

(1945)

9991

SOS LHM 23/19

Construction de locomotives électriques de lignes
pour l'exploitation de la ligne électrifiée
Paris - Lyon

Lettre S.N.C.F. au M.T.F. 15. 1.45 *uniquement*
Dépêche du M.T.F. à la SNCF 17. 7.45

V. D. 2221 - Modification des projets
de commandes de matériel électrique

Construction de locomotives électriques de lignes pour l'exploitation de la ligne électrifiée Paris-Lyon
(95 locomotives type 2D2 - 132 locomotives type BB)

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 17 juillet 1945

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

C O P I E

Service du Contrôle Technique
-
3ème Bureau M.T.

Réf. à rappeler: Elec: 226-53

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Objet: Electrification de la ligne Paris-Lyon.
Construction des locomotives de ligne.

Réf. : Votre lettre D 321/2 du 15 janvier 1945.

(+) Copie de cette
DM a été distri-
buée le
16/8/44

Conformément aux dispositions de la dépêche ministérielle
du 7 août 1944⁺ statuant sur l'avant-projet d'électrification de
la ligne de Paris à Lyon, vous m'avez soumis un projet d'exé-
cution relatif à l'acquisition des locomotives électriques de
ligne (type 2D2 et BB).

Alors que l'avant-projet prévoyait la construction de 95
locomotives 2D2 et de 145 BB, le projet d'exécution ne comprend
que :

- 95 locomotives du type 2D2
- 132 locomotives du type BB.

Cette réduction du nombre des machines a été rendue pos-
sible par une augmentation importante de la puissance prévue
pour les locomotives BB.

Ce projet, qui figure au budget de 1945, comporte une dé-
pense de 2.680 millions de francs entièrement imputable au compte
de 1er établissement de matériel roulant neuf et répartie entre
le 1er programme quinquennal et le programme spécial d'équipement.

La dépense serait échelonnée entre les exercices 1945 à
1948 inclus.

.....

Les locomotives 2D2, destinées à la traction des trains rapides, express et de messageries, dériveront du type 500 actuellement en service sur les lignes de la S.N.C.F., mais amélioré de telle façon que la puissance continue atteindra 4000 CV, tandis que le poids adhérent sera porté de 20 à 23 T. par essieu.

Pour les locomotives BB, 32 unités, ayant fait l'objet d'un projet approuvé par D.M. du 27 novembre 1940, sont en cours de construction pour être affectées provisoirement à la ligne Brive-Montauban, en attendant qu'un type spécial de locomotive ait été mis au point pour l'exploitation de cette dernière ligne; ces machines seront analogues, à quelques détails près, aux BB construites antérieurement pour les dernières lignes électrifiées, c'est-à-dire qu'elles comporteront une charge maximum de 20 T. par essieu.

Cependant, l'une de ces 32 locomotives sera réalisée, conformément à la D.M. du 13 novembre 1943, suivant un nouveau type lestable à 23 T. par essieu et dont la puissance continue sera portée de 1850 à 2400 CV. C'est ce nouveau type que la S.N.C.F. propose d'adopter pour le complément, soit 100 unités, de locomotives BB à construire.

En définitive, le parc de locomotives de ligne envisagé pour l'exploitation de la ligne de Paris à Lyon comporterait :

95 locomotives 2D2 de 400 CV à 23 T. maximum par essieu,
101 locomotives BB de 2400 CV à 23 T. maximum par essieu,
31 locomotives BB de 1850 CV à 20 T. maximum par essieu,

parmi lesquelles 32 machines BB, dont 31 à 20 T. et 1 à 23 T. par essieu, ont déjà fait l'objet d'un projet régulièrement approuvé.

Le Service du Contrôle Technique, approuvant en principe les types et caractéristiques proposés par la S.N.C.F. pour les locomotives 2D2 et BB à construire, a présenté les observations ci-après :

1°) en dehors du type classique 500, il existe, pour les locomotives électriques 2D2, un type 700 pour lequel le prototype n° 703 notamment avait été reconnu des plus intéressants et avait été soumis, dès avant la guerre, à des essais de tenue sur voie; il conviendrait de poursuivre et de terminer rapidement ces essais, à la suite desquels la S.N.C.F. pourrait faire connaître, en toute connaissance de cause, les raisons qui peuvent motiver l'abandon définitif du type 700 pour les locomotives 2D2. Afin d'éviter tout retard de construction, le type 500 proposé pourrait cependant être adopté dès maintenant pour les 35 locomotives prévues dans les "commandes de démarrage";

.....

2°) Les dispositions techniques qui seront définitivement arrêtées pour la construction de ces 35 machines 2D2 suivant le type 500 amélioré, devraient être soumises à l'examen du Service du Contrôle Technique avant tout commencement d'exécution;

3°) aucune modification n'étant prévue pour le projet de construction de 32 locomotives BB approuvé par D.M. des 27 novembre 1940 et 13 novembre 1943, il suffit que la décision à intervenir s'applique aux nouvelles locomotives à construire, soit 95 machines 2D2 et 100 BB, de telle sorte que le montant du projet actuel peut être réduit de 2.680 à 2.430 M.

Sous réserve qu'il sera tenu compte par la S.N.C.F. des observations n° 1 et 2 ci-dessus dont je reconnais le bien fondé, j'approuve le projet en ce qui concerne seulement, comme il est indiqué ci-dessus, les nouvelles locomotives à construire, soit :

95 machines 2D2
100 machines BB

et pour un montant de 2.430 M. entièrement imputable au compte de premier établissement de matériel roulant, au titre du 1er programme quinquennal pour 635 M. et du programme spécial d'équipement pour 1.795 M.

Il est entendu que :

1°) les imputations seront effectuées conformément à la circulaire ministérielle du 20 mai 1902 et à l'avenant du 4 mars 1942 (art. 1er, paragraphe h);

2°) la dépense à payer chaque année devra rester dans le limite des crédits inscrits à cet effet aux budgets des travaux de premier établissement de matériel roulant neuf de la Société Nationale des Chemins de fer, régulièrement approuvés pour l'exercice correspondant.

P. le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports,

Signé: DORGES.