

LES SURPLUS AUTOMOBILES

DANS notre numéro de décembre, nous avons dressé un tableau général de la situation des surplus automobiles. Depuis, cette question a fait couler beaucoup d'encre et soulevé certaines passions, et c'est pourquoi, aujourd'hui, avec impartialité et objectivité, nous voulons présenter à nos lecteurs le problème dans sa vérité technique et commerciale.

Voici donc les précisions qui viennent de nous être données par M. l'Intendant général Bernard, président de la S. N. V. S., et M. Denis, directeur général. Elles ont — puisque M. Bernard avait été entendu la veille de notre entretien par le Conseil restreint des ministres — la valeur d'une précieuse documentation.

COMBIEN DE VÉHICULES AUTOMOBILES LA S. N. V. S. A-T-ELLE TROUVÉ DANS LES CAMPS ?

Lors du transfert des dépôts automobiles par les Autorités américaines, les matériels suivants se trouvaient répartis dans vingt parcs principaux et huit parcs annexes :

102 000 véhicules à moteur et 60 000 remorques, auxquels il convient d'ajouter : 1 700 half tracks, 2 500 chenillettes, 1 800 motocyclettes, 8 000 bicyclettes.

Toutefois, ces chiffres sont susceptibles d'une légère augmentation lorsque les derniers petits parcs américains auront été transférés.

Les principaux dépôts de matériel automobile sont les suivants :

DÉPÔTS	VÉHICULES	REMORQUES
Bazancourt (Marne)	18.000	9.500
Cleveland (Marne)	4.500	3.500
Le Havre (S.-L.)	7.000	1.000
Mourmelon (Marne)	18.500	8.000
Elain (Meuse)	10.000	5.500
Valenciennes (Nord)	16.000	13.000
Vitrolles (B.-du-R.)	19.500	10.000
Vincennes (Seine)	11.000	7.000
Fontainebleau (S.-et-M.) ..	1.800	300

QUELLE EST LA PROPORTION DES VÉHICULES POUVANT ÊTRE REMIS EN ÉTAT DE MARCHE ?

Cinquante-six mille véhicules sont susceptibles d'être remis en état de marche sur les parcs. Il s'agit, en la circonstance, de réparations consistant au remplacement des accessoires manquants, à la recharge et à l'échange des batteries, à la réparation des pneumatiques, mais excluant les démontages d'organes mécaniques importants. Tous les véhicules, sans exception, ont exigé l'intervention de mécaniciens, car ils n'étaient pas susceptibles de prendre la route dans l'état où nous les avons trouvés au moment de la prise en charge.

Il n'est pas possible de préciser encore actuellement, pour chaque type de matériels, le nombre exact des véhicules susceptibles d'être réparés dans les ateliers spécialisés, par rapport à celui des véhicules devant être considérés comme des épaves ne pouvant servir qu'à la récupération des pièces détachées. En ce qui concerne les Jeeps :

27.000 ont été prises en charge.

17.000 pourront être remises en état sur les dépôts, dans l'état où nous les avons trouvés au moment de la prise en charge.

Il n'est pas possible de préciser encore actuellement, pour chaque type de matériels, le nombre exact des véhicules susceptibles d'être réparés dans les ateliers spécialisés, par rapport à celui des véhicules devant être considérés comme des épaves ne pouvant servir qu'à la récupération des pièces détachées. En ce qui concerne les Jeeps :

27.000 ont été prises en charge.

17.000 pourront être remises en état sur les dépôts.

8.000 pourront être réparées dans des ateliers spécialisés, sous réserve toutefois d'avoir les pièces de rechange nécessaires.

2.000 au minimum doivent être considérées comme épaves.

EST-IL EXACT QUE DES VÉHICULES AIENT ÉTÉ VENDUS, EN FRANCE, EN DEHORS DE LA S. N. V. S. ?

Les matériels destinés à l'économie française et provenant des surplus alliés ne peuvent être achetés que par le Conseil français des Surplus alliés et ne peuvent être vendus que par la Société nationale de Vente des Surplus.

Les matériels qui auraient été cédés par les Autorités alliées à des sociétés, ou à des gouvernements étrangers, ne pourraient circuler en France que sous le régime de l'admission temporaire, ou qu'après délivrance d'une licence d'importation.

La délivrance de licence d'importation n'est pas du ressort de la S. N. V. S. ; chaque fois que l'avis du C. F. S. A. et de la S. N. V. S. a été demandé pour l'octroi de licence, ces organismes ont donné un avis défavorable.

QUEL EST LE NOMBRE DE VÉHICULES VENDUS PAR LA S. N. V. S. ?

Au 1^{er} avril 1947, 35.639 véhicules et remorques ont été livrés, dont 9.500 jeeps. Ces livraisons se décomposent de la façon suivante :

- 1.115 aux administrations publiques.
- 9.483 au secteur militaire.
- 209 pour l'exportation.
- 3.325 au secteur Afrique du Nord et Colonies.
- 21.504 au secteur civil métropolitain.
- 35.639

Le nombre des demandes reçues par la S. N. V. S. pour ce dernier secteur n'est pas chiffré, car les demandes d'achat sont recueillies par les réseaux commerciaux des chefs de file ; toutefois, en ce qui concerne les jeeps, le nombre des demandes enregistrées est très supérieur au contingent qui a pu être affecté à ce secteur.

Y A-T-IL ENCORE DES JEEPS A VENDRE ?

Le Ministre de l'Economie Nationale a attribué au secteur métropolitain un contingent de :

7.000 jeeps en état de marche, dont 5.300 pour le secteur privé et 1.700 pour les administrations ; 1.000 jeeps à réparer ; 1.000 épaves de jeeps.

A l'heure actuelle, les 5.300 jeeps en état de marche, destinés au secteur privé, ont été mises en place dans chacun des départements intéressés, selon les quantités fixées par la Direction des programmes économiques, compte tenu des indices pondérés d'activité industrielle et agricole, et les préfets prononcent les attributions.

Ce travail est très avancé, et même terminé, dans la plupart des départements ; toutefois, en ce qui concerne le contingent destiné à l'agriculture (environ 30 % du contingent secteur privé), les attributions ne sont pas encore prononcées, une circulaire interministérielle devant régler les conditions de cession de cette catégorie de véhicules, dont la vente serait subordonnée à des engagements relatifs à la culture et aux livraisons de blé. Ceci n'est d'ailleurs plus de la compétence de la S. N. V. S.

Les autres catégories de jeeps ne sont pas encore vendues. Elles donneront lieu à répartition. Il est possible, toutefois, qu'une part importante des 1.000 véhicules à réparer seront réservés à l'agriculture.

COMMENT ACQUÉRIR UN VÉHICULE DES SURPLUS ?

a) Véhicules en état de marche.

S'inscrire chez un agent de l'Automobile de son choix, sous réserve que cet agent fasse partie du réseau commercial d'un chef de file habilité par la C. S. N. C. R. A. (liste publiée dans notre numéro de décembre.)

COMMENT ACQUÉRIR UN VÉHICULE DES SURPLUS ?

a) Véhicules en état de marche.

S'inscrire chez un agent de l'Automobile de son choix, sous réserve que cet agent fasse partie du réseau commercial d'un chef de file habilité par la C. S. N. C. R. A. (liste publiée dans notre numéro de décembre.)

Jusqu'au 1^{er} avril, il était, en outre, nécessaire de s'inscrire auprès de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département, ce dernier étant habilité à délivrer les décisions d'attributions aux clients. Depuis le 1^{er} avril, la vente est pratiquement libre, sauf, toutefois, pour les camions-bennes, les tracteurs au-delà de 7 t. 5, pour lesquels les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées doivent toujours délivrer une décision d'attribution. Les camions-ateliers et les remorques de 16 à 25 tonnes sont répartis par la Commission permanente du Matériel de Génie civil.

Ces particuliers des jeeps.

Les décisions d'attribution sont prononcées par les préfets assistés d'une commission représentant les principaux intérêts économiques du département. Les clients acquéreurs de cette catégorie de véhicules doivent donc s'inscrire, non seulement auprès du commerçant-réparateur-distributeur, mais également à la préfecture de leur domicile.

b) Véhicules non en état de marche.

Certaines quantités de véhicules sont mises en vente à intervalles réguliers, suivant des programmes établis chaque mois. Ces matériels sont vendus, soit par adjudication, avec le concours de l'Administration des Domaines, soit de gré à gré, soit, ainsi qu'il est prévu pour le mois de mai, au premier acquéreur à des prix déterminés.

Les dates de ces ventes et les présentations de véhicules sont annoncées dans les journaux et publiées dans les bulletins des Chambres syndicales intéressées. En outre, un bulletin récapitulatif mensuel sera diffusé par les soins de la S. N. V. S.

la Jeep

AUJOURD'HUI, dans les cinq parties du monde, la Jeep possède une réputation que seule la Ford T aurait pu lui disputer.

Son nom facile à prononcer dans toutes les langues (provenant de la contraction, dans la langue anglaise, des initiales G. P. qui, elles-mêmes, sont celles des mots « General Purpose » ou « tout usage ») et sa silhouette caractéristique sont connues sous toutes les latitudes.

Or, la Jeep, du fait de sa conception originelle nettement orientée, a fait même de sa réussite sur le plan militaire, sa présente pour le temps de paix avec un préjugé favorable. Minutieusement étudiée dès 1940, elle a subi d'abord sous la forme de nombreux prototypes des essais rigoureux et multiples. Fabriquée ensuite en grande série par Ford et Willys-Coverland, elle a subi victorieusement les épreuves du feu au cours des campagnes successives.

Avec ce palmarès, la Jeep n'est donc nullement, la guerre terminée, justiciable des chantiers de démolition, mais au contraire peut et doit s'intégrer dans l'économie du temps de paix.

Les éléments principaux qui caractérisent la personnalité de la Jeep, sont : a) Un moteur puissant, pouvant donner 60 CV à 3.000 tours (qu'il suffit de munir d'un régulateur et d'un carburateur approprié pour ramener la consommation de 16 à 18 litres) ; b) Une boîte de vitesses à 3 combinaisons AV et une AR (qui attaque le pont AV pour les déplacements sur route) ; c) Une boîte de réduction auxiliaire permettant de démultiplier la transmission et à travers laquelle l'attaque de l'essieu AV peut s'effectuer afin d'obtenir une adhérence totale pour les déplacements en terrain varié, et le remorquage de fortes charges ; d) Un pont AV moteur ; e) Une suspension par ressorts à lames paraboliques et amortisseurs hydrauliques. Elle peut recevoir les éléments complémentaires suivants : a) Une prise de mouvement centrale, permettant l'entraînement par courroie trapézoïdale de pompe, compresseur, etc. ; b) Une prise de mouvement arrière pour l'entraînement à l'aide d'un arbre cannelé de faucheuses, lieuses, tarières... et par poulie de batteuse, scie circulaire, etc... ; c) Une barre de traction comportant 9 positions dans le plan horizontal et deux hauteurs pour faciliter l'attelage des engins remorqués.



par courroie trapézoïdale de pompe, compresseur, etc. ; b) Une prise de mouvement arrière pour l'entraînement à l'aide d'un arbre cannelé de faucheuses, lieuses, tarières... et par poulie de batteuse, scie circulaire, etc... ; c) Une barre de traction comportant 9 positions dans le plan horizontal et deux hauteurs pour faciliter l'attelage des engins remorqués.



DANS LA PAIX RESTE LA VOITURE A TOUT FAIRE



Ci-contre :
Remplissant le rôle d'un tracteur léger, voici une Jeep qui tire avec facilité un cultivateur à dents flexibles.

Ci-dessous :
Utilisation de la prise de mouvement centrale pour la commande d'un compresseur d'air actionnant un burin pneumatique.

LA JEEP A LA VILLE

- 1° Pour le défonçage des revêtements de chaussées, par burin pneumatique (utilisation de la prise de mouvement centrale pour la commande d'un compresseur d'air) susceptible de débiter 17 m³ d'air par minute, sous une pression de 7 kilos.
- 2° Pour le remorquage d'avion sur l'aéroport (à l'aide d'une barre d'attelage fixée au crochet de remorque AR).
- 3° Pour la traction de wagons, dans les entrepôts, gares de triage, etc...
- 4° En auto-pompe de premier secours. La prise de mouvement centrale entraîne une pompe débitant 1.420 litres/minutes à 8 kilos.
- 5° En camionnette pour tout transport voyageurs ou marchandises, où habillée d'une élégante carrosserie type normale, elle peut transporter 360 kilos de charge utile.

LA JEEP AUX CHAMPS

Elle est susceptible de commander de multiples engins agricoles, soit par prise de mouvement, soit par poulie, tels que :

- Lieuse à céréales (3 m. 05), moissonneuse-batteuse (1 m. 90), élévateur à céréales ou à paille, moulin concasseur à meules (30 cm.), Faucheuse (2 m. 15), Seie circulaires, tarière, ensileuse, pulvérisateur, etc...

Disposant, en outre, d'une force de traction de 550 kilos, elle est susceptible de remorquer les engins suivants, grâce à sa barre de traction :

- Cultivateur, palle d'oe, par 30 cm. de largeur, pulvérisateur à disques (1 m. 80 et 2 m. 15 en tandem avec disques de 437 mm., 3 m. 05 et 3 m. 65 une rangée avec disques de 406 mm.), semoir à grains, ensèmeuseur, berse, brise-mottes, faucheuse, charrie 2 socs 30 cm., charrue 1 soc-16 cm.



Grâce à sa force de traction, la Jeep peut remorquer les plus confortables roulotte de camping.



La Jeep 1947 qui a été présentée à Paris, aux Etablissements S. O. F. I. A., par le major Marcel E. de Muller, directeur de la grande firme Willys Overland.