

LE
FRANÇAIS
GÉNÉRALE

5

Document		pièces n°
D 909	/ 104	18

Au nom de la Société Nationale des Chemins de fer Français, j'ai ici la très agréable tâche d'exprimer la satisfaction que le Chemin de fer Français éprouve à voir commencer l'importante livraison de 700 locomotives qui ont été commandées par le Gouvernement Français aux ETATS-UNIS. C'est dans les premiers mois de 1944, avant même que le débarquement des Armées alliées en FRANCE ait eu lieu, que le Gouvernement Provisoire de la République Française, alors installé à ALGER, a préparé un programme de commande de matériel de Chemin de fer pour la FRANCE ; renseigné avec précision - grâce aux cheminots - sur l'état du Réseau national, sur les transports qui s'y exécutaient, sur les destructions et sur les prélèvements de matériel exécutés par l'armée allemande, il a pu, en toute connaissance de cause, fixer une évaluation - que l'expérience est en train de confirmer - des besoins de

locomotives pour la Société Nationale des Chemins de fer.

Les 700 locomotives qui ont été ainsi commandées sont destinées à renforcer notre parc de machines puissantes à 4 essieux couplés. Leur arrivée apportera une amélioration très sensible à l'ensemble des moyens de traction dont nous disposerons au printemps prochain. Ces machines nous arrivent à un moment où les besoins du trafic augmentent par suite de nos importations et ne cesseront pas d'augmenter lorsque nous entrerons plus avant dans l'immense tâche de la reconstruction du Pays.

Nous avons à coeur de remercier tous ceux qui, aux ETATS-UNIS comme en FRANCE, ont pris part aux négociations et aux études nécessitées par la réalisation d'une livraison aussi importante.

Je saluerai ici d'abord le Colonel STODDARD, Représentant le Général ROSS, Chef des Transports de l'Armée des ETATS-UNIS, et le Général BURPEE,

Chef du Service Militaire des Chemins de fer, dont nous regrettons vivement l'absence. Nous remercions en sa personne le War Department des ETATS-UNIS qui a donné, en pleine guerre, et bien avant la défaite des armées allemandes, son accord à la construction de ces machines aux conditions de la loi Prêt-Bail. C'est le War Department et la Foreign Economic Administration qui ont eu à examiner toutes les demandes formulées par nos représentants aux ETATS-UNIS. Malgré l'état de guerre et le programme très lourd qu'avaient à réaliser toutes les usines, presque tous les désirs que nous avons exprimés ont pu être satisfaits, et nous en remercions ici l'Administration Américaine ainsi que les constructeurs. J'indiquerai tout à l'heure les principales caractéristiques de ces machines, mais je dois tout d'abord mentionner parmi les résultats les plus remarquables le délai très rapide dans lequel l'industrie américaine a pu réaliser cette

construction, la cadence de la production ayant pu atteindre 150 unités par mois.

Je salue également ici M. NICHOLSON, Représentant l'Ambassade des ETATS-UNIS à PARIS, qui nous a si souvent aidés à faire aboutir les demandes de toute nature que nous avons eu l'occasion de formuler. Je remercie Sir Robert MARIOTT et le Colonel CARR, de l'Armée Britannique, du plaisir qu'ils nous ont fait en assistant à cette cérémonie interalliée. C'est grâce à leur intervention que, non loin d'ici, sur nos lignes de la Vallée du Rhône, des locomotives britanniques nous prêtent leur concours. Ils ont bien voulu accepter de quitter la zone d'occupation britannique en ALLEMAGNE pour être des nôtres, recréant ainsi l'atmosphère de cordialité dans laquelle nous avons ensemble si longtemps travaillé.

J'exprime la gratitude de la S.N.C.F. aux Représentants des Ministères des Travaux Publics

et de l'Economie Nationale, à qui nous devons le succès des négociations dont cette construction est le résultat. Nous leur serions très reconnaissants de transmettre aux Délégués du Gouvernement Français à WASHINGTON l'expression de nos vifs remerciements.

Toutes ces locomotives construites de l'autre côté de l'Atlantique, si rapidement qu'elles aient été exécutées, seraient restées inactives si l'on n'avait pu en entreprendre rapidement le transport en FRANCE. Ceci m'est une occasion de remercier, en la personne de M. CHARDON, Directeur des Transports Maritimes, le Secrétariat Général de la Marine Marchande pour la mise sur pied et la réalisation du programme de transport, qui constituent un problème particulièrement difficile lorsqu'il s'agit d'une quantité aussi importante.

La réussite d'une telle opération fait appel au concours de nos ports et je dois ici

exprimer des remerciements aux Autorités de la Ville de MARSEILLE, à sa Chambre de Commerce et à la Direction du Port, pour la solution des divers problèmes techniques que pose le débarquement de machines aussi lourdes dans un port si atteint par la guerre.

°
° . °

Les locomotives 141-R sont des locomotives puissantes destinées à la remorque des trains de marchandises comme à celle des trains de voyageurs avec une vitesse maximum de 100 km à l'heure. Le type 141, caractérisé par un essieu porteur à l'avant, 4 essieux couplés et un essieu porteur à l'arrière, convient particulièrement bien à un service mixte de voyageurs et de marchandises.

Dès la libération de PARIS, après avoir pris contact avec les Représentants de l'industrie américaine, la S.N.C.F. a achevé de préciser les caractéristiques qu'elle désirait et une mission

d'ingénieurs et de techniciens de la S.N.C.F. s'est rendue aux ETATS-UNIS en Décembre 1944. Là a commencé l'étude détaillée de la réalisation, de concert avec le War Department et les trois Constructeurs américains bien connus qu~~2~~ sont les Sociétés BALDWIN, American Locomotive Company et les Ateliers de locomotives LIMA. J'ai eu le plaisir d'apercevoir parmi nous 3 des membres de la mission S.N.C.F. aux ETATS-UNIS : M. PELLIVAT, Ingénieur, MM. TAPIN et AUVITY, Chefs dessinateurs, qui viennent de rentrer après un séjour de 8 mois aux ETATS-UNIS ; ils ont aujourd'hui la satisfaction de voir, dans cette première locomotive débarquée en FRANCE, la récompense de leurs efforts.

La construction, commencée en Mars 1945, a été entreprise à un rythme rapide, puisque la première unité a pu être présentée aux essais 5 mois seulement après, en fin Juillet 1945.

L'ensemble de la construction doit être

terminé au début de 1946. Les trois usines qui les ont construites sont, l'une dans l'Etat de PENNSYLVANIA, une autre dans l'Etat de NEW-YORK et une troisième dans l'Etat d'OHIO.

La rapidité de cette construction va permettre de renforcer rapidement notre parc pendant la période où notre industrie de construction des locomotives, qui vient d'effectuer son démarrage, ne peut encore répondre à nos besoins. L'industrie française de construction de locomotives, que M. ROY a bien voulu représenter ici, sait quels efforts nous lui avons demandés dans la tâche urgente de la réparation de notre matériel, tâche qui ne permettra guère de voir sortir les premières locomotives neuves construites en FRANCE avant la fin de 1946. Le concours de l'industrie américaine a pu ainsi se faire sentir dans la période qui précède la reprise de notre propre industrie.

°
° . °

Quelles sont les caractéristiques principales de ces nouvelles machines ?

Comme je l'ai dit, ce sont des locomotives du type "Mikado", caractérisées par une chaudière de grandes dimensions et un appareil moteur à 2 cylindres à simple expansion et avec surchauffe de la vapeur. Elles pourront remorquer des trains express de 700 T et des trains de marchandises de 1.500 T sur un profil facile et de 1.100 T en rampe de 10 mm.

La chaudière a une grille de $5,16 \text{ m}^2$, et le moteur, comme dans toutes les locomotives construites aux ETATS-UNIS, est du type à deux cylindres à simple expansion.

Le poids total de la machine à vide est de 103 T et en état de marche de 113 T.

Le tender à deux bogies a une capacité de 30 m^3 d'eau et de 11 T de charbon.

Etudiées spécialement pour un service intensif de longue durée, ces machines comportent

de nombreux perfectionnements, destinés à réduire la fatigue du personnel et à assurer une tenue en service économique :

- Chargeur mécanique ou stocker déjà employé sur nos récentes machines et qui permet le chargement, sans fatigue du chauffeur.

- Réchauffeur d'eau type "Worthington" alimentant la chaudière en eau réchauffée à la température d'environ 100°.

- Chaudière avec deux siphons "Nicholson" augmentant la surface directe de chauffe et améliorant la circulation de l'eau.

- Boîtes d'essieux à rouleaux sur les essieux AV et AR.

- Graissage mécanique très étendu.

- Servo-moteur pour le changement de marche, actionné à l'air comprimé.

Ces dispositions diverses sont spécifiquement américaines ; toutefois, en observant les règles de la technique américaine, les constructeurs

ont eu à satisfaire un programme que nous avons établi et à tenir compte des dispositions propres aux locomotives françaises, par exemple : la conduite à gauche, les coussinets d'essieux révus de métal anti-friction, le graissage à l'huile, etc ...

On peut donc dire que ces machines résultent de l'union des techniques française et américaine et qu'elles sont véritablement des machines franco-américaines.

° . °

Je me félicite de voir auprès de moi de nombreux représentants de nos cadres et de notre personnel ; avec l'amour qu'ils ont toujours eu pour leurs machines, ils examinent le nouveau type de locomotives qu'ils auront à utiliser, et je suis sûr d'être leur interprète en disant notre conviction à tous que nous tirerons un excellent service de ces nouvelles unités et que les constructeurs américains ont droit à tous

nos compliments.

° ° °

Au mois de Juillet dernier, la première locomotive construite a été baptisée par nos Amis américains du beau nom de "Libération". On n'en pouvait trouver de mieux adapté à la date à laquelle cette machine a été construite et au sentiment unanime du peuple français ; ce nom, nous le donnerons à toute la série de ces machines et il rappellera à notre personnel les jours glorieux où, après 4 années d'humiliation et de souffrance, la FRANCE a pu enfin retrouver à la fois sa liberté et sa fierté.

Je termine en exprimant à nos hôtes américains mes meilleurs voeux et en formant le souhait sincère que les liens qui se sont noués entre le peuple américain et le peuple français demeurent toujours aussi étroits. En particulier, Cheminots français et Cheminots

américains ont travaillé en commun à rétablir les installations détruites du Chemin de fer ; ensemble ils ont travaillé à alimenter le plus formidable front de l'histoire militaire ; du Réseau français si gravement blessé, ils ont su faire une arme qui a puissamment contribué à la victoire commune ; les épreuves supportées et le labeur effectué en commun ont créé entre eux des sentiments d'estime et de sympathie réciproques qui ne risquent pas de jamais s'effacer.