

505 L H 40/14

2331

(1944 - 1946)

A

V. D. 2311 : Construction de 500 voitures métalliques et de 60 fourgons Dq

Construction de 60 fourgons Dq métalliques  
à 2 essieux

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	25.11.44
Dépêche du MTP à la SNCF	14. 8.45
Lettre SNCF au MTP	12.11.45
Dép. du MTP à SNCF	25. 2.46

Construction de 60 fourgons Dq métalliques à 2 essieux

MINISTERE  
DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

---  
Direction Générale  
des Chemins de fer  
& des Transports  
---

Service du Contrôle  
Technique  
---

3ème Bureau M.T.  
---

- C O P I E -

Paris, le 25 février 1946

(+) Copie de cette lettre a été  
distribuée le 17 novembre 1945.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
& DES TRANSPORTS

Référence à rappeler : à Monsieur le Président du Conseil d'Admini-  
stration de la S.N.C.F.

M.R. 24 - 3

Objet : Construction de 450 voitures métalliques à  
bogies et de 60 fourgons à 2 essieux.

Référence : Votre lettre D. 2400/22 du 12 novembre 1945.<sup>(+)</sup>

Par lettre D. 2400/22 du 12 novembre 1945, répondant à la décision ministérielle M.R. 24-3 du 14 août 1945 qui a statué sur votre projet de construction, présenté par votre lettre du 25 novembre 1944, de 500 voitures métalliques à bogies (dont 200 voitures pour grandes lignes et 300 voitures "d'embranchement") et de 60 fourgons à 2 essieux :

1°) vous m'avez fait part des remarques suggérées à votre Société par les directives qui lui ont été données par la décision du 14 août 1945 précitée;

2°) vous avez proposé, en définitive, pour tenir compte des observations de mon Administration, de faire construire :

- 350 voitures métalliques de grande ligne, à savoir :

75 voitures A<sup>2</sup> 1/2 B<sup>6</sup>  
75 voitures B<sup>9</sup> C<sup>9</sup>  
200 voitures C<sup>10</sup>;

- 100 voitures métalliques "d'embranchement" à bogies dont :

30 voitures B<sup>2D</sup>  
70 voitures C<sup>3</sup>;

- 60 fourgons métalliques à 2 essieux D<sub>q</sub>d<sub>2</sub>



J'ai l'honneur de vous faire connaître ma réponse aux remarques contenues dans votre lettre du 12 novembre 1945 :

1.- Construction des voitures de grandes lignes et des fourgons.

1°) Je prends acte de votre intention :

a) de munir ces véhicules d'organes de roulement et de freinage susceptibles de leur permettre de circuler, en toute sécurité, à 140 km/h; les essais qui seront à cet effet effectués par votre Société des divers dispositifs de freinage envisagés, seront portés, en temps voulu, à la connaissance du Service du Contrôle technique afin de lui permettre de s'y faire représenter;

b) de soumettre avant tout commencement d'exécution à l'agrément du Service du Contrôle technique, les dispositions arrêtées pour l'aménagement, la décoration, l'aération des compartiments et le profil des sièges de ces véhicules;

2°) En ce qui concerne les voitures de 2ème classe à couchettes, j'accepte, afin de réduire dans la mesure du possible le supplément à payer par l'usager transporté couché par rapport au prix du transport assis en 2ème classe, que les compartiments des voitures prévues comportent 6 couchettes; il est bien entendu que les voyageurs devront bénéficier du point de vue tarifaire de cette diminution de confort comparativement à celui des compartiments à 4 couchettes des voitures existantes.

Toutefois, dans les voitures B<sup>9</sup> C<sup>9</sup> dont vous envisagez l'acquisition, les couchettes inférieures ont une largeur trop faible et n'offrent de ce fait qu'un confort médiocre; par ailleurs, la largeur libre minimum entre dossiers de banquettes dans les compartiments aménagés pour le service de jour est très nettement inférieure au minimum de 1 m 60 admis, comme suite à la proposition des ex-Réseaux, par la décision ministérielle du 9 novembre 1933 et qu'il convient de respecter.

J'estime désirable, afin d'améliorer à cet égard le confort, d'envisager pour l'avenir l'utilisation de voitures B<sup>8</sup> C<sup>8</sup> si on ne peut augmenter la longueur de ces véhicules.

Cependant, les études du type de voitures B<sup>9</sup> C<sup>9</sup> dont vous proposez la commande sont relativement avancées. Sans doute, le besoin pressant de voitures de grandes lignes vous a conduit à mettre au point le projet de ce type de matériel de façon à permettre la passation des commandes le plus tôt possible. Il n'en est pas moins vrai que la question de principe concernant la disposition générale de ces véhicules aurait dû être soumise à mon agrément avant que les études de détail fussent entreprises. Il conviendra de tenir compte de cette observation pour l'avenir.

Puisqu'une modification de l'aménagement des voitures à couchettes de 2ème classe dont vous prévoyez l'acquisition vous obligerait à faire procéder à de nouvelles études, ce qui retarderait d'autant la passation des commandes et par suite la livraison de ce matériel dont le besoin est urgent, j'accepte que votre Société commande, au titre du présent projet, des voitures B<sup>9</sup> C<sup>9</sup> conformes au type proposé.

Je vous demande par ailleurs, pour tenir compte de l'observation formulée ci-dessus concernant ces véhicules et relative à l'exiguïté des places inférieures couchées ainsi qu'à l'insuffisance de la largeur libre minimum entre dossiers de banquettes, de mettre à l'étude, pour les acquisitions qui suivront celles relatives au présent projet, un type de voitures offrant à cet égard plus de confort.

3°) Je prends acte de votre intention de prévoir la construction de fourgons à bogies dès que les études de ce type de matériel, entreprises par vos Services, seront terminées.

## II.- Voitures "d'embranchement".

En ce qui concerne les voitures "d'embranchement" vous faites observer, dans votre réponse, que le nombre de places "debout" qui serait indiqué sur les parois des véhicules ne comporterait aucun caractère impératif et que vous êtes disposé à suivre à cet égard les directives éventuelles du Service du Contrôle technique.

Pour parler franc, il est bien évident que l'adoption de larges dimensions pour les plateformes implique une intention évidente en diminuant le nombre des places "assis" d'accroître dans la mesure du possible le nombre des places "debout" et que celles-ci seraient utilisées dans la mesure même où celles-là feraient défaut; la voiture "d'embranchement" n'est d'ailleurs que la reproduction, à quelques détails près, de la voiture récente, type banlieue, en service sur la Région de l'Est.

C'est en raison de la nécessité d'assurer un trafic voyageurs très dense durant certaines périodes, tout en évitant des remaniements extrêmement coûteux d'installations ferroviaires, que les ex-réseaux ont été conduits, avec l'agrément de mon Administration, à prévoir un certain pourcentage de places "debout" dans les rames desservant la banlieue parisienne; au surplus, cette disposition est corrélative d'une tarification spéciale applicable à ces services.

Mon Administration ne peut, par contre, admettre, et sur ce point elle demeure intransigeante, qu'en dehors des services de banlieue, les voitures des trains comportent systématiquement des places "debout"; elle estime, en effet, qu'exception faite pour ces services, les usagers doivent être transportés assis et que, hormis les espaces nécessaires à la circulation des voyageurs, les



emplacements disponibles doivent être réservés à des places "assis". Le prix unitaire du transport correspond, en effet, à un service rendu déterminé et ne pourrait être le même selon qu'il s'agirait d'une place "debout" ou d'une place "assis". En outre, il n'est pas douteux que les voitures dites "d'embranchement" présentent, en raison des dispositions critiquées, un inconvénient qui, dans le cas de parcours relativement longs, serait insupportable pour les usagers et ceux-ci ne manqueraient pas de rechercher alors d'autres moyens de transport susceptibles de leur donner, à cet égard, satisfaction. L'intérêt commercial de la Société Nationale, si elle désire tout au moins conserver sa clientèle qui a gardé un souvenir pénible des conditions dans lesquelles, faute de moyens, les transportés voyageurs ont dû être assurés depuis 1940, lui commande donc d'améliorer dans la mesure du possible, en suivant la courbe du progrès, les commodités offertes normalement aux voyageurs et l'une de celles-ci est justement le confort.

Si on se réfère d'ailleurs à l'exemple des Réseaux étrangers, tels que la Suisse dont le tourisme est l'une des industries, on constate que les dispositions des voitures récentes des chemins de fer fédéraux dont cette Administration se montre satisfaite ainsi que sa clientèle répondent aux critiques que le Service du Contrôle a pu formuler en ce qui concerne le manque de confort des voitures "d'embranchement", dont vous avez proposé la construction : les places y sont spacieuses, même en 3ème classe, les dimensions des plateformes sont réduites à celles nécessaires à l'accès et à la circulation des voyageurs, de hauts dossiers permettent à ces derniers d'appuyer leur tête, les places assises adossées aux bouts des voitures sont supprimées par mesure de sécurité, de larges couloirs de circulation sont prévus; ces voitures suisses satisfont ainsi, en ce qui concerne la largeur des places assises, la largeur libre minimum entre dossiers de banquettes aux conditions imposées pour les services de grandes lignes par les décisions ministérielles des 9 janvier et 9 novembre 1933 dont la Société Nationale doit et devra tenir compte.

C'est en s'inspirant des directives que je viens d'exposer que devront être étudiées les voitures pour omnibus destinées à assurer des services autres que ceux de la banlieue.

Toutefois, je reconnais que votre Société a un besoin pressant de véhicules à voyageurs et qu'il importe de renouveler le plus vite possible, au moins en partie, votre parc de voitures pour trains omnibus. Par ailleurs, les études de la voiture "d'embranchement" sont très avancées. Sans doute, les besoins de voitures pour trains omnibus vous ont-ils conduit à mettre au point le projet de ce type de matériel de façon à permettre la passation des commandes le plus tôt possible. Il n'en est pas moins vrai que la question de principe concernant les dispositions générales de ces véhicules aurait dû être soumise à mon agrément avant que les études de détails fussent entreprises. Il conviendra de tenir compte de cette observation pour l'avenir.

.....

Puisqu'une modification de l'aménagement de ce type de voitures vous obligerait à faire procéder à de nouvelles études, ce qui retarderait la livraison de ce matériel voyageurs, j'accepte à titre exceptionnel votre proposition de commander 100 voitures "d'embranchement" (30 voitures B<sup>2</sup> D et 70 C<sup>3</sup>) sous les réserves suivantes :

a) les places "assis" adossées aux bouts des voitures seront supprimées;

b) les accoudoirs des sièges seront supprimés;

c) ces véhicules, dès qu'ils auront pu être remplacés par les voitures pour trains omnibus dont vos Services devront mettre l'étude au point conformément aux directives précédemment exposées, seront versés aux services banlieue;

d) tant que ces voitures seront affectées aux services autres que ceux de banlieue, les inscriptions du nombre des places "debout" ne seront pas apposées.

III.- Etude d'un véhicule à bogies normalement utilisé comme fourgon à messageries et qui serait susceptible, moyennant l'installation de sièges amovibles, de servir de voiture durant les périodes de pointes.

La Société "Les Aciéries du Nord" a étudié un projet de ce type de véhicule dont l'emploi se justifie par les considérations suivantes :

1°) La solution ainsi envisagée permettra de résoudre le problème des pointes des services voyageurs grâce à un matériel dont l'utilisation moyenne sera convenable, l'adaptation de ces véhicules au service voyageurs se faisant moyennant des modifications rapides et peu importantes.

2°) Si pour les cas normaux de la pratique, il est nécessaire d'assurer aux usagers, ainsi que je vous l'ai exposé précédemment, le maximum de confort, on peut admettre qu'exceptionnellement, pour les services de pointes, on offre aux voyageurs dont la préoccupation majeure est de voyager dans des conditions aussi économiques que possible, un confort moindre que celui assuré dans les cas normaux.

J'estime, dans ces conditions, qu'il convient de faire construire deux véhicules de ce type puis, après leur mise au point définitive, de commander 50 véhicules permettant la formation de deux rames à titre d'essai.

En définitive, et compte tenu des directives exposées ci-dessus en ce qui concerne l'aménagement des voitures de 3ème classe à couchettes et des voitures omnibus ou "d'embranchement", ainsi que la construction des véhicules "amphibies", j'approuve l'acquisition de :

1°) 350 voitures métalliques de grandes lignes comprenant :

75 voitures A<sup>2</sup> 1/2 B<sup>6</sup>  
75 voitures B<sup>9</sup> C<sup>9</sup>  
200 voitures C<sup>10</sup>

2°) 100 voitures métalliques "d'embranchement" à bogies dont :

30 voitures B<sup>2</sup> D  
et 70 voitures C<sup>3</sup>

3°) 60 fourgons métalliques à 2 essieux Dqd2

En ce qui concerne les évaluations de la dépense, le Service du Contrôle technique a fait observer que, par rapport aux prix unitaires de matériel roulant valables pour septembre 1939, le coefficient de majoration des prix ayant servi de base à l'estimation établie par vos Services, bien que sensiblement égal au coefficient de hausse constaté pour les dernières commandes, dépasse très largement la valeur résultant de l'application de formules de variation.

Je prie vos Services de s'attacher, au cours de la discussion des clauses financières des marchés avec les constructeurs, à obtenir le plus juste prix unitaire qui devra être déterminé en tenant compte du fait que des commandes régulières et importantes de matériel roulant seront passées au cours de la période décennale.

J'accepte, compte tenu de cette remarque, votre évaluation de la dépense du matériel roulant compris au présent projet et dont le montant, en principal, s'élève à 2.130 M. de fr se décomposant ainsi :

75 voitures de grandes lignes	A <sup>2</sup> 1/2 B <sup>6</sup>	à 4 M. 85	363 M 75
75 - - - - -	B <sup>9</sup> C <sup>9</sup>	à 4 M 85	363 M 75
200 - - - - -	C <sup>10</sup>	à 4 M. 5	900 M
30 - - - - - d'embranchement	B <sup>2</sup> D	à 3 M. 5	105 M
70 - - - - -	C <sup>3</sup>	à 3 M. 35	234 M 5
60 fourgons Dqd2		à 1 M.	60 M.

Total ..... 2.027 M.

Somme à valoir pour imprévus ..... 103 M.

Total définitif... 2.130 M.



Les imputations qui seront échelonnées à raison de :

750 M.	pour l'exercice	1946
1.200 M.	-	1947
180 M.	-	1948

seront inscrites à un compte spécial dit : Compte provisoire de reconstruction - équipement - tant que ne sera pas terminée la ventilation définitive des dépenses de reconstitution de votre parc roulant et moteur entre le budget de l'Etat et le compte d'établissement de la S.N.C.F.

La dépense à payer par exercice devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet aux budgets des travaux de matériel roulant neuf de la S.N.C.F. régulièrement approuvés pour les exercices correspondants.

Pour le Ministre et par autorisation,  
Le Directeur Général des Chemins de fer  
des Transports,

Signé : BORGES.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----  
2400 - 22

Paris, le 12 novembre 1945

Monsieur le Ministre,

Votre dépêche ministérielle n° MR 24-3 du 14 août 1945 a répondu à notre lettre n° 6473/44-10 Te du 25 novembre 1944 qui soumettait à votre approbation la construction de 500 voitures métalliques à bogies (200 voitures de grandes lignes et 300 voitures d'embranchement) et de 60 fourgons à 2 essieux.

Les décisions, que vous avez bien voulu nous notifier, comprennent trois parties :

- 1°) la construction des 200 voitures de grandes lignes et des 60 fourgons est approuvée sous certaines réserves;
- 2°) notre projet de voitures d'embranchement devra être remanié et, sans méconnaître l'intérêt que présentent le renouvellement et le rajeunissement rapide de notre parc de voitures de lignes secondaires, vous avez ajourné toute approbation de construction de ce matériel;
- 3°) la D.M. du 14 août définit enfin le crédit correspondant à ces décisions et les conditions de son imputation.

Nous reprenons ci-après les divers points de ces décisions.

1°) Construction des 200 voitures de grandes lignes et des 60 fourgons

Les réserves exprimées par votre Administration sont les suivantes

.....

- a) "Il conviendra d'envisager dès que possible la re-  
"constitution d'un parc suffisant de fourgons à bo-  
"gies seuls admis en trafic international et dont  
"l'incorporation dans les trains rapides et express  
"est préférable à celle du fourgon à 2 essieux".

Nous sommes également tout à fait d'accord sur cette observation. Une étude est actuellement en cours à notre Division des Etudes de Voitures et Wagons d'un fourgon métallique à bogies, étude que nous avons cru toutefois devoir poursuivre moins activement que d'autres dont l'intérêt nous a paru plus urgent et nous comptons bien ~~vous~~ vous proposer, dans quelque temps, la réalisation de véhicules de cette nature.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports.

.....

.....  
Finalement, nous vous proposons de mettre en construction dès maintenant, au titre des commandes de démarrage :

350 voitures métalliques de grandes lignes,  
.....

60 fourgons métalliques à 2 essieux Dqd2.  
.....

.....  
3°) Crédit et imputation

Les prix unitaires de chacun des véhicules considérés avaient été évalués dans notre proposition n° 64 Tc 137 du 25 novembre 1944, aux montants ci-après :

.....  
- pour un fourgon Dqd2 ..... 0, 425 M.

Leur réévaluation en septembre 1945, c'est-à-dire à l'époque à laquelle le projet de budget de l'exercice 1946 a été établi, donne pour ces prix unitaires les nouvelles valeurs ci-après :

.....  
- pour un fourgon Dqd2 ..... 1 M.

Les dépenses à prévoir seront les suivantes :

.....  
- pour 60 fourgons Dqd2 ..... 60 M.  
.....

Conformément aux propositions de notre lettre D 641/11 du 18 août 1945 répondant à votre lettre du 8 juin 1945 (Direction des Chemins de fer et des Transports n° 112) et relative aux observations auxquelles a donné lieu de votre part l'examen du Budget d'Etablissement de 1945, nous prévoyons l'imputation de ces dépenses au compte spécial dit "Compte provisoire de Réconstruction - Equipement" tant que ne sera pas terminée la ventilation définitive des dépenses de reconstitution de notre parc de matériel roulant et moteur entre l'Etat et le Compte



d'Etablissement de la S.N.C.F.

Les imputations en millions paraissent pouvoir être échelonnées sur les exercices 1946 et ultérieurs (1946 à 1948 inclus)

.....  
Le projet de budget de 1946 sera prévu en conséquence.

o

o      o

Nous vous serions obligés de bien vouloir donner votre approbation à ces nouvelles dispositions, en attirant votre attention sur l'intérêt qui s'attacherait pour nous à être rapidement fixés, afin de nous permettre de présenter sans retard les marchés aux approbations réglementaires. Nous avons, en effet, le plus grand besoin de remonter aussi rapidement que possible le parc de nos véhicules à voyageurs; de leur côté les constructeurs intéressés désirent légitimement se voir notifier, le plus tôt possible, les commandes pour assurer, dès que des matériaux pourront être affectés à ces travaux, la remise en route de l'activité de leurs usines.

Veuillez agréer, .....

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

J.G.

Ministère  
des Travaux Publics et  
des Transports

Paris, le 14 Août 1945.

-:-  
Direction Générale des  
Chemins de fer et des  
Transports

C O P I E

-:-  
Service du Contrôle  
technique

-:-  
3ème bureau M.T.

M.R. 24 - 5

Le Ministre des Travaux Publics et des  
Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins  
de fer Français

OBJET : S. .C.F. - Construction de 500 voitures métalli-  
ques à bogies et de 60 fourgons à essieux.

Votre Référence : lettre 6473/44-10 Te du 25 Novembre 1944

Par lettre du 25 Novembre 1944, vous m'avez présenté  
un projet relatif à la construction de :

200 voitures métalliques de "grande ligne" à bogies ;  
300 voitures métalliques "d'embranchement" à bogies ;  
60 fourgons métalliques C.V. à 2 essieux.

Ce projet, qui figurait au budget de premier établis-  
sement de l'exercice 1944 (programme ordinaire et premier  
programme quinquennal de matériel roulant neuf) pour une  
dépense totale de L.1 7 millions, a été reporté aux budgets  
de 1945 avec une dépense globale de L.181 millions, repar-  
tie de la façon suivante :

Premier établissement (1er programme quinquennal) :

160 M. pour 60 voitures de grande ligne.

Reconstruction :

L.621 M. dont 384 M. pour 140 voitures de grande ligne,  
610 M. pour 300 voitures d'embranchement,  
27 M. pour 60 fourgons.

La dépense, réévaluée, à la date de la présentation  
du projet, à L.187 M., serait répartie sur trois exerci-  
ces (1945 à 1947). Aucune dépense n'est prévue en 1945  
en titre du budget de premier établissement, tandis qu'une  
dépense de 775 M. figure au budget de la Reconstruction.

Les différents véhicules dont la construction est  
proposée sont les suivants :

200 voitures métalliques de grande ligne, à bogies, com-

prenant :

40 voitures mixtes de 1ère et 2ème classes à compartiments ordinaires, série A 2 1/2 B<sup>6</sup>,  
40 voitures de 2ème classe à couchettes, série B<sup>9</sup>C<sup>9</sup>,  
120 voitures de 3ème classe, série C<sup>10</sup> ;

300 voitures métalliques d'embranchement à bogies, comprenant:

85 voitures de 2ème classe à compartiment fourgon,  
série B<sup>2</sup>D,  
215 voitures de 3ème classe, série C<sup>3</sup> ;

60 fourgons métalliques G.V. à 2 essieux, série Dq<sup>d</sup>2.

D'après la note justificative du projet, les dispositions techniques adaptées pour la construction de tous ces véhicules qui bénéficieraient, au point de vue de la sécurité et du confort, de l'expérience du passé, dériveront, moyennant de nombreuses améliorations, de celles de véhicules en service depuis plusieurs années sur les lignes de la S.N.C.F.

Pour les voitures, notamment, les améliorations prévues s'inspirent du souci de réduire leur poids dans toute la mesure du possible, de diminuer leur résistance à l'avancement et de simplifier leur entretien.

C'est ainsi que les voitures de grande ligne seraient, sous réserve de quelques modifications de détail, du type allégé construit à partir de 1936 par l'ancien Réseau de l'Est. Les voitures dites d'embranchement seraient, à part l'aménagement d'un cabinet de toilette, identiques aux voitures allégées de banlieue type Est. Quant aux fourgons de 6 T de charge utile, ils seraient du type unifié et comporteraient un compartiment central avec W.C. pour Chef de train.

Le Service du Contrôle technique, consulté, a donné, sous certaines réserves, un avis favorable à la construction des voitures allégées de grande ligne et des fourgons métalliques à 2 essieux.

Par contre, en ce qui concerne les voitures dites "d'embranchement", tout en reconnaissant l'intérêt que présentent le renouvellement et le rajeunissement rapides du parc des voitures de lignes secondaires, ce service a fait observer que le projet présenté par votre Société fait état de principes qui n'ont pas été approuvés par mon Administration. C'est ainsi que, pour les voitures en question, la S.N.C.F. entend suivre une politique sévère à l'égard des voyageurs : suppression de la première



classe, proportion importante de places debout, places assises très exiguës, suppression du compartimentage, comme sur les lignes de la banlieue parisienne ; c'est d'ailleurs à la faveur de la dénomination légèrement équivoque de "voitures d'embranchement" que vous entendez utiliser un matériel de banlieue non seulement sur les lignes secondaires, mais encore pour les omnibus de grandes lignes.

En ce qui concerne les dépenses, il ne paraît pas possible au service du Contrôle technique d'admettre leur imputation au compte de la Reconstruction, tant qu'on ne saura pas quelle est l'importance du matériel à voyageurs complètement détruit du fait des hostilités. Ces dépenses devraient donc, au moins à titre provisoire, rester inscrites en totalité au compte de premier établissement.

Reconnaissant le bien-fondé des observations ci-dessus, je prends, à l'égard du projet présenté le 25 Novembre 1944, les décisions suivantes :

1°) - J'approuve la construction de 200 voitures allégées pour les rapides et express de grandes lignes, ainsi que celle de 60 fourgons métalliques à 2 essieux, sous les réserves ci-après :

a) les organes de roulement et de freinage seront étudiés en détail, de façon à donner l'assurance que la vitesse de 140 km/H pourra être admise en toute sécurité ;

b) les dispositions arrêtées pour l'aménagement, la décoration, l'aération des compartiments et le profil des sièges seront soumises, avant tout commandement d'exécution, à l'agrément du Contrôle technique ;

c) le confort des compartiments de seconde classe à couchettes sera notablement augmenté, les dispositions prévues paraissant inacceptables notamment en ce qui concerne la place réservée aux bagages et la hauteur libre entre couchettes ;

d) il conviendra, dès la fin des hostilités, d'envisager la reconstitution d'un parc suffisant de fourgons à bogies, seuls admis en trafic international G.V., et dont l'incorporation dans les trains rapides et express est très préférable à celle des fourgons à essieux.

2°) - En ce qui concerne le matériel dit "d'embranchement", le projet présenté devra être entièrement renanié, les principes généraux de politique à l'égard du trafic voyageurs, tels que les admet implicitement ledit projet, n'ayant pas l'agrément de mon Administration ;

3°) - Le montant du projet sera ramené de 1.187 M. à 577 M., dépense en principal qui, provisoirement, sera entièrement imputable au compte de premier établissement du matériel roulant, à raison de :

550 M. au 1er programme quinquennal (matériel roulant neuf) pour les 200 voitures de grandes lignes,  
27 M. au programme ordinaire (matériel roulant neuf) pour les 60 fourgons à essieux,

étant entendu que :

a) les imputations seront effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 Mai 1902 et à l'avenant du 4 Mars 1942 (article 1er, paragraphe h) ;

b) la dépense à payer par exercice devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet aux budgets des travaux de 1er établissement de matériel roulant neuf de la S. N. C. F. régulièrement approuvés pour les exercices correspondants.

Enfin, j'attire spécialement votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait, compte tenu des décisions ci-dessus, à augmenter le nombre de voitures de grandes lignes à commander, le parc de la S. N. C. F. en voitures métalliques de ce type étant, dès avant la guerre, largement déficitaire.

Le Directeur Général des Chemins de fer  
et des Transports,

Signé : DORGEES.

DP<sup>1</sup>

COPIE pour le Service Central du Matériel 2331

*h. Thellier  
Reçu le 10/11/44  
de M. Trous  
ajouté au lot  
comples au  
la carte n°*

25721/64

25 Novembre

44

N° 6473/44-10 Te

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la construction de :

200 voitures métalliques de grandes lignes à bogies  
300 voitures métalliques d'embranchement à bogies  
60 fourgons métalliques à 2 essieux.

Ces différentes constructions figurent au Budget de  
1er Etablissement de 1944 (matériel roulant neuf) :

- les 200 voitures de grandes lignes au titre du premier programme quinquennal,
- les 300 voitures d'embranchement et les 60 fourgons Dq, au titre du programme ordinaire.

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

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration,

*S. I. Fournier*

COPIE au Service T

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,  
244, Boulevard Saint-Germain, PARIS (7e)