

505LM66/2

352

(1940-41)

A

Electrification de la section Bordeaux-Montauban

(s)	C.D.	1.10.40	33	V
(s)	C.A.	2.10.40	16	-
	C.D.	15.10.40	21	V 2°

Note sur la situation des crédits
relatifs à l'électirification de la ligne

26. 4.4I

Electrification de la section Bordeaux-Montauban

Acquisition de 9 locomotives
électriques type 2D2 et de
31 locomotives type BB pour
l'électrification de la ligne
BORDEAUX-MONTAUBAN

Situation des crédits relatifs
à l'électrification de la Section BORDEAUX-MONTAUBAN

Les crédits ouverts au Programme Spécial d'équipement sont
les suivants :

I - Crédit d'engagement global 550 M.

Sont à imputer sur ces crédits :

1°- les dépenses d'équipement de la voie ferrée et
de construction des sous-stations.
Projet approuvé par le C.A. le 2.10.40 ... 295 M.

2°- les dépenses d'établissement de la ligne
à 60kvols pour l'alimentation des sous-
stations entre PESSAC et MONTAUBAN.

Le projet sera présenté alternativement.
Nous avons demandé l'ouverture des enquêtes
préalables à la concession de la ligne et
formulé la demande de concession de la
ligne.

Montant escompté 40 M.

3°- les dépenses de construction de matériel
roulant électrique pour 200 M.

II - Crédit de paiement global en 1941 90 M.

Aucune dépense ne serait imputée en paiement
sur l'exercice 1941 pour la construction de
matériel.

signé : CLOSSET

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 15 octobre 1940

QU. V - Projets

2°) Electrification de la section Bordeaux-Montauban sur
la ligne de Bordeaux à Sète - Région Sud-Ouest - (255.000.000 fr)

P.V. COURT

Le Comité approuve ces trois projets inscrits au programme spécial d'équipement approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 1er octobre 1940.

Sté p. 2

M. LE PRESIDENT. - Les trois projets qui nous restent à examiner figurent au programme spécial d'équipement que nous avons adressé au Secrétaire d'Etat aux Communications.

M. LE DESNERAIS. - En ce qui concerne l'électrification de la section Bordeaux-Montauban, nous prenons les mêmes dispositions, au point de vue technique, que pour l'électrification de la Section Brive-Montauban, en particulier, et, plus généralement, pour toutes les électrifications importantes. Le projet qui nous est soumis ne comprend pas l'acquisition des machines, qui fera l'objet d'un projet spécial.

M. TIRARD. - Le projet est donc limité à l'équipement de la ligne.

M. LE PRESIDENT. - Ce projet est adopté.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 15 octobre 1940

V - Projets :

2°) Electrification de la section Bordeaux-Montauban
sur la ligne de Bordeaux à Sète - Région Sud-Ouest -
(295.000.000 francs)

LB.

Tm

R. des chem. de fer ?

copie

- Credit d'engagement = (Plan d'equipe)

550^{ml}, dont 200^{ml} de materiel roulant

- Relevement des paiements: - 1941 = 90^{ml}

- Exercices suivants : 460^{ml}

Après l'achèvement de l'électrification du tronçon Brive-Montauban, dont l'exécution vient de commencer, l'équipement électrique de la Région du Sud-Ouest comportera encore une lacune importante avec la section Bordeaux-Montauban, longue de 206 km, sur la ligne de Bordeaux à Sète.

L'électrification de cette section permettrait d'éviter la coupure de traction existant à Montauban et de réaliser une meilleure utilisation des machines en supprimant en grande partie les parcs de locomotives à vapeur de Bordeaux et de Montauban.

L'économie annuelle réalisée serait d'environ 75 000 t de charbon.

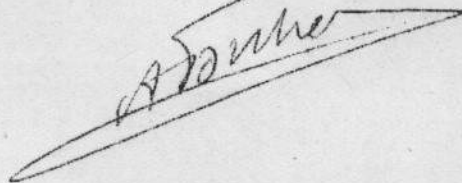
Le projet comporte :

- l'équipement des voies principales, par lignes de contact aériennes à suspension caténaire sur 203 km
- l'équipement des voies secondaires de gare, par lignes de contact aériennes à suspension caténaire sur 28 km
- l'équipement des voies secondaires des gares, par lignes de contact aériennes à suspension simple sur 70 km
- la construction et l'aménagement de 16 sous-stations produisant le courant continu à 1 500 volts (redresseurs à vapeur de mercure)
- la construction de logements d'agents à proximité des sous-stations
- la commande des sous-stations depuis le B.V. des gares et l'asservissement des disjoncteurs d'alimentation

Le montant total des travaux (Installations Fixes) est évalué à 295 000 000 fr
au compte des Travaux Complémentaires.

Le projet figure en première urgence au § 1 (Electrifications) du programme spécial d'équipement qui a été approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 1er octobre 1940.

Le Directeur,



*Réclamer au
quel service*

Comité du 15

V/172-jd

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central des Installations Fixes

N O T E

pour MM. les Membres du Comité de Direction

AU SUJET DU PROJET D'ELECTRIFICATION DE LA
SECTION BORDEAUX-MONTAUBAN SUR LA LIGNE
DE BORDEAUX A SETE

Compte du 15

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

V 169/jd

Service Central des Installations Fixes

Le

N O T E

pour M.M. les Membres du Comité de Direction

AU SUJET DU PROJET D'ETABLISSEMENT D'UN FAISCEAU
UNIQUE DE TRIAGE A NIMES-COURBESSAC.

La gare de Nîmes P.V., grand centre du triage du Languedoc, ne répond plus aux nécessités actuelles. Les deux faisceaux de Courbessac affectés au triage, situés de part et d'autre des voies principales, sont éloignés l'un de l'autre.

En outre, le faisceau pair, de longueur réduite et en impasse ne permet pas d'effectuer commodément les opérations de triage. En raison de ces imperfections, la gare de Nîmes doit faire appel à l'aide d'autres gares, particulièrement de celle de Lunel.

Le présent projet qui, en centralisant les opérations de triage dans un chantier unique, apportera une amélioration aux conditions de travail et réduira les dépenses d'exploitation, est inscrit au programme spécial d'équipement approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 1er octobre 1940.

Il comporte :

- la création d'un faisceau de triage de 36 voies de 750 m dont 4 éventuelles
- la création d'un faisceau de réception de 11 voies de 750 m
- la création d'une bosse de débranchement
- la création de 2 voies de circulation
- l'installation de freins de voie et la manœuvre électrique des aiguilles

Ces travaux entraîneront :

- le déplacement des voies principales côté impair
- le rétablissement le long des voies du Teil du Port Sec et du quai en bout
- la suppression de la station à trafic restreint de Grézan

Le faisceau de Courbessac n° 3 très peu modifié, serait conservé et utilisé comme faisceau de remisage.

Le montant total des travaux est évalué à 45 660 000 fr, dont 44 200 000 fr au Compte d'Etablissement et 1 460 000 fr à la charge du S.M.C.F. (déplacement du quai militaire).

Le Directeur,

A. Bourbe

COMITÉ DE DIRECTION

du 15 Octobre 1940

(Question N° V/2)

V/172-jd

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central des Installations Fixes

N O T E

pour Mm. les Membres du Comité de Direction

AU SUJET DU PROJET D'ELECTRIFICATION DE LA
SECTION BORDEAUX-MONTAUBAN SUR LA LIGNE
DE BORDEAUX A SETE

Après l'achèvement de l'électrification du tronçon Brive-Montauban, dont l'exécution vient de commencer, l'équipement électrique de la Région du Sud-Ouest comportera encore une lacune importante avec la section Bordeaux-Montauban, longue de 206 km, sur la ligne de Bordeaux à Sète.

L'électrification de cette section permettrait d'éviter la coupure de traction existant à Montauban et de réaliser une meilleure utilisation des machines en supprimant en grande partie les parcs de locomotives à vapeur de Bordeaux et de Montauban.

L'économie annuelle réalisée serait d'environ 75 000 t de charbon.

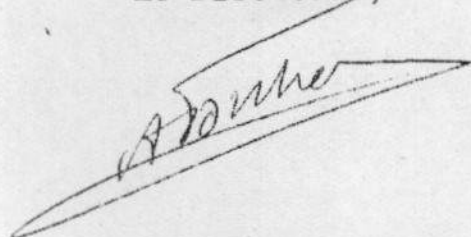
Le projet comporte :

- l'équipement des voies principales, par lignes de contact aériennes à suspension caténaire sur 203 km
- l'équipement des voies secondaires de gare, par lignes de contact aériennes à suspension caténaire sur 28 km
- l'équipement des voies secondaires des gares, par lignes de contact aériennes à suspension simple sur 70 km
- la construction et l'aménagement de 16 sous-stations produisant le courant continu à 1 500 volts (redresseurs à vapeur de mercure)
- la construction de logements d'agents à proximité des sous-stations
- la commande des sous-stations depuis le B.V. des gares et l'asservissement des disjoncteurs d'alimentation

Le montant total des travaux (Installations Fixes) est évalué à 295 000 000 fr
au compte des Travaux Complémentaires.

Le projet figure en première urgence au § 1 (Electrifications) du programme spécial d'équipement qui a été approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 1er octobre 1940.

Le Directeur,



Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 2 octobre 1940

Question unique

Programme d'équipement national

(s) P. 16

Electrification de la ligne Brive-Montauban

- Bordeaux-Montauban : c'est la dernière grande ligne de l'ancien réseau du Midi qui ne soit pas encore électrifiée;

.....

Ces travaux

permettront de

produire 160 M. de Kwh nouveaux. Ce surcroît de production satisfera aux besoins du trafic sur les sections de lignes Bordeaux-Montauban et Sète-Nîmes et assurera une partie du courant nécessaire à l'alimentation de la section de ligne Paris-Lyon, qui exigera à elle seule 300 M. de Kwh. Le surplus du courant nécessaire ne pourra être assuré qu'en recourant à l'usine de Génissiat.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 1er octobre 1940

QU. V - Projets

Electrification de la section de ligne
(s) p.33 Bordeaux-Montauban

M. LE PRESIDENT

Ces travaux, tout d'abord, sont rentables au premier chef. Des calculs qui ont été faits, il ressort que la rentabilité des électrifications de lignes envisagées oscillerait entre 7 % pour la section Bordeaux-Montauban et 12 % pour la section Sète à Nîmes. Ce n'est là, évidemment, qu'une approximation, personne ne pouvant dire aujourd'hui ce que seront exactement le coût d'établissement et les économies réalisées.

- Bordeaux-Montauban. C'est la dernière grande ligne de l'ancien réseau du Midi qui ne soit pas encore électrifiée. La gare de Montauban constituait, jusqu'à maintenant, une sorte de cul-de-sac relativement à la traction électrique. Le programme quinquennal comporte déjà l'électrification de la section Montauban-Brive, de manière à réaliser l'électrification entière de la ligne Paris-Toulouse. L'électrification de la section Bordeaux-Montauban, à proximité des principales sources d'énergie hydraulique, apparaît pleinement justifiée ;