Compagnie générale d'entreprise des

CHEMINS DE FER ECONOMIQUES

CA Oppermann et Cie. 19 rue de Grammont à Paris

La compagnie générale des chemins de fer économiques a pour but la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, départementaux, vicinaux, d'embranchements, industriels et agricoles. Le principe de leur établissement est de proportionner la dépense de construction au revenu probable de l'exploitation, en tenant compte, s'il y a lieu, des subventions ou garanties offertes par les départements et les localités.

Ce mode d'exécution permet de constituer pour les capitaux engagés, des opérations productives, tout en réalisant de grands avantages pour les pays traversés. Pour arriver à ce double résultat, il faut obligatoirement construire les chemins de fer eux mêmes dans l'esprit d'économie qui a dicté la nouvelle loi du 12 juillet 1865.

1° Suivre les inflexions naturelles du sol partout où la possibilité en sera reconnue, afin d'éviter, au moyen de rampes et de courbes, les travaux si coûteux de viaducs, des tunnels et de grands terrassements en tranchées.

2° Réduire les rayons de courbes dans certains cas, sans cependant descendre au dessous d'un minimum de 100 mètres environ.

3° Donner aux pentes, dans les cas extrêmes, une inclinaison qui puisse atteindre 20 à 25 millimètres par mètre et au besoin de 30 à 40 si la configuration du terrain l'exige, tout en l'évitant le plus possible.

4° Nous avons également pris pour règle d'employer des voies légères supportant des rails de 15 à 25 kilogrammes. Ces dimensions sont encore très suffisantes pour porter les wagons à marchandises les plus lourdement chargés des grandes lignes. Les voitures des grandes lignes

pourront donc passer d'une voie de communication à une autre, sans transbordement ni perte de temps, dans le cas où l'on exploiterait avec la même largeur de voie.

Dans le cas contraire, avec voies de 1m, 1,10 m, 1,25 m, on établirait des appareils spéciaux de transbordement pour gagner le plus de temps possible et pour éviter les manœuvres de détail.

5° Nous excluons de nos chemins de fer les lourdes locomotives qui ne sont pas nécessaires au trafic local et qui détériorent le matériel fixe.

6° Nous appliquons un matériel moteur qui n'exerce, par paire de roues, qu'une pression comparable à celle des wagons de marchandises des lignes principales.

A cet effet, nous nous sommes entendus avec les usines du Creusot pour l'application de locomotives spéciales n'ayant que 6, 10, 15, 20 à 25 000 kilogrammes de poids total.

7° Pour le cas où les courbes et les pentes, exigeront l'emploi de machines plus fortes, à trains articulés et à charge divisée, nous appliquerons des locomotives perfectionnées du système RARCHAERT. Cette locomotive fixée, comme les wagons américains, sur deux truck mobiles chacun autour d'une cheville ouvrière, peut parcourir, avec la plus grande facilité, sans aucun frottement ni fatigue pour la voie et les bandages, des courbes du plus petit rayon (40 m). De plus, le poids de la machine avec ses approvisionnements étant réparti sur huit roues , celles ci ne portent chacune que le huitième de la charge totale, et pression sur le rail pour chacune des roues n’excède pas 2 500 kilogrammes, pour un moteur de 20 Tonnes.

8° En ce qui concerne les Bâtiments des gares et stations, nous rappellerons que qu'ayant exécuté, depuis plus de dix ans, de nombreuses constructions économiques de ce genre en Italie et en Portugal où les trafics sont tout à fait comparables à ceux des lignes que nous avons en vue, une expérience répétée sur plus de 60 stations différentes nous permet d'affirmer que nous avons réalisé les types les plus simples et les mieux appropriés à ce genre de stations. Ils ont d'ailleurs pour propriété caractéristique de pouvoir se transformer d'une classe inférieure en une classe immédiatement supérieure, sans démolitions ni reconstructions, en ajoutant simplement des annexes ou travées latérales.

9° Les wagons sont, avec ou sans impériales suivant l'importance du mouvement des voyageurs. Ils sont d'ailleurs munis de tout ce qui est nécessaire pour le confortable du public; filets à bagages, brassières, cendriers, ventilateurs, appareils de chauffage et éclairage, wagons buffets et wagons cabinets, service d'avertisseurs pour prévenir les chefs de trains, etc.

Enfin nous établissons, en même temps que les voies elles mêmes les télégraphes et le Matériel Commercial, tels que grues de chargement et de déchargement, Hangars, Docks, Quais et ports, services d'omnibus, et de voitures pour les départs en ville, etc...

En résumé, nous nous sommes entourés de tous les éléments propres à exécuter dans les meilleures conditions possibles les lignes dont on voudra bien nous confier l'entreprise ou nous accorder la concession.

Paris le 1 janvier 1868.