

5 OSLM 21/6

2211

(1944 - 1945)

7

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

V. D. 7011 : Commandes de matériel
moteur et roulant en Amérique
- (après la libération)

Construction de locomotives à vapeur par l'industrie
américaine

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	13. 9.44
Lettre SNCF au MTP	12. 3.45

Construction de locomotives à vapeur par l'industrie américaine

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

è=è=è=è=-

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 12 mars 1945

D 230/6
N° 213 124 Te

COPIE

Monsieur le Ministre,

La liste, établie par la Commission des Importations, des matériels retenus comme devant être construits en Amérique pour la France, liste intitulée initialement: "plan consolidé U.S.A." comportait 1340 locomotives à vapeur pour les besoins de la S.N.C.F.

700 de ces locomotives sont actuellement commandées sur un type Mikado, en cours d'étude en Amérique.

L'objet de la présente note est de vous demander de bien vouloir donner, sans plus attendre, les instructions utiles à la passation de la réquisition pour les 640 autres locomotives constituant la deuxième tranche de ces 1340 unités.

Les raisons de notre demande sont, les unes financières, et les autres, techniques.

Du point de vue financier, le télégramme MONNET 41 du 11 février (n° 996 d'arrivée au Ministère) prévoit une somme de 200 millions de dollars pour le montant des locomotives que le Gouvernement Américain, en vertu de l'accord conclu récemment, s'engage à fournir à la France.

Au prix unitaire de 120.000 dollars, la valeur totale de 1340 locomotives à vapeur est plus que largement couverte par la somme ainsi prévue.

Au surplus, en tablant sur le cours officiel du dollar à 50 fr, le prix de 6 millions de fr pour la fourniture d'une locomotive et de son tender (car le chiffre de 120.000 dollars comprend la fourniture du tender) est avantageux, comparative-ment avec le prix du matériel construit en France. Ce dernier, estimons-nous, d'après nos derniers renseignements, dépasse au

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

kg, pour l'ensemble locomotive et tender, 60 fr alors que le prix américain n'excède pas 45 fr (1).

Du point de vue technique, il apparaît que la commande de ces 640 nouvelles machines - conjuguée avec celle, déjà passée, des 700 premières - constitue sans doute la seule solution propre à nous permettre de rapprocher nos ressources de nos besoins.

Une évaluation de ces derniers nous a récemment montré que, pour assurer le nombre de kilomètres de parcours probable du 1er juillet 1945 au 1er juillet 1946, d'après les prévisions de notre trafic, c'est un chiffre minimum de 1900 locomotives supplémentaires qui nous seraient nécessaires. Dans cette estimation, nous sommes obligés de tenir compte de l'état réel du parc dont nous disposons actuellement en France, eu égard aux événements de guerre qui l'ont considérablement atteint, non seulement en diminuant le nombre d'unités présentes sur nos lignes, mais encore en augmentant le pourcentage de celles obligatoirement retirées du service pour remisé en état.

Or, en regard de ce déficit, l'industrie française, pendant de longs mois encore, ne nous apportera qu'un appoint infime de locomotives neuves: sa capacité de production sera absorbée, en grande partie, par les travaux de réparation qu'il importe de lui confier et sans lesquels d'ailleurs notre déficit serait encore plus important. En outre, le manque de matières premières paralysera, ou pour le moins entravera, pendant les mois à venir, la reprise des constructions neuves en France.

Quant aux ressources à provenir d'Allemagne, elles comprennent :

- d'une part, le retour d'une partie des 3600 locomotives environ de notre parc soustraites par l'ennemi - mais un très grand nombre d'entre elles ne nous reviendront jamais en raison des destructions causées par la guerre en Allemagne et la plupart de celles qui nous seront restituées seront certainement dans un état nécessitant de très gros travaux de réparation avant qu'elles puissent nous rendre des services véritablement efficaces;

- d'autre part, elles consistent en locomotives allemandes prélevées sur l'ennemi, mais cet apport est très problématique car les événements de guerre auront certainement diminué considérablement l'importance de l'effectif de ces dernières, et la France ne sera pas la seule partie prenante, puisqu'il faudra bien donner à tous les pays du continent les moyens de reconstituer le trafic européen par fer. Ces locomotives allemandes seraient d'ailleurs - du fait de leurs types différents des nôtres - d'un entretien et d'une utilisation difficiles - et nous demanderons formellement que dans un certain délai après la cessation des hostilités, elles soient restituées aux Allemands moyennant l'incorporation compensatrice dans notre parc d'engins de nos types.

(1) Il est vrai que le prix américain sera à majorer des taxes et frais de transport.

Nous nous réservons d'ailleurs de donner à votre Service du Contrôle technique des chemins de fer, tous renseignements complémentaires utiles précis sur l'importance de nos besoins, mais un recours substantiel à l'industrie américaine, seule en mesure de construire rapidement un nombre de locomotives à vapeur propre à nous permettre d'assurer pendant les premiers mois suivant la guerre les besoins de notre trafic, nous paraît d'ores et déjà s'imposer.

C'est pour toutes ces raisons que nous demandons qu'il soit d'urgence décidé de passer réquisition en Amérique, pour les 640 locomotives à vapeur dont il s'agit, étant entendu que les 75 locomotives 141 à construire au Canada et dont il était question dans notre lettre n° D 230/6 du 17 février 1945, seraient à valoir sur cette tranche de 640 unités.

Il serait certainement intéressant pour les constructeurs américains d'assurer en série la fabrication de ces nouvelles machines - sur le même type que les 700 premières - en prolongeant ainsi pendant quelques mois les chaînes de fabrication, ce qui nous permettrait sans doute d'escompter, si la commande des nouvelles locomotives est rapide, sur des livraisons s'échelonnant, pour elles, sur les 2ème et 3ème trimestres de 1946, de telle sorte que, vraisemblablement, l'ensemble des 1340 locomotives considérées puissent être construites pour la S.N.C.F. avant la fin de septembre 1946.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 13 septembre 1944

D. 230/3

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 imposée 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. DUCLUMEAU, 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.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.