

505 LH 23/9

2221

(1941, 1944)

Acquisition de machines de manoeuvre pour les triages
de la ligne électrifiée Paris-Lyon

Acquisition de machines de manoeuvre pour les triages
de la ligne électrifiée Paris-Lyon.

(s) C.A. 10.12.41 28 V

Lettre S.N.C.F. au Séc.
d'état aux Com. 19.12.41
Dépêche du MTP à la SNCF 7. 8.44
Dépêche du MTP à la SNCF 26.10.44

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

PARIS, le 26 Octobre 1944

Direction des
Chemins de fer

Service Technique

3ème Bureau

Région SUD-EST

Ligne de Paris à Lyon

Electrification

Elec: 225-50

Rectificatif à la Décision ministérielle du
7 Août 1944 adressée à

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de Fer
Français.

A la première page, dernier alinéa, lire :

"Enfin les projets III et IV seront imputés sur les crédits
des programmes ordinaires de travaux complémentaires, sauf en
ce qui concerne les 31 locomotives électriques de manoeuvre
dont le montant sera imputé au programme spécial d'équipement".

au lieu de :

"Enfin les projets III et IV seront imputés sur les crédits
des programmes ordinaires de travaux complémentaires.

P. le Ministre et par autorisation
Le Directeur des Chemins de Fer P.I.

.....

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
ET DES COMMUNICATIONS

Direction des Chemins de fer

Service Technique

Paris, le 7 août 1944

3ème Bureau

Région Sud-Est

Ligne de Paris à Lyon

Electrification

Elec. 225+50

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à la Production Industrielle et aux
Communications

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Na-
tionale des Chemins de fer
88, rue St-Lazare - PARIS -

COPIE

Vous avez soumis à mon approbation, le 19 décembre 1941, quatre projets concernant l'ensemble des travaux à effectuer pour l'électrification de la ligne de Paris à Lyon.

PROJET I - Electrification de la ligne entre Paris et Lyon.

PROJET II - Electrification de la banlieue parisienne.

PROJET III - Electrification des voies de service et acquisition de locomotives électriques de manoeuvre.

PROJET IV - Banalisation des voies principales avec commande centralisée du trafic entre St-Florentin et Dijon.

Les projets I et II, dont les montants s'élèvent respectivement aux prix de mai 1940, à 3.722.600.000 fr et 289.300.000 fr, seront imputés sur l'ensemble des crédits inscrits au programme quinquennal et au programme spécial d'équipement pour l'électrification de Laroche à Lyon et celle de Paris à Laroche, approuvés respectivement par la loi du 29 juillet 1939 et la loi du 29 octobre 1940.

Un projet de block automatique lumineux à installer entre Laroche et Lyon sera en outre imputé sur les mêmes crédits.

Enfin, les projets III et IV seront imputés sur les crédits de programmes ordinaires de travaux complémentaires.

(+) Il a été
donné connais-
sance de cet
tedépêche au
Conseil dans
samedi 9 août
1944.

Les circonstances n'ayant pas permis d'envisager la réalisation immédiate de l'électrification de la ligne de Paris à Lyon, je vous ai demandé par lettre du 21 février 1944⁽¹⁾ de procéder à un nouvel examen de certaines des dispositions des projets en cause.

.....

Vous m'avez répondu par lettres des 1er mars et 4 juin 1944 en me communiquant les résultats d'une étude concluant au maintien des dispositions prévues, notamment en ce qui concerne le choix de la tension d'alimentation.

Vous exposez que l'alimentation sous 3.000 volts pourrait être préférée à l'alimentation sous 1.500 volts si la question était encore entière, mais vous indiquez que, par suite de l'importance du réseau à 1.500 volts déjà réalisé, l'unification de la tension à 3.000 volts entraînerait des dépenses exagérées et que la coexistence de deux réseaux à tensions différentes amènerait de graves sujétions au double point de vue de l'exploitation et du matériel.

Vous insistez enfin sur l'intérêt qui s'attache à l'approbation des projets présentés.

+
+ +

Compte tenu de l'ensemble de ces considérations, j'ai décidé d'accorder mon approbation, comme suite et complément des travaux reconnus d'utilité publique pour la construction de la ligne Paris-Lyon, aux projets I, II et III, le projet IV remanié, que vous m'avez adressé le 7 juillet 1944, devant faire l'objet d'une décision ultérieure.

Cette approbation est donnée sous les réserves suivantes:

1°) l'exécution effective de chacune des tranches de l'opération est subordonnée à l'approbation du projet d'exécution correspondant, qu'il vous appartiendra de présenter en temps utile et auquel vous devez joindre un devis estimatif basé sur les prix en vigueur à l'époque considérée. Je signale, dès maintenant que le projet d'exécution des sous-stations devra comprendre la protection de ces ouvrages contre l'incendie et les attaques aériennes ainsi que l'asservissement par fil pilote des disjoncteurs d'alimentation.

2°) vous fournirez chaque année, en même temps que le projet de budget d'établissement, l'indication approximative du tonnage de matières premières et du nombre de journées d'ouvriers nécessaires pour l'exécution des travaux d'électrification prévus au cours de la même période, de façon à permettre à l'Administration, tant que le régime actuel de répartition demeurera en vigueur, d'harmoniser l'attribution des diverses dotations et de mettre la S.N.C.F. à même, une fois une tranche de l'électrification approuvée et dotée, de la réaliser avec le maximum de célérité.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Secrétaire Général des P.T.T., à M. le Directeur de l'Electricité et à M. l'Inspecteur Général, Chef de la 6ème Circonscription Electrique à Grenoble.

Signé : BICH LONNE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 décembre 1941

321-2

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, quatre projets concernant l'ensemble des travaux à effectuer pour l'électrification de la ligne Paris-Lyon :

- Projet I - Electrification de la ligne entre Paris et Lyon
- Projet II - Electrification de la banlieue
- Projet III- Electrification des voies de service et acquisition de locomotives électriques de manœuvre
- Projet IV - Banalisation des voies principales avec commande centralisée du trafic entre Saint-Florentin et Dijon

.....

Les crédits correspondant aux projets III et IV sont inscrits au programme ordinaire de Travaux complémentaires de 1942, à l'exception, toutefois, de celui concernant la partie "matériel roulant" du projet III que nous nous réservons d'inscrire au Programme Ordinaire d'un exercice ultérieur.

Je vous serais obligé de vouloir bien, après décision, nous renvoyer un exemplaire de chacun de ces projets.

Veuillez agréer,

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

10 décembre 1941

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 10 décembre 1941

Acquisition de 31 locomotives de manoeuvre.

QUESTION V - Projets

Electrification de la ligne Paris-Lyon

.....

P.V. (p.10) M. LECLERC du SABLON

C - Acquisition de locomotives électriques de manoeuvre et équipement des voies de services dans diverses gares.- L'électrification des opérations de triages et des manoeuvres de formation n'a été prévue que dans les grandes gares dotées d'un équipement suffisamment moderne pour que des remaniements importants n'aient pas à y être envisagés à plus ou moins brève échéance.

Les dépenses d'installations fixes seraient, dès lors, relativement peu élevées. Par contre, il est nécessaire de prévoir l'acquisition de 31 locomotives : 4 machines de butte de forte puissance et faible vitesse, 8 locomotives CC et 19 locomotives BB.

.....

Après échange de vues auquel prennent part M. LAURENT-ATTHALIN, M. BOUTET, M. de TARDE et M. TIRARD, le Conseil approuve les projets.

Sténo (p.27

M. LECLERC du SABLON.....

Le troisième projet concerne l'équipement électrique de certaines voies de service et l'acquisition de matériel de manoeuvres. On aurait pu concevoir que les opérations de triages continuassent d'être assurées par des machines-vapeur, des machines Diesel ou d'autres engins à traction autonome, l'entrée et la sortie des voies étant seules électrifiées.

.....

A la suite d'une étude approfondie, le Service du Nouve-

ment et la Région Sud-Est ont estimé que, dans les gares de

triage pour lesquelles une modernisation des installations exis-

tantes devrait être envisagée à plus ou moins brève échéance,

par exemple celle de Villeneuve, il était inutile d'engager dès

à présent les frais correspondant à l'électrification et qu'il en

était de même dans les gares d'importance moyenne ou faible. En

définitive, les deux seules gares à électrifier en totalité sont

celles de St-Germain au Mont d'Or et de Chassas, pour lesquelles

il sera nécessaire d'acquiescer à machines de butte de forte puis-

sance. Les autres gares seront seulement équipées pour permettre

l'entrée et la sortie des trains à traction électrique.

En ce qui concerne l'équipement des gares et chantiers

des services voyageurs et messageries, un effort assez important

est prévu, qui motive l'acquisition de 27 machines, dont 6 loco-

motives CC pour le chantier de Beroy-Comblains et la Gare de Paris-

Lyon. Ces locomotives doivent pouvoir remorquer des rames de 800

à 850 T. sur un parcours d'environ 4 km, comportant une rampe de

15 o/oo.

La rentabilité de ce projet est excellente : les dépenses

totales atteignent 145 M. 5, pour une économie de 15.150.000 Fr

par an, soit un taux de 10,5 %.

Service technique
de la
Direction Générale

RAPPORT AU CONSEIL

au sujet de l'électrification de la ligne PARIS-LYON

(extrait relatif à l'acquisition de machines
de manoeuvre)

L'électrification de la ligne Paris-Lyon figure à la fois au 1er programme quinquennal et au programme spécial d'équipement.

.....

D'autres projets, qui ne peuvent être incorporés au projet d'ensemble de l'électrification car ils ne sont pas la conséquence nécessaire de celle-ci, mais qu'il y aurait intérêt à réaliser en même temps que l'électrification, sont également présentés au Conseil. Il s'agit de :

- l'électrification des triages, voies de service et manoeuvres de gares (projet n° III),

.....

Nous proposons d'inscrire cesderniers projets à nos programmes normaux de travaux d'établissement et, dès 1942, une dotation sera inscrite à notre budget d'établissement pour permettre d'en commencer la réalisation.

.....

PROJET III -

ACQUISITION DE LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE MANOEUVRES ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE DE VOIES DE SERVICE DE DIVERSES GARES DE LA LIGNE PARIS-LYON -

L'électrification d'une ligne n'implique pas nécessairement que les manoeuvres dans les gares de formation et les triages doivent être électrifiées. Rien ne s'oppose, du point de vue technique, au maintien de la traction vapeur pour ces opérations et leur électrification n'est à envisager que si elle peut être justifiée par des économies d'exploitation suffisantes pour en assurer la rentabilité.

.....

Cette question a donc fait l'objet d'une étude pour chacune des gares intéressées.

1° - Gares de triage -

Les triages de la Région Sud-Est sont desservis en grande partie par des locomotives de manœuvre de type ancien et de puissance insuffisante. Le prix de revient des manœuvres est élevé et ces locomotives ne seraient pas en mesure d'assurer le débranchement des trains de 1.300 tonnes qu'il est prévu de remorquer sur Paris-Lyon après l'électrification.

Quelques locomotives à 5 essieux couplés ont été mises en service à Villeneuve-St-Georges et à St-Germain-au Mont d'Or et l'emploi de machines de ce type devrait être généralisé si les manœuvres ne devaient pas être électrifiées.

L'équipement des triages peut être réalisé de deux manières différentes :

- a) en électrifiant la totalité des voies de service et en effectuant les manœuvres au moyen de locomotives électriques;
- b) en électrifiant seulement les voies nécessaires pour assurer le service des trains (faisceaux de réception, tête des faisceaux de départ, voies de circulation des machines de route), disposition déjà prévue au projet I, et en utilisant pour les manœuvres des locomotives autonomes ; locomotives à vapeur modernes ou locomotives Diesel électriques.

L'étude effectuée pour chacune des gares de triage intéressées a conduit à écarter pour le moment la solution de l'électrification totale :

- a) pour un certain nombre de gares importantes (Villehève-triage, Perrigny), dont les installations, peu satisfaisantes, devront être ultérieurement modifiées (Cette modification est inscrite au 2ème programme quinquennal approuvé par le Conseil le 8 octobre);
- b) pour les gares d'importance moyenne (Laroche, Les Laumes) ou faible; où le service pourra être assuré dans des conditions satisfaisantes au moyen de locomotives à vapeur libérées d'autres gares.

L'électrification totale ne serait finalement appliquée qu'aux deux gares de St-Germain au Mont d'Or et de Chasse : la première est en cours d'amélioration et la seconde possède un équipement moderne apte à faire face sans aucune difficulté aux besoins du trafic après électrification.

Le projet comprend pour l'équipement de ces gares, l'acquisition de 4 machines de butte de forte puissance et faible vitesse analogues à celles en service sur la Région Sud-Ouest (deux pour St-Germain au Mont d'Or, une pour Chasse et une en réserve) ainsi que l'équipement des voies de manœuvres dont l'électrification n'est pas prévue au projet I.

2° - Gares et chantiers de trains de voyageurs et de messageries

Le projet prévoit l'électrification des manoeuvres dans les grandes gares et chantiers de trains de voyageurs ou de messageries de Paris et Bercy-Conflans, Dijon-Ville, Croix-Barret, nouvelles messageries de Perrache et Lyon-Brotteaux.

Seuls les chantiers de Bercy-Conflans, Croix-Barret et Perrache devront, à cet effet, recevoir un équipement complémentaire de lignes de contact, les autres gares devant être entièrement équipées au titre du projet I (électrification des grandes lignes) en raison des nécessités du service à assurer.

Deux types de machines sont prévus :

- a) 8 locomotives CC (dont une en réserve) puissantes, plus rapides que les locomotives de butte, pour le chantier de Bercy-Conflans et la gare de Paris. Ces locomotives doivent pouvoir refouler des rames de 800 à 850 t. sur un parcours d'environ 4 km comportant une rampe de 15 ‰;
- b) 19 locomotives BB (dont une en réserve) analogues aux locomotives du type "Métadyne" de la Région Sud-Ouest pour l'ensemble des autres gares.

3° - Montant du projet -

Le montant total du projet s'établit aux prix et conditions économiques de mai 1940, à :

| | |
|--|-----------|
| - matériel roulant (31 locomotives + pièces de rechange) : | 123 M. 37 |
| - travaux complémentaires proprement dits | : 7 M. 63 |
| | ----- |
| | 131 M. |

4° - Bilan de l'opération -

Les économies annuelles d'exploitation à attendre de l'opération envisagée sont estimées à 15.150.000 francs. Ce chiffre tient compte, notamment, d'une économie de combustible de 38.600 t. environ et des économies qu'entraînera la réutilisation comme locomotives de butte à Volleneuve-Triage des 7 locomotives Diesel électriques actuellement affectées à la gare de Paris et au chantier de Bercy-Conflans.

Frais généraux compris, la dépense atteindra 147 M. 5, soit un taux de rentabilité de 10,5 %

Ce taux ne tient pas compte du fait que l'électrification libérera 50 locomotives de manoeuvre, dont 18 de type moderne et puissant (à 5 essieux couplés) pourront être réutilisées dans d'autres gares, les 32 autres, bien que moins modernes, (à 3 et 4 essieux couplés)

pouvant également être substituées en partie à d'autres locomotives de type plus ancien dont le maintien en service entraîne des dépenses élevées.

L'électrification aura donc comme conséquence indirecte une amélioration sensible du service des manoeuvres dans un certain nombre de gares où seront conservées les manoeuvres vapeur.

.....

Il est proposé au Conseil d'approuver l'ensemble des dispositions prévues et exposées dans le présent rapport.

10 octobre 1941