

S O S L M 27/8

2231

(1944-1945)

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

V: D. 7011 : Commandes de matériel  
moteur et roulant en Amérique -

Construction de locomotives Diesel par  
l'industrie américaine

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		13. 9.44		
	C.A.	6. 6.45	23	Qd b)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		6. 6.45		

Construction de locomotives Diesel par l'industrie américaine

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

C O P I E

Paris, le 6 juin 1945

D. 230-6

213.124 Te

Comme suite à la décision  
du Conseil du 6 juin 1945.

Monsieur le Ministre,

Les accords Lend Lease, conclus en février dernier, entre le Gouvernement américain et le Gouvernement français, comportent une somme de 320 M. de dollars correspondant à la construction de locomotives et de wagons ; à ce crédit, doivent être imputés les transports de ce matériel moteur et roulant jusqu'aux ports français d'importation.

L'examen de l'état actuel des sommes imputées sur ce crédit de 320 M. de dollars fait apparaître que, même dans l'hypothèse où tous les matériels dont la commande en Amérique est actuellement envisagée seraient effectivement commandés et imputés sur ce crédit, un reliquat substantiel resterait disponible.

Nous croyons qu'il ne s'impose nullement d'absorber, pour la commande de locomotives et de wagons, la totalité du crédit qui avait été prévu à ce titre ; d'autres branches de l'activité nationale pourraient avantageusement bénéficier du reliquat éventuel.

Par lettre D. 230/6 du 17 avril 1945, nous vous avons demandé de donner des instructions à la Mission Française aux Etats-Unis pour obtenir la réquisition utile pour la construction de 75 locomotives Diesel électriques de manœuvres.

Les qualités de la locomotive Diesel, tout particulièrement quand il s'agit du service des manœuvres, nous conduisent à vous proposer d'accroître quelque peu la part réservée à la construction de ce matériel en Amérique, en portant de 75 à 100 le nombre de ces engins à confier à l'industrie de ce pays.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports  
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports  
Service Technique - 3ème Bureau -



Les avantages de l'emploi des locomotives Diesel dans le service des manoeuvres vous ont déjà été exposés par notre lettre D. 230/6 du 9 février ; d'autre part, comme l'état déplorable de nos locomotives à vapeur de manoeuvres nous conduit à en prévoir, à assez brève échéance, l'amortissement d'un nombre appréciable (de l'ordre de 400 au moins), la commande de 100 locomotives Diesel électriques de manoeuvres aux Etats-Unis nous paraît une opération nettement avantageuse.

Le lot de pièces de rechange devrait être renforcé dans la même proportion que le nombre des locomotives à commander.

Le prix total des 100 locomotives serait de 7 M. de dollars, chiffre auquel il faudrait ajouter 1,1 M. de dollars pour les pièces de rechange et 1,2 M. de dollars pour les frais de transport, soit au total 9,3 M. de dollars.

En résumé, nous vous demandons de bien vouloir donner les instructions utiles à la Mission Française aux Etats-Unis pour porter de 75 à 100 la réquisition pour la construction des locomotives Diesel électriques de manoeuvres, type ALA-ALA de la Société ALCO.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

6 juin 1945

2231

Extrait du P.V. de la séance du Conseil  
d'Administration du 6 juin 1945

Questions diverses

B) Commandes de matériel aux Etats-Unis.--

P.V. p. 23

M. LE PRESIDENT rappelle que les accords Prêt-bail conclus en février 1945 entre les Gouvernements français et américain comprennent, au titre de l'équipement industriel de la France, une somme totale de 900 M. de dollars, payables à concurrence de 20 % à la livraison et de 80 % en crédits à long terme. Dans cette somme rentrent, pour un montant total de 320 M. de dollars des locomotives et des wagons.

Actuellement, 700 locomotives du type Mikado avec leurs tenders sont en cours de construction pour la S.N.C.F. D'autre part, des négociations sont poursuivies pour la construction ou la cession de 640 locomotives de même type, de 75 locomotives Diesel-électriques de manoeuvres, de 38.250 wagons et d'un certain nombre de locomotives à vapeur type 140 de l'Armée américaine.

En admettant que ces derniers matériels puissent être effectivement commandés et que leur valeur soit imputée sur le crédit de 320 M. de dollars, il resterait encore, au titre de ce crédit, une disponibilité de 40 M. de dollars environ. Il est ~~pro~~proposé d'utiliser encore une partie, d'ailleurs faible, de ce reliquat en commandant 25 nouvelles locomotives Diesel-électriques de manoeuvres, le nombre total de ces locomotives se trouvant ainsi porté à 100.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu et approuve la commande nouvelle.



RAPPORT à MM. les MEMBRES du CONSEIL d'ADMINISTRATION,

*Comité de Matériel*

Les accords Lend Lease, conclus en février dernier entre le Gouvernement Américain et le Gouvernement Français, comprennent, au titre de l'équipement industriel de notre pays, une somme totale de 900 millions de dollars, payables à concurrence de 20 % à la livraison et de 80 % en crédit à long terme. Dans ce crédit, rentrent, pour un montant total de 320 millions de dollars, des locomotives et des wagons.

Nous attendons encore à ce jour des précisions sur la nature exacte, aussi bien d'ailleurs que sur la valeur précise, des matériels destinés à la S.N.C.F. et imputables sur ce chapitre : le mécanisme des commandes passées à l'industrie américaine est en effet assez complexe et nécessite, pour chacune d'elles, des approbations successives qui ne sont pas encore acquises pour toutes les constructions envisagées. Pour certaines de ces dernières, il subsiste en outre, encore actuellement, quelque doute sur la question de savoir si elles sont ou non imputables sur le crédit dont il s'agit.

Dans l'état actuel des négociations, les deux points suivants sont, en tout cas, absolument sûrs :

- d'une part, 700 locomotives à vapeur type Mikado avec leurs tenders sont en cours de construction pour la S.N.C.F. Les premières arriveront en France vraisemblablement vers le mois de juillet prochain et nous attendons le solde au cours du premier trimestre de l'année prochaine. La valeur de ces 700 locomotives sera imputée sur le crédit de 320 millions de dollars.

- d'autre part, en admettant même que tous les autres matériels dont l'énumération suit, pour la commande desquels des négociations sont actuellement en cours, soient effectivement commandés à l'industrie américaine et que leur valeur soit imputée sur le crédit de 320 millions de dollars, il restera encore un large disponible atteignant bien une quarantaine de millions de dollars.

Voici l'énumération de ces matériels :

640 locomotives à vapeur avec tenders du type des précédentes;  
75 locomotives Diesel électriques de manœuvres;  
38 250 wagons;

un certain nombre (le nombre de 122 nous a été donné à titre d'indication) de locomotives à vapeur type 140 de l'armée américaine avec tenders restant disponibles sur les commandes passées par l'armée américaine pour les besoins de la guerre en Europe<sup>(1)</sup>

(1) La S.N.C.F. doit, pour des raisons d'opportunité, accepter ce matériel, mais elle ne prendra aucune initiative à ce sujet.

Soulignons que le calcul du crédit restant disponible a été fait en tablant sur la fourniture d'une quantité substantielle de pièces de rechange pour l'entretien du matériel attendu et sur l'incorporation dans ce même crédit, suivant les directives des Pouvoirs Publics, des frais d'importation, y compris les frais de transport.

Il va de soi qu'il ne s'impose nullement d'absorber, pour la construction de locomotives et de wagons, la totalité du crédit qui avait été prévu à ce titre : d'autres branches de l'activité nationale pourront avantageusement bénéficier d'un reliquat éventuel.

Toutefois, nous proposons d'utiliser encore, pour les besoins de l'exploitation ferroviaire, une partie, d'ailleurs faible, de ce reliquat en portant de 75 à 100 le nombre de locomotives Diesel électriques de manœuvres à commander en Amérique.

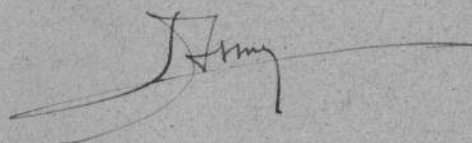
Le prix unitaire en dollars de ces locomotives étant de 70 000, le montant total de la construction de ces 100 engins serait ainsi, de 7 millions de dollars, auxquels il convient d'ajouter 1,1 M pour les pièces de rechange nécessaires à leur entretien et 1,2 M pour leurs frais d'importation.

L'objet de la présente note, en mettant au courant le Conseil d'Administration de la situation actuelle des imputations sur le crédit de 320 millions de dollars, est de lui demander l'autorisation d'intervenir auprès du Ministère des Travaux Publics et des Transports en vue de la commande en Amérique de ces 25 locomotives Diesel électriques de manœuvres supplémentaires.

Le projet de lettre ci-joint au Ministre développe brièvement les arguments justifiant cette construction et rappelle le type de la locomotive de manœuvres dont la commande aux U.S.A. est ainsi envisagée.

Paris, le 31 MAI 1945

LE DIRECTEUR,





*Copie au J<sup>e</sup> T*

Juin

45

S13 124 To

D 230/6

Monsieur le Ministre,

Les accords Lend Lease, conclus en Février dernier, entre le Gouvernement américain et le Gouvernement Français, comportent une somme de 320 millions de dollars correspondant à la construction de locomotives et de wagons ; a ce crédit doivent être imputés les transports de ce matériel moteur et roulant jusqu'aux ports français d'importation.

L'examen de l'état actuel des sommes imputées sur ce crédit de 320 millions de dollars fait apparaître que, même dans l'hypothèse où tous les matériels dont la commande en AMERIQUE est actuellement envisagée, seraient effectivement commandés et imputés sur ce crédit, un reliquat substantiel resterait disponible.

Nous croyons qu'il ne s'impose nullement d'absorber, pour la commande de locomotives et de wagons, la totalité du crédit qui avait été prévu à ce titre ; d'autres branches de l'activité nationale pourraient avantageusement bénéficier du reliquat éventuel.

Par lettre D 230/6 du 17 Avril 1945, nous vous avons demandé de donner des instructions à la Mission française aux ETATS-UNIS pour obtenir la réquisition utile pour la construction de 75 locomotives Diesel électriques de manoeuvres.

Les qualités de la locomotive Diesel, tout particulièrement quand il s'agit du service des manoeuvres, nous conduisent à vous proposer d'acroître quelque peu la part réservée à la construction de ce matériel en AMERIQUE, en portant de 75 à 100 le nombre de ces engins à confier à l'industrie de ce pays.

Les avantages de l'emploi des locomotives Diesel dans le service des manoeuvres vous ont déjà été exposés par notre

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports  
Direction Générale des Chemins de fer et  
des Transports,  
Service Technique - 3e Bureau

lettre D 230/6 du 9 Février ; d'autre part, comme l'état déplorable de nos locomotives à vapeur de manœuvres nous conduit à en prévoir, à assez brève échéance, l'amortissement d'un nombre appréciable (de l'ordre de 400 au moins), la commande de 100 locomotives Diesel électriques de manœuvres aux ETATS-UNIS nous paraît une opération nettement avantageuse.

Le lot de pièces de rechange devrait être renforcé dans la même proportion que le nombre des locomotives à commander.

Le prix total des 100 locomotives serait de 7 millions de dollars, chiffre auquel il faudrait ajouter 1,1 million de dollars pour les pièces de rechange et 1,2 million de dollars pour les frais de transport, soit au total 9,3 millions de dollars.

En résumé, nous vous demandons de bien vouloir donner les instructions utiles à la Mission française aux ETATS-UNIS pour porter de 75 à 100 la réquisition pour la construction des locomotives Diesel électriques de manœuvres, type ALA-ALA de la Société ALCO.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,



Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 13 septembre 1944

D. 230/5

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. DUCLOS 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.