

505 LM 18/7

212

(1959, 1963)

Acquisition de deux autorails prototypes, à deux caisses, de 450 CV et de 50 remorques à bogies, du type unifié.

C.A.	27. 5.59	11	VII	1°)
C.A.	9. 9.59	25	VIII	d.)
(s) C.A.	6. 2.63	.	II	1°)

6 février 1963

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

du 6 février 1963

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

.....

M. DARGEOU informe enfin le Conseil de la récente réception des deux prototypes d'éléments automoteurs Diesel de 315 kW (dits "autorails à deux caisses") qui avaient été commandés le 6 juillet 1960 aux Ateliers de Construction du Nord de la France. Leurs essais sur voie auront lieu dans le courant du présent mois.

9 septembre 1959

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 9 septembre 1959

P.25

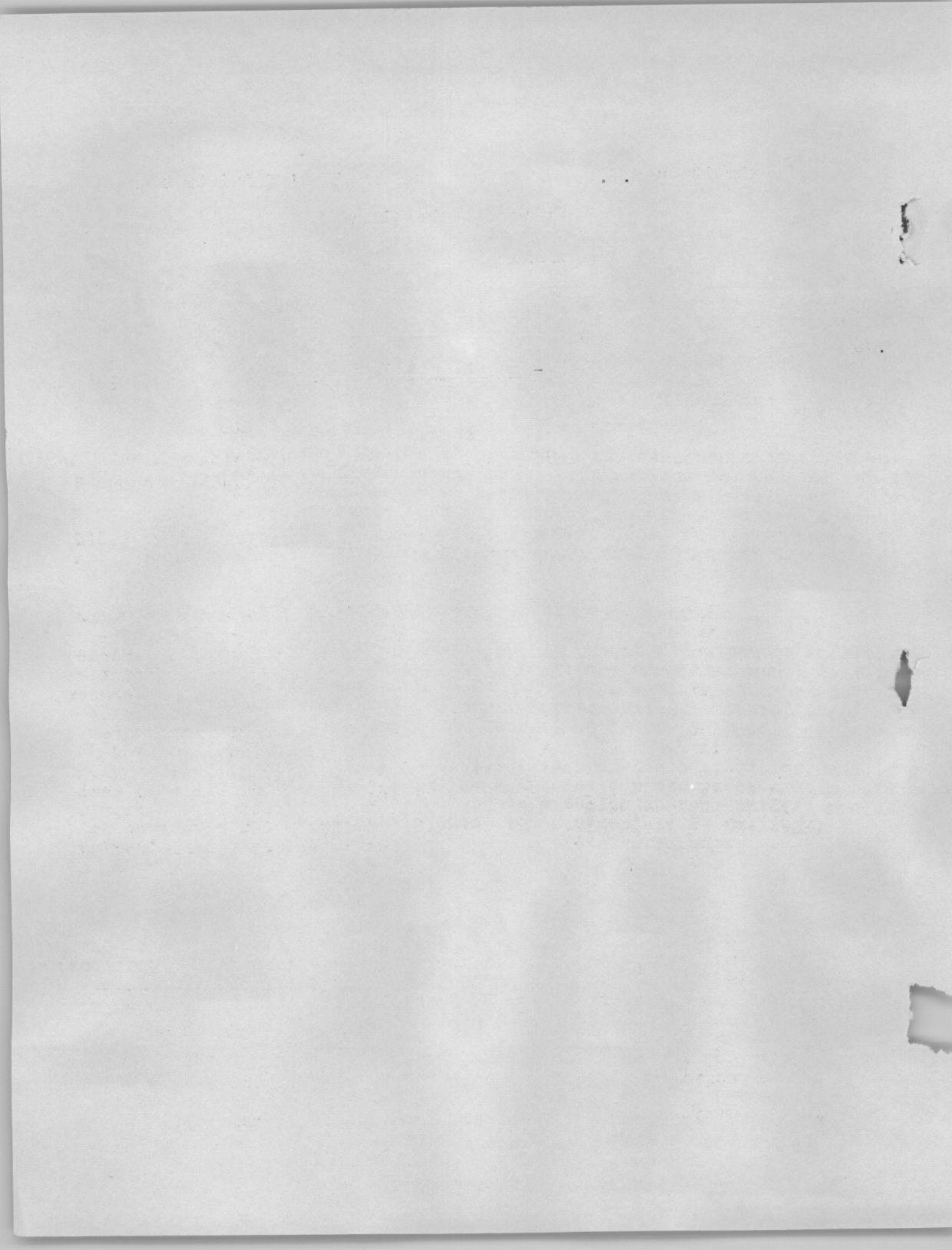
VIII - Questions diverses

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

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

- = par dépêche du 15 juillet 1959, le projet d'acquisition de 9 locomoteurs électriques à courant monophasé, bi-fréquence 25.000 V - 50 Hz et 15.000 V 16 2/3 Hz auquel le Conseil a donné son accord dans sa séance du 15 avril 1959;
- = par deux dépêches du 17 juillet 1959, les projets de mise au gabarit international des lignes à gabarit réduit de la Région Ouest (2ème étape) et d'équipement de locomotives en organes de freinage (détendeurs FV2) permettant l'utilisation du frein modérable au desserrage dont le Conseil a autorisé la transmission, respectivement, le 25 février et le 18 mars 1959;

.....



- = par dépêche du 20 juillet 1959, le projet adopté par le Conseil dans sa séance du 4 février 1959 et relatif à une deuxième étape de travaux pour l'amélioration de l'hygiène et de la salubrité du travail dans diverses installations mises à la disposition du personnel sur la Région de l'Ouest;
- = par dépêche du 24 juillet, le projet d'acquisition, au titre du programme de 1959, de 3.625 wagons de type courant que le Conseil a approuvé le 15 avril 1959;
- = par dépêche du 6 août 1959, le projet relatif à l'installation du chauffage électrique sur 273 véhicules appelés à circuler sur les lignes de Paris à Crépy et de Creil à Aulnoye et Somain qui a reçu l'agrément du Conseil le 24 juin 1959;
- = par dépêche du 7 août 1959, le projet de modernisation de 40 locotracteurs de séries diverses dont le Conseil a autorisé la transmission le 6 mai 1959;
- = par dépêche du 14 août 1959, le projet d'acquisition de 1.000 containers de 9 m³ et 750 containers de 3 m³ que le Conseil a fait sien dans sa séance du 24 juin dernier;
- = par dépêches du 17 août 1959, les projets agréés par le Conseil le 6 mai 1959 et relatifs, l'un à l'installation d'un poste du type PRS et de deux postes satellites à Longueuil-Ste-Marie sur la ligne de Creil à Jeumont, l'autre à l'agrandissement du chantier d'entretien du matériel roulant de Bening. Ce dernier projet doit permettre de renoncer aux travaux intéressant le chantier de réparations du matériel roulant de Sarreinsming compris dans le projet relatif à la couverture des voies de travail de divers chantiers de réparations de matériel roulant (Vaires, Hausbergen et Sarreinsming) que le Conseil et l'Administration Supérieure ont respectivement adopté les 30 janvier et 18 juillet 1957. Cette dernière décision est rapportée en ce qui concerne les travaux susvisés intéressant Sarreinsming.

M. le Ministre a, en outre, approuvé :

- = par dépêche du 22 août 1959, le projet d'équipement en block automatique lumineux de la section Tours-Chasseneuil (Poitiers) de la ligne de Tours à Bordeaux et d'amélioration des installations des gares de Tours, Port-de-Piles et Châtellerault qui a recueilli l'accord du Conseil le 15 avril 1959;
- = par dépêche du 24 août 1959, le projet d'acquisition, au titre du programme de 1959, de 2 autorails prototypes, à deux caisses, de 450 CV et de 50 remorques à bogies du type unifié, projet auquel le Conseil a donné son agrément le 27 mai 1959;

.....

= par dépêches du 27 août 1959 :

- le projet d'installation du block automatique lumineux sur la section Serquigny - Lisieux de la ligne de Mantes à Caen dont le Conseil a autorisé la transmission le 6 mai dernier;
- le projet rectificatif adopté par le Conseil le 22 octobre 1958 et concernant l'aménagement d'un terminus en gare de Suresnes;

= par dépêche du 31 août 1959, le projet de construction d'un quai pour groupeurs à Lyon-Guillotière et de transfert des installations U.F.R. à Lyon-Montagny auquel le Conseil a donné son accord le 6 mai 1959.

La séance est levée à 12 heures 30.

27 mai 1959

212

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 27 mai 1959

P.11

VII - Projets et questions techniques

- 1°) Acquisition de 2 autorails prototypes, à deux caisses, de 450 CV et de 50 remorques à bogies, du type unifié (1).

M. HEBERT commente la notice distribuée.

M. DECOUDUN s'enquiert du nombre d'autorails de 450 CV à deux caisses que la Direction Générale envisage de faire ultérieurement construire si les prototypes répondent à ce qu'elle attend d'eux. Ne serait-il pas plus avantageux, dans le cas où ce nombre devrait être peu élevé, de jumeler deux autorails de 300 CV ?

M. HEBERT répond que l'avenir de ces nouveaux engins de 450 CV dépendra non seulement du comportement du prototype sur le plan technique, mais aussi du coût de leur éventuelle construction en série et du prix de revient à la place offerte, compte tenu de la puissance massique. Il ne pense pas qu'il y ait lieu de préférer à cette solution le jumelage de deux autorails de 300 CV, qui exige deux agents de conduite et une dépense en capital élevée à la place offerte.

Sous le bénéfice de ces remarques et après un dernier échange de vues auquel participent, en outre, M. RENAUD et M. DARGEOU, le Conseil approuve le projet.

(1) A cette acquisition s'ajouterait celle de 11 autorails de 825 CV comprise dans le projet de construction de 31 engins que le Conseil a approuvé dans sa séance du 26 mars 1958 au titre du programme de 1958 et qui n'a encore reçu qu'un commencement d'exécution (20 autorails).

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILL. 60607

II.

S.N.C.F.

PARIS, le 29 AVRIL 1959

M. Frelat

Direction du Matériel
et de la Traction

NOTE JUSTIFICATIVE 64 Te n° 472

relative à l'acquisition au titre du programme 1959 de :

- 11 autorails de 825 ch ayant déjà fait l'objet d'une autorisation ministérielle au titre du programme 1958
- 2 autorails à deux caisses prototypes de 450 ch { montant du crédit
demandé : 1 420 M
- 50 remorques à bogies type unifié

Le Budget d'Exploitation- Dépenses de Renouvellement Matériel roulant neuf - de l'exercice 1959, prévoyait l'acquisition de :

- 2 prototypes d'autorails de 450 ch
- 11 autorails de 825 ch
- 50 remorques à bogies type unifié.

Les 11 autorails de 825 ch constituent le reliquat d'un lot de 31 autorails dont l'acquisition a été autorisée au titre du programme 1958 (décision ministérielle MR 146-11-MT 258 du 17 mai 1958), mais sur lequel 20 unités seulement ont été commandées.

En définitive, la présente note justificative a pour objet :

- 1°- d'informer l'Administration Supérieure que la S.N.C.F. se propose de faire construire, en 1959, les 11 unités constituant le reliquat des 31 autorails de 825 ch pour lesquels elle a déjà l'autorisation de construire au titre du programme de 1958;
- 2°- de demander l'autorisation d'acquérir, au titre du programme 1959 :
 - 2 autorails à deux caisses prototypes de 450 ch
 - 50 remorques à bogies, type unifié.

...

La suite du texte concerne uniquement cette dernière demande et se divise en trois parties:

- I - Justification des acquisitions envisagées
- II - Description sommaire des engins à acquérir
- III - Evaluation des dépenses et imputations de ces dépenses.

*
* *

I - JUSTIFICATIONS DES ACQUISITIONS ENVISAGEES -

A - AUTORAILS PROTOTYPES de 450 ch -

Les autorails unifiés de 300 ch constituent une partie importante du parc de la S.N.C.F.: 251 unités sont en service ou en construction. Ils sont d'une construction économique, en particulier à cause de leur cabine de conduite unique surélevée. Mais leur capacité limitée oblige, dans la majorité des cas, à leur adjoindre une remorque. Sur les lignes moyennement accidentées, la puissance de ces autorails se révèle, dans ces conditions un peu faible. C'est pourquoi la S.N.C.F. envisage de faire construire, pour cette utilisation, de nouveaux autorails un peu plus puissants (450 ch) qui, afin d'avoir une capacité suffisante, comporteront deux caisses. Ils seraient munis d'une cabine de conduite à chaque extrémité pour éviter des manoeuvres longues et coûteuses aux points de rebroussement.

En vue d'expérimenter ce nouveau modèle d'autorail à deux caisses, la S.N.C.F. propose d'en construire deux prototypes au titre du programme 1959.

B - Remorques à bogies, type unifié -

La note justificative 64 Te n° 435 du 23 janvier 1958, relative à l'acquisition des remorques du programme 1958, rappelait qu'à partir de ce programme, les besoins de la S.N.C.F. jusqu'en 1961 s'élevaient à:

- 100 remorques à bogies type unifié
- 35 remorques à bogies type renforcé.

Par décision ministérielle MR 172-3 MT 242 du 28 avril 1958, la S.N.C.F. a été autorisée à commander:

- 50 remorques à bogies type unifié
- 35 remorques à bogies type renforcé.

Il reste donc: $100 - 50 = 50$ remorques à bogies, type unifié à commander; c'est ce nombre que la S.N.C.F. demande l'autorisation d'acquérir au titre du programme 1959.

II - DESCRIPTION SOMMAIRE DES ENGINS A ACQUERIR -

A - Autorails prototypes de 450 ch -

Ces autorails, dont l'étude reste à faire, se composeraient de deux caisses:

- La première, à bogies, aurait deux essieux moteurs actionnés par un moteur de 450 ch placé dans ou sous la caisse. L'aménagement comprendrait des places de 2ème classe et un compartiment à bagages.

- La deuxième caisse, également à bogies, renfermerait un compartiment de 24 places de 1ère classe et un compartiment de 2ème classe.

Les deux caisses dont la capacité totale atteindrait 140 à 150 places, seraient reliées par un soufflet d'intercirculation.

L'engin serait muni d'une cabine de conduite à chaque extrémité ainsi que des organes permettant la conduite en unités multiples.

B - Remorques unifiées -

Ces remorques seraient du même type que celles des commandes précédentes.

III - EVALUATION DES DEPENSES ET IMPUTATION DE CES DEPENSES -

Dépenses unitaires -

Dans les conditions économiques d'avril 1959, les prix unitaires sont évalués comme suit;

- Autorail à deux caisses prototype de 450 ch 135 M
- Remorque à bogie type unifié 23 M

Dépense totale -

Dans ces conditions, la dépense totale s'établit ainsi:

- 2 autorails à deux caisses prototypes de 450 ch: $135 \times 2 =$ 270 M
- 50 remorques à bogies type unifié, $23 \times 50 =$ 1.150 M
- soit au total : 1.420 M

Cette dépense serait imputée au Budget d'Exploitation -
Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf- à raison de:

580 M en 1960

840 M en 1961

Aucune dépense n'est à prévoir en 1959.

LE DIRECTEUR

Signé : GARREAU