

505 LM 18/12

2161

(1938)

A

Acquisition de 20 remorques pour autorails

Acquisition de 20 remorques pour autorails

C.D.	11.10.38	32	V 1°
C.A.	12.10.38	14	IV
C.A.	14.12.38	84	V

14 décembre 1938

216



QUESTION V - Projets.-

p. 84.

1°) Acquisition de 20 remorques pour autorails -

M. JACQUET, Rapporteur, expose que les Services proposent d'acheter 20 remorques pour autorails se décomposant en :

- 5 remorques de moyenne capacité, c'est-à-dire offrant 70 places assises, et d'une longueur totale de 19 m 35, et 15 remorques de grande capacité, c'est-à-dire offrant 90 places assises et ayant 24 m de longueur totale.

Les premières remorques seraient d'un type déjà adopté sur la Région Sud-Est, alors que les secondes sont d'un type nouveau étudié par les Services de la Société Nationale des Chemins de fer.

Le prix des premières serait d'environ 680.000 fr et le prix des grandes remorques d'environ 800.000 fr.

Avec 2 jeux complets d'essieux pour chacun des types, étant entendu que pour les premiers types il n'y a pas encore de jeux d'essieux de rechange, et qu'il y en a 15 exemplaires en commande, et en tenant compte de l'imprévu, on arriverait à une dépense totale de 16.800.000 fr qui seraient imputés : 4 millions au compte de premier établissement de 1938 et le complément sur 1939 .

La Sous-Commission que M. le Président avait chargé d'examiner ce projet a discuté avec les Ingénieurs des Services pour savoir si la solution de la remorque était meilleure que la solution d'achat de nouveaux autorails; il lui a paru incontestable que la solution de la remorque était beaucoup plus avantageuse que celle qui consisterait à acheter de

La Sous-Commission a également demandé aux Services si les freinages prévus donnaient toute sécurité; ce point semble parfaitement acquis, car ces remorques seront pourvues d'un frein à air comprimé commandé depuis l'autorail.

Enfin, la solution des remorques spécialisées aux autorails est certainement bien meilleure que les solutions de fortune qui ont été adoptées jusqu'à maintenant et qui consistent à transformer d'anciennes voitures en remorques d'autorails.

Les Services ont également indiqué à la Sous-Commission dans quelles régions il était prévu d'employer ces remorques: sur certains points du Réseau où les lignes offrent des profils assez durs, il ne paraît pas possible d'employer la grande remorque et c'est pourquoi il paraît nécessaire de commander deux types de remorques.

M. JACQUET tient également à faire remarquer que les plans de construction des remorques, qui seront étudiés par les constructeurs, appartiendront à la Société Nationale des Chemins de fer français et que, par conséquent, dans l'avenir, on ne risque pas d'avoir un échantillonnage compliqué de remorques: sur le chapitre "Remorques" comme sur le chapitre "Autorails", on s'oriente très nettement vers le type Standard.

Dans ces conditions, le Rapporteur propose, au nom de la Sous-Commission, d'approuver l'achat de 20 remorques dont le projet a été remis aux membres du Conseil.

M. LE PRESIDENT met aux voix les conclusions du Rapporteur, qui sont approuvées à l'unanimité.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-

Séance du 14 décembre 1938

-:-

V - Projets :

1°) Acquisition de 20 remorques pour  
autorails.

( Rapporteurs :  
M.M. GALLIOT  
René MAYER  
JACQUET.  
)

h. Jaquet.

adoplé



REMORQUES SPECIALISEES AUTORAILS  
NECESSAIRES AUX DIFFERENTES REGIONS.

I - REGION DU NORD

La Région du Nord possède actuellement 6 remorques Standard en service et 5 C<sup>8</sup> sty qui ne comportent pas de chauffage. En tenant compte du remplacement de ces 5 C<sup>8</sup> par des remorques, l'effectif nécessaire pour le service actuel est donc de 11 remorques.

Par ailleurs, cette Région attend la livraison de 16 autorails Standard qui doivent effectuer 11 journées de roulement supplémentaires:

- 4 sur la ligne d'Arras à Boulogne en remplacement des 4 trains omnibus de chaque sens actuels existant encore sur cette ligne (1106 Km autorails remplaceraient 1024 Km trains)
- 3 sur la ligne d'Amiens à Laon en remplacement de 3 trains omnibus et de 1 train express de chaque sens entre Amiens et Laon et de 1 train omnibus de chaque sens entre Amiens et Tergniet et Tergnier - Laon (1000 km autorails remplaceraient 1000 Km trains);
- 2 sur la ligne Beauvais - Le Tréport en remplacement des 3 trains omnibus de chaque sens (832 Km autorails remplaceraient 624 Km trains);
- 2 sur la ligne Maubeuge-Hirson en remplacement des 3 trains Maubeuge - Hirson et de 1 train Maubeuge - Sars Poteries (358 Km autorails remplaceraient 250 Km trains).

- Ces programmes de remplacement de trains omnibus par des autorails Standard nécessiteraient l'acquisition de 8 remorques, soit un total, pour la Région du Nord, de 19 remorques.

## II - REGION DE L'OUEST

Les 7 autorails Renault ADP de cette Région actuellement à Caen y assurent 4 journées de roulement parmi lesquelles 3 (1 sur Rouen, 2 sur Amiens, Alençon) nécessitent l'emploi de remorques; on pourrait donc prévoir pour ce centre 3 remorques.

Les autorails Corpet-Louvet assurent 2 journées de roulement de trains sur Rennes-St-Malo nécessitant l'emploi d'une remorque.

Les besoins de la Région de l'Ouest se monteraient donc à 4 remorques.

## III - REGION DE L'EST

La Région de l'Est n'a, comme autorails puissants, que 1 ADX<sup>2</sup> à Nancy et 8 Standard à St-Dié.

Il suffirait pour cette Région d'avoir 5 remorques spécialisées remplaçant les 5 voitures C<sup>6</sup> aménagées, actuellement en service à St-Dié, et non munies de chauffage.

## IV - REGION DU SUD-EST

La Région du Sud-Est a, comme autorails puissants, soit en service, soit en commande:

- 6 de Dietrich à Besançon,
- 4 ADX<sup>2</sup> à Clermont,
- 4 ADX<sup>2</sup> à Nevers,
- 19 Decauville (dont 9 seulement en service actuellement) à Grenoble.

.....



A Besançon, 4 remorques seraient nécessaires pour faire le service sur Besançon -Dijon et Dijon -Lons - le Saunier, et supprimer l'emploi des jumelages actuellement nécessaires sur ces lignes.

A Grenoble, 5 remorques sont déjà prévues pour les 9 autorails en service, 4 autres seraient nécessaires pour les 10 autorails à venir qui doivent remplacer les trains omnibus des lignes de Livron à Briançon, Valence à Grenoble et Chambéry.

A Clermont, 2 remorques sont déjà prévues correspondant à 4 ADX<sup>2</sup>; une remorque serait à prévoir à Nevers.

Au total, la Région du Sud-Est aurait besoin de 16 remorques.

#### V - REGION DU SUD-OUEST

La Région du Sud-Ouest possède actuellement 10 voitures A<sup>6</sup> aménagées en remorques à Narbonne, dont 2 seulement ont un roulement régulier.

3 remorques spécialisées suffiraient pour remplacer ces voitures A<sup>6</sup>.

Par ailleurs, 9 ADX<sup>2</sup> doivent assurer 5 journées de roulement à Limoges et remplacer des trains omnibus sur les lignes de Limoges à Ussel, Limoges à Montluçon, Limoges à Poitiers.

.....

5 remorques seraient nécessaires à ce centre.

A Bordeaux, 4 ADX<sup>2</sup> doivent remplacer des Renault VH actuellement insuffisants et 6 autorails puissants (actuellement en théorie 6 Decauville) doivent assurer 3 journées de roulement sur Bordeaux- Agen - Mantauban.

6 remorques spécialisées autorails seraient nécessaires dans ce centre où la circulation voyageurs est parfois très intense.

Enfin, à Aurillac, 10 ADP devant faire du service autour d'Aurillac nécessiteraient 4 remorques.

Les besoins de la Région du Sud-Ouest seraient de 18 remorques au total.

#### R E C A P I T U L A T I O N

Région du Nord .....	19
Région de l'Ouest .....	4
Région de l'Est .....	5
Région du Sud-Est .....	16
Région du Sud-Ouest .....	<u>18</u>
Total:	62

Etant donné que l'effectif actuel en remorques spécialisées est de 42, le nombre des remorques à commander serait de 20.

- 1 - Effectif des autorails puissants actuellement livrés ou commandés.
- 2 - Effectif des remorques spécialisées autorails déjà livrées ou commandées.
- 3 - Effectif des voitures aménagées en remorques autorails.

1 - L'effectif, actuellement livré ou en commande, des autorails susceptibles d'être employés à la traction d'une remorque spécialisée pour voyageurs (autorails BUGATTI 800 CV mis à part) est le suivant :

17 RENAULT ADP 500 CV	( 6 Région de l'OUEST ( 10 Région du SUD-OUEST ( 1 Région de l'EST, destiné à la Région de l'OUEST ( (
22 RENAULT ADX <sup>2</sup> 2 x 300 CV	( 13 Région du SUD-OUEST ( 8 Région du SUD-EST ( 1 Région de l'EST
55 STANDARD 530 & 600 CV	( 8 Région du SUD-OUEST ( 530 CV ( 8 Région de l'EST ( 23 Région du NORD ( 600 CV ( 16 Région du NORD
25 DECAUVILLE 600 CV	( 6 Région du SUD-OUEST ( 19 Région du SUD-EST
2 CORPET-LOUVET 500 CV	( 2 Région de l'OUEST
1 S.O.M.U.A. 500 CV	( 1 Région du SUD-EST
5 de DIETRICH 500 CV	( 6 Région du SUD-EST

soit 128 au total.



2 - L'effectif des remorques spécialisées actuellement en service ou commandées (remorques BUGATTI mises à part) est de :

Région de l'OUEST	( 1 A.N.F. commandée
	( 6 STANDARD en service
Région du NORD	( 20 STANDARD commandées
Région du SUD-EST	( <u>15</u> DECAUVILLE commandées

soit 42 au total.

3 - L'effectif des voitures aménagées en remorques autorails est de :

Région du NORD	( 5 C <sup>8</sup> sty ne comportant pas de chauffage
	( 4 anciens salons aménagés en remorques et munis de chauffage
Région de l'EST	( 5 C <sup>6</sup> non munies de chauffage
Région du SUD-OUEST	( 10 A <sup>6</sup>

## RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

## PROJET D'ACQUISITION

## DE 20 REMORQUES POUR AUTORAILS

Le programme de constructions de matériel roulant neuf à entreprendre en 1938 comprend notamment :

- 15 Remorques spécialisées pour autorails.

Dans la demande adressée le 21 Avril 1938 par la S.N.C.F. à l'Administration Supérieure, il a été indiqué qu'après étude des besoins d'exploitation et détermination du crédit disponible, une nouvelle demande d'autorisation serait présentée pour la construction de ces 15 remorques.

D'autre part, le programme de matériel roulant neuf pour l'année 1937 de la Cie des Chemins de Fer de PARIS à ORLÉANS comportait aussi 5 remorques légères dont le projet d'acquisition avait été soumis le 15 Décembre 1937 à l'approbation de l'Administration Supérieure.

Sur la demande de cette dernière, l'étude de ce projet a été reprise par la S.N.C.F. afin de présenter une proposition d'ensemble groupant les 5 remorques dont il s'agit avec celles figurant au programme de la S.N.C.F. pour 1938.



## EXPOSÉ JUSTIFICATIF

Il convient de rappeler d'abord que le parc d'autorails de la S.N.C.F. comporte :

- a) des autorails dont la puissance, inférieure ou au plus égale à 320 CV, ne permet pas ou ne permet qu'exceptionnellement l'emploi de remorques; ils doivent être jumelés ou couplés dans les cas d'affluence de voyageurs;
- b) des autorails de 500 à 600 CV, susceptibles de faire du remorquage dans des conditions qui diffèrent suivant les besoins du trafic.

L'effectif de ces derniers engins, actuellement livrés ou en instance de livraison, est de 128 unités, ainsi qu'il est indiqué dans l'annexe I.

Les facilités d'exploitation procurées par le remorquage sont très intéressantes, tant pour le transport des marchandises dans un wagon G.V. que pour le transport des voyageurs. Aussi la S.N.C.F. prévoit-elle, dans les programmes futurs de construction d'autorails, une proportion importante d'unités aptes au remorquage.

Les remorques susceptibles d'être accouplées aux autorails peuvent provenir de la transformation de voitures du parc spécialement aménagées à cet effet, mais l'utilisation d'un tel matériel, mal adapté à l'exploitation par autorails, présente des inconvénients.

C'est pourquoi divers types de remorques spécialisées dont la construction rappelle celle des autorails, ont été étudiées et réalisées (remorques DECAUVILLE, STANDARD,

A.N.F.).

L'effectif des remorques, actuellement livrées ou en instance de livraison, est de 42 unités, ainsi qu'il est

indiqué également dans l'Annexe I.

Dans l'avenir, les remorques spécialisées devraient être de l'un des deux types suivants :

- 1° - des remorques de moyenne capacité, permettant d'effectuer des forçements inopinés sans abaissement de la vitesse de parcours, même sur des lignes accidentées.

A ce type appartiennent les 15 remorques DECAUVILLE en cours de construction, conformes au diagramme 102-1 ci-joint.

- 2° - des remorques de grande capacité - environ 90 places assises - pour services d'autorails remplaçant des trains légers. Cette solution présente, indépendamment des raisons d'esthétique, des avantages incontestables sur l'emploi de voitures ordinaires remorquées par des autorails : poids moins élevé par place offerte (le châssis n'est pas appelé à résister aux efforts supportés dans le corps d'un train) - chauffage indépendant permettant l'utilisation de la remorque en hiver.

## CONSISTANCE DU PROJET D'ACQUISITION

Tenant compte des programmes d'exploitation régionaux qui font l'objet de l'annexe II et de l'effectif actuel des remorques, la S.N.C.F. envisage l'acquisition de 20 remorques supplémentaires comprenant :

- 5 Remorques de moyenne capacité, du modèle représenté par le diagramme 102-1 ci-joint;
- 15 Remorques de grande capacité, du modèle représenté par le diagramme 102-3 ci-joint.

Ces deux catégories de remorques, d'une construction relativement simple, feraient l'objet d'adjudications.



# DEPENSES A PREVOIR

La dépense à prévoir s'élèverait approximativement à :

## Programme 1937

- 5 Remorques de moyenne capacité à 680.000 <sup>f</sup> .....	3.400.000 <sup>f</sup>	
(*) - 2 Jeux complets d'essieux de rechange à 60.000 <sup>f</sup> ....	120.000	
- Somme à valoir .....	180.000	
		<u>3.700.000<sup>f</sup></u>

## Programme 1938

- 15 Remorques de grande capacité à 820.000 <sup>f</sup> .....	12.300.000 <sup>f</sup>	
- 2 Jeux complets d'essieux de rechange à 70.000 <sup>f</sup> .....	140.000	
- Somme à valoir .....	660.000	
		<u>13.100.000<sup>f</sup></u>
- Montant du projet .....		<u><u>16.800.000<sup>f</sup></u></u>

## IMPUTATION

L'imputation au Compte de 1<sup>er</sup> Etablissement de la dépense prévue de 16<sup>M</sup>8 serait faite à raison de :

- 4<sup>M</sup> en 1938;
- 12<sup>M</sup>8 en 1939.

La dépense pour l'exercice en cours est prévue au Budget de 1<sup>er</sup> Etablissement de cet exercice, celle pour l'exercice 1939 sera prévue au budget correspondant.

---

(\*) Rechanges destinés à l'effectif total des remorques analogues de la S.N.C.F. : 15 actuellement en commande et 5 du présent projet.

12 octobre 1938

216

CA 12 Octobre 1958

---

QUESTION IV - Projets -

Acquisition de 20 remorques pour  
autorails -

14.

M. LE PRESIDENT indique que, sur la demande de  
M. GALLIOT, Rapporteur, l'affaire est reportée à quinzaine.



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Conseil d'Administration

-----  
Séance du 12 octobre 1938  
-----

IV - Projets -

Acquisition de 20 remorques pour autorails

(Rapporteurs :  
) M. GALLIOT  
( M. René MAYER  
) M. JACQUET

11 octobre 1938

215

QUESTION V - Projets

1<sup>re</sup>) Acquisition de 20 remorques pour autorails -

PV court -

Le Comité prend acte de la désignation de M.M.GALLIOT, René MAYER et JACQUET pour rapporter ce projet, qui figure à l'ordre du jour de la séance du Conseil d'Administration du 12 octobre.

Sténos remis et corrigés - p. 62

M. René MAYER - Je pense que M. GALLIOT rapportera lui-même la question demain devant le Conseil.

M. LE PRÉSIDENT - Je ne demande s'il ne serait pas possible de remplacer ces remorques par des voitures.

M. LE DESHERAIS - Non, parce que, au point de vue de l'utilisation des autorails, nous avons intérêt à avoir des remorques qui soient d'un type relativement léger. Les considérations de poids, de chauffage, de freinage doivent entrer en ligne de compte, voire même les considérations d'esthétique qui ne sont pas sans influence sur le public.

M. ARON - Le frein continu est-il prévu sur ces engins? Quant à la distance d'arrêt, sera-t-elle la même que pour l'automotrice isolée?

M. LE DESHERAIS - Les autorails et les remorques sont freinés de façon similaire; la difficulté ne réside pas tellement là, mais surtout dans l'aménagement du chauffage.

M. René MAYER - J'ai le sentiment que ces remorques ne sont pas d'un prix très élevé.

M. LE PRÉSIDENT - 550.000 fr pour les remorques de moyenne capacité et 820.000 fr pour les remorques de grande capacité. Ce n'est pas peu.

M. BEVINAT - Quel est le prix d'une voiture métallique à l'heure actuelle?

M. René MAYER - 1 million.



M. LE PRESIDENT - En raison de la dépense, j'aurais préféré éviter l'achat de remorques et les remplacer par les wagons en bois que nous avons en excédent.

M. LE BERNIERAIS - Les wagons que nous avons en excédent sont, ou des voitures à bogies trop lourdes, ou des voitures en bois très peu confortables et qu'il faudrait alors munir d'un dispositif de chauffage spécial, parce que les voitures à voyageurs sont chauffées à la vapeur et que nous n'avons pas de vapeur dans les autorails.

M. BOUFFANDEAU - Les autorails ne sont pas chauffés ?

M. LE BERNIERAIS - Si, mais par un dispositif spécial. En raison de ces diverses objections, j'estime que le projet d'acquisition qui vous est soumis représente une dépense vraiment utile. Si nous voulons utiliser nos autorails, il nous faut des remorques.

M. René MAYER - Je rappelle qu'à l'époque où j'ai rapporté, devant le Conseil, le programme d'acquisition des automotrices, il avait été précisé que deux catégories d'automotrices pouvaient traîner des remorques. Or, ces automotrices existent et il convient de les utiliser de façon rationnelle.

J'ajoute qu'il ne semble difficile d'y accrocher des voitures à voyageurs, - non point tant pour les raisons d'esthétique invoquées tout à l'heure, et qui ont leur importance, certes, - mais en raison de la capacité respective des deux véhicules.

M. LE BERNIERAIS - D'autre part, il faudrait, au préalable, transformer les wagons en bois afin de pouvoir les atteler. <sup>Quant à</sup> ~~xxxxxxx~~ la question de capacité, il existe des remorques de 130 places : 90 assises, 40 debout. Il n'y a pas de voitures de cette capacité.

M. LE PRESIDENT - La question est inscrite à l'ordre du jour du Conseil à demain.