

505LM40112

2334

(1939)

Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux, série Dgd<sup>2</sup> et 20 fourgons G.V. à bogies série Dd<sup>2</sup> Y1

Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux  
série Dgd<sup>2</sup> et 20 fourgons G.V. à bogies  
série Dd<sup>2</sup>yi (22.500.000 fr)

	C.D.	30. 8.39	16	V	
	C.A.	1. 9.39	10	V	14
Lettre S.N.C.F. au M. T.P.		2. 9.39			
Dépêche M.T.P. à S.N.C.F.		25.11.39			
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		15.12.39			

COPIE

Paris, le 15 décembre 1939

N° 240 000 Te  
8509

Monsieur le Ministre,

D. n° 2400/9  
-----

Par lettre MR 30-505 du 25 novembre 1939, vous avez bien voulu me retourner le dossier du projet relatif à l'acquisition, au titre du plan quinquennal, de 50 fourgons GV dont 30 à 2 essieux D q d<sup>2</sup> et 20 à bogies D d<sup>2</sup> yi.

Vous m'avez indiqué que, d'accord avec le Service du Contrôle Technique, vous estimiez qu'en raison des circonstances actuelles, l'acquisition de ce matériel paraissait pouvoir être différée, étant donné, d'une part, la réduction sensible du nombre des trains rapides et express et, d'autre part, la suppression de certains trains internationaux.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous sommes bien d'accord pour ne pas donner suite, pour le moment, à la construction des fourgons dont il s'agit.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 5ème Bureau -  
244, boulevard Saint-Germain - PARIS.

- 191 -

Ministère  
des  
Travaux Publics  
et des Transports

Paris, le 25 novembre 1939

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

5e Bureau

LE MINISTRE

Matériel roulant

Plan quinquennal

Construction de 50  
fourgons G.V.

M.R. 30 - 505

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

Par lettre du 2 septembre 1939, vous m'avez présenté un projet relatif à l'acquisition, au titre du plan quinquennal, de 50 fourgons G.V. dont 30 à 2 essieux Dqd<sup>2</sup> et 20 à bogies série Dd<sup>2</sup> yi.

Les 30 fourgons à 2 essieux seraient affectés aux trains de grande vitesse en régime intérieur et les 20 fourgons à bogies aux trains internationaux.

Le Service du Contrôle Technique, consulté, a fait observer qu'en raison des circonstances actuelles l'acquisition du matériel dont il s'agit paraissait pouvoir être différée, étant donné, d'une part, la réduction sensible du nombre des trains rapides et express, et, d'autre part, la suppression de certains trains internationaux.

Dans ces conditions, et d'accord avec ce Service, je vous renvoie, ci-joint, le dossier dudit projet, afin que vous puissiez y apporter, le moment venu, les modifications qui pourraient s'avérer nécessaires.

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,

(s) CLAUDON

(a) p. 10

- a) Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux, série Dd<sup>2</sup> et 20 fourgons B.V. à bogies, série Dd<sup>2</sup>Y1 (22.300.000 fr),

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. LEVINEZ, 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. LEVINEZ préférerait discuter la question immédiatement, en raison des occupations des divers membres du Conseil.

M. LE PRÉSIDENT demande alors à M. LEVINEZ de bien vouloir exposer la question.

M. LEVINEZ 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 PRÉSIDENT 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 30 fourgons G.V. à 2 essieux et de 20 fourgons B.V. à bogies : ce dernier matériel est indispensable pour l'application de certaines conventions internationales, à moins toutefois que la S.N.C.F. n'obtienne le maintien de la dérogation aux règlements internationaux dont elle bénéficie actuellement.

1er septembre 1939

QU. V 1°

(e) p. 10

e) Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux, série Dqd<sup>2</sup> et 20 fourgons G.V. à bogies, série Dd<sup>2</sup>Y1 (22.300.000 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 30 fourgons G.V. à 2 essieux et de 20 fourgons G.V. à bogies : ce dernier matériel est indispensable pour l'application de certaines conventions internationales, à moins toutefois que la S.N.C.F. n'obtienne le maintien de la dérogation aux règlements internationaux dont elle bénéficie actuellement.

.....

La construction du matériel en cause ne se fera, bien entendu, que dans la mesure où il sera impossible d'obtenir le maintien de cette dérogation.

.....

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.

SOCIÉTÉ NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Exemplaire pour  
Messieurs les Membres du  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Service Central du Matériel

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
du 1<sup>er</sup> SEPT. 1939 193  
(Question N° V 1/e)

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/36

relative à la construction de fourgons G.V.

dont ( 30, à 2 essieux, série Dqd<sup>2</sup>,  
( 20, à bogies, série Dd<sup>2</sup>yi .

Programme quinquennal - 1er Etablissement  
Matériel roulant neuf

Le programme quinquennal d'acquisition de matériel  
roulant à commander de 1940 à 1944/1945 prévoit notamment  
l'acquisition de :

- 30 fourgons à 2 essieux, série Dqd<sup>2</sup>
- 20 fourgons à bogies, série Dd<sup>2</sup>yi.

La présente Note Justificative a pour objet d'ex-  
poser :

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

\*

\*

\*

I - JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION ENVISAGEE -

Pour encadrer tous les trains composés de voitures métalliques par des fourgons métalliques, il serait nécessaire que le parc de la S.N.C.F. comporte :

- 2.066 fourgons métalliques en période de trafic normal,
- 2580 ----- d° ----- de pointe.

Or, après achèvement des constructions en cours, la S.N.C.F. ne disposera encore que de 1.288 fourgons et voitures-fourgons métalliques.

Pour remédier à cette insuffisance, la S.N.C.F. a étudié un programme de métallisation des fourgons G.V. en bois des différentes Régions et elle a proposé (Note Justificative N° 64 Tc/31), en première urgence, la métallisation d'une tranche de 235 fourgons (sur 421 susceptibles d'être métallisés) de la Région du Sud-Est, à réaliser de 1939 à 1944 au cours du passage des véhicules en grande réparation.

Mais, malgré la métallisation de ces fourgons en bois, le parc des fourgons métalliques sera encore largement déficitaire. Nous sommes donc conduits à demander l'autorisation d'acquérir, au titre du programme quinquennal de la S.N.C.F., de nouveaux fourgons métalliques dont, compte tenu des possibilités offertes par ce programme, nous avons fixé le nombre à 50 unités.

Sur ces 50 fourgons, 30 seront des fourgons à 2 essieux Dqd<sup>2</sup> pour les besoins du service intérieur. Les 20 autres seront des fourgons à bogies Dd<sup>2</sup>yi, pour les raisons exposées ci-après.

De récents règlements internationaux en vigueur depuis le 1er Octobre 1938, relatifs aux conditions que doivent remplir les véhicules pour être admis en transit, stipulent en effet que les véhicules susceptibles d'être incorporés dans des trains dont la vitesse peut dépasser 120 km/h doivent être métalliques et montés sur bogies.

Or, en exécution d'une convention spéciale intervenue au cours de la Conférence Européenne des services directs qui s'est tenue en 1938 à Bucarest, la France a obtenu l'autorisation, par dérogation aux règlements internationaux précités, d'encadrer les trains assurant des courses internationales en Italie et en Suisse avec des fourgons à 3 essieux et cela pour la période 1939-1940. Le nombre des fourgons de ce type actuellement incorporés dans ces roulements est de 20.

En prévision du cas où la convention spéciale ne serait pas renouvelée, il paraît donc opportun de prévoir la construction des 20 fourgons métalliques à bogies nécessaires pour assurer les courses internationales dont il s'agit.

## II - DESCRIPTIONS TECHNIQUES -

### A - Fourgons à 2 essieux série Dqd<sup>2</sup> (diagramme N° 01-035208 ci-joint)

Ces fourgons de 20 t de tare et de 6 t de chargement sont établis pour être incorporés dans des trains de voyageurs à marche rapide.

Ils sont montés sur deux essieux de 8 m d'écartement et munis de l'éclairage électrique, d'une prise de courant de secours, des signaux électriques de queue fixes, du frein à air comprimé automatique et modérable, d'un frein à vis, du chauffage par la vapeur et du chauffage électrique.

Le châssis et la charpente de caisse de ces fourgons sont en profilés, le panneautage extérieur en tôle de 3 mm et le plancher en frises de chêne de 30 mm d'épaisseur.

Ces fourgons comportent 3 compartiments :

- un compartiment central pour le chef de train, muni d'un périscope pour assurer l'observation des signaux dans les deux sens de marche, que le chef de train soit assis ou debout, et comportant tout l'équipement utile à celui-ci : siège, chauffe-pieds, tablette mobile, casier mobile, casier à plis, armoire, radiateur avec chauffe-plats, robinets d'urgence, ... Il est prévu un W.C. à la turque.
- deux compartiments extrêmes à bagages.

Ces fourgons sont d'un type commandé plusieurs fois déjà par les anciens Réseaux, type qui est complètement au point.

B - Fourgons à bogies, série Dd<sup>2</sup>yi (diagramme 01-035504, ci-joint)

Ces fourgons, d'un type nouveau, sont de construction entièrement métallique comportant une ossature châssis-caisse de conception tubulaire réalisée à l'aide de tôles d'acier planes pliées ou embouties assemblées par soudure.

Ils sont montés sur deux bogies du type Pennsylvania à carcasse monobloc en tôle d'acier emboutie et soudée et sont munis des équipements normaux de frein automatique, de frein à main, d'éclairage électrique et de chauffage par la vapeur.

La longueur totale de la caisse est de 19,642 m; l'aménagement intérieur comprend : 2 plateformes d'accès ,

un couloir latéral, un compartiment d'agent de train avec périscope, 2 grands compartiments à bagages dont l'un peut être divisé pour réserver un local douanable. La surface utile de chacun des compartiments à bagages est de :

12,244 m<sup>2</sup> - 8,023 m<sup>2</sup> (compartiment douanable),  
12,187 m<sup>2</sup>. Deux portes latérales à deux vantaux conjugués desservent sur chaque face les deux compartiments principaux. Le garnissage intérieur est assuré en tôle lisse pour le couloir, les plateformes et la vigie et en tôle gaufrée, pour les compartiments à bagages.

Les fourgons Dyi étant destinés à assurer les relations internationales reçoivent tous les aménagements permettant leur circulation sur les lignes étrangères (chauffage électrique - compartiments douanables).

Deux soufflets assurent l'intercirculation; la signalisation arrière comporte des fanaux électriques.

La tare de ce fourgon est estimée à 32 t.

### III - EVALUATION DES DEPENSES A ENGAGER ET IMPUTATION.-

Les dépenses à engager pour la construction des deux types de fourgons faisant l'objet du présent exposé sont les suivantes :

- 30 fourgons à 2 essieux, série Dqd <sup>2</sup>	
à 200 000 fr l'un .....	6 000 000 fr
Somme à valoir pour imprévus (5%) ..	300 000 fr
Total .....	<u>6 300 000 fr</u>
	=====

- 20 fourgons à bogie, série Dd2yi à 730 000 frs l'un .....	14 600 000 frs
Somme à valoir pour imprévus (10 % environ) .....	1 400 000 frs
	<hr/>
Total .....	16 000 000 frs =====

Ces dépenses, soit au total 22.300.000 frs, seront supportées par le Compte de 1er Etablissement du Matériel Roulant neuf, au titre du programme quinquennal de la SNCF, suivant une répartition annuelle qui sera soumise au moment de l'établissement du Budget de 1er Etablissement.

- 1 AOU 1939

*Le Directeur*

*Signé: J. LEVY*

30 août 1939

Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux, série Dd<sup>2</sup>  
et 20 fourgons G.V. à bogies, série Dd<sup>2</sup>Y1 (22.500.000 fr.)

Le présent contrat a pour objet la construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux et de 20 fourgons G.V. à bogies.

Le présent contrat a pour objet la construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux et de 20 fourgons G.V. à bogies.

Le présent contrat a pour objet la construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux et de 20 fourgons G.V. à bogies.

30 août 1939

QU. V - Projets

Projets au titre du programme quinquennal de travaux de premier établissement, d'acquisitions de matériel roulant, mobilier et outillage

( Rapporteurs :  
M. M. DEVINAT  
BLUM-PICARD  
FREDAULT

a) de la compétence  
du C.A.

P.V. COURT

Le Comité prend acte de la désignation de Rapporteurs pour examiner le projet suivant, qui est inscrit à l'ordre du jour de la séance du Conseil d'Administration du 1er septembre :

e) Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux, série Dqd<sup>2</sup> et 20 fourgons G.V. à bogies, série Dd<sup>2</sup>Yi (22.300.000 fr).

*Idem p. 16*

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Je voudrais attirer l'attention sur le projet e) : construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux et de 20 fourgons G.V. à bogies.

La note rappelle qu'en exécution d'une convention spéciale intervenue au cours d'une Conférence européenne des services directs, qui s'est tenue en 1938 à Bucarest, la France a obtenu l'autorisation, par dérogation aux règlements internationaux précités, d'encadrer les trains assurant des courses internationales en Italie et en Suisse avec des fourgons à 3 essieux, et cela pour la période 1939-1940. Le nombre des fourgons de ce type actuellement incorporés dans ces roulements est de 20.

La note ajoute qu'en prévision du cas où la convention spéciale ne serait pas renouvelée, il paraît opportun de prévoir la construction de 20 fourgons métalliques à bogies nécessaires pour assurer les courses internationales dont il s'agit.

Je crois que l'on devrait surtout s'efforcer de renouveler cette convention internationale: cela me paraît d'autant plus nécessaire que l'utilisation de ce matériel serait ~~très~~ mauvaise.

M. LE BERNERAI - Bien entendu, mais il ne faut pas se dissimuler que le renouvellement de cette convention sera de plus en plus difficile.

( Quoi qu'il en soit, l'exécution du programme s'étalant sur cinq années, la construction de ces fourgons ne sera pas envisagée dans les premières années.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - La convention expire en 1940.

M. René MAYER - Je crois qu'il sera difficile de la renouveler.

M. LE BERNERAI - C'est également mon avis, mais nous nous efforcerons néanmoins d'y parvenir en temps utile.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Cette question soulevait un problème sur lequel je voulais attirer l'attention et qui mérite examen.

M. LE PRESIDENT - Nous en prenons bonne note et nous ferons le nécessaire en temps utile.

-----  
Comité de Direction  
-----

Séance du 30 août 1939  
-----

V - Projets

1°) Projets au titre du programme quinquennal ( Rapporteurs :  
de travaux de premier établissement, d'ac-) MM. DEVINAT  
quisitions de matériel roulant, mobilier ( BLUM-PICARD  
et outillage : ) FREDAULT

A) de la compétence du Conseil  
d'Administration

e) Construction de 30 fourgons G.V. à 2 essieux,  
série Dqd<sup>2</sup> et 20 fourgons G.V. à bogies, série  
Dd<sup>2</sup>Yi (22.300.000 fr).

*Cg - P3 Delebot type à 2 essieux à 2 classes  
à 2 essieux à bogies à 2 classes  
Les Dd<sup>2</sup> Yi - même*

*RM Plein couché 2<sup>e</sup> marche 1<sup>re</sup> marche et couché à 2 classes  
à 2 essieux à bogies à 2 classes  
Delebot type à 2 essieux à 2 classes*

*M Une machine à vapeur  
Les Dd<sup>2</sup> Yi -*

U

## Construction de fourgons G.V.

### Evolution du programme

Propositions soumises au C.D. du 31 janv. 1939	( 20 fourg. G.V. Dy	16 M.
	( 30 fourg. G.V. Dqdz	5 M. 6
		<hr/>
		Total.. 21 M. 6
Programme soumis au C.D. du 14 fév. 1939	(	
C.A. du 15 fév. 1939	(	
Ministre le 16 fév. 1939	(	
C.D. du 14 mars 1939	(	Sans changement
C.A. du 15 mars 1939	(	
Ministre le 16 mars 1939	(	
C.D. du 4 avril 1939	(	
Ministre le 6 avril 1939	(	
C.A. du 19 avril 1939	(	

Le projet actuel prévoit une dépense de 22 M. 3. supérieure de prime abord de 700.000 fr au programme du plan quinquennal. Mais il convient de signaler que les 21 M. 6 indiqués ci-dessus constituent les prix d'acquisition en principal, auxquels il faut ajouter les frais généraux, qui ont été évalués à 9 % pour l'ensemble du programme d'acquisition du matériel moteur et roulant. 9 % de 21 M. 6 représentent 1.944.000 fr, ce qui donne, pour la construction de fourgons G.V. une dépense totale de 21 M. 6 + 1 M. 944 = 23 M. 544 fr.

A s'en tenir à la comparaison de ces chiffres, le projet présente l'avantage de réduire les dépenses prévues de plus d'un million, mais il convient de signaler qu'il paraît substituer aux 20 fourgons G.V. Dy prévus au programme quinquennal, 20 fourgons G.V. série D.d.<sup>2</sup>yl. D'après la notice des services, la S.N.C.F. se trouverait ainsi dotée d'un matériel moderne, répondant par ailleurs aux règlements internationaux relatifs au transit.

(pas d'observations présentées à ce sujet lors de l'élaboration du plan).

COMITÉ DE DIRECTION

du 30 AOUT 1939

(Question N° V/1/A/e)  
SOCIÉTÉ NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Exemplaire pour  
Messieurs les Membres du  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 6 Septembre 1939

(Question N°.....)

Service Central du Matériel

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 Tc/36

relative à la construction de fourgons G.V.

dont ( 30, à 2 essieux, série Dqd<sup>2</sup>,  
( 20, à bogies, série Dd<sup>2</sup>yi .

Programme quinquennal - 1er Etablissement  
Matériel roulant neuf

Le programme quinquennal d'acquisition de matériel  
roulant à commander de 1940 à 1944/1945 prévoit notamment  
l'acquisition de :

- 30 fourgons à 2 essieux, série Dqd<sup>2</sup>
- 20 fourgons à bogies, série Dd<sup>2</sup>yi.

La présente Note Justificative a pour objet d'ex-  
poser :

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

\*

\*

\*

I - JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION ENVISAGEE -

Pour encadrer tous les trains composés de voitures métalliques par des fourgons métalliques, il serait nécessaire que le parc de la S.N.C.F. comporte :

- 2.066 fourgons métalliques en période de trafic normal,
- 2580 ----- d° ----- de pointe.

Or, après achèvement des constructions en cours, la S.N.C.F. ne disposera encore que de 1.288 fourgons et voitures-fourgons métalliques.

Pour remédier à cette insuffisance, la S.N.C.F. a étudié un programme de métallisation des fourgons G.V. en bois des différentes Régions et elle a proposé (Note Justificative N° 64 Tc/31), en première urgence, la métallisation d'une tranche de 235 fourgons (sur 421 susceptibles d'être métallisés) de la Région du Sud-Est, à réaliser de 1939 à 1944 au cours du passage des véhicules en grande réparation.

Mais, malgré la métallisation de ces fourgons en bois, le parc des fourgons métalliques sera encore largement déficitaire. Nous sommes donc conduits à demander l'autorisation d'acquérir, au titre du programme quinquennal de la S.N.C.F., de nouveaux fourgons métalliques dont, compte tenu des possibilités offertes par ce programme, nous avons fixé le nombre à 50 unités.

Sur ces 50 fourgons, 30 seront des fourgons à 2 essieux Dq<sup>d</sup> pour les besoins du service intérieur. Les 20 autres seront des fourgons à bogies Dd<sup>2</sup>yi, pour les raisons exposées ci-après.

De récents règlements internationaux en vigueur depuis le 1er Octobre 1938, relatifs aux conditions que doivent remplir les véhicules pour être admis en transit, stipulent en effet que les véhicules susceptibles d'être incorporés dans des trains dont la vitesse peut dépasser 120 km/h doivent être métalliques et montés sur bogies.

Or, en exécution d'une convention spéciale intervenue au cours de la Conférence Européenne des services directs qui s'est tenue en 1938 à Bucarest, la France a obtenu l'autorisation, par dérogation aux règlements internationaux précités, d'encadrer les trains assurant des courses internationales en Italie et en Suisse avec des fourgons à 3 essieux et cela pour la période 1939-1940. Le nombre des fourgons de ce type actuellement incorporés dans ces roulements est de 20.

En prévision du cas où la convention spéciale ne serait pas renouvelée, il paraît donc opportun de prévoir la construction des 20 fourgons métalliques à bogies nécessaires pour assurer les courses internationales dont il s'agit.

## II - DESCRIPTIONS TECHNIQUES -

### A - Fourgons à 2 essieux série Dqd<sup>2</sup> (diagramme N° 01-035208 ci-joint)

Ces fourgons de 20 t de tare et de 6 t de chargement sont établis pour être incorporés dans des trains de voyageurs à marche rapide.

Ils sont montés sur deux essieux de 8 m d'écartement et munis de l'éclairage électrique, d'une prise de courant de secours, des signaux électriques de queue fixes, du frein à air comprimé automatique et modérable, d'un frein à vis, du chauffage par la vapeur et du chauffage électrique.

Le châssis et la charpente de caisse de ces fourgons sont en profilés, le panneautage extérieur en tôle de 3 mm et le plancher en frises de chêne de 30 mm d'épaisseur.

Ces fourgons comportent 3 compartiments :

- un compartiment central pour le chef de train, muni d'un périscope pour assurer l'observation des signaux dans les deux sens de marche, que le chef de train soit assis ou debout, et comportant tout l'équipement utile à celui-ci : siège, chauffe-pieds, tablette mobile, casier mobile, casier à plis, armoire, radiateur avec chauffe-plats, robinets d'urgence, ... Il est prévu un W.C. à la turque.
- deux compartiments extrêmes à bagages.

Ces fourgons sont d'un type commandé plusieurs fois déjà par les anciens Réseaux, type qui est complètement au point.

B - Fourgons à bogies, série Dd<sup>2</sup>yi (diagramme OI-035504, ci-joint)

Ces fourgons, d'un type nouveau, sont de construction entièrement métallique comportant une ossature châssis-caisse de conception tubulaire réalisée à l'aide de tôles d'acier planes pliées ou embouties assemblées par soudure.

Ils sont montés sur deux bogies du type Pennsylvania à carcasse monobloc en tôle d'acier emboutie et soudée et sont munis des équipements normaux de frein automatique, de frein à main, d'éclairage électrique et de chauffage par la vapeur.

La longueur totale de la caisse est de 19,642 m; l'aménagement intérieur comprend : 2 plateformes d'accès ,

un couloir latéral, un compartiment d'agent de train avec périscope, 2 grands compartiments à bagages dont l'un peut être divisé pour réserver un local douanable. La surface utile de chacun des compartiments à bagages est de :

12,244 m<sup>2</sup> - 8,023 m<sup>2</sup> (compartiment douanable),  
12,187 m<sup>2</sup>. Deux portes latérales à deux vantaux conjugués desservent sur chaque face les deux compartiments principaux. Le garnissage intérieur est assuré en tôle lisse pour le couloir, les plateformes et la vigie et en tôle gaufrée, pour les compartiments à bagages.

Les fourgons Dyi étant destinés à assurer les relations internationales reçoivent tous les aménagements permettant leur circulation sur les lignes étrangères (chauffage électrique - compartiments douanables).

Deux soufflets assurent l'intercirculation; la signalisation arrière comporte des fanaux électriques.

La tare de ce fourgon est estimée à 32 t.

### III - EVALUATION DES DEPENSES A ENGAGER ET IMPUTATION.-

Les dépenses à engager pour la construction des deux types de fourgons faisant l'objet du présent exposé sont les suivantes :

- 30 fourgons à 2 essieux, série Dqd <sup>2</sup>	
à 200 000 fr l'un .....	6 000 000 fr
Somme à valoir pour imprévus (5%) ..	300 000 fr
Total .....	<u>6 300 000 fr</u>
	=====

- 20 fourgons à bogie, série Dd2yi à 730 000 frs l'un .....	14 600 000 frs
Somme à valoir pour imprévus (10 % environ) .....	1 400 000 frs
	<hr/>
Total .....	16 000 000 frs =====

Ces dépenses, soit au total 22.300.000 frs, seront supportées par le Compte de 1er Etablissement du Matériel Roulant neuf, au titre du programme quinquennal de la SNCF, suivant une répartition annuelle qui sera soumise au moment de l'établissement du Budget de 1er Etablissement.

- 1 AOU 1939

 Directeur  
Signé: J. LEVY