

509 LM 18/16

2161

(1954)

Construction de 40 remorques à bogies pour autorails.

C.A.	7. 7.54	17	VII	5°
C.A.	27.10.54	13	VIII	d)

Construction de 40 remorques à bogies pour autorails.

27 octobre 1954

216

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 27 octobre 1954

P.13

VIII - Questions diverses

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

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, du Logement et de la Reconstruction a approuvé :

- par dépêche du 18 septembre 1954, le projet de reconstruction de la gare de Blainville-Damelevières (programme réduit), après exclusion des travaux afférents au déplacement du chantier à combustibles et du gril de classement qui s'avèreraient inutiles en cas d'électrification de la ligne Châlons-Strasbourg; le montant de ce projet se trouve ainsi réduit de 50 M., aux

prix de janvier 1950, par rapport à celui que le Conseil avait adopté le 23 avril 1952;

- par dépêche du 28 septembre 1954, le projet de construction de 40 remorques à bogies pour autorails dont le Conseil avait autorisé la transmission au cours de sa séance du 7 juillet 1954;

- par dépêche du 2 octobre 1954, le projet de construction de 200 voitures métalliques à bogies pour trains rapides et express auquel le Conseil avait donné son accord le 7 juillet 1954, mais dans une consistance un peu différente, la Direction Générale ayant postérieurement estimé nécessaire de substituer 40 voitures à couchettes du type B9c9 myfi à 40 voitures du type B10 myfi; le montant du projet se trouve, en conséquence, porté de 7.416 M. à 7.533 M., somme encore inférieure à celle de 7.600 M. prévue dans le budget d'exploitation pour l'exercice 1954. M. le Ministre a, d'autre part, formulé quelques réserves quant à l'emploi de l'acier inoxydable pour la construction des 40 voitures de 1ère classe incluses dans le projet, son accord sur ce point ne valant que sous condition d'obtenir du constructeur un prix ne dépassant pas de plus de 1 M. celui d'une voiture de même type en acier ordinaire.

M. le Ministre des Travaux Publics, du Logement et de la Reconstruction a, en outre, approuvé :

- par dépêche du 7 octobre 1954, le projet relatif à la reconstruction de la gare de Montbéliard, pour un montant réduit de 2.900.000 fr aux prix de janvier 1950 par rapport à celui que le Conseil avait adopté le 21 novembre 1951, l'allongement de la halle à marchandises côté Belfort et divers remaniements de voies ayant été exclus du projet;

- par dépêche du 13 octobre 1954, le projet de construction de 3.000 containers dont le Conseil avait autorisé la transmission au cours de sa séance du 7 juillet 1954, étant toutefois entendu que l'acquisition des 500 containers ouverts du type a 51 nouveau modèle de 5 m³ compris dans ledit projet n'est autorisée qu'à titre d'expérience et que la S.N.C.F. devra présenter, après deux années d'exploitation, un bilan de l'emploi de ces cadres.

7 juillet 1954

216

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 7 juillet 1954

P.17

VII - Projets et questions techniques

- (4°) Construction de 40 locomotives de 600 CV et de 10 locotracteurs de 400 CV destinés à remplacer la traction vapeur sur un certain nombre de lignes secondaires.
- (5°) Construction de 40 remorques à bogies pour autorails.
- (6°) Construction de 200 voitures métalliques à bogies pour trains rapides et express.
- (7°) Acquisition de 4.300 wagons.

Sur le rapport de M. PORCHEZ, le Conseil approuve les projets.

DIRECTION
du MATERIEL & de la TRACTION

Mell Reichoffe

NOTE JUSTIFICATIVE 64 Te n° 335
relative à la construction de
40 remorques à bogies pour autorails.

Montant du crédit demandé : 597 M.

Le budget d'Exploitation de 1954 - Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf - remis à l'Administration Supérieure, prévoit la construction de :

40 remorques à bogies pour autorails
pour un montant total de dépenses de 572 M.

La présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de construire ce matériel.

Elle comporte trois parties :

- I - Justification de la construction envisagée.
- II - Description des véhicules à construire.
- III - Evaluation des dépenses et imputations de ces dépenses.

I - JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION ENVISAGEE -

Dans la note justificative 64 Te n° 298 du 22 juillet 1953 relative aux constructions d'autorails et de remorques du programme 1953, le parc final à réaliser à la fin de 1956 pour les remorques à bogies pour autorails avait été fixé à 592. Ce nombre faisait abstraction de toute éventualité de fermeture des lignes au service voyageurs.

Depuis, de nouvelles études ont été faites. On y a tenu compte de l'extension des électrifications qui sont susceptibles de libérer des autorails et des remorques d'autorails. D'autre part, on y a supprimé les besoins afférents aux lignes susceptibles d'être fermées au service voyageurs par mesure de coordination.

.....

Cette nouvelle étude a conduit, pour les remorques à bogies aux résultats suivants :

Remorques à bogies pour autorails					
Existant au 1/1/1954 a	Engins déjà commandés et à recevoir à partir du 1/1/1954 b	Amortissement à prévoir du 1/1/54 à fin 1957 c	a+b-c = d	Parc final à obtenir fin 1957 e	Déficit e - d
253(x)	262(x)	0	515	576	61

(x) Ces chiffres comprennent les 23 remorques provenant de la réutilisation, après réforme, d'autorails Michelin 96 places, dont la transformation a été approuvée par DM MR 108-6/MT 2790 des 17 mai 1952 et 14 octobre 1952. Ils ne comprennent pas les remorques spécialisées pour être accouplées avec les autorails pour relations rapides : T.A.R. et autorails Bugatti, type présidentiel (1).

Elle a, par ailleurs, montré que la S.N.C.F. possède dans son parc les remorques à essieux qui lui sont nécessaires.

Nous proposons de ne commander en 1954 que 40 remorques à bogies, restant ainsi légèrement au-dessous du déficit mis en évidence par notre étude.

II - DESCRIPTION DES VEHICULES A CONSTRUIRE -

Les remorques à bogies du type unifié, construites ou commandées jusqu'ici, étaient soit des remorques comportant deux classes et un compartiment-fourgon de dimensions moyennes, soit des remorques de 3ème classe avec un compartiment-fourgon de plus grandes dimensions. Celles que nous proposons de commander ne porteront qu'une seule classe et un compartiment-fourgon de dimensions moyennes.

La commande se répartira entre deux types différents :

1°- 10 remorques à bogies du type unifié, entièrement équipées de banquettes de 2ème classe à 4 places par rangée.

.....

(1) Dans la note justificative 64 Te n° 298 du 22 juillet 1953, les remorques destinées à être accouplées aux autorails Bugatti type présidentiel avaient été anglobées dans les existants.

Ces remorques seront destinées à assurer, avec un meilleur confort, les services "2ème classe" qui seront maintenus en classe supérieure à partir de la date du changement de régime des classes.

Elles offriront 54 places pour voyageurs assis.

Le diagramme DEA n° 2131835 ci-joint, représente leur aménagement.

2°- 30 remorques à bogies du type unifié ne comportant que des banquettes de classe inférieure, à 5 places par rangée.

Elles offriront 81 places pour voyageurs assis.

Le diagramme DEA n° 2131834 ci-joint, représente leur aménagement.

III - EVALUATION DES DEPENSES ET IMPUTATIONS DE CES DEPENSES.

La dépense à prévoir pour les remorques, objet de la présente note justificative, s'établit comme il suit :

Les prix unitaires sont estimés aux conditions économiques actuelles à :

15,3 M pour les remorques équipées de banquettes de 2^{ème} classe,
14,8 M -d°- -d°- de 3^{ème} classe.

La dépense totale à prévoir s'établit par suite à :

- pour 10 remorques équipées de banquettes de 2 ^{ème} classe	
	15,3 x 10 = 153 M
- pour 30 remorques équipées de banquettes de 3 ^{ème} classe	
	14,8 x 30 = 444 M
	<hr/>
	soit au total 597 M

Cette dépense serait imputée en totalité au compte d'Exploitation - Dépenses de renouvellement - Matériel roulant neuf - à raison de :

350 M en 1955
le solde en 1956.

Paris, le 28 JUIN 1954
LE DIRECTEUR,

Signé: PARMANTIER

Les personnes devant participer à l'émission, avec un délai
leur contact, les services "Ligne directe" ont été mis
tous en classe supérieure à partir de la date de change-
ment de classe des classes.

Elles ont été classées de la façon suivante :
Le diagramme LSA n° 213055 ci-joint, représente leur
aménagement.

Le X renvoie à l'ordre du jour n° 10 qui ne comportait que des
demandes de classe inférieure à 5 places par classe.

Elles ont été classées de la façon suivante :
Le diagramme LSA n° 213054 ci-joint, représente leur
aménagement.

III - EVALUATION DES BÉNÉFICES ET LIMITATIONS DE CES BÉNÉFICES

Les dépenses à prévoir pour les travaux, objet de la
présente note Justificative, s'évaluent comme il suit :

Les prix unitaires sont estimés aux conditions écono-
miques actuelles à :

14,8 M pour les travaux évalés de 2^{ème} classe,
14,8 M pour les travaux évalés de 3^{ème} classe.

La dépense totale à prévoir s'évalue par suite à :

- pour 10 travaux évalés de 2^{ème} classe

$$14,8 \times 10 = 148 \text{ M}$$

- pour 20 travaux évalés de 3^{ème} classe

$$14,8 \times 20 = 296 \text{ M}$$

soit au total : 444 M

Cette dépense serait imputée au chapitre d'ex-
ploitation - dépenses de renouvellement - matériel roulant n° 1
à raison de :

250 M en 1955

194 M en 1956

Toutefois, les

DE M. ROBERT,

...