacement du frein à contrepoids par un frein à vis combiné avec le frein Westinghouse,
- Montage de boîtes isothermes,
- Amélioration du compartiment du conducteur,
- Montage d'une couverture en tôle de 3mm d'épaisseur.



2°) Wagons couverts KKz 20 tonnes à dôme -  
(Effectif prévu : 634)

- Remplacement du châssis mixte d'origine par un châssis métallique soudé avec écartement d'essieux porté à 4 m,
- Remplacement de la caisse bois d'origine par une caisse métallique,
- Substitution de la traction et du tamponnement type unifié à la traction et au tamponnement type Nord,
- Remplacement et rivetage des plaques de garde.

3°) Wagons couverts 20 tonnes KKz et KKzf à ossature métallique (type 1912) - (Effectif prévu : 1354 KKz + 51 KKzf)

Wagons couverts 20 tonnes KKz et KKzf ex-WD -  
(Effectif prévu : 405 KKz + 214 KKzf)

- Substitution de la traction et du tamponnement type unifié à la traction et au tamponnement type Nord,
- Remplacement et rivetage des plaques de garde,
- Renforcement de la caisse et substitution d'une couverture en toile à la couverture en tôle.

4°) Wagons-tombereaux TTK et TTKf à ossature métallique  
(Effectif prévu : 1493 TTK + 171 TTKf)

- Renforcement des traverses extrêmes,
- Substitution de la traction et du tamponnement type unifié à la traction et au tamponnement actuels,
- Renforcement des bouts de caisse,
- Remplacement des frises de caisse par un panneautage métallique,
- Suppression du faitage,
- Remplacement et rivetage des plaques de garde.

En outre, pour les TTK seulement :

- Réduction du châssis de 610 mm et déplacement des essieux,
- Suppression de la guérite, de l'appareil de serrage, de la timonerie complète,
- Addition de 2 freins à main.

- REGION SUD-OUEST -

1°) Wagons couverts K 15 tonnes - (Effectif prévu 916)

Il s'agit de wagons couverts à caisse en bois construits en 1902/1904, dont les caisses en bois sont complètement disloquées alors que les châssis, sous réserve de quelques renforcements partiels, conviennent encore au trafic actuel.

Notre intention est de procéder au renforcement nécessaire du châssis et de remplacer la caisse en bois d'origine par une caisse à ossature métallique analogue à celle du couvert unifié.

2°) Wagons couverts K 9 et 11 tonnes - (Effectif prévu 1060)

Ces wagons, construits en 1865/72, sont d'un type absolument périmé et non améliorable. Toutefois, on peut récupérer sur eux les pièces d'attelage et de tamponnement de types renforcés. Comme nous disposons par ailleurs d'un nombre important de pièces de roulement et de suspension Armistice (essieux, boîtes et ressorts), nous nous proposons de reconstruire à l'aide de ces éléments récupérés des wagons couverts neufs de 15 tonnes.

IMPUTATIONS -

Le présent projet comprend :

- a) des dépenses d'acquisition et de montage  
des organes nouveaux évaluées en principal à 90 827 500<sup>f</sup>
- b) des travaux de dépose des organes supprimés,  
de dépose et de repose des organes conservés  
(déduction faite des dépenses de réparation  
économisées par la modification) évalués à... 5 159 894<sup>f</sup>
- c) la valeur de récupération des organes sup-  
primés évaluée à ..... 5 889 612<sup>f</sup>
- d) la valeur primitive des organes supprimés  
évaluée à ..... 8 267 340<sup>f</sup>

En définitive, les dépenses seront supportées par :

- le Compte 1<sup>er</sup> Etablissement du Matériel Roulant,  
à concurrence de (a - d) ..... 82 560 160<sup>f</sup>
- le Sous-Compte d'Etablissement "Matériel supprimé"  
à concurrence de (d - c) ..... 2 377 728<sup>f</sup>
- le Compte Exploitation à concurrence de (b).. 5 159 894<sup>f</sup>

Les imputations au Compte de 1<sup>er</sup> Etablissement seraient

faites à raison de 11 000 000 fr sur l'exercice 1940 et le reliquat réparti sur les exercices 1941 et suivants.

La dépense pour l'exercice en cours est prévue au budget de 1<sup>er</sup> Etablissement de cet exercice.

Les dépenses correspondantes aux exercices 1941 et suivants seront prévues en temps utile au budget de ces exercices.

CACHAN, le 20 Mars 1940.

LE DIRECTEUR DU SERVICE  
CENTRAL DU MATERIEL,

J. LEVY.

NOTA - L'annexe A donne toutes précisions sur le détail des imputations comptables.

- Les annexes B et C font apparaître :

le prix de revient avantageux de l'opération envisagée par rapport au prix d'un wagon neuf de même type (annexe B) ;

le bénéfice annuel d'entretien qu'assure un wagon d'ancien type reconstruit avec tous les renforcements désirables (annexe C).

Dans le calcul du bilan financier, il est fait état d'un amortissement en 40 ans à annuités constantes au taux d'intérêt de 8%, ce qui correspond à un taux d'amortissement de 8,35 %.



## ANNEXE B à LA NOTE JUSTIFICATIVE

		Région N O R D								Région SUD-OUEST		
		Mbwf	KKz à dôme	KKz à ossature métal.	KKzf à ossature métal.	KKz ex- WD	KKzf ex-WD	TTk à ossature métal.	TTkf à ossature métal.	K/15 t	K/ 9 et 11 t	
Année de mise en service a		1911/ 1913	1896/ 1909	1912	1912	1920	1920	1912	1913	1902/ 1904	1865/ 1872	
Valeur d'inventaire b		12 480	3 730	4 660	4 690	II 210	I7 500	4 280	5 510	7 000	II 400	
Dépenses à engager												
Voir Annexe A	1°) Pour le renforcement -											
	-au Compte 1 <sup>er</sup> Etablissement	c	I2 200	I6 373	II 974	II 985	IO 982	IO 983	I2 815	I4 380	I2 800	I3 400
	-au Sous-Compte d'Etablissement (matériel supprimé)	d	I 675	I27	54	97	401	406	852	I 557	200	I00
	-au Compte Exploi- tation	e	I 650	I 000	727	727	755	755	578	I 410	800	I 000
2°) Pour les répara- tions d'entretien consécutives au renforcement -												
	-au Compte Ex- ploitation	f	32 475	20 700	IO 645	IO 591	II 662	II 656	I8 505	I7 903	I5 200	20 500
Total (c+d+e+f)		g	48 000	38 200	23 400	23 400	23 800	23 800	32 750	35 250	29 000	35 000
Valeur actuelle au neuf d'un wagon de même type (1)		h	93 150	60 900	60 900	65 900	60 900	65 900	53 000	58 000	55 900	55 900

(1) Sur la base d'un wagon Kkuw à 73 400 fr - Kku à 60 900 fr - TTuw à 65 500 fr -  
TTu à 53 500 fr  
d'un fourgon Mbwf à 93 150 fr.

		Région .N O R D								Région SUD-OUEST	
		Mbwf	KKz à dôme	KKz à ossature métal.	KKzf à ossature métal.	KKz ex-WD	KKzf ex-WD	TTk à ossature métal.	TTkf à ossature métal.	K/15 t	K/ 9 et 11t
Dépense totale à engager	a	48 000	38 200	23 400	23 400	23 800	23 800	32 750	35 250	29 000	35 000
Dépense moyenne de réparation sans renforcement	b	20 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	11 400
Dépense supplémentaire de reconstruction(a-b)	c	28 000	28 200	13 400	13 400	13 800	13 800	22 750	25 250	19 000	23 600
Frais d'entretien annuels d'un véhicule du type d'origine	d	6 000	4 000	4 000	4 000	3 500	3 500	3 500	3 500	4 000	3 500
Frais d'entretien annuels d'un véhicule neuf ou reconstruit	e	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	500	500	1 000	1 000
Bénéfice brut annuel sur l'entretien(d-e)	f	5 000	3 000	3 000	3 000	2 500	2 500	3 000	3 000	3 000	2 500
Charge annuelle moyenne des frais de reconstruction * (c)	g	2 338	2 355	1 119	1 119	1 153	1 153	1 900	2 109	1 587	1 971
Bénéfice réel annuel sur l'entretien(f-g)	h	2 662	645	1 881	1 881	1 347	1 347	1 100	891	1 413	529

\* Amortissement en 40 ans à annuités constantes, au taux d'intérêt de 8 %, ce qui correspond à un taux d'amortissement de 8,35 %.