

505 LN 103 / 1

373

(1939, 45, 52-53, 58)

VAIRES-TRIAGE

Installation d'appareils de freinage automatique sur certaines voies

C.D. 18. 4. 39 31 V 1°

Lettre SNCF au M. des T.P. 20. 4. 39

RECONSTRUCTION

C.A. 6. 6. 45 12 V 1°

Lettre SNCF au M. des T.P. 8. 6. 45

C.A. 4. 6. 52 14 VII 5°

C.A. 9. 9. 53 17 VIII c)

Lettre SNCF au MTP 25.10.58

Modernisation du triage impair

C.A. 26. 3. 58 28 VII 2°)

C.A. 30. 7. 58 32 VIII g.)

Modernisation du triage impair

C.A.	26. 3.58	28	VII	2°)
C.A.	30. 7.58	22	VIII	g.)

30 juillet 1958

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 30 juillet 1958

P.22

VIII - Questions diverses

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

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

- par dépêche du 30 juin 1958, le projet que le Conseil avait adopté le 5 mars 1958 et qui forme la 3ème tranche du programme d'amélioration des relations téléphoniques;
- par dépêche du 3 juillet 1958, le projet relatif aux modifications à apporter au centre d'autorails du dépôt de Noisy-le-Sec, projet qui avait reçu l'agrément du Conseil le 26 mars 1958;
- par dépêche du 5 juillet 1958, le projet de modernisation du triage impair de Vaires auquel le Conseil avait donné son accord le 26 mars 1958;
- et par dépêche du 18 juillet 1958, le projet d'équipement de deux sous-stations électriques mobiles de secours pour la Région du Sud-Ouest. Le Conseil avait autorisé la transmission de ce projet le 16 avril 1958.

26 mars 1958

373

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 26 mars 1958

P. 28

VII - Projets et questions techniques

2°) Modernisation du triage impair de Vaires.

3°)

4°)

Sur le rapport de M. HEBERT, le Conseil approuve les
projets.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le 14 Mars 1958.

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de modernisation du triage impair de VAIRES.

Le triage de VAIRES, situé sur la ligne de PARIS à STRASBOURG, est le seul grand triage de la Région Parisienne dépendant de la Région de l'EST.

En plus de la desserte de la zone parisienne de la Région de l'EST, le chantier impair du triage assure le transit vers l'Est de la quasi totalité du trafic en provenance de l'Ouest, du Sud-Ouest et de la zone de Paris des Régions Nord et Sud-Est.

L'absence de faisceau d'attente au départ limite le débit du triage impair à un maximum de l'ordre de 2800 wagons par jour.

En outre, l'équipement actuel du faisceau de débranchement en freins de voie à sabots ne répond plus aux besoins, la puissance de ces freins étant devenue insuffisante en raison de l'augmentation de la charge des wagons.

Afin de faire face à une augmentation du trafic et de diminuer les risques d'accidents au personnel d'enrayage et d'avaries aux marchandises, il est envisagé de moderniser ce triage.

Les travaux prévus comprennent (voir schéma ci-annexé) :

- l'installation, en tête du faisceau de débranchement, de 5 freins de voie à mâchoires "Westinghouse" et de 2 nouveaux freins du même type mais plus courts sur le plan automoteur, avec leurs dispositifs de commande ;
- le remaniement de cette tête suivant des dispositions types, avec modification du profil ;
- la transformation de l'ancien chantier de transbordement désaffecté, en faisceau d'attente au départ ;
- la construction ou reconstruction de divers bâtiments (poste de débranchement D1, postes de concentration H et T, guérite de commande, atelier des tracteurs,) ;
- l'adaptation à la situation projetée d'installations diverses (hydrauliques, éclairage, télécommunications, sonorisation, pistes pour tracteurs, prises d'air pour essais des freins, écoulement des eaux, ...).

La réalisation du présent projet permettra l'économie d'une vingtaine d'agents "enrayeurs".

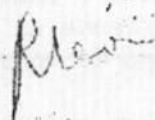
Les dépenses à engager, évaluées à 850 MF aux prix de Juillet 1957, sont imputables au Compte d'Etablissement (Travaux Complémentaires).

Ce projet est compris au programme quinquennal 1957-1961.

L'exécution des travaux nécessitera de soulager le triage en reportant une partie de son activité sur d'autres établissements, ce qui a exigé la mise sur pied d'un programme soigneusement concerté, tenant compte des travaux prévus dans les autres triages, ainsi que du déroulement des opérations de l'électrification EST-PARIS, dont le projet a été approuvé le 1er Mars 1957. La mise au point de ce programme a montré que, pour éviter des gênes excessives pour l'Exploitation, il était nécessaire d'entreprendre les travaux sans délai ; aussi, bien que le projet n'ait pas figuré dans les propositions budgétaires de 1958, un crédit sera dégagé par prélèvement sur d'autres opérations pour que les travaux puissent être entrepris et achevés dans les délais nécessaires.

Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

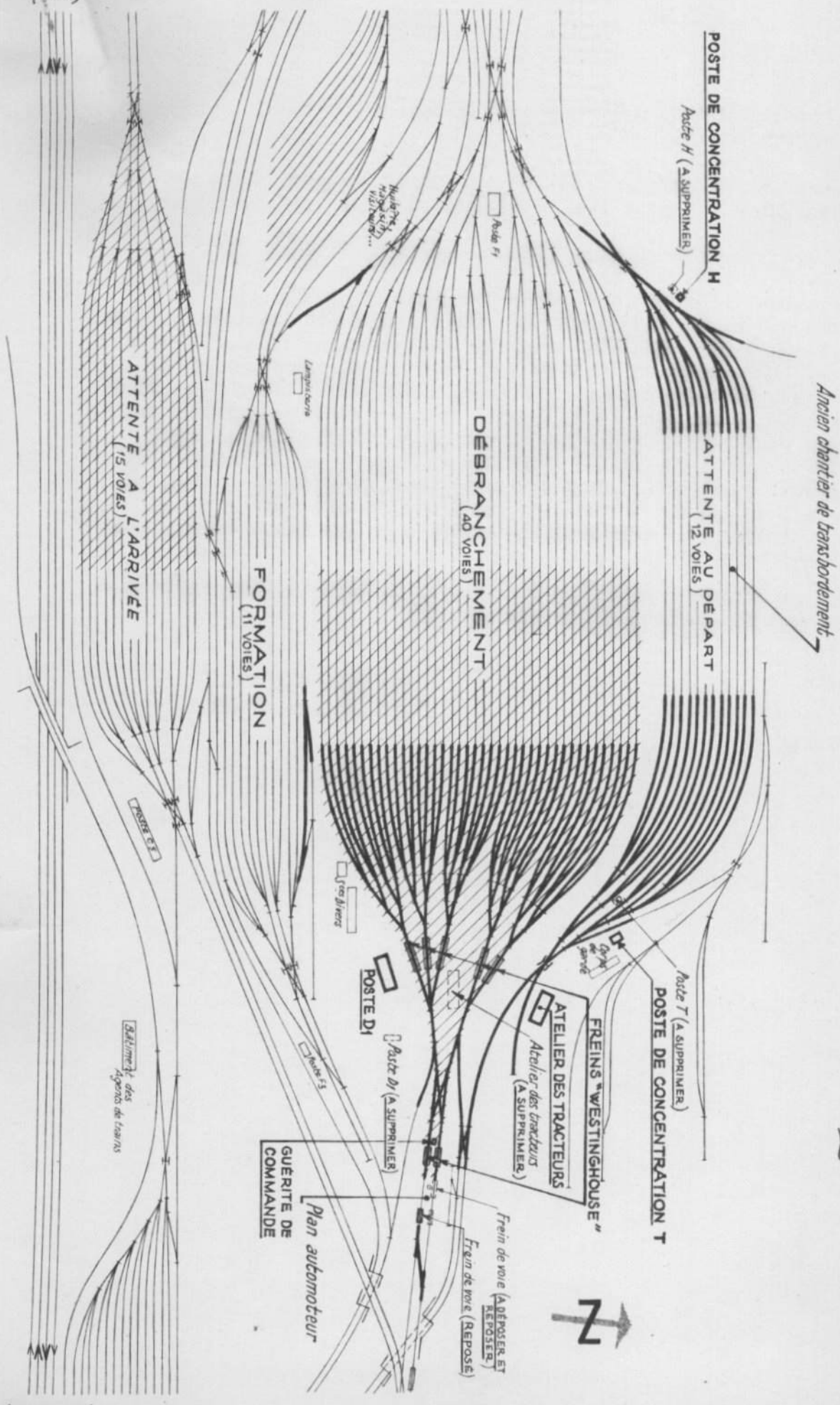
Le Directeur des
Installations Fixes



LÉGENDE
 DISPOSITIONS PROJETÉES
 Profil à modifier

VAIRES

Modernisation
 du triage impair



(PARIS)

(STRASBOURG)

Reconstruction de Vaires-Triage (gare et dépôt)

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A.	6. 6.45	12	V 1°)
		8. 6.45		
	C.A.	4. 6.52	14	VII 5°
Lettre SNCF au MTP	C.A.	9. 9.53	17	VIII c)
		25.10.58		

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 25 octobre 1958

D 3311/0

Monsieur le Ministre,

Les installations du triage d'Hausbergen situé sur la ligne de Paris à Strasbourg, à proximité de l'agglomération strasbourgeoise, datent d'une cinquantaine d'années; elles ne permettent plus d'assurer dans des conditions satisfaisantes l'important trafic résultant de l'expansion industrielle de la région.

Le présent projet comporte la modernisation de ce triage et son équipement selon des dispositions classiques.

La S.N.C.F. propose d'imputer les dépenses correspondantes au compte de Reconstitution, en compensation de certains travaux de reconstruction pouvant être abandonnés.

Les travaux à réaliser, dont le détail est donné dans la notice ci-jointe (pièce A) sont évalués à 1.170 MF. aux prix de janvier 1954, soit 1.640 MF aux conditions économiques de janvier 1958 :

En contrepartie, la S.N.C.F. abandonnerait définitivement l'exécution, au compte de Reconstitution, des travaux énumérés dans cette même notice et compris dans les projets ci-après :

- Rétablissement de la 2ème voie entre Steinbourg et Schweighouse (D.M. du 7 décembre 1953).
- Rétablissement de la 2ème voie entre Courcelles et Teterchen (D.M. du 7 décembre 1953).
- Reconstruction des gares de : Chaumont (D.M. du 14 avril 1953)
Troyes - La Chapelle-St-Luc (D.M. du 29 janvier 1954) Vaires-Triage
(D.M. du 21 août 1953) et Hausbergen (D.M. du 17 juillet 1953).

Le montant total des travaux abandonnés est évalué également à 1.170 MF aux prix de janvier 1954.

Je vous serais obligé de bien vouloir, si vous n'avez pas d'objection, approuver ces propositions.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

(s) A. SEGALAT.

Pièces jointes

- 1 notice (4 exemplaires)
- 1 plan (2 exemplaires)

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.-

9 septembre 1953

37 3

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 9 septembre 1953

P.19

VIII - Questions diverses

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

M. le Président expose que M. le Ministre des Travaux
Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

.....

- par dépêches du 21 août 1953, les projets de reconstruction :

- des gares de (Nevers
| Vaires-Triage (programme réduit) |

que le Conseil a respectivement approuvés dans ses séances du
6 juin 1945 et | 4 juin 1952; |

.....

4 juin 1952

378

du 4 juin 1952

P.13

VII - Projets et Questions techniques

- 1°) Construction de :
 - 20 autorails de 600 CV
 - 30 autorails de 300 CV
 - 15 autorails de 150 CV
 - 70 remorques à bogies
 - 11 remorques à essieux
- 2°) Installation à divers passages à niveau de la Région Sud-Ouest, de dispositifs d'avertissement automatique et de liaisons téléphoniques.
- 3°) Modernisation du poste 2 de Mantes-Gassicourt
- 4°) Reconstruction du Centre Matériel et Traction de La Chapelle.
- 5°) Reconstruction des installations de Vaires-Triage (projet réduit)
- 6°) Reconstruction des installations de Laon (projet réduit)

Sur le rapport de M.PORCHEZ; le Conseil approuve les projets.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le 24 MAI 1952

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet de reconstruction avec améliorations
de la gare de VAIRES-TRIAGE.
(projet réduit)

La gare de VAIRES-TRIAGE, située à une vingtaine de kilomètres de PARIS, sur la ligne PARIS-STRASBOURG, comporte en annexe, un chantier d'entretien du Matériel Roulant, un dépôt et un parc de stockage des combustibles.

Au cours de sa séance du 6 juin 1945, le Conseil d'Administration a approuvé le projet de reconstruction avec améliorations de la gare, dont les installations avaient été gravement endommagées au cours de divers bombardements en 1944 et lors du départ des Allemands.

L'amélioration du triage était justifiée par le report, sur la Grande Ceinture, du trafic d'échange assuré autrefois par la Petite Ceinture qui avait entraîné une modification dans la répartition des trains, de ou pour chaque direction, de sorte que le nombre de wagons à faire passer des faisceaux impairs aux faisceaux pairs s'était considérablement accru. Comme le mouvement des rames échangées entre les faisceaux entravait le débranchement du côté pair et vice versa, il était apparu nécessaire d'inverser le sens du débranchement et de la formation, en reportant la bosse de débranchement, côté STRASBOURG, et d'améliorer le triage à cette occasion.

D'autre part le dépôt était également à améliorer pour faciliter l'entretien des machines et les conditions de travail du personnel.

Enfin le parc de stockage et la station de mélange de combustibles étaient prévus à transformer pour en augmenter la capacité et faciliter les manutentions.

Les améliorations envisagées comportaient essentiellement (voir schéma n°1) :

.....

au triage

a) faisceaux impairs :

- l'établissement de nouvelles liaisons destinées à faciliter les mouvements des trains;
- le remplacement d'un réservoir hydraulique de 250 m³ détruit, par un autre de 500 m³

b) faisceaux pairs :

- la modification du profil des faisceaux et des bosses de gravité;
- l'installation de freins de voie;
- l'établissement d'un quai et d'un portique de levage, au chantier de rectification des chargements.

au dépôt

- un groupement rationnel des voies d'entrée et de sortie avec leur équipement (fosses, grues hydrauliques)
- l'augmentation de la superficie de l'atelier;
- la construction : d'une chaufferie centrale, de bâtiments pour huilerie, lampisterie, scablierie, vestiaires-lavabos, cantine, apprentissage, d'une passerelle à sable, d'un réservoir de 500 m³ (en remplacement de celui de 250 m³ détruit), de logements pour chef et sous-chefs de dépôt (actuellement en location en ville);
- l'installation d'un vérin de descente d'essieux, d'un portique à scories, de ponts roulants).

au parc de stockage et à la station de mélange de combustibles

- la construction d'un parc de 40 000 tonnes avec portique roulant à benne preneuse.

Depuis la Libération, la nécessité d'assurer rapidement la remise en service du triage et du dépôt a conduit au rétablissement des installations indispensables, la plupart à titre définitif, avec quelques améliorations.

.....

au triage

a) faisceaux impairs :

- les installations de voies ont été rétablies dans une situation sensiblement identique à l'ancienne, avec allongement d'une voie de tiroir (à l'extrémité de la gare côté STRASBOURG), et établissement d'une liaison permettant la sortie des trains du faisceau de débranchement vers STRASBOURG;
- un réservoir hydraulique de 500 m³ a été construit ainsi que divers bâtiments de service;

b) faisceaux pairs, ont été réalisés :

- la modification du profil des faisceaux et des bosses de gravité avec installations de freins de voie;
- la pose d'une grue de 10 tonnes au chantier de rectification des chargements;
- la construction de divers bâtiments de service;

au dépôt

- une partie des voies a été posée avec leur équipement;
- la construction de bâtiments pour huilerie, lampisterie, sablerie et vestiaires-lavabos a été entreprise et celle du réservoir de 500 m³, réalisée;
- le portique à scories a été installé.

Au cours de la révision du projet, il a été reconnu possible de renoncer à certaines améliorations initialement prévues eu de les réduire, notamment :

au triage

- abandon de quelques bâtiments pour Service de la Voie ou de l'Exploitation, du quai et du portique de levage (ce dernier remplacé par une grue), au chantier de rectification des chargements;

au dépôt

- réduction du nombre de voies (abandon du gril de classement), de la superficie de l'atelier et de son équipement (2 100 m² au lieu de 7 400 m²) et des bureaux (290 m² au lieu de 640 m²)

- ... 4 ...
- abandon de bâtiments pour chaufferie centrale, cantine, apprentissage,

au parc de stockage et à la station de mélange de combustibles

- réduction de 40 000 tonnes à 20 000 tonnes, de la capacité du stockage et abandon du portique roulant.

Les travaux restant à exécuter sont donc limités aux améliorations ci-après (voir schéma n°2) :

au triage

a) faisceaux impairs :

- établissement de pistes pour tracteurs et construction d'un bâtiment pour équipes de la voie.

b) faisceaux pairs :

- construction d'un bâtiment pour équipes de la voie;
- aménagement d'un magasin pour Service électrique dans la halle à marchandises de VAIRES et équipement du poste électrique du faisceau de formation.

au dépôt

- achèvement des voies indispensables à son exploitation y compris leur équipement;
- construction d'un atelier accolé à la remise à machines avec son équipement, de bâtiments pour bureaux, visiteurs, acétylène, de logements pour chef et sous-chefs;
- achèvement des bâtiments pour huilerie, lampisterie, sablerie et pour vestiaires-lavabos (avec salle de cours pour apprentis au 1er étage);
- installation d'un vérin de descente d'essieux sous abri léger et d'un pont roulant sur portique, pour enlèvement des scories;
- aménagement d'un atelier d'apprentissage dans un bâtiment endommagé et remis en état.

au parc de stockage et à la station de mélange de combustibles

- construction de cases à combustibles en complément des fosses actuelles pour porter de 12 000 à 20 000 tonnes la capacité du stockage, avec aménagement des voies de desserte.

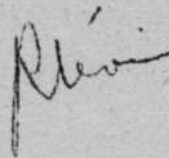
Enfin au dépôt et au parc de stockage, aménagement de pistes de circulation.

Les dépenses totales sont évaluées à 1 555 MF dont 1 038 MF correspondant aux travaux exécutés au 1er mars 1952 et 517 MF aux prix de janvier 1950 (soit 820 MF environ aux prix actuels) pour les travaux restant à faire.

Par rapport au projet initial, l'économie réalisée est de l'ordre de 160 MF (prix de janvier 1950).

Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

LE DIRECTEUR
des Installations fixes



873

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Région de l'Est

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare de Vaires-Triage

Reconstruction avec améliorations

Paris, le 8 juin 1945

C O P I E

D. 3.300/6

Comme suite à la décision du
Conseil du 6 juin 1945.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif aux améliorations à apporter aux installations de la gare de Vaires-Triage, à l'occasion de sa reconstruction.

Ce projet figure au programme ordinaire des Travaux Complémentaires de l'exercice 1945, sous la rubrique "Amélioration d'installations connexes de la reconstruction".

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet et, si vous n'avez pas d'objection, l'approuver comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de Paris à Strasbourg.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (VII^e) -

6 juin 1945

du 6 juin 1945

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction :

P.V. (p.12)

- Gare et dépôt de Vaires.

M. LEMAIRE, après avoir rappelé les conditions de fonctionnement de la gare de Vaires et le service qu'elle doit assurer, souligne l'importance exceptionnelle des destructions et dommages que cette gare a subis du fait de la guerre. Il est envisagé de profiter des travaux de reconstruction pour y apporter diverses améliorations.

Les faisceaux impairs du triage seraient rétablis sous réserve de quelques modifications de détail, notamment l'établissement de nouvelles liaisons et l'allongement d'un tiroir côté Strasbourg. Au contraire, les installations des faisceaux pairs seraient profondément remaniées : par suite d'une orientation nouvelle des courants de trafic, l'importance des échanges entre le triage impair et le triage pair s'est, en effet, considérablement accrue et comme le mouvement des rames passant d'un faisceau à l'autre entrave le débranchement et que celui-ci gêne à son tour le départ des trains, il apparaît nécessaire d'inverser le sens du débranchement et de la formation en reportant la bosse de débranchement côté Strasbourg. C'est à l'occasion de cette modification que l'on aménagerait en particulier le profil des faisceaux et des bosses de gravité et que l'on procéderait à l'assainissement de la plateforme, reconnu depuis longtemps indispensable.

Le dépôt d'autre part, serait reconstruit avec son potentiel ancien, mais avec certaines améliorations concernant principalement :

- l'augmentation de la superficie de l'atelier, l'établissement d'une chaufferie centrale et la construction de vestiaires-lavabos et d'une cantine à l'usage du personnel;
- l'établissement de nouveaux locaux et d'un nouveau stade pour les apprentis;
- l'installation d'un vérin électrique avec fosses et de nouveaux engins de manutention;
- la construction de logements pour les chefs et sous-chefs de dépôt.

Enfin, d'importantes améliorations seraient apportées au stockage et à la station de mélange de combustibles, le dépôt devant assurer la répartition entre les dépôts voisins.

La dépense totale est évaluée à 530 M., dont 440 M. au compte de la Reconstruction et 90 M. au compte des Travaux Complémentaires.

M. BOUTET rappelle que le triage de Vaires disposait autrefois d'un système de freinage particulier. L'appareillage a-t-il été démoli ?

M. LEMAIRE répond qu'en effet, le triage avait été doté de l'appareillage "Rabourdin", qui est très bien conçu mais d'un fonctionnement assez délicat et trop coûteux pour un très grand triage.

L'installation a été entièrement démolie et l'on prévoit, pour l'état de choses futur, des freins à sabots système Morse pour la formation et des freins à mâchoires de grande puissance pour le débranchement.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 19 MAI 1945

N O T E

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de la reconstruction avec améliorations de la gare de Vaires-Triage.

Les installations de la gare de Vaires-triage ayant été en grande partie détruites ou gravement endommagées par les bombardements de 1944 et par les Allemands lors de leur retraite, ainsi que le montre le croquis I ci-joint, la S.N.C.F. se propose de profiter des travaux de reconstruction pour apporter diverses améliorations au triage, au dépôt et au chantier de stockage des combustibles.

L'amélioration du triage s'impose d'autant plus qu'à la suite du report, sur la Grande Ceinture, du trafic d'échange assuré autrefois par la Petite Ceinture, une modification s'est produite dans la répartition des trains de ou pour chaque direction, de sorte que le nombre des wagons à faire passer des faisceaux impairs aux faisceaux pairs s'est considérablement accru. Comme le mouvement des rames échangées entre les faisceaux entrave le débouchement du côté pair et que celui-ci gêne à son tour le départ des trains, il est apparu nécessaire d'inverser le sens du débouchement et de la formation, en reportant la bosse de débouchement côté Strasbourg. C'est à l'occasion de cette modification que l'on améliorerait en particulier le triage pair.

D'autre part, le Dépôt serait à améliorer pour faciliter l'entretien des machines et les conditions de travail du personnel.

Enfin, le stockage et la station de mélange de combustible seraient à transformer pour en augmenter la capacité et faciliter les manutentions.

Les améliorations envisagées, qui sont soulignées en rouge au croquis II ci-joint, comportent essentiellement :

Triage :

Faisceaux impairs :

- l'établissement de nouvelles liaisons et l'allongement d'un tiroir côté Strasbourg, pour faciliter le départ des trains et les manœuvres de ceux qui doivent être conduits aux faisceaux pairs;

...

- l'augmentation de la réserve d'eau pour les machines et les besoins du triage (réservoir de 500 m³ en remplacement d'un réservoir de 250 m³ détruit).

Faisceaux pairs :

- l'établissement d'une jonction II-II^{bis} côté Strasbourg pour l'entrée des trains de voie II au triage modifié;

- La modification du profil des faisceaux et des bosses de gravité (terrassements) en raison de l'inversion du débouchement et de la formation;

- l'assainissement de la plateforme humide des faisceaux;

- l'installation de freins de voie à la tête du faisceau de formation;

- l'établissement d'un quai et d'un portique de levage au chantier de rectification des chargements.

Dépôt - l'augmentation de la superficie de l'atelier, l'établissement d'une chaufferie centrale (distribution de vapeur et chauffage de locaux), la construction d'un bâtiment (vestiaires-levabos) et d'une cantine à l'usage du personnel, l'adjonction, à la sablerie, d'une passerelle pour les tuyauteries de distribution du sable aux machines, une installation pour le traitement de l'eau d'alimentation des chaudières,

- l'établissement de nouveaux locaux et d'un nouveau stade pour les apprentis, en remplacement d'installations détruites dont la superficie serait doublée;

- l'augmentation de la réserve d'eau (réservoir de 500 m³ remplaçant un réservoir de 250 m³ détruit);

- l'installation d'un vérin électrique, avec fosses, et de nouveaux engins de manutention : portique à scories, chevalets de levage, ponts roulants, machine à lever, bascule à locomotives;

- la construction, à proximité du Dépôt, de logements pour le Chef et 2 Sous-Chefs de Dépôt qui demeurent en ville dans des logements loués à la S.N.C.F. et trop éloignés du Dépôt.

Stockage et Station de mélange de combustible - "

- la construction d'un parc de 40.000 m² avec portique à benne preneuse et de bâtiments pour bureaux et entretien de l'outillage.

Les dépenses à engager, tant pour le rétablissement des installations dans leur situation ancienne ou dans une situation équivalente que pour l'exécution des travaux sus-visés, y compris celles de déblaiement et de reconstruction faites depuis la libération, sont évaluées à 530 M. se répartissant comme suit :

- 440 M. au Compte de la Reconstruction;

- 90 M. au compte des Travaux Complémentaires de 1^{er} Etablissement.

...

Cette dépense de 90 M. comprend celle de 3.250.000^f relative à la construction d'une cantine et à l'extension du centre d'apprentissage, qui, en raison du caractère social de ces installations, sera amortie en fin d'exercice par prélèvement sur le Compte d'Exploitation.

Il est demandé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

Le Directeur
du Service Central des Installations
Fixes et de la Construction,

Signé : PORCHE

Installation d'appareils de freinage automatique sur les
voies 16 à 30 des faisceaux pairs de la gare de Vaires-Triage
- Région Est - (4.750.000 frs).

C.D. 18. 4.39 31 V 1°
Lettre au M. des T.P. 20. 4.39

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Est

COPIE

Ligne de Paris à Strasbourg

20 avril 1939

Gare de Vaires-Triage

Installation d'appareils de
freinage automatique sur les
voies 16 à 30 des faisceaux pairs

Monsieur le Ministre,

D 3311/436

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en
2 exemplaires, un projet relatif à l'installation d'appareils
de freinage automatique sur les voies 16 à 30 des faisceaux
pairs de la gare de Vaires-triage.

Ce projet est compris explicitement au programme des
travaux complémentaires de l'exercice 1939.

(Région de l'Est § B)

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après
décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance
de mon très respectueux dévouement.

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports - 5ème Bureau -

18 avril 1939

373

18 avril 1939

QU. V - Projets

1°) Installation d'appareils de freinage automatique sur les voies 16 à 30 des faisceaux pairs de la gare de Vaires-Triage - Région Est - (4.750.000 fr.)

P.V. COURT

Le Comité approuve le projet qui lui est soumis.

SENO p. 31

M. LE PRÉSIDENT - Quelqu'un a-t-il des observations à présenter sur ce projet ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Lorsque vous

présenteriez ce projet, nous vous demanderons de joindre un bilan précis, faisant ressortir l'économie de l'opération, surtout qu'il s'agit d'appareils compliqués.

M. LE PRÉSIDENT - Le dispositif nouveau permettra de supprimer des accidents.

M. LE BERNIERAIS - Le bilan n'est pas reproduit dans la note, mais il figure dans les documents que nous adresserons au Ministère avec le projet en question.

M. LE PRÉSIDENT - Le projet est adopté.

COMITÉ DE DIRECTION

du 1.8 AVR 1939 193

(Question N° 1)

EG

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central des
Installations Fixes

-7 AVR. 1939

Région de l'Est

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare de Vaires-Triage

Installation d'appareils de freinage
automatique sur les voies 16 à 30
des faisceaux pairs

NOTE JUSTIFICATIVE

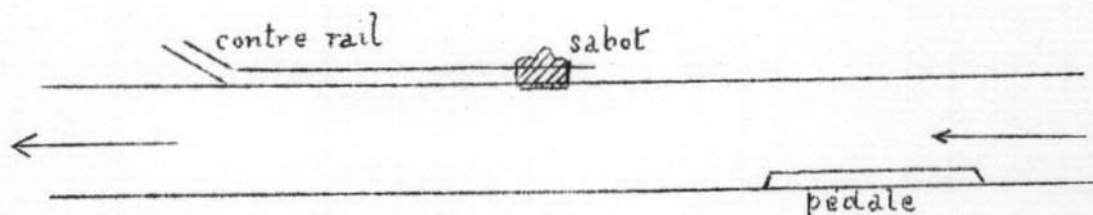
A la gare de Vaires-Triage, 5 voies (11 à 15) ont
été équipées, à titre d'essai en appareils de freinage
automatique, ~~dénommés~~ type R (Rabourdin).

Ces appareils se composent d'un sabot frein pouvant
glisser dans une ornière ménagée entre le rail de la voie
et un contre rail disposé à cet effet. L'extrémité aval
de l'ornière s'écarte de la voie afin de constituer évi-
tement. En position d'attente le sabot se trouve à l'ex-
trémité amont de l'ornière.

Lorsqu'un wagon passe sur une pédale qui précède
l'appareil, le sabot est mis en mouvement, dans le sens
de circulation du wagon. Si ce dernier roule vite, il
rattrappe le sabot frein dès le début de sa course et est

.....

freiné sur la plus grande partie de la longueur de l'orniè-
nière. Si, au contraire, le wagon est mauvais rouleur,
il rencontre le sabot frein à l'extrémité de l'orniè-
re, près de l'évitement - ou ne le rencontre pas du tout -
et l'effet de freinage est faible ou nul.



Pour permettre une régularisation satisfaisante de
la vitesse et l'accroissement du débit, plusieurs appa-
reils doivent être placés à la suite les uns des autres
sur la même voie.

Ce dispositif présente les avantages suivants sur
les calages effectués à la main :

- régularité de fonctionnement réduisant les
avaries au matériel ;
- débranchements par visibilité réduite ou même
nulle ;
- suppression de personnel dans les voies et par
suite suppression des accidents ;

nous nous proposons d'équiper en appareils de freinage
automatique 15 voies supplémentaires (16 à 30).

Le présent projet dressé à cet effet comprend en
outre :

- la substitution d'appareils 6 éléments aux appa-
reils existants sur les troncs communs,
- le relevage des voies 16 à 30 afin de réduire la
déclivité actuelle.

Le montant total des travaux est évalué à
4 750 000 fr dont 4 552 000 fr au Compte des Travaux
Complémentaires.

Le projet est compris au programme de l'exercice
1939.

P/Le Directeur
Le Chef-Adjoint du Service,

Levain

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 18 avril 1938

V - Projets

- Installation d'appareils de freinage automatique sur les voies
16 à 30 des faisceaux pairs de la gare de Vaires-Triage - Région
Est - (4.750.000 fr)

q.

Joseph