

505LM 18/6

212

(1954 - 1955,
1959, 1962)



Acquisition de 16 autorails de 825 CV monomoteurs pour tous services et de 10 autorails spéciaux de 825 CV dits "Vistadom" pour services touristiques.

(s)	C.A.	10.11.54	6	III	1°)
	C.A.	8. 6.55	6	VII	
	C.A.	12.10.55	18	VIII	e)
-(s)	C.A.	14. 1.59	3	II	1°)
		25. 2.59			
	C.A.	7.11.62		VI	2°)

présentation au Conseil

Acquisition de 16 autorails de 825 CV monomoteurs pour tous services et de 10 autorails spéciaux de 825 CV dits "Vistadom" pour services touristiques.-

7 novembre 1962

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 7 novembre 1962

VI - Marchés et Commandes

- 2°) Avenant au marché approuvé par le Conseil le 20 juin 1956 et conclu avec la Régie Nationale des Usines Renault, la Cie Electro-Mécanique et la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques agissant conjointement et solidairement pour l'étude d'un autorail panoramique de 750 ch pour services touristiques et pour la fourniture de 10 autorails de ce type.

M. de LAVIT, présentant son rapport au nom du Comité des Marchés, souligne qu'au-delà d'un type de véhicule nouveau, l'exécution du marché précité a apporté un certain nombre d'éléments neufs qui resteront précieux pour la construction d'autorails ordinaires, notamment en ce qui concerne la localisation des moteurs et l'utilisation des matières plastiques.

Il est, en outre, permis d'espérer qu'après la mise au point dont leur transmission électrique fait l'objet de la part et aux frais de la Cie Electro-Mécanique, les autorails panoramiques pourront, dès l'été prochain, assurer un service normal dans des conditions de régularité telles qu'elles autoriseront une certaine publicité en leur faveur et, en particulier, une mention au "Chaix".

Sous le bénéfice de ces remarques, le Conseil approuve l'avenant, M. MOREAU-NERET n'ayant pas pris part au vote.



Présentation à MM. les Membres du Conseil
d'Administration de l'Autorail Panoramique,
le Mercredi 25 Février 1959,
sur le trajet PARIS - RAMBOUILLET et retour

P R O G R A M M E

PARIS-SAINT-LAZARE 11 h 40 (voie 26)

Itinéraire : PUTEAUX

Bifurcation de PORCHEFONTAINE
et VERSAILLES-Chantiers

RAMBOUILLET, arrivée 12 h 33

Déjeuner au Relais du Château

RAMBOUILLET, départ 15 h 35

Itinéraire : VERSAILLES-Chantiers (*Rebroussement*)
SAINT-NOM-LA-BRETECHE - Forêt de MARLY
Traversée de la forêt de SAINT-GERMAIN
et ACHERES

PARIS-SAINT-LAZARE, arrivée 16 h 44

14 janvier 1959

212

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 14 janvier 1959

P.3

II - Comptes rendus sur la marche du service

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc....

.....

Essais du premier autorail panoramique

M. DARGEOU.

Il signale, par ailleurs, que le premier des dix autorails panoramiques commandés en 1956 à la Régie Renault agissant conjointement avec la Compagnie Electro-Mécanique et la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques doit être très prochainement livré. Les essais en voie de ce nouvel engin pourront ainsi débiter dans la seconde quinzaine du présent mois.

12 octobre 1955

212

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 12 octobre 1955

P.17

VIII - Questions diverses

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

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

= par dépêche du 8 septembre 1955, le projet d'acquisition
de 16 autorails de 825 CV monomoteurs pour tous services et de
10 autorails spéciaux de 825 CV, dits "panoramiques", pour services
touristiques, que le Conseil avait adopté le 8 juin 1955; le mon-
tant de ce projet a toutefois été ramené de 1.970 millions à
1.746 millions pour tenir compte des résultats de l'appel d'offres
lancé pour la commande des 16 autorails tous services;

.....

8 juin 1955

212

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 8 juin 1955

P.6

VII - Projets et questions techniques

Acquisition de 16 autorails de 825 CV monomoteurs pour tous services et de 10 autorails spéciaux de 825 CV dits "Vistadom" pour services touristiques.

M. BOYAUX commente les caractéristiques de ces autorails.

M. RENAUD estime qu'il est de l'intérêt commercial de la S.N.C.F. de développer les circulations de véhicules légers et rapides entre les grands centres.

M. LE PRESIDENT est bien d'accord sur l'opportunité de mettre à l'étude un accroissement de la fréquence des dessertes rapides sur certaines relations.

Après un dernier échange de vues auquel prennent part, en outre, M. PAILLIEUX, M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT et M. DARGEOU, le Conseil approuve le projet qui lui est soumis, étant entendu que le dispositif de nature à assurer aux usagers des autorails pour services touristiques une vue panoramique fera l'objet d'un examen tout particulier en liaison avec les Services du Contrôle technique à la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.

S.N.C.F.

Direction du Matériel
et de la Traction

N° 11

M. de Brichaffe

NOTE JUSTIFICATIVE 64 Te n° 364

concernant l'acquisition de:

- 16 autorails de 825 ch monomoteurs pour tous services
- 10 autorails spéciaux de 825 ch dits "Vistadom" pour services touristiques.

Montant du crédit demandé: 1.970 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 1.740 M.

La présente note ne concerne que la construction des autorails proprement dits, la question des éléments automoteurs et de leurs remorques fait l'objet d'une note justificative distincte.

Pour les raisons qui sont exposées ci-après, nous sommes conduits à substituer à la commande de 28 autorails 750 ch tous services la construction de:

- 1°- 16 autorails de 825 ch monomoteurs pour tous services.
- 2°- 10 autorails dits "Vistadom" destinés à améliorer certains services touristiques.

Compte tenu du prix actuel de l'autorail de 825 ch monomoteur pour tous services, le montant total primitivement évalué à 1.740 M a été porté à 1.970 M.

La présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de construire ces 16 + 10 autorails.

...

, 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 -

A - AUTORAILS DE 825 ch -

Ainsi qu'il a été exposé dans la note justificative 64 Te n° 337 du 25 juin 1954, relative à l'étude des modifications à apporter à un autorail unifié à deux moteurs de 300 ch, en vue de l'équiper d'un seul moteur de 750 ch, une étude d'octobre 1953 a fait ressortir, qu'en égard aux existants, aux commandes déjà passées et aux amortissements à prévoir jusqu'à fin 1957, 28 autorails de grande puissance devraient encore être commandés pour atteindre, à cette époque, le parc théorique.

La commande de ces autorails a été différée en 1954, ce qui nous a permis de faire faire l'étude nécessaire, étude qui a fait l'objet de notre note 64 Te n° 337 du 25 juin 1954, et de l'autorisation ministérielle MR 130-5 MT 3417 du 23 août 1954. Entre temps, le constructeur du moteur prévu pour les équiper a porté sa puissance de 750 ch à 825 ch.

Le prix unitaire de 62 M qui avait servi à établir le budget d'origine doit, compte tenu de la conception actuelle et du confort amélioré de l'autorail pour tous services, être portée à 70 M, de sorte que le crédit à affecter aux commandes d'autorails à passer en 1955^{doit} par le simple jeu de la réévaluation, être porté à $70 \times 28 = 1.960$ M. Afin de tenir compte des 10 autorails "Vistadom", dont il est question ci-après et de ne pas dépasser sensiblement le crédit réévalué de 1.960 M, nous sommes amenés à réduire le nombre d'autorails pour tous services de 28 à 16 unités.

B - AUTORAILS "VISTADOM" -

Les autorails dénommés "Vistadom" suivant la désignation qui s'est répandue en Amérique et qui sont des autorails à étage, ont déjà été envisagés en 1953 à l'occasion de notre note justificative 64 Te n° 28 du 22 juillet 1953, relative à l'ensemble de notre programme d'autorails, dans lequel nous réservions deux unités précisément pour essayer ce nouveau modèle dont l'intérêt est, d'une part, de disposer de la totalité de la longueur de l'engin pour les voyageurs, d'autre part, de donner à tous une bonne visibilité.

...

Faisant suite à la note précitée, la Dépêche Ministérielle MR 124-1 du 13 août 1953, tout en reconnaissant l'intérêt d'accroître l'agrément des voyageurs, a indiqué les objections auxquelles donnaient lieu, de sa part, les dispositions de ce modèle. Nous rappelons ci-après ces objections :

- le prix d'achat de l'autoreil serait élevé et, du fait de la puissance réduite, l'engin ne serait pas particulièrement adopté au remorquage,
- en raison des difficultés que paraissent devoir donner les escaliers intérieurs des voyageurs et des bagages, l'autoreil ne pourrait guère convenir que pour des services comportant peu d'arrêts ou sur des circuits touristiques.

Nous présentons à ce sujet les remarques ci-après :

En ce qui concerne la puissance, il sera possible d'installer sous le compartiment surélevé un moteur de 825 ch, ce qui permettra d'assurer le remorquage. Le dessin DEA 21.312.54, joint à la présente note, donne le détail de l'installation prévue.

Nous envisageons d'utiliser les autoreils "Vistadom" sur des services express ne comportant que peu d'arrêts, choisis en raison de l'intérêt touristique du parcours qui traverse des régions particulièrement pittoresques; le roulement prévu comporte la desserte des relations suivantes :

En été -

Lyon-Toulouse, via Mende-Rodez (LT/TL)
Lyon-Nîmes (901/902 - 914/913)
Genève-Digne (704/703 - 708/707)
Clermont-Ferrand - Le Mont-Dore

En hiver -

Lyon-Marseille-Nice (121/377 - 132/122)
Lyon-Marseille via Grenoble (1839 et 1838)
Marseille-Briançon (1910/1911 - 1920/1919)

En toutes saisons -

Clermont-Ferrand - Nîmes via Langeac (1105 et 1108)

Une dizaine d'engins sera nécessaire pour assurer ces divers services.

A l'appui de notre demande, nous croyons intéressant de rappeler le développement important pris à l'étranger par les dispositions constructives permettant de donner une vue panoramique aux voyageurs soit en dégageant l'avant, soit en surélevant la partie milieu, ou en conjuguant ces deux mesures comme nous l'envisageons.

Nous citerons les exemples suivants :

- 10 voitures "super-dôme" mises en service en 1953 par le Milwaukee dans les trains "Olympian-Hiawatha" entre Chicago et Tacoma, Seattle et "Hiawatha" entre Chicago et St-Paul Minnesota,

...

- 8 voitures "dôme-salon" commandées en 1953 par l'Atchison Topeka et Santa Fe,
- 15 voitures dôme commandées la même année par l'Union Pacific, etc...

Les Chemins de fer canadiens font circuler de telles voitures dans leurs principaux trains.

Les Chemins de fer Italiens ont construit pour la ligne Milan et San-Remo, un autorail vistadom. Ils ont mis en outre en service, en avril 1953, sur la ligne Milan-Naples, deux trains automoteurs rapides, comportant aux extrémités de chacune des rames un compartiment panoramique. Les Chemins de fer Allemands utilisent, sur certaines lignes touristiques, des autorails ou des automotrices à toit ouvrant.

Au point de vue de la visibilité et de l'augmentation du nombre de places, l'autorail "Vistadom" que nous proposons présente les mêmes avantages que les nombreux autorails à moteurs plats construits en Italie, en Allemagne et aux U.S.A. Il a, sur ces derniers, l'intérêt d'utiliser un moteur Diesel de type courant alors que le moteur plat de cette puissance ne pourrait, faute de débouchés, être construit en France.

Compte tenu des indications qui précèdent par lesquelles nous pensons répondre aux objections de la Dépêche Ministérielle MR 124-1 du 13 août 1953, nous demandons à l'Administration Supérieure de bien vouloir, revenant sur les conclusions de cette dernière DM, autoriser la construction de 10 autorails "Vistadom".

La description en est donnée dans la deuxième partie de la présente note.

Compte tenu de leur nouveauté et de leur petite série, le prix de ces engins peut être estimé à 85 M l'unité. Le supplément de prix par rapport au prix de 70 M d'un autorail ordinaire "monomoteur de 825 ch, tous services" est acceptable, en raison des dispositions constructives qu'entraîne le "Vistadom".

Au surplus, la comparaison du prix de la place offerte dans chacun des deux types d'autorails se présente comme suit :

- Dans l'autorail "Vistadom" projeté, comportant 44 places de la classe supérieure et 44 places de la classe inférieure, ce prix est de : $\frac{85}{88} = 0,97$ M,
- Dans l'autorail de 825 ch, tous services, aménagé avec 62 places de la classe inférieure et 12 places de la classe supérieure, le prix de la place ressort à : $\frac{70}{74} = 0,95$ M.

Ces valeurs sont très voisines et montrent que le prix du "Vistadom" est acceptable, surtout si on tient compte que le nombre des places de la classe supérieure sera proportionnellement plus élevé dans le cas du "Vistadom".

II - DESCRIPTION SOMMAIRE DES VEHICULES A CONSTRUIRE -

A - AUTORAILS DE 825 ch -

La description de ces autorails a déjà été donnée au deuxième chapitre de la note justificative 64 Te n° 337 du 25 juin 1954, à laquelle était joint le diagramme 2-1312-39 A qui indiquait leurs dimensions principales. Seule, la puissance du moteur est à modifier.

....

B - AUTORAILS "VISTADOM" -

Ces autorails conçus, ainsi qu'il est indiqué au Chapitre I -Paragraphe B- de la présente note, pour offrir une bonne visibilité aux voyageurs, seront conformes au diagramme DEA 2-1312-54.

Ils comporteront notamment:

1° - au centre, une partie surélevée, dotée sur son pourtour de glaces transparentes qui, tout au moins à leurs parties hautes seront des glaces spéciales absorbant une partie importante des rayons infra-rouges.

44 voyageurs de la classe supérieure pourront y prendre place.

2° - à chacune des extrémités, un compartiment de 22 places de classe inférieure dans lequel la surface vitrée sera suffisamment développée pour permettre une vision panoramique.

La capacité totale de l'autorail sera ainsi de 88 places assises.

Les entrées du véhicule ont été placées au droit des plateformes séparant les compartiments d'extrémités du compartiment surélevé et permettront un accès facile à l'un ou l'autre de ces compartiments.

La soute à bagages, disposée tout à proximité de l'entrée, permettra au voyageur d'y placer facilement ses bagages.

A chaque extrémité, sera aménagé un poste de conduite entièrement vitré placé de façon à ne pas gêner la visibilité des voyageurs. Le moteur, la transmission et la soute à bagages seront installés sous le compartiment surélevé de la partie centrale. Le moteur prévu est un moteur de 825 ch.

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:

70 M pour un autorail de 825 ch

85 M pour un autorail "Vistadom"

Dépense totale -

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

- 16 autorails de 825 ch:

70 x 16 1.120 M

- 10 autorails "Vistadom":

85 x 10 850 M

1.970 M

...

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

Les imputations s'échelonneront à raison de :

850 M en 1956
880 M en 1957
240 M en 1958.

Aucune dépense n'est prévue en 1955.

Paris, le 16 MAI 1955

LE DIRECTEUR

Signé: PARMANTIER