

L'ÉLECTRIFICATION

DES LIGNES

DU LUXEMBOURG ET DE L'OURTHE

ÉTUDE NOUVELLE DU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

*A Messieurs les Président, Vice-Présidents
et Membres du Conseil d'Administration de la
Société Nationale des Chemins de fer Belges.*

R. RICHARD,
Ingénieur,
Administrateur de la Société Nationale
des Chemins de fer Belges.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
AVANT-PROPOS	7
 CHAPITRE I^{er} : Coût de la traction à vapeur.	
§ 1. Considérations générales	13
§ 2. Combustible	26
§ 3. Matières de graissage	39
§ 4. Main-d'œuvre du service de route	46
§ 5. Frais généraux divisionnaires du service de route	55
§ 6. Service hydraulique.	62
§ 7. Services sédentaires.	67
§ 8. Entretien et réparation des locomotives	81
§ 9. Charges de renouvellement des locomotives	92
§ 10. Récapitulation des dépenses de la traction à vapeur.	100
§ 11. Comparaison des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe avec d'autres lignes du réseau belge, du point de vue du coût de la traction à vapeur	112
 CHAPITRE II : Coût de la traction électrique.	
§ 1. Considérations générales	123
§ 2. Trafic	125
§ 3. Energie électrique	129
§ 4. Matières de graissage	133
§ 5. Personnel de route	135
§ 6. Frais divers de remise	140
§ 7. Entretien et réparation des locomotives	144

§ 8. Charges de renouvellement des locomotives . . .	148
§ 9. Lignes de contact et sous-stations	157

CHAPITRE III : Rendement de l'électrification.

§ 1. Coûts comparés de la traction à vapeur et de la traction électrique	163
§ 2. Influence du trafic sur le rendement de l'électrification	184

CONCLUSIONS	193
-----------------------	-----