

505LM18/18

2161

(1956, 1959)

Construction de :

- 100 remorques à bogies du type unifié de la S.N.C.F.
- 20 remorques à bogies d'un type renforcé.

C.A.	21. 3.56	18	VII	3°)
C.A.	11. 7.56	14	VIII	c.)
-(s) C.A.	21.10.59	2	II	1°)

Construction de :

- 100 remorques à bogies du type unifié de la S.N.C.F.
- 20 remorques à bogies d'un type renforcé.

21 octobre 1959

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 21 octobre 1959

P.2

II - Comptes rendus sur la marche du service

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

.....

Livraison de la première remorque à bogies
du nouveau type renforcé.

M. DARGEOU

Il informe le Conseil de la livraison de la première unité d'une commande de 55 remorques à bogies d'un nouveau type renforcé; ces remorques, dont il rappelle les caractéristiques, sont destinées à être accouplées à des automotrices électriques pour tous services ou à des autorails de 600 et 825 ch.

11 juillet 1956

216

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 11 juillet 1956

P.14

VIII - Questions diverses

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

M. MARCY fait connaître que M. le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme a approuvé :

.....

= par dépêche en date du 15 juin 1956 :

- le projet concernant l'acquisition de 100 remorques à bogies du type unifié et de 20 remorques à bogies d'un type renforcé dont le Conseil avait autorisé la transmission le 21 mars 1956.

.....

21 mars 1956

216

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 21 mars 1956

P. 18

VII - Projets et questionstchniques

3°) Construction de 100 remorques à bogies du type unifié et de 20 remorques d'un type renforcé.

Sur le rapport de M. BOYAUX et après un échange de vues auquel participe, en outre, M. LE PRESIDENT, le Conseil approuve le projet.

M. Bichotte

S.N.C.F.

Direction du Matériel
et de la Traction

Exemplaire pour Messieurs les Membres du CONSEIL D'ADMINISTRATION

Montant du crédit demandé : 1 793 M.

NOTE JUSTIFICATIVE 64 Te n° 386
relative à la construction de :
- 100 remorques à bogies du type unifié de la S.N.C.F.
- 20 remorques à bogies d'un type renforcé.

VII 30

La présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de construire :

- 100 remorques à bogies du type unifié de la S.N.C.F.
- 20 remorques à bogies d'un type renforcé destinés à être accouplées indifféremment avec des automotrices électriques ou des autorails de 600/825 ch. Huit de ces 20 unités comporteraient en outre une cabine de conduite permettant la réversibilité.

Le dépense correspondant à ces constructions est inscrite au Budget d'Exploitation - Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf de l'exercice 1956.

Cette note comprend trois parties :

- I - Justification des constructions envisagées
 - II - Description sommaire des engins à construire
 - III - Evaluation des dépenses et imputations de ces dépenses.
- ° °

I - Justification des constructions envisagées -

Par note justificative 64 Te n° 335 du 28 juin 1954, relative à la construction de 40 remorques à bogies pour autorails, la S.N.C.F. indiquait à l'Administration Supérieure que, compte tenu, d'une part, de l'extension des électrifications qui sont susceptibles de libérer des autorails et des remorques d'autorails et, d'autre part, de la suppression des besoins afférents aux lignes susceptibles d'être fermées au service voyageurs par mesure de coordination, le parc de remorques à bogies à obtenir pour fin 1957 devrait s'élever à 576 unités.

Une nouvelle étude effectuée en 1955 a permis de constater que, par suite du maintien en service de lignes dont la fermeture avait été envisagée, les besoins à prendre actuellement en considération sont supérieurs au chiffre précédemment admis et très voisins du chiffre ci-dessous, à savoir :

672 remorques à bogies, le nombre de remorques à essieux nécessaire étant, lui-même de 156 unités (1).
.....

(1) Ces chiffres ne sont pas définitifs, l'expérience prouvant qu'il est possible d'aller plus loin, dans la voie de la dieselisation du service voyageurs, qu'il n'avait été envisagé de le faire lors de l'étude de 1953. Une révision du programme d'utilisation des autorails et des remorques est en cours pour la période de cinq ans allant de 1956 à 1960, et fera apparaître quelques besoins nouveaux; la diminution massive du nombre de voitures à essieux utilisées dans les trains omnibus et directs créée de toute façon des besoins de renouvellement à satisfaire dans les prochaines années d'une façon ou d'une autre.

Compte tenu des existants, des commandes et des réformes prévues, les commandes restant à passer pour réaliser ce parc se déterminnent comme suit :

	Remorques	
	à bogies	à essieux
A - Existants au 1.1.56, y compris unités à recevoir sur constructions en cours	546	130
B - À réformer en 1956 - 1958	7	-
C - Total des existences à la fin de 1958	539	130
D - Parc reconnu nécessaire	672	156
Reste à commander (D - C)	133	26

Ce programme est toutefois à retoucher pour tenir compte de ce que la S.N.C.F. se propose maintenant de mettre en service sur certaines lignes électrifiées des automotrices électriques "tous services", lesquelles remplaceraient non seulement des trains omnibus ordinaires, mais encore un certain nombre d'autorails qui circulent actuellement sous caténaire et qui, [REDACTED], ont un prix de revient nettement supérieur à celui d'engins électriques.

La S.N.C.F. envisage de demander l'autorisation d'acquérir, au titre des programmes de 1956 et des années à venir, 35 automotrices électriques "tous services". La mise en service de ces 35 automotrices électriques libérerait 15 autorails et 15 remorques de type unifié actuel. Par contre, elle comporterait l'utilisation de 55 remorques à bogies. Ces dernières seront d'une conception suffisamment robuste pour permettre éventuellement la formation des rames constituées d'une automotrice et de 3 remorques. Nous les désignerons dans la suite de cette note sous l'appellation : remorques du type renforcé.

Dans ces conditions, les besoins en remorques à bogies pour la période 1956 - 1959 deviennent respectivement :

133 - 15 = 118 remorques à bogies de type unifié actuel

55 remorques à bogies du type renforcé

La S.N.C.F. se propose de combler ces besoins par des commandes réparties sur les exercices 1956 et 1957. Aussi serait-elle désireuse d'obtenir au titre de l'exercice 1956, l'autorisation de commander :

- 100 remorques à bogies du type unifié actuel
- 20 remorques à bogies du type renforcé.

Parmi les 20 remorques du type renforcé, huit seraient munies d'une cabine de conduite assurant la réversibilité immédiate d'un nombre égal de rames.

L'aménagement des 120 remorques fait l'objet du chapitre II ci-après.

.....

II - Description sommaire des engins à construire -

Remorques du type unifié - Elles seront d'une conception analogue à celles des constructions antérieures.

Les 100 remorques type unifié S.N.C.F. comprendraient :

- 1 remorque de la classe supérieure suivant diagramme n° DEA 2 131 835
- 25 remorques mixtes (classes supérieure et inférieure) comportant 12 places de classe supérieure et 65 places de classe inférieure suivant diagramme n°
DEA 2 131 818
- 60 remorques de la classe inférieure avec compartiment fourgon ordinaire suivant diagramme n° DEA 2 131 834
- 14 remorques de la classe inférieure avec grand compartiment fourgon de 17 m² suivant diagramme n° DEA 2 131 826

Remorques à bogies du type renforcé -

Les 20 remorques dont il s'agit auront un châssis renforcé par rapport à celui des remorques du type unifié. Elles présenteront un maître couple de mêmes dimensions que celui des automotrices auxquelles elles sont principalement destinées. Elles seront munies d'une ligne de train-control qui, raccordée à la ligne de train-control des automotrices, permettra de disposer de quelques rames réversibles à troiscaisses et ménagera des possibilités de circulation au couplage avec un seul conducteur. Huit d'entre elles comporteront en outre une cabine de conduite permettant la réversibilité.

Pour le reste, ces remorques - toutes de la classe inférieure - avec petit compartiment fourgon, seront semblables aux remorques d'autorails du type unifié.

III - Evaluation des dépenses et imputation de ces dépenses -

Dépenses unitaires -

Les prix unitaires des remorques, qu'il est proposé de faire construire sont, dans les conditions économiques de janvier 1956, les suivants :

- Remorque de la classe supérieure :.....	15
- Remorque mixte :	14
- Remorque de la classe inférieure avec compartiment fourgon ordinaire :	13,5
- Remorque de la classe inférieure avec grand compartiment fourgon :	13
- Remorque du type renforcé sans cabine de réversibilité :	21
- Remorque du type renforcé avec cabine de réversibilité :	23

Dépense totale -

Dans ces conditions la dépense totale s'établit comme suit :

Pour :

1 remorque de la classe supérieure

15 M

25 remorques mixtes :

14 x 25 =

350 M

60 remorques de la classe inférieure avec compartiment fourgon ordinaire

13,5 x 60 =

810 M

14 remorques de la classe inférieure avec grand compartiment fourgon :

13 x 14 =

182 M

8 remorques du type renforcé avec cabine de réversibilité :

23 x 8 =

184 M

12 remorques du type renforcé sans cabine de réversibilité :

21 x 12 =

252 M

soit au total :

1.793 M

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

346 M en 1957

1.447 M en 1958

aucune dépense n'est à prévoir en 1956.

PARIS, le 29 FEV 1956

LE DIRECTEUR,

Signé : C. MARTIN