

SOSLM15/5

202

(1944)

V. D. 654 : Programme de rééquipement
du chemin de fer après la guerre

A

Programme de reconstitution du parc de
locomotives après la guerre

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.

13. 9.44

Programme de reconstitution du parc de locomotives après la guerre

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 13 septembre 1944

D. 230/6

C O P I E

Monsieur le Ministre,

La reconstitution rapide de notre parc de locomotives à vapeur nécessitera la mise en construction d'un nombre de machines tel que les possibilités de production de l'industrie française seront largement dépassées.

Nous avons transmis le 19 janvier 1944 au Secrétariat d'Etat aux Communications le dossier d'un plan de démarrage établi par la S.N.C.F. En ce qui concerne les constructions de locomotives à vapeur, nos conclusions à cette époque étaient, je le rappelle, les suivantes :

212 locomotives par an pendant 10 ans dans l'hypothèse où la totalité du matériel utilisé par la D.R. serait remise à notre disposition ;

500 locomotives pendant chacune des deux premières années et 250 locomotives par an pendant les huit années suivantes dans l'hypothèse contraire, mais nous signalions d'ailleurs que cette hypothèse représentait, par rapport à la première, un effort de production que l'industrie française pourrait se trouver hors d'état d'accomplir et qu'il deviendrait alors nécessaire de faire un appel temporaire à l'industrie étrangère.

Il est certain qu'un grand nombre de locomotives nous reviendront l'Allemagne, mais nous ignorons encore à quelle date se fera la restitution et surtout dans quel état nous retrouverons les locomotives dont il s'agit.

D'autre part, nos prévisions précédentes doivent être profondément modifiées du fait des destructions considérables survenues au cours des derniers mois sur lesquelles nous ne pourrions d'ailleurs être fixés exactement que lorsqu'un inventaire complet sera possible. En tout cas, il est certain qu'un très grand nombre de locomotives devront subir des réparations très importantes, qui absorberont, pendant de longs mois, l'activité totale de nos ateliers et de ceux de l'industrie privée qui travaillent pour nous. Il sera, d'autre part, raisonnable de renoncer à la réparation d'un certain nombre de locomotives gravement avariées et dont l'amortissement était prévu au cours des années prochaines, ce qui gonflera

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

le volume immédiat de l'amortissement envisagé dans notre précédente étude, augmentant d'autant les besoins de constructions neuves pendant les premières années.

Nous sommes, en conséquence, amenés à envisager le recours aux industries étrangères, en dehors des locomotives, type militaire, que les alliés amènent actuellement en France pour les besoins des opérations et des unités dont la livraison pourra éventuellement être imposés à l'Allemagne.

Des pourparlers ont déjà été engagés à ce sujet avec les industries américaine et anglaise, dès le mois de juillet dernier, sur l'initiative du Gouvernement provisoire de la République, par M. BUCLUMEAU, Directeur des Chemins de fer Algériens et Chef de la Mission des Chemins de fer Nord-Africains. Ils ont fait apparaître que les constructeurs américains pourraient livrer 1.000 locomotives à vapeur avec leurs tenders entre le 1er juillet 1945 et le 30 juin 1946 tandis que les constructeurs anglais pourraient livrer 300 locomotives et tenders pendant la même période ; d'autre part, nous pourrions commander en Amérique 200 locomotives Diesel-Electriques ; soit au total 1.500 unités, livrables pendant une période où les possibilités de l'industrie française seraient cependant utilisées à plein, tant pour les réparations que pour les constructions neuves.

Ces chiffres ne sont d'ailleurs pas définitifs. D'un entretien que nos Services viennent d'avoir avec un représentant du "Foreign Economic Administration", il résulte que les U.S.A. pourraient peut-être à eux seuls fournir à la France 1.300, voire même 1.500 locomotives à vapeur, ce qui nous permettrait de ne pas faire appel à l'industrie anglaise et de n'avoir qu'un seul type de machines au lieu de deux, avantage à nos yeux très important. Cela dépend de l'agrément du "war production Board" qui contrôle toutes les fabrications aux U.S.A.

J'ajouterai que la technique américaine en matière de locomotives à vapeur a fait de très grands progrès. En particulier, les constructeurs américains réalisent des machines d'une très grande robustesse, dont les immobilisations pour réparation sont réduites dans une proportion considérable et qui sont susceptibles d'une utilisation intensive.

En dépit des inconvénients que comporterait pour nous l'introduction dans notre parc de nouveaux types ne bénéficiant pas de l'unification que nous avons appliquée à notre matériel moderne, j'estime que nous aurions intérêt à faire l'expérience sur notre réseau des résultats obtenus par la construction américaine.

Les locomotives à vapeur américaines seraient du type 141, aptes à des services mixtes voyageurs et marchandises, et bénéficieraient dans leur construction des progrès de la technique américaine.

Les locomotives à vapeur anglaises, s'il fallait en construire, seraient d'un type à définir, mais elles comporteraient aussi 4 essieux moteurs et seraient également aptes à des services mixtes.

.....

Quant aux 200 locomotives Diesel-électriques, de construction américaine, elles seraient directement inspirées du type de locomotives de 1.000 CV en service aux U.S.A., sous réserve d'une adaptation nécessaire pour la circulation sur nos voies. Il s'agirait de locomotives aptes à la fois à des services de ligne et aux manœuvres.

Soulignons que ces 1.500 unités répondent bien aux besoins de la S.N.C.F. en ce sens que leurs aptitudes variées leur assureraient le maximum de souplesse et d'étendue dans leur utilisation.

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser la S.N.C.F. à poursuivre les pourparlers avec les constructeurs intéressés sur les bases ci-dessus, pourparlers qui seraient en premier lieu continués avec les constructeurs américains en vue de la fourniture de 1.300 et, si possible, 1.500 locomotives à vapeur et de 200 locomotives Diesel-électriques, les pourparlers avec les constructeurs anglais en vue de la fourniture de locomotives à vapeur ne devant être repris que dans l'hypothèse, selon nous peu probable, où les U.S.A. ne pourraient augmenter le chiffre de 1.000 unités indiqué par M. DUCLUMEAU en juillet dernier.

Je me permets d'attirer votre attention sur le fait que les Services américains intéressés demandent que l'accord de principe du Gouvernement français leur soit donné de toute urgence et, autant que possible, avant le 15 septembre 1944, pour que les commandes envisagées puissent prendre place dans leurs prévisions de fabrication.

En ce qui concerne la régularisation des commandes, il s'agirait, pensons-nous, de marchés à passer par le Gouvernement français aux Gouvernements alliés. Les modalités de remboursement par la S.N.C.F. seraient définies par une convention à intervenir entre la S.N.C.F. et le Gouvernement, moyennant, par exemple, une formule de location-vente conformément à certains précédents.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître vos intentions à cet égard.

Indépendamment de ces constructions en série de première urgence, il avait été envisagé, en deuxième étape, la commande en Amérique d'un certain nombre de locomotives à vapeur du type 152. Ce type est déjà inscrit au programme de la S.N.C.F. et nos Services en ont entrepris l'étude. Je pense que la nécessité d'assurer une alimentation normale de l'industrie française nous conduira à lui en réserver la fourniture exclusive ; toutefois, dans l'ignorance des résultats définitifs que fera apparaître l'inventaire de nos besoins, il peut être prudent de demander également aux constructeurs américains une étude parallèle de ce type, afin de pouvoir associer l'industrie américaine à cette fourniture, dans le cas où nos demandes excèderaient les capacités de notre industrie nationale.

.....

Je vous demande d'autoriser la S.N.C.F. à entrer en relations à cet effet avec les constructeurs américains intéressés, étant entendu que cette prise de contact se limiterait expressément à une étude préliminaire, sans comporter aucun engagement à l'égard de commandes ultérieures.

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

Le Président du Conseil d'Administration.

Signé : FOURNIER.