

505 LM 18-12

212

(1955)

Acquisition de 9 autorails de 825 CV (motrices d'éléments à long parcours type Trans-Europ-Express) et de 7 remorques destinées à être accouplées à ces autorails.

C.A.	20. 4.55	13	VII	1°)
C.A.	22. 6.55	21	VIII	

Acquisition de 9 autorails de 825 CV (motrices d'éléments à long parcours type Trans-Europ-Express) et de 7 remorques destinées à être accouplées à ces autorails.-

22 juin 1955

212

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 22 juin 1955

P.21

VIII - Questions diverses

- Suite donnée par l'Administration Supérieure aux projets approuvés par le Conseil.

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé:

.....

= par dépêche du 6 juin 1955, le projet relatif à la construction d'éléments automoteurs Diesel pour relations internationales Trans-Europ-Express dont la transmission avait été autorisée le 20 avril 1955 par le Conseil, lequel vient d'ailleurs d'adopter les avenants et marchés nécessaires à la mise en oeuvre de ce projet.

20 avril 1955

212

Il sera ainsi vraisemblablement appelé - il s'en excuse par avance - à solliciter l'emploi d'une procédure à laquelle le Conseil a récemment marqué son désir de voir conserver un caractère exceptionnel.

M. de LAVIT, après avoir reçu l'assurance que les éléments Trans-Europ-Express dont la construction est ainsi envisagée ne diffèreraient des rames à grand parcours du type le plus récent que par leur aménagement intérieur, s'étonne que l'on songe à réformer dès juin 1956 les deux rames sur pneus qui composent actuellement les trains 47/40 sur la relation Paris-Bâle. Ces rames, dont l'acquisition avait été fort coûteuse, n'auront, en effet, accompli à cette date qu'environ sept années de service.

M. BOYAUX répond que leur entretien est devenu si onéreux qu'il apparaît désormais de bonne gestion de les retirer de la circulation.

M. LE PRESIDENT pense qu'il est, en effet, préférable de reconnaître que la S.N.C.F. a commis une erreur d'appréciation en donnant suite à une conception qui datait de 1938 et qui avait mûri pendant l'occupation, mais qui - du fait des longs délais que les circonstances ont imposés entre ces deux termes - s'est trouvée déjà dépassée le moment de la réalisation venu. Il s'est rapidement avéré qu'il était possible, avec des roues en acier, d'obtenir un confort comparable à celui qu'offrent les rames conçues en fonction de l'emploi de pneumatiques. Or, le fait que ceux-ci, pour rouler sur des rails étroits, doivent être à haute pression, constitue une source de gros inconvénients que la R.A.T.P. a évités en adoptant des pneus à basse pression reposant sur des planchers en béton.

M. CLAUDON croit, cependant, bon de rappeler que l'apparition du matériel incriminé a produit, en son temps, un effet psychologique dont la S.N.C.F. a retiré un bénéfice certain.

M. LE CHEF DE LA MISSION DE CONTROLE FINANCIER s'étonne que l'on envisage d'affecter un élément automoteur Diesel à la relation Lyon-Milan qui est en grande partie électrifiée.

M. DARGEOU indique que la traction Diesel permettra d'éviter les pertes de temps qu'entraînent actuellement les changements de machines nécessités par l'existence de tronçons non électrifiés et par la disparité des systèmes d'électrification français et italiens.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve le projet qui lui est soumis.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 20 avril 1955

P.13

VII - Projets et Questions techniques

- 1°) Acquisition de 9 autorails de 825 CV (motrices d'éléments à long parcours type Trans-Europ-Express) et de 7 remorques destinées à être accouplées à ces autorails.

M. BOYAUX commente la notice distribuée. Il signale qu'en dépit de la diligence que le Ministère des Travaux Publics a bien voulu promettre d'apporter à l'instruction de ce projet, il est peu probable que l'approbation définitive de ce dernier puisse intervenir dans le très court délai à l'issue duquel les marchés correspondants devront être soumis au Conseil, sous peine de placer la S.N.C.F. dans une situation fâcheuse sur le plan international.

.../...

6.

S.N.C.F.

Direction du Matériel
et de la Traction

Exemplaire pour
Messieurs les Membres du
CONSEIL D'ADMINISTRATION

VII
10

NOTICE JUSTIFICATIVE 64 Te n° 350
concernant l'acquisition de :

- 9 autorails de 825 ch (motrice d'éléments à longs parcours type Trans-Europ-Express)
- 7 remorques destinées à être accouplées aux autorails type Trans-Europ-Express.

Montant du crédit demandé : 1.090 M.

Le Budget d'Exploitation - Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf - établi au titre de l'exercice 1955, a prévu la construction de :

- 5 éléments automoteurs Diesel dits RGP et 2 remorques pour relations rapides entre grands centres, pour un montant de dépenses de 650 M.
- 28 autorails de 750 ch, pour un montant de dépenses de 1.710 M.

La présente note a trait aux éléments automoteurs RGP et à leurs remorques. Une note justificative spéciale sera établie, d'autre part, pour les 28 autorails de 750 ch.

*
* *

Pour les raisons qui sont exposées ci-après, nous sommes conduits à substituer à la commande prévue ci-dessus de 5 éléments RGP et de 2 remorques, la construction d'éléments analogues, mais répondant à un programme d'aménagement différent, décrit ci-après sous la dénomination de "Trans-Europ-Express (T.E.E.) et dont le nombre sera :

- 9 motrices pour éléments doubles dits "T.E.E."
- 7 remorques —d°—

La présente note a pour objet de demander l'autorisation de construire ces 9 motrices + 7 remorques et de modifier en outre 2 éléments R.G.P. actuellement en construction, le montant total des dépenses étant de 1.090 M, au lieu des 650 M indiqués au projet de budget.

Elle comporte trois parties :

- I - Justification des constructions envisagées.
- II- Description sommaire des véhicules à construire.
- III - Evaluation des dépenses et imputation de ces dépenses.

*
* *

.....

I - JUSTIFICATION DES CONSTRUCTIONS ENVISAGEES -

Programme -

Avec les Administrations ferroviaires de : Hollande, Belgique, Luxembourg, Allemagne de l'Ouest, Suisse et Italie, la S.N.C.F. a formé un Groupement dénommé "TRANS-EUROP-EXPRESS" (T.E.E.) qui a pour objet d'améliorer les relations internationales entre les capitales et les grandes villes qu'elles desservent. Ce groupement envisage la mise en oeuvre de moyens modernes de transport, rapides et confortables et a établi, pour l'amélioration des relations internationales de jour, un programme basé sur l'emploi de rames automotrices Diesel.

D'après ce programme, la construction des rames automotrices nécessaires serait laissée à l'initiative des pays participants, étant bien entendu que les matériels qui seront qualifiés "TRANS-EUROP-EXPRESS" comporteront un certain nombre de caractéristiques communes relatives aux performances à atteindre et au confort à donner aux voyageurs, et destinées à leur conférer un certain "style commun".

Ces caractéristiques sont, pour l'essentiel :

- a)- la possibilité d'atteindre des vitesses maxima de 140 km/h sur les parcours faciles (déclivités inférieures ou égales à 5 mm) et sur les parcours à fortes déclivités (de l'ordre de 20 à 25 mm) une vitesse commerciale de 50 à 60 km/h ;
- b)- la réalisation d'un aménagement intérieur comportant trois fauteuils par rangée si la voiture n'est pas compartimentée ou de compartiments à 6 places, dans le cas contraire;
- c)- la possibilité de servir des repas, soit à la place du voyageur, soit dans un petit local restaurant;
- d)- la réalisation de certains aménagements spéciaux comportant un local de douane, une garde-robe, des locaux pour les gros bagages;
- e)- l'insonorisation;
- f)- l'intercommunication entre les divers éléments.

La tarification appliquée pour les relations assurées avec ce matériel sera celle de la future classe supérieure, complétée par la perception d'un supplément.

Le programme des relations actuellement prévues comprend, en ce qui concerne les relations devant être assurées par du matériel S.N.C.F.:

- a)- un aller et retour PARIS-AMSTERDAM,
- b)- un aller et retour PARIS-LIEGE-COLOGNE-DORTMUND,
- c)- un aller et retour PARIS-ZURICH,
- d)- un aller et retour BAR-le-DUC - SARREBRUCK - FRANCFORT,
- e)- un aller et retour LYON-MILAN.

.....

Afin de réaliser, dans toute la mesure du possible, la compensation des parcours effectués par le matériel S.N.C.F. sur les voies étrangères, les autres Administrations assureront, de leur côté, certaines relations avec leur propre matériel sur le territoire de la S.N.C.F. Ces relations comprendront :

- a)- un aller et retour PARIS-AMSTERDAM,
- b)- deux aller et retour PARIS-BRUXELLES,
- c)- un aller et retour PARIS-DORTMUND, qui existe déjà sous la dénomination "PARIS-Ruhr",
- d)- un aller et retour AMSTERDAM-BRUXELLES-STRASBOURG-ZURICH, qui sera assuré provisoirement par la S.N.C.F. à partir du 22 mai 1955, jusqu'à ce que le groupe Hollande-Belgique-Suisse puisse l'assurer avec son propre matériel,
- e)- un aller et retour GENES-MARSEILLE.

Le service actuel DIJON-GENEVE via LAUSANNE, assuré avec une de nos rames dites R.G.P. du type inférieur avec 4 places de front, n'a pas été finalement incorporé à ce programme en raison de l'électrification prochaine de la section de ligne DIJON-VALLORBE; ce service sera alors remplacé par une rame légère à traction électrique.

Au total, le programme des circulations TRANS-EUROP-EXPRESS sur les voies de la S.N.C.F. correspond à un parcours journalier d'environ 6.100 km, mais, dans ce chiffre, 2.100 km sont effectués en remplacement de trains vapeur et 1.300 km par substitution à des autorails existants.

Réalisation -

L'exécution de ce programme se présente pour la S.N.C.F. de la façon particulière suivante : nous avons, actuellement, en cours de construction, 40 éléments de grand parcours (20 de 600 ch offrant 104 places et 20 de 825 ch offrant 112 places, tous à couloir central comportant 4 places de front); quelques-uns de ces éléments étaient destinés à assurer certaines relations retenues dans le programme T.E.E. Afin de réduire nos dépenses et d'obtenir un prix de revient aussi bas que possible, nous avons donc été amenés à étudier dans quelles conditions pourrait être remanié le diagramme prévu pour les éléments de 825 ch, actuellement en cours de construction, afin de donner à certains d'entre eux les caractéristiques imposées aux éléments devant assurer le programme T.E.E.

Nous avons ainsi abouti aux dispositions figurant sur le diagramme ci-joint, n° D.E.A. 7 131 026, qui comporte deux caisses identiques à celles des autres éléments de grand parcours du service intérieur S.N.C.F. mais avec un aménagement différent, conforme aux caractéristiques imposées; il en est résulté une diminution du nombre des places assises qui, de 112, est tombé à 81, ce qui justifiera la perception d'un supplément spécial. Bien entendu, en cas de nécessité, nous aurons la faculté de constituer des rames triples en encadrant une remorque par deux motrices, et des rames à 4 caisses par l'accouplement de deux éléments.

.....

A titre de comparaison, les rames de type allemand seront semblables à celles qui assurent actuellement la relation "PARIS-Münch", et qui, avec une puissance de 1.000 ch, comportent 108 places assises. De leur côté, les Administrations du groupe Hollande-Belgique-Suisse ont en projet la construction d'une rame quadruple d'une puissance de 1.800 ch et offrant 114 places assises. Enfin, les Chemins de fer italiens se proposent de construire une rame double de 900 ch avec moteur sous la caisse, offrant 96 places assises.

Les relations TRANS-EUROP-EXPRESS à assurer qui n'étaient pas prévues au programme antérieur, pour l'exécution duquel 40 éléments automoteurs ont été commandés, comprennent :

a)- 1'aller et retour LYON-MILAN	1 élément
b)- 1'aller et retour PARIS-AMSTERDAM	1 élément
c)- 1'aller et retour PARIS-DORTMUND	1 élément
d)- 1'aller et retour PARIS-ZURICH (qui remplacera au 3 Juin 1956 les trains 47/40 actuels assurés par les deux rames sur pneus restantes et qui seront réformées à cette date)	2 éléments
e)- réserve	4 autorails et 2 remorques
<hr/>	
TOTAL GENERAL	9 autorails et 7 remorques.

En raison de la nécessité d'assurer des forçements au moyen d'un autorail pour constituer, en période d'affluence, des rames à 3 caisses sur les parcours PARIS-AMSTERDAM et PARIS-DORTMUND, il apparaît en effet indispensable de disposer d'un plus grand nombre d'autorails en réserve que de remorques en réserve.

Nous sommes donc conduits :

- 1°/- à commander 9 autorails et 7 remorques supplémentaires sur le type T.E.E.,
- 2°/- et, pour assurer le service de FRANCFORT, prévu initialement en éléments R.G.P. ordinaires, à réaliser sur le type T.E.E. les deux derniers éléments de la commande de 20 éléments de 825 ch, actuellement en cours de construction.

II - DESCRIPTION SOMMAIRE DES VEHICULES A CONSTRUIRE -

Ces éléments, conçus, ainsi qu'il est indiqué au Chapitre I de la présente note, pour pouvoir être réalisés également par modification en cours de construction de certains des éléments R.G.P. de 825 ch, seront conformes au diagramme D.E.A. 7 131 026.

L'équipement moteur et la cuisine seront les mêmes que dans ces éléments R.G.P.

.....

L'aménagement comportera des fauteuils confortables, à trois places par travée, au nombre de 39 dans l'autorail et 42 dans la remorque, soit 81 par élément automoteur.

Comme dans les éléments dits "R.G.P.", les repas seront servis sur des tablettes logées sous les fenêtres et pouvant être installées devant les voyageurs.

Dans l'autorail et dans la remorque, des locaux sont prévus pour les manteaux des voyageurs et certains bagages à main encombrants; pour les bagages courants, des porte-bagages, plus importants que dans les éléments R.G.P. et avec porte-livres, sont installés longitudinalement dans les compartiments des voyageurs.

L'autorail comportera un compartiment à bagages enregistrés, plus vaste que celui des éléments R.G.P.

Dans la remorque, un compartiment de 4 places est prévu pour la douane.

III - EVALUATION DES DEPENSES ET IMPUTATIONS DE CES DEPENSES -

Dépense unitaire -

Le prix unitaire des différents engins à construire, évalué dans les conditions économiques actuelles, est de :

- 85 M pour un autorail "Trans-Europ-Express" (motrice seule)
- 43 M pour une remorque "Trans-Europ-Express".

Par ailleurs, la mise sur le type "Trans-Europ-Express" de deux des éléments à longs parcours, en cours de construction, peut être estimée à 12 M par élément.

Dépense totale -

Dans ces conditions, la dépense totale, pour l'ensemble du projet, s'établit comme suit :

- 9 autorails "Trans-Europ-Express"	85 M x 9	765 M
- 7 remorques	—d°— 43 M x 7	301 M
TOTAL pour l'ensemble du matériel à construire		1066 M
- mise sur le type "Trans-Europ-Express" de deux éléments à longs parcours	12 M x 2	24 M
TOTAL GENERAL		1090 M

La dépense totale pour l'ensemble du projet sera imputée au Compte d'Exploitation - Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf.

.....

Les imputations s'échelonnent conformément aux indications ci-dessous :

Matériel	1955	1956
9 autorails T.E.E.	260	505
7 remorques T.E.E.	110	191
	<u>370 M</u>	<u>696 M</u>

La dépense de 370 M, pour l'exercice 1955, est prévue à la Révision conventionnelle de juillet du Budget d'Exploitation - Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf, sans qu'il en résulte un dépassement du montant total des dépenses prévues au budget initial de cet exercice.

En ce qui concerne la mise sur le type T.E.E. de 2 éléments "R.G.P.", la dépense sera imputée à la commande en cours.

PARIS, le 1-9 AVR 1955

LE DIRECTEUR,

Signé: PARMANTIER