

505 LH 1h/5

2012

(19h2)

Cession de 4 autorails ABV aux trois pays d'Afrique
du Nord (Tunisie, Algérie et Maroc)

Lettre du Résident Général à Tunis
à la S.N.C.F.

5. 9.42

Lettre SNCF à MTP

C.A. 16. 9.42

28 Qd a)

26. 9.42

Dépêche M.T.P. à SNCF

29.10.42

Cession de 4 autorails ABV aux trois pays d'Afrique du Nord (Tunisie, Algérie et Maroc)

Communications

Direction des chemins de fer

Paris, le 29 octobre 1942

Service Technique - 3^e Bureau

Matériel roulant - Cession de 4 autorails
Renault type ABV, au Département de la
Guerre

Le Secrétaire d'Etat

M.R. : 10-9

à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par lettre du 26 septembre 1942, vous m'avez fait connaître que vous aviez été saisi, par l'intermédiaire de la Commission Centrale des chemins de fer à Vichy, d'une demande relative à la cession d'autorails destinés à assurer des liaisons rapides de commandement entre la Tunisie, l'Algérie et le Maroc.

Il s'agit de 4 autorails Renault type ABV qui seraient acquis par le Département de la Guerre pour assurer les besoins du commandement français en Afrique du Nord.

Les prix unitaires de cession seraient, après, d'une part, réévaluation à partir des valeurs d'inventaire pour tenir compte de la variation des prix depuis l'acquisition de ces véhicules, et d'autre part, réduction correspondant à l'amortissement du matériel en fonction des parcours effectués :

2.199.200 fr	pour l'autorail	ZZ R 101,
2.077.500 fr	-	ZZ R 102,
2.126.600 fr	-	ZZ R 104,
2.231.800 fr	-	ZZ R 105.

D'autre part, vous demanderiez à l'Administration cessionnaire de remettre à la SNCF des billets-matières en contrepartie du matériel cédé. Le montant de ceux-ci vous paraîtrait pouvoir être fixé à 50 % du poids des métaux ferreux entrant dans la construction dudit matériel ce qui conduirait à une valeur de monnaie-matière égale à 88 tonnes au total.

Après examen par le Service Technique des chemins de fer, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne fais pas d'objection à la vente des 4 autorails Renault type ABV dont il s'agit, suivant les conditions ci-dessus exposées.

Chef du Service Technique,

Signé: FAVIERE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 26 septembre 1942

n°134.207/1/5 Te

Comme suite à la décision du
Conseil du 16 septembre 1942

C O P I E

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. a été saisie, par l'intermédiaire de la Commission Centrale des Chemins de fer à Vichy, d'une demande relative à la cession d'autorails destinés à assurer des liaisons de commandement rapides entre les trois pays de l'Afrique du Nord.

De renseignements fournis par le Chef du Cabinet Technique de l'Amiral Résident Général de France à Tunis, il résulte qu'il s'agit de 4 autorails Renault, type ABV.

L'attention de la S.N.C.F. a, en outre, été attirée sur la nécessité de procéder à très bref délai à la cession en cause, les autorails précités devant pouvoir entrer en service dès le mois de novembre et, ceci, après avoir été transformés pour la marche au gazogène par les soins de l'Administration cessionnaire.

Notre parc d'autorails ABV se compose de 14 unités au total. Ce sont des engins constitués par 2 caisses montées sur 3 bogies, munis de 2 moteurs Renault de 300 ch. Tous sont actuellement garés et nous n'envisageons pas de les réutiliser dans les circonstances actuelles.

Nous pourrions céder, sans inconvénient, les 4 autorails qui nous sont demandés. Cette cession se ferait sur les bases suivantes :

1° - Prix de cession. - La valeur d'inventaire de chacun d'eux est de 940.000 fr (marché de 1933).

Etant donné les variations de prix survenues depuis l'époque de leur acquisition, leur valeur actuelle de remplacement à l'état neuf, serait égale à la valeur précédente majorée de 200%, soit 2.820.000 fr.

Le prix de vente de chaque autorail s'obtiendrait alors en appliquant à la valeur de remplacement un coefficient de réduction correspondant à l'amortissement du matériel en fonction des parcours effectués.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
244, Boulevard Saint-Germain.

PARIS (7°)

En tablant sur le fait qu'un autorail ABV doit avoir accompli un parcours de l'ordre de 2 M. de km, au terme de son existence (il s'agit, en effet, d'autorails à grands parcours qui effectuaient des trajets de l'ordre de 120 à 140.000 km par an), et compte tenu des parcours respectivement réalisés à ce jour par les unités dont nous envisageons la cession, nous proposons, en définitive, de céder les 4 autorails ci-après aux conditions suivantes :

Autorail ABV 101 :	2.199.200 fr
102 :	2.077.500 fr
104 :	2.126.600 fr
105 :	2.231.800 fr

2° - Monnaie-matières. - Nous demanderions à l'Administration cessionnaire de remettre à la S.N.C.F. des billets-matières en contrepartie du matériel cédé. Le montant de ceux-ci nous paraîtrait pouvoir être fixé, dans le cas particulier, à 50% du poids des métaux ferreux entrant dans la construction dudit matériel, ce qui conduirait à une valeur de monnaie-matières égale à 88 fr au total.

°
° °

En vous soumettant la présente affaire, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me faire connaître dès que possible votre décision, l'attention de la S.N.C.F. ayant été, je le rappelle, attirée sur l'urgence de cette question.

J'ajoute que les 4 autorails en cause sont garés à Lyon-Vaise en zone non occupée.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 16 septembre 1942

Questions diverses

a) Cession de 4 autorails aux Réseaux
nord-africains.

P.V. (p.5)

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, et après échange de vues auquel prennent part M. DEVINAT et M. LE BESNERAIS, le Conseil donne son accord de principe à la cession de 4 autorails demandés par le Secrétariat Général permanent en Afrique du Nord.

Les modalités de l'opération feront l'objet de négociations à poursuivre.

Sténo (p.28)

M. LE PRESIDENT. - Nous avons reçu une lettre, en date du 5 septembre, du Chef du Cabinet Technique de l'Amiral Résident Général de France à Tunis, faisant savoir que le Vice-Amiral FENARD, Secrétaire Général Permanent en Afrique Française, en raison de la disparition rapide de l'essence d'avions et, par suite, de la suppression à brève échéance des services de liaisons aériennes nord-africaines, a demandé que 4 autorails lui soient cédés d'urgence par la S.N.C.F., de façon à organiser, le plus rapidement possible, en Afrique du Nord, une liaison de commandement par autorails. Ces autorails sont d'un prix unitaire d'environ 2.200.000 fr. Ils seraient livrés tels qu'ils sont actuellement, sans aucune modification mineure ni aménagement.

Je vous demande seulement aujourd'hui un accord de principe nous permettant de poursuivre l'instruction de l'affaire et de saisir les autorités compétentes.

Ces 4 autorails seraient prélevés sur un parc de 14 unités qui sont, à l'heure actuelle, toutes garées et dont nous n'envisageons pas l'utilisation dans un avenir prochain.

M. BOUTET. - Quel est le type de ces autorails ?

M. LE BEAUMERAI..- Ce sont des autorails Renault de 500 CV à 3 boggies.

M. DEVINAT..- La demande émane du Secrétariat Général Permanent en Afrique du Nord ? Mais à qui seront remis ces autorails ? Aux Chemins de fer algériens, tunisiens, marocains ?

M. LE BEAUMERAI..- C'est ce que nous chercherons à savoir.

M. DEVINAT..- Je suis entièrement d'accord sur le principe de l'opération mais, il doit y avoir quelqu'un de responsable de l'utilisation de ces autorails, qui puisse en répondre devant la S.N.C.F.

M. LE PRESIDENT..- Nous n'avons pas à rechercher de répondant. Ces autorails nous seront payés.

M. DEVINAT..- Vous êtes prêts à les vendre ?

M. LE BEAUMERAI..- Oui. Nous possédons des autorails de tous types, ce qui s'explique parce qu'à l'origine on a expérimenté un grand nombre de modèles différents. Mais, maintenant, nous devons nous attacher à diminuer le nombre de ces types et il est tout à fait normal que nous cédions ceux que nous ne prévoyons plus utiliser à un réseau qui n'en aura qu'un petit nombre.

M. DEVINAT..- Je suis tout à fait d'accord pour mettre actuellement à la disposition de l'Afrique du Nord ces autorails dont nous n'avons pas l'emploi et qui lui seront utiles. Mais je me demande s'il est opportun de les céder d'une façon définitive. Dans quelles conditions allez-vous vous trouver, les hostilités finies ? Vous aurez peut-être besoin alors de ces autorails.

M. LE BEAUMERAI..- Non, pas de ceux-là.

M. BERTHELOT..- Il n'y a aucun inconvénient à s'en débarrasser.

.....

M. LE GÉNÉRAL. - Une fois la guerre finie, si les Réseaux africains n'en ont plus besoin et veulent nous les revendre, nous verrons à quel prix nous pourrions les reprendre.

M. DEVINAT. - Il serait plus sage de les louer.

M. LE GÉNÉRAL. - Non, car il faudrait alors que nous les entretenions et en surveillions l'exploitation.

M. DEVINAT. - Je ne sais ce que vaut ce matériel et s'il sera utilisable après la guerre, mais la situation est tellement précaire que je me demande s'il convient de céder du matériel qui peut, éventuellement, servir demain. Personnellement, je préférerais la location.

M. LE PRÉSIDENT. - Les besoins de l'Afrique du Nord sont pressants. Or, nous disposons, à l'heure actuelle, de 14 autorails qui sont garés et inutilisés. Je crois que, dans ces conditions, il ne nous est pas possible de refuser.

Quant à la question de savoir si nous devons les vendre ou louer les ~~XXXX~~, c'est un peu ^{plus} délicat. Pour ma part, je suis plutôt favorable à la vente.

Après la guerre, si nous en avons à nouveau besoin, il sera facile de régler la question avec les Réseaux africains.

M. DEVINAT. - Les Réseaux algériens seront-ils à même d'effectuer sur place les aménagements nécessaires ?

M. LE PRÉSIDENT. - Ils ont l'intention de les faire effectuer en France. Ils nous avaient d'abord demandé de nous en charger. Mais, ^{finalement} ~~probablement~~, ce sont eux qui feront exécuter les travaux à leur compte.

Le Conseil approuve le principe de la cession.

2012
Tunis, le 5 septembre 1942

N° S.T. 5883

- C O P I E -

L'Ingénieur LANG,
Chef du Cabinet Technique de l'Amiral
Résident Général de France,
à TUNIS,
à Monsieur le Délégué Général de la S.N.C.F.,
à VICHY

Reprenant les propositions du Général, Commandant en Chef en Afrique Française et pour répondre aux besoins de plus en plus pressants, devant la disparition rapide de l'essence avion et la suppression, à brève échéance, des services de liaisons aériennes nord-africaines, le Vice-Amiral FENARD, Secrétaire Général Permanent en Afrique Française, a réuni, les 25 et 26 août à ALGER, une Conférence entre les Directeurs des trois réseaux nord-africains, afin d'organiser, le plus rapidement possible, une liaison de commandement par autorails à gazogènes.

Par sa lettre n° 257 SGP/4, du 28 août courant, adressée à l'Amiral, Résident Général de France à Tunis, le Vice-Amiral FENARD m'a chargé d'étudier et de mener à bien l'exécution de ce programme. L'urgence en est extrême puisqu'il conviendrait que cette liaison fût en mesure d'entrer en service vers le mois de novembre.

Les données que je possède, qui m'ont été communiquées par l'Etat-Major du Commandant en Chef, sont assez succinctes. D'après ces renseignements, la S.N.C.F. serait disposée à céder, aux trois pays d'Afrique du Nord, 4 autorails A.B.V., au prix unitaire de 2.200.000 fr.

A ce prix viendraient s'ajouter :

- 1°) celui de l'aménagement intérieur suivant la destination spéciale de ces appareils,
- 2°) celui de l'installation des gazogènes et de la transformation éventuelle des moteurs.

.....

La conférence a décidé que, pour répondre à l'urgence des besoins, les appareils seraient exploités sans autres aménagements intérieurs que ceux qu'ils possèdent déjà (104 places assises).

J'ai décidé, en outre, d'accord avec la conférence, que, pour assurer une plus grande sécurité et une plus grande rapidité du parcours sur les profils à forte rampe des lignes nord-africaines, les moteurs seront adaptés pour le fonctionnement en DIESEL au gaz pauvre avec allumage par injection réduite de combustible liquide, système qui a donné, depuis près d'un an, d'excellents résultats sur les autorails du réseau tunisien.

Le montage des gazogènes et l'adaptation des moteurs seront exécutés par des constructeurs français à la suite d'un appel d'offres qui leur a été communiqué.

Afin de hâter les négociations et de passer, le plus rapidement possible le marché avec le constructeur de gazogènes qui sera choisi, je vous serai obligé de bien vouloir m'indiquer :

- 1°) l'endroit où se trouvent actuellement les appareils ;
- 2°) leur état général (nombre d'heures de fonctionnement, incidents mécaniques antérieurs, etc...).

Dès que je serai en possession de ces renseignements, que je vous demande de bien vouloir m'adresser d'extrême urgence, j'enverrai sur place un ingénieur, pour examiner les machines et étudier leur équipement au gazogène avec le soumissionnaire du marché.

L'Etat-Major Général m'indique que l'autorisation du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. est à obtenir avant toute cession.

Je me permets d'insister sur le caractère de particulière gravité que revêtirait, pour l'économie nord-africaine tout entière, toute perte de temps qui se traduirait par un retard dans la mise en oeuvre de ces liaisons impériales.

C'est pourquoi je vous serai infiniment reconnaissant de bien vouloir saisir, dès maintenant, votre Conseil d'Administration des décisions de la Conférence des 25 et 26 août pour que je puisse, sans retard, effectuer avec votre Administration toutes les formalités de cession qui seront nécessaires et passer avec le constructeur de gazogènes le marché d'équipement.

Le Chef du Cabinet Technique,

Signé : LANG