

SOSLH 20/1

2210

(1939)

A

Opportunité de construire des locomotives à grande vitesse.

Opportunité de construire des locomotives à grande vitesse

(s) C.D. 4. 7.39 35 V 1°

4 juillet 1939

QU. V - Projets (1°)

Opportunité de construire des locomotives
à grande vitesse

(s) p. 35

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT

La note traduit nettement le désir des services d'arriver à mettre en service des trains légers et très/rapides. Or, il convient, à mon avis, de se montrer très circonspect en la matière. Les voyageurs ne paient, en fait, que la moitié du prix de revient de leur transport. Ceux qui sont le plus avides de vitesse peuvent prendre l'avion et vous n'êtes pas sûrs d'attirer une clientèle importante même au prix d'un effort considérable dans le sens de la vitesse. D'autre part, la vitesse se paie cher. Je n'aborderai pas la question de la consommation de combustible qui est assez controversée. Mais c'est un fait que la réalisation des grandes vitesses rend nécessaire l'emploi de systèmes de freinage spéciaux dont l'acquisition et l'entretien sont coûteux. Par ailleurs, il faut entretenir les voies tout spécialement : augmenter le dévers dans les combes, modifier l'implantation des signaux, etc...

En un mot, tout un ensemble de questions importantes sont à considérer avant de se lancer dans une politique de grande vitesse
.....

M. GRIMPRET - La notice indique que la locomotive à vapeur à mettre en construction pourra pratiquer normalement la vitesse de 150 kmh.

Mais est-on certain qu'une telle vitesse ne sera pas interdite pour des raisons diverses de sécurité ou d'entretien des voies ?

.....

M. LE BESNERAIS

Reste la question, soulevée par M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, de savoir s'il est opportun, dans les circonstances actuelles, de mettre en construction un prototype de locomotives à grande vitesse. Je pense, quant à moi, que le projet n'est pas sans intérêt.

Nous prévoyons une vitesse maximum de 150 kmh. Au point de vue de la voie, ceci ne présente pas de difficulté. Quant aux installations de signalisation, elles permettent dès maintenant, sur les nouvelles sections, la vitesse très voisine de 140 kmh: il y aurait donc de ce côté assez peu de chose à faire, sous réserve d'une vérification et peut-être d'une amélioration du freinage des trains.

En ce qui concerne le prix de revient, il n'est pas du tout certain que nous en soyons arrivés au point où il n'est plus intéressant de chercher à aller plus vite. Des études récentes ont été faites en Allemagne, qui montrent que les vitesses moyennes usuelles étant ce qu'elles sont, le prix de revient du km-train peut encore diminuer lorsque la vitesse augmente. Et ceci s'explique du fait que les conditions d'utilisation du personnel et du matériel ont une part très grande dans ce prix de revient. Evidemment, à un moment donné, on atteindra la vitesse correspondant au prix de revient minimum; à partir de ce moment, le prix de revient tendra à augmenter avec l'accroissement de la vitesse. Le problème est à suivre de près. Mais, en l'état actuel des choses, il ne semble pas qu'une augmentation de la vitesse doive se traduire par une majoration des dépenses.