

S O S L H 19/6

2171

(1955)

Construction de 23 éléments automoteurs doubles pour la banlieue Ouest (1.500 V.)

C.A.	23.	2.55	19	VII	3°)
C.A.	27.	7.55	20	VIII	c)

Construction de 23 éléments automoteurs doubles pour la banlieue Ouest (1.500 V.)

27 juillet 1955

2171

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 27 juillet 1955

---

P.20

VIII - Questions diverses

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

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

= par dépêche du 27 juin 1955, le projet de reconstruction de la gare d'Alençon (programme réduit) que le Conseil avait approuvé au cours de sa séance du 23 avril 1952, mais pour un montant ramené de 215 millions à 203,2 millions aux prix de janvier 1955 par suite de l'exclusion du dit projet de l'allongement des voies de service côté Mézidon;

= par dépêches en date du 2 juillet 1955 :

- le projet relatif à la reconstruction de la sous-station électrique et des Ateliers du Service Electrique de La Garenne-La Folie auquel le Conseil avait donné son accord le 15 décembre 1948 (les travaux sont terminés et la dépense totale est estimée à 423,2 millions);

- et le projet de construction de 23 éléments automoteurs doubles à courant continu 1.500 V. destinés à l'amélioration de la desserte de la banlieue Ouest (Montparnasse), projet dont le Conseil avait autorisé la transmission le 23 février 1955.

.....

23 février 1955

271

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 23 février 1955

---

P.19

VII - Projets et questions techniques

3°) Construction de 23 éléments automoteurs doubles pour  
la banlieue Ouest (1.500 v).

M. BOYAUX analyse la note distribuée.

M. PAILLIEUX regrette qu'au lieu d'envisager leur renouvellement qui s'impose, on ait procédé à une remise en état approximative et précaire des rames qui circulent sur la banlieue Saint-Lazare. Ces rames sont, en effet, arrivées à limite d'usure et les réparations auxquelles elles ont donné lieu ont entraîné des frais considérables sans véritablement remédier, pour autant, aux déficiences et à l'inconfort de ce matériel.

Le Conseil approuve le projet.

relative à la construction de 23 éléments automoteurs  
doubles pour la desserte de la banlieue Ouest  
(1500 volts)

Montant du crédit demandé : 2.990 M

Le projet de Budget d'Exploitation - Dépenses de Renouvellement - Matériel roulant neuf, qui a été présenté au titre de l'exercice 1953, prévoit la construction de :

- 6 éléments automoteurs doubles,
- 14 éléments automoteurs triples,

pour la desserte de la banlieue Montparnasse alimentée sous la tension de 1500 volts.

Pour les raisons exposées ci-après, la présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de construire au lieu des 6 éléments doubles et des 14 éléments triples antérieurement prévus :

- 23 éléments automoteurs doubles.

Elle est divisée en trois parties :

- I - Justification des constructions envisagées.
- II - Description sommaire du matériel.
- III - Evaluation des dépenses et imputation de ces dépenses.

#### I - JUSTIFICATION DES CONSTRUCTIONS ENVISAGEES -

La banlieue Montparnasse, électrifiée en courant continu 1500 volts, est desservie par un parc très hétérogène. A côté d'un matériel moderne (20 rames Budd et 5 automotrices de ramassage), mis en service en 1938 ou modernisé (9 éléments 1ère série), la desserte actuelle de la petite et de la grande banlieue exige le recours à des rames constituées en matériel ordinaire (voitures à étages, voitures Talbot, voitures de grandes lignes). Remorquées par des locomotives électriques BB des types 900 et 800, ces rames sont lourdes, mal adaptées au service de banlieue. Leur exploitation est coûteuse; la remorque de chaque rame, en proche banlieue, nécessite deux locomotives. Les locomotives BB 800, vieilles de 32 ans, sont d'une technique périmée et malgré les limitations de vitesse qui leur sont imposées, elles sont très agressives pour la voie.

Le remplacement de ce matériel s'impose donc, en vue de doter l'ensemble de cette banlieue d'un parc homogène. Cette opération permettra, d'ailleurs, les importantes récupérations ci-après de matériel moteur et remorqué :

- 5 locomotives BB 900 (ou par décalage 4 locomotives BB 8200)
- 8 locomotives BB 800
- 20 voitures de grandes lignes
- 23 voitures à étages
- 14 voitures Talbot.

Les locomotives BB (900 et 8200) libérées permettront, soit directement, soit par décalage, de fournir aux 2 Régions de l'OUEST et du S/OUEST un appoint qui risque de devenir nécessaire pour couvrir certaines pointes de trafic (pèlerins, etc.); les BB 800 pourront soit être réutilisées à des manoeuvres de gare en remplacement de machines à vapeur qui seraient amorties, soit permettre la réforme de BB 800 non améliorées, économisant ainsi les grandes réparations générales avec recâblage (prix unitaire de l'ordre de 15 M) qui deviendront indispensables pour maintenir ces machines en service.

Les 20 voitures de grandes lignes, qui sont métalliques, auront leur utilisation dans nos trains rapides et express où, pendant encore de nombreuses années, nous serons obligés d'incorporer des voitures à bogies à caisse en bois (il y aura en 1958 environ 6005 voitures métalliques pour 6790 nécessaires).

Les 23 voitures de banlieue à étages et les 14 voitures Talbot auraient leur utilisation immédiate, notamment pour la desserte de banlieue de villes, telles que Strasbourg, Lille, Lyon, Marseille, la comparaison des besoins et des ressources montrent que le parc est déjà et continuera à être déficitaire en voitures à bogies et que, en voitures à essieux, le parc deviendra déficitaire dès 1957.

Le matériel précité est à remplacer par des éléments automoteurs électriques du genre de ceux mis en service sur la banlieue S/EST. On pouvait envisager d'utiliser soit des éléments doubles constitués chacun par une motrice et une remorque soit des éléments triples comportant une motrice et deux remorques. Sur la banlieue S/EST et S/OUEST, la solution retenue comporte l'utilisation à la fois d'éléments doubles et d'éléments triples.

Mais, en ce qui concerne la banlieue Montparnasse, les études ont montré que l'utilisation exclusive d'éléments doubles représentait la solution la moins onéreuse et la mieux adaptée aux besoins du trafic. 23 éléments doubles sont nécessaires.

La S.N.C.F. demande à être autorisée à commander ce matériel.

## II - DESCRIPTION SOMMAIRE DU MATERIEL -

Les éléments automoteurs doubles dont la construction est envisagée, seront semblables aux 54 éléments dont la description a été donnée en annexe à la note justificative 64 Te n° 193 du 2 août 1946 et aux 5 éléments doubles ayant fait l'objet de la note justificative 64 Te n° 332 du 1er septembre 1954.

## III - EVALUATION DES DEPENSES & IMPUTATION DE CES DEPENSES -

Le prix unitaire d'un élément double peut être estimé, dans les conditions économiques actuelles, à 130 M.

Sur cette base, la dépense totale s'établit à :

$$23 \times 130 = \dots\dots\dots 2990 \text{ M}$$

pour 23 éléments automoteurs doubles.

Cette dépense serait imputée au Compte d'Exploitation - Dépense de Renouvellement - Matériel roulant neuf.

Les imputations s'échelonnent à raison de :

760 M en 1956  
1.520 M en 1957  
710 M en 1958

Aucune dépense n'est prévue au titre de l'exercice 1955.

PARIS, le 15 FEV 1955

LE DIRECTEUR,

Signé: PARMANTIER

Les renseignements complémentaires à l'annuaire 1955

1955 n° 1  
1955 n° 2  
1955 n° 3

Annuaire de l'enseignement primaire en France 1955

Paris, 1955

Le Livre de Poche