

DELEGATION FRANÇAISE  
auprès de la Commission  
d'Armistice

Sous-Commission Forces Terrestres

N° 2.554/DE

Objet : Cession de matériel ferroviaire  
à l'Allemagne.

Kiesbaden le 26 août 1940

N O T E

pour le Ministre de la Défense Nationale  
(Direction des Services de l'Armistice)

Référence : lettre n° 2.553/DE du 21 août 1940

Le président de la Commission Allemande d'Armistice a adressé à la Délégation Française la note suivante qui précise les explications verbales qu'il avait fournies au cours de son entretien du 19 août avec le Général MUNTZIUS et qui ont fait l'objet de la lettre n° 2.553/DE du 21 août 1940 :

....."la demande relative au transfert d'un nombre déterminé de locomotives et de wagons de la zone non occupée à la zone occupée est faite en vertu de l'article 13 de la Convention d'Armistice et vise à y établir la situation d'avant-guerre. Le matériel roulant se trouve alors à l'entière disposition du Chef Allemand des Transports, mais rien ne sera changé aux statuts de propriété. "Le matériel roulant reste propriété de la S.N.C.F.

"Dans la mesure où du matériel roulant, en sus du nombre envisagé ci-dessus sera, de la zone non occupée, mis à la disposition de la Reichsbahn, ce sera d'un commun accord entre le Chef des Transports et le Gouvernement Français. "La question de l'importance de ce matériel et de l'indemnité sera réglée par "accords particuliers indépendants de la Convention d'Armistice".

signé : BAUMS

MEMORANDUM de la conférence de M. le Directeur Général  
du 5 septembre 1940.

EXAMEN de la réponse en date du 22 août 1940  
du Chef Allemand des Transports  
au Chef de la Délégation Française, pour les Communications.

- Point 1 b/- Il est pris note de la réponse. Si de nouvelles difficultés surgissent, le Colonel FAGUIN en sera saisi.
- Point 1 c/- Pas d'observation.
- Point 3 a/- Les Services T et V donneront les instructions d'exécution en invoquant, s'il y a lieu, auprès des autorités allemandes le texte de la réponse.
- Point 3 h/- Il a été prescrit au Service Central du Mouvement (voir décision n°1314 de la conférence du 5 septembre du Directeur Général) de proposer à la W.V.D. Bruxelles, en exécution de la réponse du Général KOHL, le rétablissement des postes de comptage aux frontières nationales.
- Point 4 a/- Régime d'exploitation : Il est pris note de la réponse.
- Points 4 b/ et 4 c/- Pas d'observation.
- Point 4 d/- M. BERTHELOT évoquera la question à WIESBADEN.
- Point 4 e/- T (et V) se rapprocheront de la W.V.D. de Paris à ce sujet.
- Points 4 f/ et 4 g/- La question des attachements du trafic militaire sera posée à la conférence qui doit avoir lieu au Ministère des Communications par les délégués S.N.C.F.-
- Point B.1/- Il est pris note de la réponse.
- Point B.2/- A suivra la question auprès de la W.V.D. Paris, en liaison avec M.
- Points B.3/ et B.4/- M. BERTHELOT évoquera la question à WIESBADEN.
- Point B.5/- Ce point est réglé.
- Point B.6/- M et V tireront argument de cette réponse à l'égard de la W.V.D. de Bruxelles en cas de besoin.

7 septembre 1940.

1 exemplaire de ce memento a  
été adressé le 9 sept.1940 à:

- M. le Directeur Général.
- M. le Directeur Général adjt.
- MM. les Directeurs des Sces :  
M. T. V. C. A. F. P.

-----

SERVICES DE L'ARMISTICE

Paris, le 5 septembre 1940  
2bis, rue SolférinoDélégation Française  
pour les Communications

Réf. 736/V/F/R

Objet : remise en place du matériel  
roulant en zone occupée.

Monsieur DUGAS

Confronter les chiffres avec M. et T.  
dès demain matin et me soumettre  
aussitôt.

5.9.1940 - s : BERTHELOT

Le Colonel d'infanterie breveté FAQUIN,  
Chef de la Délégation Française, à Paris  
pour les Communicationsà Monsieur le Directeur de la Société Nationale  
des Chemins de fer Français.

Le 12 août 1940, par lettre 386/V.F.R., je vous ai transmis les demandes n° 018.40 et 0125.40 des 6 et 7 août du Chef allemand des Transports, au sujet de la reconstitution en zone occupée, du matériel ferroviaire roulant existant avant guerre, conformément au paragraphe 13 de la Convention d'Armistice. Vous m'aviez, en conséquence, adressé le 31 août (votre lettre B.I.441/18), 2 notices, l'une sur les locomotives, l'autre sur les wagons, indiquant la situation actuelle et les mesures prises.

Les renseignements que vous me fournissiez dans ces notices étaient basés :

- en ce qui concerne les locomotives à vapeur, sur la répartition des machines en août 1939 (tableau A);
- en ce qui concerne les wagons, sur l'effectif du parc S.N.C.F. du 1er janvier 1939 que vous proposiez de réduire dans la proportion ~~450.000~~ pour tenir compte des démolitions effectuées jusqu'au 1er juin 1940. 475.000

Pans 30 et 3no  
Or, je viens de recevoir une nouvelle note du Chef allemand des Transports dont je vous donne, en annexe jointe, le contenu pour ce qui concerne la question posée.

Les termes de cette note modifient les demandes précitées des 6 et 7 août, en faisant état des renseignements officiels qui auraient été donnés par la S.N.C.F. à la H.V.D. au sujet de ses existences en machines et wagons à la date du 18 août 1939. Comme vous le verrez, les chiffres en question ondrent sensiblement avec ceux que vous aviez fournis dans votre lettre du 31 août en ce qui concerne les wagons, puisque le chiffre de 462.000 indiqué pour le 18 août est intermédiaire entre celui de 475.417 du 1er janvier 1939 et celui de 450.000 que vous estimiez être celui du 1er juin 1940. Par contre, le relevé du 18 août 1939 que la S.N.C.F. aurait fourni indique 17.978 locomotives alors que le tableau A joint à votre lettre du 31 août indique 19.813 locomotives à vapeur et 770 tracteurs électriques.

Enfin, les proportions kilométriques des Régions Sud-Ouest et Sud-Est sont légèrement modifiées et je vous demanderai de faire établir les chiffres définitifs.

Comme je n'ai pas encore donné au Chef allemand des Transports la réponse officielle que je devais à ses lettres du début du mois d'août, j'attendrai, pour la présenter, que vous ayez pu répondre à la présente communication après vérification et révision éventuelles des chiffres de votre lettre du 31 août.

Dans cette réponse -que je vous demande de me faire parvenir vers le 1<sup>er</sup> courant- il y aurait lieu, semble-t-il, de tenir compte des considérations suivantes :

a) Les conditions d'armistice nous obligent à reconstituer le parc ferroviaire dans sa situation d'avant-guerre. Les chiffres d'août 1939 peuvent donc être pris comme base de comparaison, mais il ne paraît guère possible, comme vous l'avez proposé le 31 août, de modifier ces chiffres de base pour tenir compte des modifications survenues pendant la guerre.

b) Les effectifs trouvés en zone occupée à la date d'août 1940 peuvent être utilement décomposés en "gares ou dépôts contrôlés par la S.M.C.F., ou contrôlés par les Autorités Allemandes" en précisant ceux pour lesquels la S.M.C.F. n'a reçu aucun renseignement. La même décomposition peut être utilement faite à titre de comparaison sur les effectifs d'août 1939. Il convient de ne pas utiliser pour cette décomposition la ligne d'arrêt Nord-Est qui n'a pas d'existence légale vis-à-vis des conditions d'armistice dont nous nous occupons.

c) Il ne paraît pas possible d'é luder la question des locomotives électriques qu'il y a lieu, bien entendu, de traiter à part.

d) Il serait utile de pouvoir annoncer les modifications déjà connues des effectifs de parc des deux zones, tels qu'ils existaient à la date du 4 août 1940, à titre de compte rendu d'exécution, et de pouvoir également annoncer de nouveaux comptages pour lesquels vous fixerez une date aussi rapprochée qu'il vous paraîtra possible.

signé : FAQUIN.

## Note du Chef allemand des Transports

La demande du Chef des Transports (visée ci-dessus) de compléter le nombre de matériels roulants (locomotives et wagons à marchandises) rattachés à la zone occupée, à son niveau d'avant-guerre, était basée sur les chiffres de la S.N.C.F. à la date du 1er janvier 1939, la S.N.C.F. ne pouvant fournir une statistique plus récente.

Depuis, la S.N.C.F. nous a communiqué ses existants à la date du 15 août 1939. Comme ces chiffres se rapprochent davantage de la situation d'avant-guerre, ils seront dorénavant pris en considération pour déterminer les quantités de matériels roulants (locomotives et wagons) pour la zone occupée.

D'après les renseignements officiels donnés par la S.N.C.F., celle-ci dispose le 15 août 1939, pour l'ensemble de son réseau :

a)	Région Est .....	3.571 locomotives	109.797 wagons
b)	- Nord.....	2.683 -	75.948 -
c)	- Ouest.....	3.346(1) -	72.010 -
d)	- Sud-Ouest.....	2.060 -	78.485 -
e)	- Sud-Est.....	5.387 -	126.730 -
	soit .....	17.978 locomotives(1)	462.970 wagons

Toujours d'après les renseignements de la S.N.C.F., la zone occupée comprend :

- les Régions

Est	} en entier
Nord	
Ouest	

- les Régions

Sud-Ouest .....	pour 30,3 %
Sud-Est .....	pour 24,2 %

des longueurs kilométriques de rails.

En conséquence, le nombre de locomotives et de wagons à rattacher à la zone occupée en exécution des Conventions d'Armistice serait de :

a)	Région Est .....	3.521 locomotives	109.797 wagons
b)	- Nord .....	2.683 -	75.948 -
c)	- Ouest .....	3.346 -	72.010 -
d)	- Sud-Ouest .....	945 -	24.251 -
e)	- Sud-Est .....	1.821 -	43.348 -
	soit .....	12.916 locomotives	385.354 wagons

(1) Le total de 17.978 est exact. L'erreur provient d'une erreur de transcription sur le chiffre de la Région Ouest (il faudrait mettre 3.387 au lieu de 3.346) qui a été signalée aux Autorités allemandes par le Service T. dans une lettre n° 21.110/1 Tt du 12 septembre adressée à la F.V.D. Paris.

En annulant les chiffres indiqués dans la lettre du 6 août 1940, je vous prie de compléter aux chiffres ci-dessus le matériel roulant (locomotives et wagons) dans la zone occupée.

Cette opération - qui est à effectuer de concert avec la V.V.D. à Paris, chargée de la réception du matériel - doit être terminée pour le 30 septembre 1940.

1er septembre 1940

locomotives	100	100
wagons	1000	1000
	1100	1100

Etat  
 de  
 l'occupation

locomotives	100	100
wagons	1000	1000
	1100	1100

(1) La lettre de la V.V.D. du 6 août 1940, relative à la réception du matériel roulant dans la zone occupée, est en annexe de la lettre de la V.V.D. du 6 août 1940, relative à la réception du matériel roulant dans la zone occupée.

SERVICES DE L'ADMINISTRATION.

Copie a été adressée à :

- MM. les Directeurs des Services M - T.
- M. TISNES.

Paris, le 5 septembre 1940.  
2bis, rue Solferino.

Délégation française pour les Communications.

Réf. 736/V.F.M.-

Objet. - Remise en place du matériel roulant en zone occupée.

Le Colonel d'Infanterie breveté PAGUIN,  
Chef de la Délégation Française, à PARIS,  
pour les Communications,

à Monsieur le Directeur de la Sté Nationale  
des Chemins de fer Français.

M. DUGAS.-

Confronter les chiffres avec M et  
dès demain matin et me soumettre  
aussitôt. 5 septembre 1940.  
signé : BERTHELOT.

Le 12 août 1940, par lettre 386/V.F.M., je vous ai transmis les demandes n° 018.40 et 0125.40 des 6 et 7 août 1940 du Chef allemand des Transports, au sujet de la reconstitution en zone occupée, du matériel ferroviaire roulant existant avant guerre, conformément au paragraphe 13 de la Convention d'Armistice. Vous m'avez, en conséquence, adressé le 31 août (votre lettre D.L.441/18), 2 notices, l'une sur les locomotives, l'autre sur les wagons, indiquant la situation actuelle et les mesures prises.

Les renseignements que vous ne fournissiez dans ces notices étaient basés:

- en ce qui concerne les locomotives à vapeur, sur la répartition des machines en août 1939 (tableau A);
- en ce qui concerne les wagons, sur l'effectif du parc S.N.C.F. du 1er janvier 1939 que vous proposiez de réduire dans la proportion  $\frac{450.000}{473.000}$  pour tenir compte des démolitions effectuées jusqu'au 1er juin 1940.

Or, je viens de recevoir une nouvelle note du Chef Allemand des Transports dont je vous donne, en annexe jointe, le contenu pour ce qui concerne la question posée.

Les termes de cette note modifient les demandes précitées des 6 et 7 août, en faisant état des renseignements officiels qui auraient été donnés par la S.N.C.F. à la W.V.D. au sujet de ses existences en machines et wagons à la date du 18 août 1939. Comme vous le verrez, les chiffres en question cadrent sensiblement avec ceux que vous aviez fournis dans votre lettre du 31 août en ce qui concerne les wagons, puisque le chiffre de 462.990 indiqué pour le 18 août est intermédiaire entre celui de 473.417 du 1er janvier 1939 et celui de 450.000 que vous estimiez être celui du 1er juin 1940. Par contre, le relevé du 18 août 1939 que la S.N.C.F. aurait fourni indique 17.978 locomotives alors que le tableau A joint à votre lettre du 31 août indique 15.813 locomotives à vapeur et 770 tracteurs électriques.

Enfin les proportions kilométriques des Régions Sud-Ouest et Sud-Est sont légèrement modifiées et je vous demanderai de faire établir les chiffres définitifs.

Comme je n'ai pas encore donné au Chef Allemand des Transports la réponse officielle que je devais à ses lettres du début du mois d'août, j'attendrai, pour la présenter, que vous ayez pu répondre à la présente communication après vérification et révision éventuelles des chiffres de votre lettre du 31 août.

Dans cette réponse -que je vous demande de me faire parvenir vers le 15 courant- il y aurait lieu, semble-t-il, de tenir compte des considérations suivantes :

a) Les conditions d'armistice nous obligent à reconstituer le parc ferroviaire dans sa situation d'avant guerre. Les chiffres d'août 1939 peuvent donc être pris comme base de comparaison, mais il ne paraît guère possible, comme vous l'aviez proposé le 31 août, de modifier ces chiffres de base pour tenir compte des modifications survenues pendant la guerre.

b) Les effectifs trouvés en zone occupée à la date d'août 1940 peuvent être utilement décomposés en "gares ou dépôts contrôlés par la S.N.C.F., ou contrôlés par les Autorités Allemandes" en précisant ceux pour lesquels la S.N.C.F. n'a reçu aucun renseignement. La même décomposition peut être utilement faite à titre de comparaison sur les effectifs d'août 1939. Il convient de ne pas utiliser pour cette décomposition la ligne d'arrêt Nord-Est qui n'a pas d'existence légale vis-à-vis des conditions d'armistice dont nous nous occupons.

c) Il ne paraît pas possible d'é luder la question des locomotives électriques qu'il y a lieu, bien entendu, de traiter à part.

d) Il serait utile de pouvoir annoncer les modifications déjà connues des effectifs de parc des deux zones, tels qu'ils existaient à la date du 4 août 1940, à titre de compte rendu d'exécution, et de pouvoir également annoncer de nouveaux comptages pour lesquels vous fixerez une date aussi rapprochée qu'il vous paraîtra possible.

signé : FAQUIN.

La demande du Chef des Transports (visée ci-dessus) de compléter le nombre de matériels roulants (locomotives et wagons à marchandises) rattachés à la zone occupée, à son niveau d'avant guerre, était basée sur les chiffres de la S.N.C.F. à la date du 1er janvier 1939, la S.N.C.F. ne pouvant fournir une statistique plus récente.

Depuis, la S.N.C.F. nous a communiqué ses existants à la date du 18 août 1939. Comme ces chiffres se rapprochent davantage de la situation d'avant guerre, ils seront dorénavant pris en considération pour déterminer les quantités de matériels roulants (locomotives et wagons) pour la zone occupée.

D'après les renseignements officiels donnés par la S.N.C.F., celle-ci disposait le 18 août 1939, pour l'ensemble de son réseau :

a) Région EST.....	3.521 locomotives	109.797 wagons
b) " NORD.....	2.683 "	75.948 "
c) " OUEST.....	3.546 "	72.010 "
d) " SUD-OUEST....	3.060 "	78.485 "
e) " SUD-EST.....	5.327 "	126.750 "

soit..... 17.978 locomotives

462.990 wagons.

Toujours d'après les renseignements de la S.N.C.F., la zone occupée comprend :

- les Régions

EST ( en entier  
NORD ( en entier  
OUEST (

- les Régions

SUD-OUEST..... pour 30,9%  
SUD-EST..... pour 24,2%

des longueurs kilométriques de rails.

En conséquence, le nombre de locomotives et de wagons à rattacher à la zone occupée en exécution des conventions d'Armistice serait de :

a) Région EST.....	3.521 locomotives	109.797 wagons
b) " NORD.....	2.683 "	75.948 "
c) " OUEST.....	3.546 "	72.010 "
d) " SUD-OUEST....	945 "	24.251 "
e) " SUD-EST.....	1.821 "	43.348 "

soit..... 12.516 locomotives

325.354 wagons.

T.S.V.P.....

En annulant les chiffres indiqués dans la lettre du 6 août 1940, je vous prie de compléter aux chiffres ci-dessus le matériel roulant (locomotives et wagons) dans la zone occupée.

Cette opération - qui est à effectuer de concert avec la W.V.D. à Paris, chargée de la réception du matériel - doit être terminée pour le 30 septembre 1940.

1er septembre 1940.

.....	.....	.....
"	"	"
"	"	"
"	"	"
"	"	"

.....

.....

.....

.....

.....

.....	.....	.....
"	"	"
"	"	"
"	"	"
"	"	"

Copie à M. T. H. Balthazar

Prière de bien vouloir retourner ce carbone à M. DUGAS après signature.

Copie pour M. Tanni qui a fourni les éléments de référence faite le 11/9/40

st.

11 SEPT. 1940

D 1444/18

NOTE pour Monsieur le Chef de la Délégation  
"Communications"  
des Services de l'Armistice, à PARIS.-

0.1502.

Par votre lettre référence 736 V.F.M. du 5 septembre 1940, vous avez bien voulu me demander de vérifier et de réviser au besoin les évaluations du parc locomotives et wagons de la S.N.C.F. ainsi que les calculs de répartition de ce matériel entre la zone occupée et la zone libre.

Sans revenir en détail sur tous les chiffres qui ont été avancés à ce sujet, je tiens toutefois à vous donner l'assurance que les divergences que vous avez pu constater tiennent essentiellement soit à la prise en considération de dates différentes pour la détermination du parc, soit au blocage de différentes catégories de matériel moteur, soit à la prise ou non en considération du matériel hors d'état de rouler.

Ceci posé, la révision à laquelle nous avons procédé nous conduit aux chiffres suivants :

1°- Parc wagons.-

Nous sommes d'accord avec le Chef Allemand des Transports pour évaluer à 462.990 unités le parc wagons de la S.N.C.F. à la date du 18 août 1939, ceci sous réserve des destructions sur lesquelles je reviendrai.

Nous sommes également d'accord pour répartir le parc de la façon suivante entre les deux zones :

EST (y compris A.L.)	}	en totalité dans la zone occupée
NORD		
OUEST		
SUD-OUEST.....	30,9 %	en zone occupée
SUD-EST.....	34,2% (1)	

.....

(1) La copie de la note du Chef allemand des Transports que vous m'avez adressée porte par erreur le pourcentage de 24,2% (au lieu de 34,2), mais c'est bien avec ce dernier pourcentage que le Chef Allemand des Transports effectue les calculs relatifs au parc wagons qui le conduisent au résultat de 325.334 wagons en zone occupée.



De ce total il convient de déduire :

1.157 machines à vapeur garées en mauvais état et inaptées à tout service  
2 locomotives électriques dans la même situation.

Il reste par conséquent :

15.813 locomotives à vapeur et 770 locomotives électriques.

Pour la répartition des locomotives entre les deux zones, il faut évidemment faire un calcul détaillé pour chaque mode de traction.

global

Pour ce qui est du Sud-Ouest, le pourcentage/de 30,9 afférent à la zone occupée se décompose de la façon suivante :

- Traction vapeur.....	27,4 %
- Traction électrique.....	42%

Pour le Sud-Est, le pourcentage de 34,2% se décompose de la façon suivante:

- Traction vapeur.....	34,6%
- Traction électrique.....	0

(Ces derniers chiffres s'expliquent par le fait que si la Région du Sud-Ouest est largement électrifiée -en particulier dans sa partie Nord-, en revanche la Région du Sud-Est ne comprend comme ligne électrifiée que la ligne de Culox à Modane, toute entière en zone libre).

Ceci posé, le parc de locomotives à vapeur afférent à la zone occupée se calcule comme suit :

EST (y compris A.L.).....	3.218
NORD.....	2.575
OUEST.....	2.932
SUD-OUEST.....	584
SUD-EST.....	1.714

Total général..... 11.023

Pour les locomotives électriques, le parc afférent à la zone occupée se calcule comme suit :

OUEST.....	97
SUD-OUEST.....	266
SUD-EST.....	0

Total général..... 363

En regard, le parc de la zone libre est de :

15.813 - 11.023 = 4.790 locomotives à vapeur

et : 770 - 363 = 407 locomotives électriques.

Tels sont les chiffres qu'en dernière analyse nous vous proposons de substituer aux chiffres indiqués par le Chef Allemand des Transports, lesquels :

- 1°- ne tiennent pas compte de l'existence de locomotives garées en mauvais état et inaptés à tout service,
- 2°- négligent la répartition réelle des modes de traction électrique et vapeur entre les deux zones.

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, tous les chiffres qui précèdent sont des chiffres théoriques, fondés sur le parc existant à la date du 16 août 1939 et ne tiennent pas compte, en particulier, des destructions survenues depuis cette date ; ces destructions devront être réparties entre les deux zones au prorata des parcs affectés à chacune d'elles.

Etant donné le fait que de nombreux matériels français ont quitté le territoire, le fait que nous n'avons pu rétablir jusqu'ici les postes frontières de comptage des wagons aux limites du territoire national et le fait que certaines lignes ne nous sont pas accessibles, nous sommes mis dans l'impossibilité de pratiquer un inventaire réel et complet de notre parc, inventaire pour lequel la collaboration des Autorités allemandes serait indispensable.

En ce qui concerne les wagons, nous avons toutefois effectué en zone libre un inventaire qui a montré, à la date du 1er septembre, que le parc de cette zone était de 114.000 unités, inférieur par conséquent au parc théorique résultant des calculs ci-dessus.

Ce chiffre montre que la S.N.C.F. a rempli -et au delà- pour ce qui est du matériel wagons les obligations de la Convention d'Armistice.

Il en est de même en ce qui concerne les locomotives. En effet, à la date du 17 août 1940, nous avons recensé en zone libre : 4.303 locomotives à vapeur et 301 locomotives électriques en état de rouler, chiffres très notablement inférieurs au parc actif de la zone libre : 4.790 et 407.

LE DIRECTEUR GENERAL,

**Signé : LE BESNERAIS**

MEMENTO DE  
LA REUNION TENUE LE 15 SEPTEMBRE DANS  
LE BUREAU DE M. LE MAJOR LAENGENFELDER.

Assistaient à la réunion :

MM. PINEAU, HUEBERT, NORMAND, BROUSSE, MORONI, DUGAS, TOUBEAU,  
MEOT, COUSIN ;

MM. le Major LAENGENFELDER, Hauptmann WALDECK, Leutnant  
KAUPE, TEICHLER, R.I. GERECKE

Cette réunion faisait suite à la réunion tenue le 12 septembre dans le même bureau et au cours de laquelle M. TOUBEAU avait été invité à donner quelques explications sur les indications figurant dans les tableaux A et B.

Il avait été indiqué à ce moment que les chiffres des tableaux A étaient un dépouillement brut de l'inventaire au 4 août dont les résultats n'avaient pas été communiqués à l'Autorité Allemande parce qu'ils devaient être vérifiés.

Ce travail de vérification très laborieux avait permis d'établir le tableau B des wagons aptes au transport de l'essence qui avait été adressé le 11 septembre à M. le Major LAENGENFELDER. Mais, comme la vérification complète de tous les chiffres des tableaux A, en particulier des wagons RV et RVX et leur classification en différentes catégories, ne pouvait être terminée que samedi, M. le Major LAENGENFELDER avait décidé, de se réunir à nouveau le 15 septembre à 10 heures.

Après examen des tableaux C (récapitulation par catégories de l'inventaire du 4 août) et D (situation des wagons citernes à différentes dates) les chiffres des wagons-citernes dont feraient état les délégués allemands et français ont été résumés dans le tableau indiqué plus loin.

Au préalable, M. le Major LAENGENFELDER a confirmé que les chiffres de base seraient ceux de la lettre W I25 du 3/8/40 adressée par la S.N.C.F. à M. le Président MÜNZER, représentant un total de 15.833 wagons dont le détail ci-après a été communiqué par M. TEICHLER.

Citernes-à vin .....	2235	
huiles comestibles .....	134	
goudron .....	1809	} produits noirs 3249
mélasse .....	435	
mazout-huile lourde .....	267	
asphalte .....	222	
mélasse-goudron ....	314	
mazout .....	202	
essence .....	7925	
produits chimiques..	2290	

15833

Ce chiffre ne comprend pas les 300 wagons citernes à gaz liquéfiés. ~~ces citernes.~~

Ces chiffres ne sont pas exactement ceux de la lettre W.125 du 3 Août 1940.

D'après les explications données par M. TEICHLER, ils résulteraient de renseignements recueillis dans les registres d'immatriculation de la S.N.C.F. mis à sa disposition et classés dans le cadre des chiffres de la lettre W. 125 du 3 août 1940

L'inventaire du 4 août a donné un total de 12.755 wagons-citernes inventoriés. De ce chiffre a été déduit 171 citernes S.N.C.F. inventoriées ce qui réduit le total à 12.584.

Cette déduction a été opérée pour éliminer un chiffre de citernes S.N.C.F. dont l'importance ne paraît pas correspondre à la réalité et des recherches complémentaires parmi les autres wagons ordinaires S.N.C.F. sont nécessaires pour déterminer le chiffre exact de ces wagons dont certains portent des numéros à 3 ou 4 chiffres au lieu de 6.

Il a été indiqué à M. le Major LAENGENFELDER que les chiffres concernant la zone au Nord de la ligne d'arrêt étaient incomplets. En conséquence, M. le Major LAENGENFELDER a décidé qu'on ne ferait état que des chiffres de wagons inventoriés en zone libre et en zone occupée au sud de la ligne d'arrêt

parc de base	Inventaire		Différence entre le parc de base et les chiffres d'inventaire (Z.O.+ Z.N.O.).
	zone occupée (S. de la ligne d'arrêt)	zone libre	
Citernes à vin 2235	841 - 18 = 823	+ 1090 = 1913	- 322
Huiles Comestibles 134	82 - 5 = 77	+ 6 = 83	- 51
produits noirs 3249	1185 - 350 = 835	+ 415 = 1250	- 1999
produits blancs 7925	4661 - 546 = 4115	+ 2451 = 6566	- 1359
produits Chimiques 2290	872 - 244 = 628	+ 705 = 1333	- 957
gaz et liquides 15833	7641 - 1163 = 6478	+ 4667 = 11145	- 4688
sous pression 300	163 - 118 = 45	+ 113 = 158	- 142
16133	7804 - 1291 = 7523	+ 4780 = 12303	- 4830
			+ 1281 (Inventaire en Z.L.)
			Le Déficit réel est de ..... - 3549

L'importance de ce déficit a montré l'intérêt de faire un inventaire complet en zone interdite, M. le Major LAENGENFELDER a décidé de le faire le 6 octobre, et, à notre demande, par numéro et gares de stationnement.

M. le Major L'ENGELFELDER a demandé quelle attitude prendraient les représentants français à la Commission d'armistice concernant la répartition des wagons entre la zone occupée et la zone libre.

Il a été reconnu que les chiffres  $2/3$  et  $1/3$  étaient acceptables.

M. DUGLIS a formulé une réserve pour les wagons foudres à vin.

En définitive, les représentants français ont fait remarquer aux représentants allemands que l'effectif de wagons trouvés en zone libre était inférieur au  $1/3$  du parc de base.

Néanmoins comme le Gouvernement français avait ordonné de livrer 500 wagons citernes à produits blancs à la cadence d'un train par jour, cette livraison continuerait à être faite dans les conditions convenues entre M. TEICHLER et la S.I.P.D., c'est-à-dire renvoi immédiat après déchargement des wagons citernes arrivés chargés de la zone libre.

En ce qui concerne les wagons citernes à vin, M. TEICHLER a demandé la livraison de 350 citernes métalliques à vin dans les mêmes conditions que les 500 wagons citernes à produits blancs.

Comme les livraisons en cours de la zone libre peuvent comporter des wagons citernes à vin transformés pour les transports de l'essence, les représentants français ont convenu entre eux de ne pas modifier les instructions données c'est-à-dire livraison d'un train de wagons-citernes par jour jusqu'à concurrence de 500.

WIESBADEN, le 17/9/40

Le Général de Corps d'Armée DOYEN  
Président de la Délégation française auprès de la  
Commission allemande d'Armistice,

à Monsieur le Président de la Commission  
allemande d'Armistice,  
Général de l'Infanterie von STULPNAGEL

Mon Général,

Je crois utile de vous communiquer ci-dessous les conclusions que la Délégation française auprès de la Sous-Commission allemande des Transports a retiré de la Conférence qui s'est tenue, le 16 Septembre ; j'espère qu'elles sont conformes à celles de la Commission allemande et qu'il ne subsiste aucune divergence d'interprétation à ce sujet :

1°) Parcs des zones occupée et non occupée

La Délégation française demande qu'il soit pris acte de la répartition du matériel entre zone occupée et zone non occupée (vagons et locomotives), répartition qui est, d'ores et déjà, conforme - et au-delà - aux stipulations de la Convention d'Armistice.

La Délégation française est d'accord pour participer, en ce qui la concerne, à l'inventaire prévu par le Chef allemand des transports pour le 6 Octobre 1940, inventaire dans lequel le matériel sera identifié numéro par numéro, non seulement en FRANCE occupée et non occupée, mais encore en BELGIQUE, HOLLANDE, ALLEMAGNE, et d'une façon générale dans tous les pays contrôlés par le Reich ou en relations ferroviaires avec ce dernier.

Elle considère que, dès l'instant où il aura été à nouveau démontré par cet inventaire que la zone non occupée dispose d'un parc inférieur à celui qui résulte de la répartition théorique, il pourra être officiellement reconnu que la FRANCE a satisfait sur ce point aux stipulations de la Convention d'Armistice.

2°) Mouvements de wagons et de locomotives

Dans l'attente de cet inventaire, la Délégation française a demandé qu'il soit sursis à tout nouveau prélèvement sur le parc de locomotives et de wagons de la S.N.C.F. ceci pour ne

pas risquer d'entraver les transports allemands, et pour éviter la paralysie de l'Economie française, en particulier, en ce qui concerne le transport des charbons, dont se préoccupent d'une façon instante les Autorités allemandes économiques d'occupation

Sur ce point, il a été répondu à la Délégation française que la Commission ne pouvait, le jour même, se prononcer mais que la question serait examinée à PARIS, le Jeudi 19 Septembre, sur instruction du Chef allemand des Transports.

### 3°) Vagons-citernes -

En ce qui concerne la répartition du parc des wagons-citernes entre les deux zones occupée et non occupée, il a été pris acte des calculs effectués à PARIS pour la fixation du parc théorique et des coefficients :

2/3 pour la zone occupée  
1/3 pour la zone non occupée

applicables aux wagons-citernes métalliques autres que les citernes à vin non transformées en citernes à essence pendant les hostilités.

Pour les citernes métalliques et les wagons-foudres en bois, destinés uniquement au transport des vins, la Délégation française explique que tous ces wagons doivent nécessairement venir se faire charger dans la zone libre, où se trouvent la très grande majorité des vignobles ; elle demande donc que la répartition suivante soit admise :

15 % en zone occupée  
85 % en zone non occupée

étant entendu, d'ailleurs, que ces wagons circuleraient librement à travers la ligne de démarcation, pour assurer les besoins de l'économie en zone occupée.

La Commission allemande a fait part de la décision qui a été prise de renoncer provisoirement à la livraison primitive-ment envisagée pour le 17 Septembre, de 2.000 wagons-foudres par la zone non occupée.

Dans l'attente des résultats de l'inventaire général du 6 Octobre, il a été décidé, en ce qui concerne les wagons-citernes métalliques, de se borner à faire passer d'ici le 24 Septembre, de la zone non occupée à la zone occupée :

500 wagons-citernes métalliques à carburants  
et 359 wagons-citernes métalliques à vin transformés  
en wagons-citernes à essence

D'ailleurs, la Commission allemande donne son accord pour que les citernes marquées W.H., W.L. et W.M. soient décomptées au titre du parc de la S.N.C.F., celle-ci en conservant toujours la propriété.

La Délégation française a pris note des observations qui lui ont été faites au sujet de la reconstruction des ouvrages d'art détruits, et, en particulier de la modicité des moyens en sapeurs de chemins de fer, dont la mise à disposition est prévue pour ces travaux, eu égard au programme présenté sur ce point à WIESBADEN, en Juillet dernier, à la Commission allemande d'Armistice ; elle s'est engagée à faire aussitôt le nécessaire pour que les travaux de réfection soient poussés avec le maximum de moyens ; elle fera connaître prochainement à la Commission allemande les nouvelles mesures qui auront été décidées.

Veillez agréer, Mon Général, l'assurance de ma haute considération.

(s) de PEYRECAVE

Copie (en 4 exemplaires) à Délégation française  
Communications à PARIS, 2bis rue de Solférino

24 septembre 1940 Im.

Répartition des lignes de la S.N.C.F. entre zone non  
occupée et la zone occupée et les W.V.D. de Paris et  
de Bruxelles

zone libre 34,4 %  
ensemble S.N.C.F.

zone occupée 65,6 %  
ensemble S.N.C.F.

Se décomposant en:

W.V.D. Paris 46,- %  
ensemble S.N.C.F.

W.V.D. Bruxelles 14,2 %  
ensemble S.N.C.F.

A.L. 5,4 %  
ensemble S.N.C.F. 65,6 %

Par Région, la décomposition est  
la suivante:

- Sud-Ouest: 30,9% en zone occupée
- Sud-Est: 43,2% en zone occupée { 8,7% sur W.V.D. Bruxelles  
25,5% sur W.V.D. Paris
- Nord: { 59,8% sur W.V.D. Bruxelles  
40,2% sur W.V.D. Paris
- Est (non compris A.L.) { 55,2% sur W.V.D. Bruxelles  
44,8% sur W.V.D. Paris

DG-  
DGA

M, T, V, C Sate



Paris et gère le 24 septembre 1940

Répartition de  
de la SNCF  
autres les divisions

Comme suite à votre demande, je vous

indique ci-après les proportions de longueurs  
de lignes situées en zone libre, WVD Paris et  
WVD Bruxelles par rapport à l'ensemble SNCF (y compris  
AT)

<u>zone libre</u>	34,4 %
<u>ensemble SNCF</u>	
<u>zone occupée</u>	65,6 %
<u>WVD Paris</u>	46,2 %
<u>ensemble SNCF</u>	
<u>WVD Bruxelles</u>	14,2 %
<u>ensemble SNCF</u>	
<u>AT</u>	5,4 %
<u>ensemble SNCF</u>	

Par Régions, la décomposition est la suivante :

Sud-Ouest : 30,9% en zone occupée	} 8,7% sur WVD Bruxelles 25,5% sur WVD Paris
Sud-Est : 24,2% en zone occupée	
Nord	} 59,8% sur WVD Bruxelles 40,2% sur WVD Paris
Est (non compris AT)	
	} 55,2% sur WVD Bruxelles 44,8% sur WVD Paris

Le Chef de la Subdivision de Statistiques

*[Signature]*

16 octobre 1940.- sb.

OBJET : Séparation du parc des wagons de la  
S.N.C.F. et contrôle du mouvement  
des wagons aux frontières.

D. 121.190/5.

Monsieur le Ministre,

Le Colonel PAQUIN, Chef de la Délégation française pour les Communications, avait obtenu du Chef allemand des Transports qu'il ne serait pas procédé à un marquage spécial des wagons de la S.N.C.F. pour différencier le parc attribué à la zone occupée et le parc attribué à la zone non occupée. D'autre part, la S.N.C.F. venait d'obtenir, après deux mois de pourparlers, des Autorités ferroviaires allemandes de contrôle à Paris et à Bruxelles le rétablissement du contrôle du mouvement des wagons aux frontières politiques de la France (départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle exclus).

Ce résultat allait permettre à la S.N.C.F., d'une part, d'utiliser au mieux les wagons de son parc présents en France, tant en zone occupée qu'en zone non occupée, pour satisfaire aux besoins de chargements, d'autre part, de connaître à chaque instant la situation de ce parc dans toute la France.

Or, le Chef de la Délégation Française pour les Communications vient de recevoir la lettre du Chef allemand des Transports, dont ci-joint copie, qui remet en question ces deux décisions. Dans sa partie I, en effet, elle impose le marquage des wagons selon qu'ils sont affectés à la W.V.D. Paris ou à la W.V.D. Bruxelles; d'autre part, elle prévoit qu'il n'y a pas lieu de procéder à des relevés de wagons à la frontière franco-belge.

En ce qui concerne le deuxième point, nous intervenons immédiatement auprès du Colonel PAQUIN pour qu'il tâche d'obtenir l'annulation de la décision correspondante. Pour le premier, nous faisons immédiatement des démarches pressantes auprès des deux W.V.D. de Paris et de Bruxelles pour que la décision relative au marquage des wagons ne soit pas appliquée.

J'ai tenu à vous mettre au courant immédiatement de cette situation : vous vous rendrez compte ainsi des difficultés dans lesquelles la S.N.C.F. se débat journellement pour arriver à obtenir, d'une part, une gestion correcte de son parc de matériel, d'autre part, les éléments numériques indispensables pour obtenir tout au moins le rapatriement des wagons français, en excédent des 85.000 wagons affectés par le Chef allemand des Transports aux Chemins de fer allemands, qui se trouvent en dehors des frontières nationales.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

(s) FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

TRADUCTION

de la lettre AZ. n° 03.383.40 du 1er octobre 1940  
adressée à la Délégation Française pour les Communications.

-----

Commandant Supérieur  
de l'Armée de Terre.

-----

Etat-Major Général.

---

Le Chef des Transports.

---

Section du Chef C 2.

le 1er octobre 1940.

Az. C 2 allg. n° 03.383.40.

---

OBJET.- Mouvements de matériel roulant  
des chemins de fer.

Référence : Lettres du Chef des Transports  
Chef-groupe Az. W III  
N° 0163.40 du 20 août 1940.  
N° 0170.40 du 21 août 1940.

A Monsieur le Colonel PAQUIN  
Chef de la Délégation Française pour  
les Communications,  
PARIS.-

Quand le matériel roulant des chemins de fer en territoire français occupé  
aura atteint ses effectifs d'avant-guerre, il y aura lieu de veiller au main-  
tien de ce niveau.

Pour faciliter le contrôle du matériel roulant, les mesures suivantes se-  
ront appliquées :

1- SIGNES DISTINCTIFS.-

Les wagons de territoires français occupés (W.V.D. de Paris et de Bruxelles)  
seront munis :

a) Wagons dans la circonscription de la W.V.D. de PARIS : d'un cercle  
jaune de 0 m.05 de diamètre à la suite du numéro du wagon;

b) Wagons français dans la circonscription de la W.V.D. de BRUXELLES : d'un  
triangle équilatéral jaune de 0 m.10 de côté à la suite du numéro du wagon.

Comme les locomotives portent l'atelier d'attache et les voitures (à voya-  
geurs) la gare d'attache, il n'y aura pas lieu de munir les locomotives et  
voitures (à voyageurs) d'un autre signe distinctif.

.....

2 - RELEVÉ AUX LIGNES DE DÉLIMITATION.-

a) A la ligne de démarcation :

Dans un but de simplification, il est renoncé au système habituel du temps de paix aux frontières nationales (lettre de transit et relevé des numéros des wagons). Aux gares de transit, on se contentera de relever la catégorie et le nombre des wagons, en séparant les wagons munis ou non des signes distinctifs; ces relevés sont à faire pour la sortie et la rentrée et à arrêter journalièrement. La W.V.D. de PARIS surveillera les arrêtés de relevés de toutes les gares de transit, les wagons pouvant -en l'absence de lettres de transit- rentrer par n'importe quelle gare de transit. En cas de différences sensibles dans les périodes déterminées, les W.V.D. de PARIS et de BRUXELLES ordonneront, soit le recomplètement des effectifs en territoire occupé, par la S.N.C.F., soit, de concert avec la S.N.C.F., le retour en territoire non occupé du matériel en excédent.

Pour ce qui concerne les locomotives et voitures (à voyageurs), rattachées à des gares qui prescrivent et surveillent leur emploi fixe, il n'y a pas lieu de relever leur transit.

b) Le système prescrit pour la ligne de démarcation est à employer à la ligne de délimitation entre la W.V.D. de PARIS et la W.V.D. de BRUXELLES.

Le long de la frontière franco-belge située sur la circonscription de la W.V.D. de BRUXELLES, il n'y a pas lieu de procéder à des relevés.

c) Le système de relevé des wagons étrangers aux frontières nationales est de nouveau à appliquer à la frontière avec le Reich.

C'est le Chef allemand des Transports qui prescrira le retour du matériel roulant expédié en Belgique, Hollande et Allemagne.

Les W.V.D.(de PARIS et de BRUXELLES) ont reçu l'ordre d'exécuter ces prescriptions de concert avec la S.N.C.F.

Je vous prie d'informer dans ce sens la S.N.C.F.

signé : KOHL.

D 2110/7.

**MINUTE**

25 octobre 1940.

- 1 pièce jointe -

0.1642

Monsieur le Directeur du Service  
Central du Mouvement,

- Suite aux conversations que nous avons eues  
au sujet de la répartition du matériel entre  
zone occupée et zone non occupée-

Il y a lieu, dans les opérations de répartition du matériel, d'entreprendre les mouvements nécessaires pour reconstituer graduellement le parc de la zone non occupée, dans les conditions prescrites par la lettre du 23 octobre 1940 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, dont ci-joint copie.

LE DIRECTEUR GENERAL,

*Signé: Le Bonnesi*

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Situation du mouvement des wagons.

D 2110/7.

D 121190/5/31.

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre en date du 15 novembre, vous m'avez fait connaître que vous avez admis comme chiffre provisoire de l'effectif à rétablir en zone libre celui de 82.000 wagons, le rythme de ce rapatriement pouvant être fixé à 5.000 wagons par semaine.

22.11.40.

Pourquoi les chiffres sont-ils différents de ceux qui m'avaient été fournis lors de l'envoi de ma dernière lettre à ce sujet ?

Vous me demandez de vous adresser chaque semaine un compte-rendu de la situation avec l'indication du résultat des échanges, d'une part, aux frontières, d'autre part à la ligne de démarcation.

signé : FOURNIER.

Je puis, chaque vendredi, vous adresser les renseignements que vous me demandez, donnant la situation à la date du dimanche précédent à 0 heure, ainsi que la balance de la semaine précédente, sous la forme d'un tableau dont vous voudrez bien trouver ci-joint l'exemplaire correspondant à la semaine du 3 au 10 novembre.

Mouvement

??

(s) LE BESNERAIS.

J'appelle votre attention sur le fait que, si les chiffres relatifs à l'effectif des wagons se trouvant en zone libre sont correctement établis, je suis par contre dans l'obligation de faire toutes réserves en ce qui concerne les échanges aux frontières.

Bien que, depuis plus d'un mois, les gares françaises à la frontière franco-belge soient en état de faire le relevé des wagons entrant ou sortant de France par ces points frontières, la S.N.C.F. n'a pu encore obtenir, malgré des démarches répétées auprès de la direction allemande des Chemins de fer de Bruxelles, que tous les trains pénétrant par la frontière franco-belge soient arrêtés au moins une fois, soit à la gare frontière française, soit à la gare frontière belge. De ce fait, un assez grand nombre de wagons échappent au contrôle.

J'espère, à la faveur de la reprise par la S.N.C.F. de l'exploitation de la plus grande partie des lignes de la Région du Nord, pouvoir faire régler la question avant la fin du mois.

Je crois utile de vous signaler également que la situation déjà critique en zone occupée pour le matériel tombereaux, va le devenir de plus en plus à mesure que nous ferons des prestations de ce matériel de la zone occupée sur la zone libre.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
(Direction Générale des Transports -  
Service Economique).

AVISÉ : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT.

En effet, le programme des transports de houille au départ des bassins du Nord et du Pas-de-Calais -que le Chef allemand des Transports- nous demande impérativement de réaliser- est égal au plus gros programme que nous avons pu réaliser pendant les mois de mars et d'avril derniers, où nous disposions de la totalité de notre parc.

Pour l'ensemble de la France, la proportion de tombereaux chargés de houille par rapport au total des tombereaux chargés s'élève chaque semaine; elle était de 46% dans la semaine du 20 au 26 octobre; de 48% dans la semaine du 27 octobre au 2 novembre; elle dépasse très légèrement 50% dans la semaine du 3 au 9 novembre.

Compte tenu des priorités pour les programmes des transports d'économie allemande au départ de la zone occupée, nous allons être chaque semaine obligés de réduire un peu plus tous les autres transports français à effectuer en tombereaux. Déjà, la situation des transports de betteraves est très préoccupante.

Je ne manquerai pas, au cours de ce compte-rendu hebdomadaire, de vous tenir au courant des répercussions sur l'économie française des difficultés qui nous sont causées par la double nécessité d'assurer les transports de combustibles minéraux en zone occupée et d'augmenter les existences en zone libre.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Paris, le 5 décembre 1940.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Suite à votre lettre n° 12.111.5/1 Mb du 30 novembre, relative à la situation des wagons en zone non occupée et sur l'ensemble du territoire français et aux correspondances antérieures concernant le même objet, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, en raison des assurances très nettes que j'ai reçues hier des Autorités d'occupation qualifiées, et dont je pourrai vous entretenir verbalement, j'ai décidé de modifier dans les conditions suivantes mes instructions antérieures sur la répartition du matériel entre la zone libre et la zone occupée :

1°- La S.N.C.F. s'efforcera de maintenir le parc de wagons tombereaux de la zone libre à son niveau actuel.

2°- Le parc total de la zone libre sera fixé provisoirement à environ 70.000 wagons; si cela est nécessaire, la S.N.C.F. prescrira les mouvements de wagons couverts et de wagons plats en vue d'atteindre ce chiffre dans un délai de 2 ou 3 semaines.

3°- Ensuite, et sauf nouvelles instructions de ma part, la S.N.C.F. devra régler la répartition de telle sorte que le parc de la zone libre soit en moyenne maintenu au chiffre ainsi fixé.

Je vous serais obligé de bien vouloir m'accuser réception de la présente décision et de me tenir régulièrement au courant chaque semaine de la situation du matériel, tant en zone occupée qu'en zone libre.

Répondant, d'autre part, aux préoccupations que vous m'exprimez en ce qui concerne la fourniture de wagons aux sucreries, j'insiste pour que, quelles que puissent être les conséquences, la S.N.C.F. prenne ses dispositions afin que les programmes de transports arrêtés chaque mois par la Direction Générale des Transports, avec l'accord des Autorités allemandes, soient intégralement exécutés, ainsi que la loi sur les priorités de transports vous en fait obligation.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

(s)BERTHELOT.

6/1/1941

6 Janvier 1941

Note pour Monsieur le Président

-----

Vous voudrez bien trouver, comme suite à vos observations en date du 3 Janvier 1941 sur le projet de répartition des locomotives, une note du Service Central du Matériel répondant à vos préoccupations.

Je résume ci-dessous la question :

- 1° - Dans son esprit, la Convention d'Armistice vise l'effectif des machines en bon état. Mais, dans la lettre, les Autorités allemandes peuvent soutenir que l'on doit prendre en considération l'effectif total des machines, que celles-ci aient été ou non en bon état à la date du 19 Août 1939.

Dans l'ensemble, sur le premier point (machines en bon état), nous étions en excédent au 6 Octobre 1940 (+ 449) et nous y resterions à l'avenir (+ 164). En revanche, sur le deuxième point (effectif total), nous étions en excédent au 6 Octobre 1940 (+ 177) mais nous nous trouverions à l'avenir en déficit de 113 unités sans dépasser les limites du regroupement envisagé.

- 2° - Faut-il effectivement - la répartition théorique étant supposée tranchée d'accord avec les Autorités allemandes - refouler des locomotives de zone occupée en zone libre ?

Du point de vue des exigences du service, je suis nettement d'avis contraire : en effet, en fait, la zone libre ne manque pas de locomotives. Par contre, la zone occupée - qui supporte tout le poids des priorités allemandes - est actuellement très juste et si nous l'appauvrissons ce sera l'économie française - et l'économie française seule - qui en supportera les conséquences au profit d'une satisfaction purement théorique.

En résumé, j'ai l'honneur de vous proposer de maintenir les conclusions du projet qui vous avait été soumis et de ne pas aller au delà dans la position à prendre vis-à-vis des Autorités allemandes. Il est bien évident que la solution proposée a un caractère empirique et qu'on peut y trouver des objections de principe dans un sens ou dans l'autre. Cette solution n'est dictée que par le souci essentiel d'assurer - en dépit des lourdes sujétions qui pèsent sur nous - une répartition aussi acceptable que possible entre les deux zones.

AVISE :

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS

SERVICE TECHNIQUE DE  
LA DIRECTION GENERALE

Nous devons proposer une solution qui puisse servir de base acceptable à une discussion, non pas théorique, mais pratique; car il s'agit avant tout de conserver les machines là où elles sont nécessaires pour le trafic : à vouloir nous baser uniquement sur des arguments de droit, nous n'arriverions qu'à nous faire taxer de mauvaise foi et nous en serions les mauvais marchands.



nécessaires à une application correcte de l'arrêté du 15 Novembre 1940 sur les priorités de transports.

L'idéal serait en effet que les transports classés en priorité absolue, les transports effectués en vertu de programmes permanents ou temporaires ainsi que les transports acceptés d'office fussent exécutés dans leur intégralité sur tout le territoire et que les ressources en matériel permettent de satisfaire aux demandes de transports ne bénéficiant pas de priorités de façon comparable dans les deux zones.

Etant admis que le parc de la zone libre doit être maintenu en moyenne à 70.000 wagons pour un effectif total ne dépassant pas 250.000 wagons, je vous demanderai, lorsque commenceront les rapatriements de matériel au-delà du chiffre de 250.000, d'attribuer à la zone libre le quart des wagons rapatriés jusqu'au chiffre de 270.000, de telle sorte que, lorsque le parc de la S.N.C.F. atteindrait ce dernier chiffre, le parc de la zone non occupée serait fixé à 75.000.

Bien entendu je ne vous demande de réaliser qu'un équilibre statistique et j'admettrai des oscillations en plus ou en moins de 2 ou 3.000 wagons par rapport au taux fixé pour la zone libre, afin de ne pas vous contraindre à des variations brutales de prestations de matériel vide vers la zone libre difficiles à exécuter et onéreuses.

Vous voudrez bien me tenir chaque semaine au courant de la situation.

Je vous adresserai de nouvelles directives lorsque le chiffre des existences en FRANCE atteindra 270.000 wagons.

(s) BERTHELOT

A

10000 + N-25000  
4

F

COPIE pour Monsieur le Chef du Service  
Technique de la Direction Générale

D 2110/70

12.111.5/1

Situation des wagons  
en zone non occupée  
et sur l'ensemble du  
territoire

23 Mars 1941

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître ci-dessous, pour la période du 8 au 14 Mars, les variations du parc de la zone non occupée, et celles de l'ensemble du parc sur le territoire français :

	Nombre de wagons S.N.C.F. (parc commercial) en zone non occupée	Nombre de wagons S.N.C.F. (parc commercial) sur le territoire français
le 8 Mars à 0 <sup>h</sup>	69.740	240.007
le 14 Mars à 24 <sup>h</sup>	70.416	238.288
Balance	+ 676	- 1.719

La décroissance du parc total, qui avait été sensible au cours de la première semaine de Mars, a continué pendant la 2<sup>ème</sup> semaine. Le parc ne s'élève plus qu'à 238.288 wagons.

La différence de la proportion en zone occupée et en zone non occupée des wagons chargés, autres que les wagons de programme et de priorité par rapport au total des wagons chargés s'est encore accentuée.

Elle est passée de 12,87 à 13,37 correspondant à une proportion de 7,71 % en Z.O. et de 21,08 % en Z.N.O.

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

Le Président du Conseil d'Administration,  
signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT  
M. DUGAS

*Le posteur envoie les 2 fois*

Lettre expédiée le 6 SEPT 1941

sans rectification

~~avec rectification~~

Prière de bien vouloir retourner ce carbone à  
M.DUGAS après signature.

5 SEPT 1941

sb.

D 110/3

- 1 pièce jointe -

0.2594

Monsieur le Ministre,

Par ordonnance n° 6 du 16 mars 1941, le Commandant militaire en France a supprimé la procédure applicable au passage des marchandises de toute nature de la zone occupée vers la zone libre, sauf en ce qui concerne les bois et les produits résineux.

Par lettre du 5 juin dont ci-joint copie, la W.V.D. Paris nous confirme ces dispositions en nous autorisant à supprimer, sauf pour les produits de l'industrie du bois, l'établissement des bulletins d'accompagnement exigés jusqu'ici pour les envois de matériel et de pièces des établissements de la zone occupée vers ceux de la zone non occupée.

La W.V.D. ajoute que les facilités ainsi accordées ne libèrent pas la S.N.C.F. de l'obligation qui lui est faite par la Convention d'Armistice de maintenir en zone occupée la quantité de matériel roulant, de matières, d'agrès, etc... correspondant aux conditions normales du temps de paix et nécessaires à une exploitation sans heurts.

La W.V.D. termine en précisant que la S.N.C.F. est obligée, en outre, de faire amener de la zone non occupée les matières, agrès, moyens d'exploitation, etc... dans la mesure où l'exploitation en zone occupée l'exige.

Cette demande de la W.V.D. pose, d'une manière à vrai dire indirecte, la question qui peut devenir grave dans les circonstances actuelles, de la pérennité des moyens S.N.C.F. entre les deux zones. Aussi nous a-t-elle paru mériter un examen spécial dont nous vous donnons ci-dessous les conclusions :

Le point 3 des prescriptions d'exécution de l'art.13 de la Convention d'Armistice fait à la S.N.C.F. l'obligation de ramener en territoire occupé les stocks de matériel qui, pendant la durée des opérations militaires, avaient été évacués dans des établissements de zone non occupée. Ce même texte imposait, en outre, de rétablir en zone occupée, avant le 25 juillet 1940, au besoin par prélèvement sur le territoire non occupé, les effectifs de personnel et les moyens de trafic qui y existaient avant la guerre.

Monsieur BERTHELOT  
Secrétaire d'Etat aux Communications  
246, Boulevard St-Germain  
PARIS.-  
(VIIème).

La S.N.C.F. estime avoir rempli ces deux obligations dans toute la mesure où la possibilité matérielle lui en a été laissée : tous les stocks évacués dans des établissements se trouvant en zone non occupée ont été ramené en zone occupée; les effectifs de personnel, le matériel roulant et autres moyens de trafic ont été rétablis en zone occupée à une date aussi rapprochée que possible de la date fixée, au fur et à mesure que les autorisations de franchissement de la ligne de démarcation et de la ligne Nord-Est ont été accordées par les Autorités allemandes, et dans la proportion où le matériel roulant laissé à la disposition de la S.N.C.F. permettait à celle-ci d'exécuter ces prescriptions.

La thèse de la W.V.D. va au delà, en invoquant les Prescriptions d'exécution de la Convention d'Armistice pour justifier le maintien permanent des stocks en zone occupée, alors que les circonstances de fait nous ont appauvris dans tout le territoire.

Ceci posé, il nous apparaît cependant après examen qu'il y aurait en pratique plus d'inconvénients que d'avantages à s'élever contre la thèse ainsi exprimée par la W.V.D.: en effet, nous avons obtenu certaines facilités de transfert entre les établissements de la S.N.C.F. à travers la ligne de démarcation, et une protestation formelle pourrait aboutir à un résultat négatif, du fait du resserrement du contrôle effectué. Or la majeure partie des produits de consommation du chemin de fer provient de la zone occupée, et ces facilités de transfert sont indispensables à l'exécution du service en zone non occupée. Le cas échéant, nous nous réservons de discuter le montant des prélèvements que l'on voudrait nous demander en zone non occupée en plaçant la question non pas sur le plan des textes, mais, au contraire, sur le terrain des exigences (en Zone libre de l'exploitation, exigences également visées par la W.V.D. pour la zone occupée.

Nous avons tenu à vous mettre au courant de cette situation pour le cas où des difficultés réelles viendraient à se produire à ce sujet.

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

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

*Signé : FOURNIER*

DIRECTION GENERALE

Service du  
Contrôle des Marchés

CM n° 364

ENCREES POUR DUPLICATEURS

Prix au 1.9.1939 : . . . . .

Décision n° 1179 : Majoration sur prix de vente  
du 30.12.39 pratiqués au 1.9.39 par les  
effet du 30.12.39 fabricants d'encrees pour dupli-  
cateurs, aux revendeurs .  
.....  
- Encrees pour duplicateurs ..... 14 %  
.....

---

: Décision n° 746 : Majoration maximum sur prix :  
: du 29-7-41 : de vente pratiqués au 1.9.39 :  
: effet du 1.8.41 : par les fabricants, taxes à :  
: B.O.S.P. : la production et sur les tran- :  
: du 1.8.41 : sactions comprises, condi- :  
: : tions antérieures de vente :  
: : maintenues ..... 30 % :  
: : : :

---

Observations : La décision n° 746 du 29-7-41 annule et remplace celle n° 1179 du 30.12.39.

M. le Directeur g<sup>l</sup>

scrite à votre convenance du et.

J'ai reçu le projet de lettre de V, qui  
ressemble de très près au projet initial que je  
vous avais soumis, et donnerait lieu, par suite,  
aux mêmes observations.

Je vous propose en définitive de reprendre mon  
second projet avec une addition répondant  
à la remarque de M. Leclerc du 26/11 (9.2.11).

25/9

Signé: Dugas.

---

COPIE pour Monsieur DUGAS

n 4/11/41  
D 149114/30  
D 1116/2

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

PARIS, le 30 Octobre 1941

Direction Générale  
des Transports

Service Economique  
2ème Bureau

Service Technique  
4ème Bureau

Effectif des  
vagons en zone non  
occupée

657

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur Général de la Société  
Nationale des Chemins de fer Français.

J'ai pris connaissance du compte rendu du 10 Octobre que vous m'avez adressé au sujet des récentes prestations de matériel requises par l'ALLEMAGNE (formation de 30 rames sanitaires et fourniture de wagons couverts aux Mines de potasse d'Alsace).

Sur ce dernier point (fourniture de wagons), le Service Central du Mouvement propose de ne maintenir en zone non occupée qu'un nombre de wagons strictement égal à celui qui résulte de la formule du 3 Février dernier, à savoir :  $70.000 + N = 250.000$

N étant l'effectif global des wagons se trouvant en FRANCE. La valeur actuelle de N étant de 260.000, le Service Central du Mouvement estime que le parc de la zone non occupée peut, sans inconvénient pour le trafic, s'abaisser à 72.500, chiffre résultant de l'application de la formule ci-dessus pour  $N = 260.000$ .

Je n'ai pas d'objection à ce que l'effectif des wagons en zone non occupée soit fixé à ce chiffre tant que le parc global de la S.N.C.F. ne subira que de faibles oscillations autour de 260.000. Mais s'il tombait au-dessous de 250.000, la question serait reconsidérée.

Vous voudrez bien continuer de m'adresser les états hebdomadaires indiquant la situation du matériel français et du matériel allemand en zone occupée et en zone non occupée.

Je vous prie également de me fournir chaque semaine (et non chaque mois comme je vous l'avais demandé le 29 Septembre) un état indiquant, pour les transports importants de la zone non occupée à destination de l'ALLEMAGNE, le nombre des wagons chargés, en distinguant les chargements sur wagons allemands et ceux sur wagons français.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour  
attributions  
SERVICE CENTRAL DU MATERIEL  
COPIE à M. VAGOGNE - M. FOURNIER - M. DUGAS -  
Service C

Signé : BERTHELOT.

Signé : LE BESNERAIS

r 11/12/41 - D 2110 /7/280

COPIE pour Monsieur DUGAS

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

PARIS, le 8 Décembre 1941

Direction Générale des  
Transports

Service Technique

4ème Bureau

Répartition du  
matériel roulant entre  
les deux zones

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur Général de la  
Société Nationale des Chemins de fer  
français

862

Je vous ai fait connaître, le 30 Octobre dernier que, si l'effectif global des wagons disponibles pour les transports commerciaux ou militaires tombait au-dessous de 250.000, il y aurait lieu de revoir la formule du 3 Février 1941 pour la répartition des wagons entre les zones occupée et non occupée.

Du fait de l'affectation de 5.800 wagons couverts ou plats à la constitution de rames militaires, le nombre total des wagons disponibles doit être voisin, actuellement, de 250.000.

Je vous prie de bien vouloir, dans ces conditions, suivre les règles ci-après :

1° - Dans la détermination du nombre total de wagons disponibles, il ne sera pas tenu compte des wagons utilisés pour la constitution de rames militaires ;

2° - La formule déterminant les existences de wagons en zone non occupée restera en vigueur, mais, en aucun cas, ces existences ne devront tomber au-dessous de 70.000 wagons.

P. le Directeur Général des Transports  
et par délégation,  
Le Chef du Service Economique,

(s) BLEYS.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour attributions  
SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

(s) LECLERC du SABLON

COPIE à M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS -  
Service C

COPIE pour Monsieur DUGAS

3/1/42  
D 121191/3

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

PARIS, le 31 Décembre 1941

Direction Générale  
des Transports

JANV 1942	
Dossier	42
D 121191/3	

2<sup>e</sup> Bureau

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

CF 2 2688

à Monsieur le Directeur Général de la Société  
Nationale des Chemins de fer Français.

Par lettre N° 12.759 O.111/1 - 2<sup>e</sup> Division du 24 Décembre 1941, vous m'avez demandé de vous indiquer si vous deviez donner suite à la demande de la W.V.D. de PARIS, concernant la fourniture des wagons nécessaires au transport de GARONTE à LYON de 2.500 T de phosphates destinées à être acheminées sur l'ALLEMAGNE, via BELFORT, MONTREUX-VIEUX et STRASBOURG ou si, au contraire, vous deviez continuer à fournir du matériel allemand pour ce transport.

Je ne puis que m'en tenir aux indications qui vous ont été données lors de la notification du programme de transports de Décembre et qui vous seront renouvelées lorsque vous sera notifié le programme de transports de Janvier : les transports au départ de la zone libre à destination de l'ALLEMAGNE doivent être effectués en wagons allemands. Si, par suite de circonstances exceptionnelles, vous manquez sur place de wagons allemands, vous pourrez utiliser des wagons français à condition que toutes dispositions soient prises immédiatement pour remédier au manque de wagons allemands. Etant donnée la pénurie actuelle de matériel, il ne m'est pas possible d'admettre que des wagons-tombereaux français soient systématiquement fournis pour un transport déterminé de la zone libre sur l'ALLEMAGNE. Conformément aux indications qui vous ont été données par lettre du 30 Décembre, vous voudrez bien me signaler les difficultés auxquelles donnerait lieu l'application de la présente dépêche dont vous voudrez bien, par ailleurs, m'accuser réception.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
signé : BERTHELLOT.

AVISÉ : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT, pour attributions -  
SERVICE COMMERCIAL -

Signé: LECLERC DU SABLON

COPIE à : M. le Président FOURNIER - M. VAGOCNE - M. ADAM (dossier) - M. DUGAS

*M. P. Aulet*  
*M.*

5 Janvier 1942

D 2110/7/289

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 30 Octobre 1941 vous avez bien voulu nous donner votre accord sur le parc de wagons à maintenir en zone non occupée, tant que le parc global de la S.N.C.F. ne subira que de faibles oscillations autour de 260.000.

N'étant cet effectif global, le parc de la zone non occupée doit être maintenu à :  $70.000 + N - 250.000$ .

4

Vous ajoutiez que, si le parc global N tombait au-dessous de 250.000, la question serait reconsidérée.

Or, le parc de la S.N.C.F. n'est plus au 26 Décembre que de 255.324 wagons. Parmi ceux-ci, 5.800 sont immobilisés dans des rames militaires que les autorités allemandes nous ont fait former en matériel français, de sorte que le parc S.N.C.F. effectivement utilisable sur nos lignes est tombé au-dessous du chiffre limite de 250.000.

La diminution du parc est surtout sensible pour le matériel couvert, puisque nous n'avons plus aujourd'hui sur les lignes exploitées par la S.N.C.F. que ..... 115.300 couverts alors que nous avons eu au cours de l'année 1941 jusqu'à ..... 128.000 couverts

Encore convient-il de déduire du chiffre de 115.300 le nombre de couverts immobilisés dans les rames militaires mentionnées ci-dessus, soit 2.080 wagons, si bien qu'en fait nous disposons actuellement de 14.800 couverts de moins qu'au cours de l'été dernier.

Si nous devons continuer à maintenir en zone non occupée un parc minimum de 70.000 (avec possibilité d'oscillations autour de ce chiffre, d'une amplitude de 2 à 3000 comme au cours de l'hiver dernier) la disproportion des transports ne jouissant d'aucune priorité par rapport aux transports totaux continuera de s'accroître entre les deux zones au détriment de la zone

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications

Copies pour : M. VAGOGNE - M. le Président FOURNIER  
Monsieur DUGAS  
T - C

AVISE : Service Central du Mouvement

occupée.

C'est ainsi que, pour le matériel couvert, la proportion des transports ne jouissant d'aucune priorité par rapport aux transports totaux de chaque zone effectués en matériel couvert a varié de la manière suivante au cours des 5 dernières semaines

<u>Semaine</u>	<u>ZO</u>	<u>ZNO</u>
du 22 au 28 Novembre	4,05	22,40
du 29 Nov. au 5 Décembre	4,14	21,08
du 6 au 12 Décembre	3,47	19,05
du 13 au 19 Décembre	2,82	18,78
du 20 au 26 Décembre	2,78	17,86

Nous avons donc été dans la nécessité de renoncer aux prestations de couverts de la ZO vers la ZNO. Mais, pour maintenir le parc de 70.000 en zone non occupée, nous sommes obligés de faire passer en zone non occupée du matériel tombereau ou plat dont cette dernière n'a pas l'emploi et qu'elle risque de devoir garer, alors que ce matériel pourrait assurer des transports en zone occupée.

Pour ces motifs, nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre de vous demander de continuer à appliquer la formule :

$$\text{- parc à maintenir en ZNO} = 70.000 + \frac{N-250.000}{4}$$

même lorsque N descendra au-dessous de 250.000 et étant entendu que ce nombre N ne comprendra pas les 5.800 wagons français immobilisés dans les rames militaires tenues à disposition des allemands. Le parc en ZNO serait d'autre part susceptible de varier, comme actuellement, de 2 à 3000 wagons autour du chiffre fourni par la formule ci-dessus, pour tenir compte, d'une part, des à-coups inhérents aux inégalités hebdomadaires du solde des wagons chargés échangés entre les deux zones, d'autre part, de la nécessité de ne pas effectuer des mouvements de vides trop différents d'une semaine à l'autre.

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

Le Directeur Général,

signé : LE BESNERAIS

1 8/2/42

D. 2110 / 7/307

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

PARIS, le 3 Février 1942

Direction Générale  
des TransportsService Technique  
4<sup>e</sup> Bureau

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à Monsieur le Directeur Général de la Société Nationale  
des Chemins de fer Français.Effectifs des va-  
gons en zone non  
occupée

637

Par votre lettre D 2110/7 du 5 Janvier, vous m'exposez la situation qui résulte de la fixation du nombre de wagons à maintenir en zone non occupée d'après la formule :  $70.000 + \frac{N - 250.000}{4}$  N étant l'effectif global du parc S.N.C.F.

Vous demandez de pouvoir appliquer cette formule même lorsque N descendra au-dessous de 250.000, étant entendu :

1°) que ce nombre N ne comprendra pas les 5.800 wagons français immobilisés dans les rames militaires tenues à disposition de l'Armée d'occupation ;

2°) que le parc en zone non occupée pourra varier de 2 à 3.000 wagons autour du chiffre fourni par la formule ci-dessus, pour tenir compte des à-coups inhérents aux variations hebdomadaires du solde des wagons chargés échangés entre les deux zones et de la nécessité d'éviter des mouvements de matériel vide trop différents d'une semaine à l'autre.

Je vous donne mon accord, mais en soulignant que les chargements en tonneaux dans les mines et les ports ne devront souffrir aucun retard en zone non occupée.

Du fait de l'application de la formule dans les conditions que vous indiquez, le parc à maintenir en zone non occupée pourra être inférieur à 70.000 wagons, mais je vous prie de faire en sorte qu'il ne tombe pas au-dessous de 55.000.

F. le Secrétaire d'Etat et par autorisation,  
Le Conseiller d'Etat,  
Directeur Général des Chemins de fer et des  
Transports,  
signé : René CLAUDON.

AVIS : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT -  
Pour attributions (s) LECLENGE du SABLON

COPIES à : M. le Président FOURNIER - M. le Colonel PARQUIN  
M. VAGOCNE - M. LEGUILLE - M. ADAM (dossier) - M. DUGAS  
Services : T - V - C

7 FEV 1942

M. Le Besnerais

Le cumi de cette lettre est reçu par  
Tardif. Tous ont donné parole de le le le  
faux: le délai d'exécution est stop stop stop

18 FEV 1942

8 FEV 1942

W Paullet

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

Prière de bien vouloir retourner ce carbone  
à M.DUGAS après signature.

LM

Y. Ferrière <sup>sh.</sup>

21/11/90/5

0.3012

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'une réunion, provoquée par les Autorités allemandes, s'est tenue le 12 janvier 1942 à la W.V.D. Paris, au sujet du nombre des wagons français en Allemagne. A cette réunion assistaient, du côté allemand, le Président MUNZER et quelques fonctionnaires de la W.V.D. Paris et un fonctionnaire de l'Office des Wagons (Wagenamt) de Berlin, du côté français, MM. GOURSAT et DUGAS.

Le Président MUNZER a, dès le début, précisé que la réunion n'était pas compétente pour discuter le principe posé à Wiesbaden de la location du matériel prélevé et de la détermination du nombre de ces wagons.

Ceci posé, le fonctionnaire du Wagenamt de Berlin a demandé dans quelles conditions la S.N.C.F. utilisait les wagons allemands. Toutes précisions furent données à ce sujet par nos représentants (notamment en ce qui concerne les prestations de wagons allemands de la zone occupée vers la zone non occupée, pour effectuer en retour des transports à destination de l'Allemagne) qui ont appelé l'attention sur la situation grave du matériel couvert dont les existants en France ont diminué récemment (dans les 4 derniers mois) de 14.000 unités. Ils ont fait remarquer que, le trafic France-Allemagne étant déséquilibré, il était indispensable que l'Allemagne renvoyât systématiquement des wagons vides. Ils ont insisté tout particulièrement sur le fait que seule l'application du R.I.V. entre les deux Administrations de chemin de fer D.R.B. et S.N.C.F. était susceptible d'empêcher l'évasion continue du matériel français.

Le fonctionnaire du Wagenamt de Berlin ne s'est pas déclaré opposé en principe à l'application du R.I.V. entre la France et l'Allemagne et a même précisé que ce Règlement était en vigueur entre la Hollande et l'Allemagne. Les représentants de la S.N.C.F. ont signalé de leur côté que le R.I.V. était également appliqué entre la France et l'Italie.

Le représentant de la Reichsbahn, revenant alors sur l'utilisation des wagons allemands à partir de la zone libre, a semblé demander que la S.N.C.F. renonce à cette pratique avant la mise en vigueur du R.I.V. entre les deux pays. Les représentants français ont alors énergiquement protesté en disant que cette mesure, prise par le Gouvernement français, était indispensable puisqu'elle constitue le seul moyen dont dispose la S.N.C.F. pour limiter l'évasion de son parc vers l'Allemagne.

Monsieur BERTHELOT  
secrétaire d'Etat aux Communications.

\*\*\*\*\*

Ils ont, en outre, insisté sur l'intérêt d'un inventaire systématique du matériel français simultanément sur le terrain S.N.C.F. et dans tous les territoires occupés par l'Allemagne. Les Autorités allemandes ne semblent pas désireuses de faire cet inventaire avant examen à Wiesbaden du contrat de location relatif au matériel S.N.C.F. retenu en Allemagne, c'est-à-dire, semble-t-il, avant le printemps; elles en ont, d'ailleurs, souligné les difficultés dans les circonstances actuelles.

Ajoutons que le représentant de la Reichsbahn semblait avoir reçu des instructions pour ne pas augmenter systématiquement le nombre des wagons français existant en Allemagne; il a déclaré avoir réalisé à ce sujet une stabilité de fait en dehors des oscillations saisonnières.

La discussion relative aux effectifs de wagons français en Allemagne a, d'ailleurs, montré qu'il y avait un creux de 35 à 40.000 wagons si on totalisait les effectifs de wagons français en Allemagne, en A.L. et dans les territoires occupés hors de France (chiffres obtenus par la Reichsbahn) et les effectifs des wagons français en France (A.L. exclu) (chiffres de la S.N.C.F.), et si on les comparait au parc théorique des dits wagons compte tenu des destructions de guerre connues sur le territoire français. Notons à ce propos que les Autorités allemandes n'ont pas fait d'inventaire récent et qu'elles comptent les entrées et sorties de wagons à une frontière différente de la nôtre, coïncidant avec la frontière allemande et laissant donc en deçà la Hollande et la Belgique, alors que la S.N.C.F. compte de son côté les wagons aux frontières de la France (A.L. exclu).

La question des voitures à voyageurs n'a pu être abordée, le fonctionnaire de la Reichsbahn s'étant déclaré incompétent en la matière. Une note donnant la situation des voitures françaises retenues en Allemagne d'après l'inventaire du 27 novembre lui a néanmoins, été remise.

En résumé, l'entretien n'a pas abouti à une conclusion positive, le représentant de la Reichsbahn ayant seulement déclaré qu'il allait réfléchir à l'opportunité de la reprise du R.I.V. entre la France et l'Allemagne. De leur côté, les représentants de la S.N.C.F. ont à nouveau insisté sur la situation des wagons couverts et sur le fait que l'Allemagne privait la France de près de la moitié de son parc en wagons de cette catégorie.

L'impression qu'on pouvait retirer de cette réunion était que les Autorités allemandes demanderaient vraisemblablement à la Commission allemande d'Armistice de Wiesbaden de régulariser les prélèvements de fait actuels, en stabilisant le chiffre des wagons français retenus en Allemagne, y compris les wagons nécessaires à l'exploitation du Réseau A.L., à un chiffre voisin du niveau actuel.

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

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Signé: FOURNIER

COPIE pour

Monsieur Puges

7 Février 1942

D 11111/5

n. 302

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'une réunion, provoquée par les autorités allemandes, s'est tenue le 12 Janvier 1942 à la N.V.D. PARIS, au sujet du nombre des wagons français en ALLEMAGNE. A cette réunion assistaient, du côté allemand, le Président MUNKER et quelques fonctionnaires de la N.V.D. PARIS et un fonctionnaire de l'Office des Wagons (Wagenamt) de BERLIN, du côté français, M. COURSAT et BRIS.

Le Président MUNKER a, dès le début, précisé que la réunion n'était pas compétente pour discuter le principe posé à WIESBADEN de la location du matériel prélevé et de la détermination du nombre de ces wagons.

Ceci posé, le fonctionnaire du Wagenamt de BERLIN a demandé dans quelles conditions la S.N.C.F. utilisait les wagons allemands. Toutes précisions furent données à ce sujet par nos représentants (notamment en ce qui concerne les prestations de wagons allemands de la zone occupée, vers la zone non occupée, pour effectuer en retour des transports à destination de l'ALLEMAGNE) qui ont appelé l'attention sur la situation grave du matériel couvert dont les existants en FRANCE ont diminué récemment (dans les 4 derniers mois) de 14.000 unités. Ils ont fait remarquer que, le trafic FRANCE-ALLEMAGNE étant déséquilibré, il était indispensable que l'ALLEMAGNE renvoyât systématiquement des wagons vides. Ils ont insisté tout particulièrement sur le fait que seule l'application du R.I.V. entre les deux administrations de chemin de fer S.N.C.F. et S.N.C.G. était susceptible d'empêcher l'évasion continue du matériel français.

Le fonctionnaire du Wagenamt de BERLIN ne s'est pas déclaré opposé en principe à l'application du R.I.V. entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE et a même précisé que ce Règlement était en vigueur entre la HOLLANDE et l'ALLEMAGNE. Les représentants de la S.N.C.F. ont signalé de leur côté que le R.I.V. était également appliqué entre la FRANCE et l'ITALIE.

Le représentant de la Reichsbahn, revenant alors sur l'utilisation des wagons allemands à partir de la zone libre, a semblé demander que la S.N.C.F. renonce à cette pratique avant la mise en vigueur du R.I.V. entre les deux pays. Les représentants français

Monsieur BERTHOLOT, Secrétaire d'Etat aux Communications

AVIS : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GENERALE

COPIE à M. VASSONNE - M. le Colonel PÉQUIN - M. LECUILLE - M. ADAM (Dossier)

- Services M - 7 - P -

ont alors énergiquement protesté en disant que cette mesure, prise par le Gouvernement Français, était indispensable puisqu'elle constituait le seul moyen dont dispose la S.N.C.F. pour limiter l'évasion de son parc vers l'ALLEMAGNE.

Ils ont, en outre, insisté sur l'intérêt d'un inventaire systématique du matériel français simultanément sur le terrain S.N.C.F. et dans tous les territoires occupés par l'ALLEMAGNE. Les autorités allemandes ne semblent pas désireuses de faire cet inventaire avant examen à WIESBADEN du contrat de location relatif au matériel S.N.C.F. retenu en ALLEMAGNE, c'est-à-dire, semble-t-il, avant le printemps; elles en ont d'ailleurs souligné les difficultés dans les circonstances actuelles.

Ajoutons que le représentant de la Reichsbahn semblait avoir reçu des instructions pour ne pas augmenter systématiquement le nombre des wagons français existant en ALLEMAGNE; il a déclaré avoir réalisé à ce sujet une stabilité de fait en dehors des oscillations saisonnières.

La discussion relative aux effectifs de wagons français en ALLEMAGNE a, d'ailleurs, montré qu'il y avait un excès de 30 à 40.000 wagons si on totalisait les effectifs de wagons français en ALLEMAGNE, en A.L. et dans les territoires occupés hors de FRANCE (chiffres obtenus par la Reichsbahn) et les effectifs des wagons français en FRANCE (A.L. exclus) (chiffres de la S.N.C.F.), et si on les comparait au parc théorique des dits wagons compte tenu des destructions de guerre connues sur le territoire français. Notons à ce propos que les autorités allemandes n'ont pas fait d'inventaire récent et qu'elles comptent les entrées et sorties de wagons à une frontière différente de la nôtre, coïncidant avec la frontière allemande et laissant donc en deçà la HOLLANDE et la BELGIQUE, alors que la S.N.C.F. compte de son côté les wagons aux frontières de la FRANCE (A.L. exclus).

La question des voitures à voyageurs n'a pu être abordée, le fonctionnaire de la Reichsbahn s'étant déclaré incompétent en la matière. Une note donnant la situation des voitures françaises retenues en ALLEMAGNE d'après l'inventaire du 27 Novembre lui a, néanmoins, été remise.

En résumé, l'entretien n'a pas abouti à une conclusion positive le représentant de la Reichsbahn ayant seulement déclaré qu'il allait réfléchir à l'opportunité de la reprise du R.I.V. entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE. De leur côté, les représentants de la S.N.C.F. ont à nouveau insisté sur la situation des wagons couverts et sur le fait que l'ALLEMAGNE privait la FRANCE de près de la moitié de son parc en wagons de cette catégorie.

L'impression qu'on pouvait retirer de cette réunion était que les autorités allemandes demanderaient vraisemblablement à la Commission allemande d'arbitrage de WIESBADEN de régulariser les prélèvements de fait actuels, en stabilisant le chiffre des wagons français retenus en ALLEMAGNE, y compris les wagons nécessaires à l'exploitation du Réseau A.L., à un chiffre voisin du niveau actuel.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération. Le Président du Conseil d'Administration  
Signé : FOURNIER

Prière de bien vouloir retourner ce carbone à M. DUGAS après signature.-

ha

23/1  
D 120190/5

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'une réunion, provoquée par les Autorités allemandes s'est tenue le 12 janvier 1941 à la W.V.D. Paris, au sujet du nombre des wagons français en Allemagne. Cette réunion assistaient, du côté allemand, le Président MUNKER et quelques fonctionnaires de la W.V.D. Paris et un fonctionnaire de l'Office des Wagons (Wagenamt) de Berlin, du côté français, MM. GUERBAT et DUGAS.

Le Président MUNKER a, dès le début, précisé que la réunion n'était pas compétente pour discuter le principe posé à Wiesbaden de la location du matériel prélevé et de la détermination du nombre de ces wagons.

Ceci posé, le fonctionnaire du Wagenamt de Berlin a demandé dans quelles conditions la S.N.C.F. utilisait les wagons allemands. Toutes précisions furent données à ce sujet par nos représentants (notamment en ce qui concerne les prestations de wagons allemands de la zone occupée vers la zone non occupée pour effectuer en retour des transports à destination de l'Allemagne) qui ont appelé l'attention sur la situation grave du matériel couvert dont les existants en France ont diminué récemment (dans les 4 derniers mois) de 14.000 unités. Ils ont fait remarquer que, le trafic France-Allemagne étant déséquilibré, il était indispensable que l'Allemagne renvoyât systématiquement des wagons vides. Ils ont insisté tout particulièrement sur le fait que seule l'application du R.I.V. entre les deux administrations de chemin de fer D.R.B. et S.N.C.F. était susceptible d'empêcher l'évasion continue du matériel français.

Le fonctionnaire du Wagenamt de Berlin ne s'est pas déclaré opposé en principe à l'application du R.I.V. entre la France et l'Allemagne et a même précisé que ce Règlement était en vigueur entre la Hollande et l'Allemagne. Les représentants de la S.N.C.F. ont signalé de leur côté que le R.I.V. était également appliqué entre la France et l'Italie.

Le représentant de la Reichsbahn, revenant alors sur l'utilisation des wagons allemands à partir de la zone libre, a semblé demander que la S.N.C.F. renonce à cette pratique avant la mise en vigueur du R.I.V. entre les 2 pays. Les représentants français ont alors énergiquement protesté en disant que cette mesure, prise par le Gouvernement français, était indispensable puisqu'elle constitue le seul moyen dont dispose la S.N.C.F. pour limiter l'évasion de son parc vers l'Allemagne.

Monsieur BERTHELOT

Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Ils ont en outre insisté sur l'intérêt d'un inventaire systématique du matériel français simultanément sur le terrain S.N.C.F. et dans tous les territoires occupés par l'Allemagne. Les Autorités allemandes n'ont pas paru désireuses de faire cet inventaire avant discussion à Wiesbaden de la question de principe c'est-à-dire, sembler-il, avant le printemps ; elles en ont d'ailleurs souligné les difficultés en particulier dans les régions d'opération.

Ajoutons que le représentant de la Reichsbahn semblait avoir reçu des instructions pour ne pas augmenter systématiquement le nombre des wagons français existant en Allemagne ; il a déclaré qu'il avait obtenu à ce sujet une stabilité de fait en dehors des oscillations saisonnières.

La discussion relative aux effectifs de wagons français en Allemagne a d'ailleurs montré qu'il y avait un creux de 35 à 40.000 wagons si on totalisait les effectifs de wagons français en Allemagne en A.L. et dans les territoires occupés hors de France (chiffres obtenus par la Reichsbahn) et les effectifs des wagons français en France (A.L. exclu) (chiffres de la S.N.C.F.), et si on les comparait au parc théorique des dits wagons compte tenu des destructions de guerre connues sur le territoire français. Notons à ce propos que les Autorités allemandes n'ont pas fait d'inventaire récent et qu'elles comptent les entrées et sorties de wagons à une frontière différente de la nôtre puisqu'elle coïncide avec la frontière allemande et laisse donc en deçà la Hollande et la Belgique alors que la S.N.C.F. compte de son côté les wagons aux frontières de la France (A.L. exclu).

La question des voitures à voyageurs n'a pu être abordée, le fonctionnaire de la Reichsbahn s'étant déclaré incompetent en la matière. Une note donnant la situation des voitures françaises retenues en Allemagne d'après l'inventaire du 27 novembre lui a néanmoins été remise.

En résumé, l'entretien n'a pas abouti à une véritable conclusion positive, le représentant de la Reichsbahn ayant seulement déclaré qu'il allait réfléchir à l'opportunité de la reprise du R.I.V. entre la France et l'Allemagne. De leur côté, les représentants de la S.N.C.F. ont à nouveau insisté sur la situation des wagons couverts et sur le fait que l'Allemagne privait la France de près de la moitié de son parc en wagons de cette catégorie.

Quant aux représentants de la W.V.D. Paris, tout en ne prenant pas une part très active à cette réunion, ils semblaient cependant assez favorables à la thèse française.

L'impression qu'on peut retirer de cette réunion est que les Autorités allemandes demanderaient sans doute à la Commission allemande d'Armistice de Wiesbaden de régulariser les prélèvements de fait actuels en stabilisant le chiffre des wagons français retenus en Allemagne, y compris les wagons nécessaires à l'exploitation du Réseau A.L., à un chiffre voisin du niveau actuel qu'ils n'essayeraient pas d'augmenter systématiquement.

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

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

25 JAN 1941

M. Dugas

en ce qui a trait  
de la liste de service Part

L

30 JAN 1942

31 JAN 1942

~~Maurice le Directeur général~~

~~Cijon Nouvelle rédaction~~

29/1/42

Alcega

27

*la copie de cette note sera envoyée le 14/1*

**S.N.C.F.**

Service technique  
de la Direction Générale.

le 13 janvier 1942.

DIRECTION GÉNÉRALE

17 JANV 1942

Dossier

Pièce N°

D/20190/5/144

1 pièce jointe

*ne pas faire une copie  
de cette lettre car vous  
avez déjà une copie*

Monsieur le Directeur Général,

Ci-joint le memento de la réunion tenue à la  
D.D. le 12 janvier 1942 au sujet du nombre de wagons  
français présents en Allemagne, que vous avez bien  
voulu me demander d'établir au cours de la conférence  
de ce matin.

J'en adresse un exemplaire au Service M.

Je pense avoir traduit fidèlement l'intervention  
de M. GOURSAT mais sans doute serez-vous d'avis de lui  
demander son accord avant de transmettre à M. le Secré-  
taire d'Etat aux Communications.

Votre respectueux et dévoué,

16 JAN. 1942

Le Chef du Service technique  
de la Direction Générale,

*M. Goursat  
vous se propose  
cette lettre  
M. Goursat est bien  
suy*

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

01071/1  
Rép. 237-19

Ce timbre doit rester  
adhérent à la pièce

MEMORANDUM de la réunion tenue à La W.V.D. le 12 janvier 1942  
au sujet du NOMBRE DE WAGONS FRANÇAIS PRÉSENTS EN ALLEMAGNE.-

MM. COURSAT et DUGAS se sont rendus à une convocation du Président MUNZER à laquelle un fonctionnaire du Wagenamt de Berlin était présent.

Le Président MUNZER a tout d'abord précisé que la réunion n'était pas compétente pour discuter la question de principe posée à Wiesbaden de la location du matériel prélevé et de la détermination du nombre de ces wagons.

Le fonctionnaire de Berlin a demandé dans quelles conditions nous utilisons les wagons allemands. M. COURSAT a donné toutes précisions à ce sujet en particulier en ce qui concerne les prestations de wagons allemands de la zone occupée vers la zone libre pour effectuer en retour des transports à destination de l'Allemagne.

M. COURSAT a insisté sur le fait que seule l'application du R.I.V. était susceptible d'empêcher l'évasion continue du matériel français. D'autre part, le trafic France-Allemagne étant déséquilibré, il est indispensable que l'Allemagne renvoie systématiquement des wagons vides.

M. COURSAT a appelé l'attention sur la situation grave du matériel couvert dont les existants en France ont diminué récemment de 14.000 unités.

A cette occasion une longue discussion de chiffres a eu lieu d'où il est résulté :

- 1°- que les Allemands n'ont pas fait d'inventaire récent et qu'ils comptent des entrées et sorties à une frontière différente de la nôtre puisqu'elle coïncide avec la frontière allemande et laisse en deçà la Hollande et la Belgique alors que nous comptons nous-mêmes les wagons à nos propres frontières;
- 2°- que les statistiques allemandes ne montrent qu'une augmentation globale de 6.000 unités alors que nos statistiques constatent une perte globale de 10.000 unités;
- 3°- qu'au total il y a un creux de 35 à 40.000 wagons français si l'on totalise les chiffres Reichsbahn et les chiffres S.N.C.F. et si on les compare au parc théorique compte tenu des destructions de guerre connues sur le terrain français.

Le fonctionnaire de la Reichsbahn ne s'est pas déclaré en principe opposé à l'application du R.I.V. entre la France et l'Allemagne et a donné cette précision que le R.I.V. était en vigueur entre la Hollande et l'Allemagne.

M. COURSAT a précisé de son côté que le R.I.V. était en vigueur entre la France et l'Italie.

Toutefois le représentant de la Reichsbahn-revenant sur l'utilisation des wagons allemands à partir de la zone libre- semblait demander que nous renoncions à cette pratique avant mise en vigueur du R.I.V. entre les deux pays.

M.GOURSAT a énergiquement protesté en disant que cette mesure, prise par le Gouvernement français, était indispensable puisqu'elle constitue le seul moyen que nous ayons de limiter l'évasion de notre parc vers l'Allemagne.

M.GOURSAT a insisté sur l'intérêt d'un inventaire systématique du matériel français simultanément sur le terrain S.N.C.F. et dans tous les territoires occupés par l'Allemagne.

Les Allemands ne paraissent pas pressés de faire cet inventaire avant que la question de principe ne soit discutée à Wiesbaden, c'est-à-dire, semble-t-il, avant le printemps. Ils soulignent la difficulté de cet inventaire en particulier dans les régions d'opérations.

Ajoutons que le fonctionnaire Reichsbahn semble avoir reçu des instructions pour ne pas augmenter systématiquement le nombre de wagons français existant en Allemagne. Il déclare qu'il a obtenu à ce sujet une stabilité de fait en dehors des oscillations saisonnières.

M.GOURSAT a remis au fonctionnaire allemand une note verbale concluant à la reprise du R.I.V. entre les deux pays.

Le fonctionnaire allemand s'est déclaré incompétent en matière de voitures. Une note donnant la situation des voitures françaises retenues en Allemagne d'après l'inventaire du 27 novembre a également été remise.

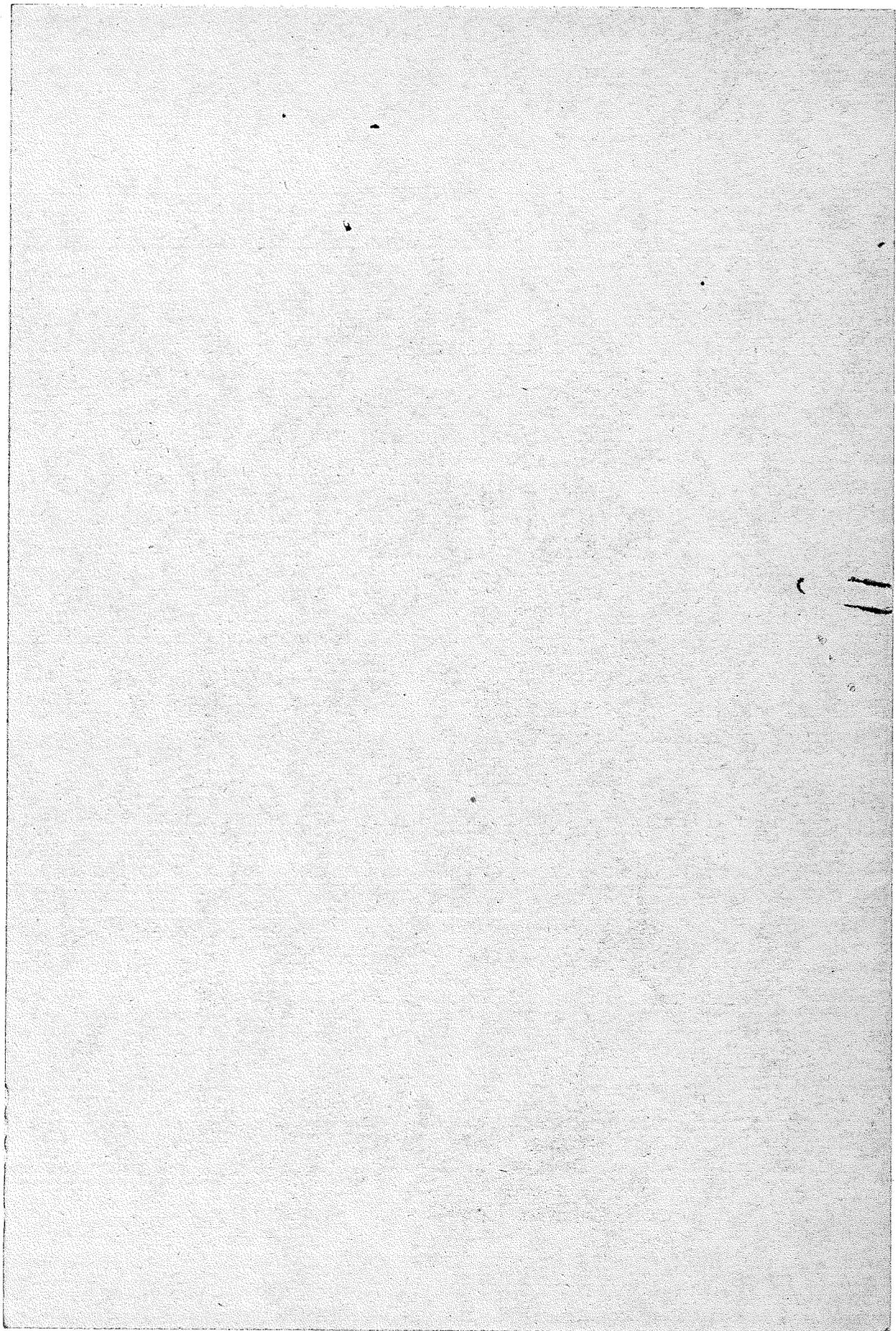
En bref, la réunion s'est séparée sans aboutir à une véritable conclusion positive, le représentant de la Reichsbahn ayant seulement déclaré qu'il allait réfléchir à l'opportunité de reprendre le R.I.V.

Nous avons de notre côté insisté à nouveau sur la situation des wagons couverts et sur le fait que l'Allemagne privait la France de près de la moitié de son parc en couverts.

Les représentants de la W.V.D. n'ont pas pris une part très active à cette réunion; ils semblaient cependant assez favorables à la thèse française.

L'impression qu'on peut retirer est que les Allemands demanderont sans doute à Wiesbaden de régulariser les prélèvements de fait actuels en stabilisant le chiffre des wagons français retenus en Allemagne, y compris les wagons nécessaires à l'exploitation du Réseau R.L., à un chiffre voisin du niveau actuel qu'ils n'essaient pas d'augmenter systématiquement.

13 janvier 1942.



1 17/2/42

17 Février 1942

D 2110/7

*W. V. G.*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous assurer réception de la lettre N° 657 du 3 Février 1942, par laquelle vous voulez bien donner votre accord sur la fixation du pare de la zone non occupée à l'effectif donné par la formule :

$$70.000 + \frac{N - 250.000}{2}$$

N étant le pare global de la S.M.O.F., étant entendu :

- que la formule s'appliquera même si le deuxième terme est négatif,
- que le nombre N ne comprendra pas les 5.000 wagons français immobilisés dans des rames militaires tenues à disposition de l'armée d'occupation,
- que le pare en zone non occupée pourra varier de 2 à 3.000 autour du chiffre fourni par la formule.

Vous ajoutez, au dernier paragraphe de votre lettre, que le pare à maintenir en S.M.O.F., par application de cette formule, pourra être inférieur à 70.000, mais vous nous demandez de faire en sorte qu'il ne tombe pas en-dessous de 65.000.

Nous comprenons que ce chiffre de 65.000 est le minimum à admettre comme valeur de la formule :  $70.000 + \frac{N - 250.000}{2}$  (même si le pare global venait à tomber au-dessous de 250.000) et que nous pourrions évoluer autour de ce chiffre avec des oscillations d'une amplitude maximum de 2 à 3.000 wagons.

D'autre part, vous ajoutez cette réserve que les chargements en tonneaux dans les mines et dans les ports ne devront souffrir aucun retard en zone occupée.

Pour les mines, cette réserve sera certainement satisfaite puisque les transports de charbon qui font l'objet de "programmes" jouissent de la priorité A prévue par votre arrêté du 15 Novembre 1940. Les expéditions de houille au départ des mines seront toujours exécutées intégralement.

Par contre, pour ce qui concerne les expéditions au départ des

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
 Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,  
 244, Boulevard Saint-Germain, PARIS (7<sup>e</sup>)

AVISER : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT -

COPIE à : M. le Colonel PAJUN - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE -  
 M. LEGUILLE - M. ADAM (dossier) - M. DUGAS - Services T, V, C -

ports, cette réserve pourra, dans certains cas, n'être pas entièrement satisfaite.

La fourniture du matériel doit, en effet, se faire dans l'ordre de priorité prescrit par votre arrêté du 15 Novembre 1940 précité, que les marchandises à transporter soient ou non en provenance des ports. Par suite, certaines marchandises, qui ne sont pas inscrites dans les programmes et qui ne bénéficient pas du régime de priorité B à raison de leur nature, ne sont transportées au départ des ports, comme au départ des gares ou des embranchements particuliers, que suivant l'ordre d'inscription au registre des demandes de matériel et s'il reste des wagons disponibles après exécution des transports de programmes et de priorité.

Il ne nous est donc pas possible de vous donner l'assurance que les chargements en tombereaux dans les ports ne souffriront aucun retard, plus particulièrement pour les transports ne bénéficiant d'aucune priorité : pour prendre pareil engagement il nous faudrait - compte tenu de l'ignorance où nous sommes généralement des prévisions d'arrivée de bateaux - maintenir en permanence, dans les arrondissements assurant la desserte des ports, un volant de tombereaux vides suffisant à assurer à première demande la totalité des transports susceptibles d'être déchargés simultanément et parfois quasi inopinément - dans les ports.

Nous vous demandons donc, Monsieur le Ministre, de lever la réserve en cause, dont l'application rigoureuse pourrait être incompatible avec votre arrêté du 15 Novembre 1940 et avec une bonne utilisation de notre matériel tombereaux ; mais nous vous donnons l'assurance que, à condition d'être prévenus quelques jours à l'avance des arrivées de bateaux dans les ports, de la nature et de l'importance de leurs chargements, nous mettrons tout en oeuvre pour assurer, grâce à des prestations d'arrondissement à arrondissement, de Région à Région, et au besoin, de zone occupée à zone non occupée, la fourniture du matériel nécessaire au chargement de marchandises débarquées des bateaux dans des délais satisfaisants.

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

Le Directeur Général,

(s) LE BESNERAIS.

COPIE pour Monsieur DUGAS

20/2/48  
D 2110/7

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

PARIS, le 17 Février 1948

Direction Générale  
des Transports

Service d'Analyse

SA. 873

LE SECRÉTAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur Général de la Société  
Nationale des Chemins de fer Français.

Répartition du  
matériel roulant  
entre les deux  
zones

Le 5 Février dernier je vous ai donné mon accord sur le mode de détermination de l'effectif wagons à maintenir en zone non occupée. Savoir : application de la formule :  $70.000 + N - 250.000$ , étant entendu, d'une part que le nombre  $N$  ne comprenait pas les 5.000 wagons français immobilisés dans les rames militaires et que, d'autre part, le parc de la zone non occupée ne devait pas tomber au-dessous de 65.000.

A la suite des récents prélèvements massifs de locomotives ordonnés par les Autorités allemandes, l'application automatique de la formule susvisée conduit à laisser en zone occupée un effectif de wagons supérieur aux possibilités de traction. Dans ces conditions, il convient, jusqu'à nouvel avis, d'abandonner la formule en question et de transférer de la zone occupée sur la zone libre autant de wagons qu'il sera nécessaire pour que le parc de cette dernière soit ramené et maintenu à 70.000 wagons.

Vous ne saisissez en cas de difficultés précises.

Signé : BERTHELOT

VISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT "pour attributions et m'en parler"  
COPIE à M. le Président FOURNIER - M. le Colonel PAQUIN - M. VAGOGNE  
M. ADAM (Dossier) - M. DUGAS - Services T - V - C

Signé : LE BÈSNERAIS

26 Février 1942

**OBJET :**  
Répartition du matériel  
roulant entre les deux  
zones

D 2116/7/315

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche SA 873 en date du 17 Février 1942, vous avez donné comme instruction à la S.N.C.F. de transférer de la zone occupée sur la zone libre autant de wagons qu'il sera nécessaire pour que le parc de cette dernière soit ramené et maintenu à 70.000 wagons.

Nous avons pris immédiatement les dispositions utiles pour l'application de votre décision, en précisant, toutefois, que le chiffre de 70.000 est non pas un minimum minimorum mais un effectif moyen autour duquel peuvent être admises des oscillations de 2.000 à 3.000 wagons.

Vous nous demandez, par ailleurs, de vous saisir en cas de difficultés précises; nous ne manquerons pas de le faire.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

(s) LE BESNERAIS

Monsieur BERTHELOT,  
Secrétaire d'Etat aux Communications

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE à Monsieur le Président FOURNIER - Monsieur le Colonel PAQUIN  
Monsieur VAGOGNE - Monsieur ADAM (D) - Monsieur DUGAS  
SERVICES T, V et C.

7/1012

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Monsieur le Ministre,

Par dépêche de 273 en date du 17 Février 1945, vous avez prescrit à la C.N.C.F. de ramener le taux de la zone non occupée au niveau de 70.000 wagons et vous avez demandé à être avisé en cas de difficultés spéciales résultant de l'application de cette mesure.

Je crois devoir vous exposer les difficultés que nous rencontrons dès maintenant.

À la date du 20 Février, il y avait 220.000 wagons C.N.C.F. sur l'ensemble du territoire. Sur ce nombre 51.000 wagons se trouvaient en zone non occupée, la production exécutée au cours de la semaine précédente ayant permis d'atteindre le chiffre que vous nous avez fixé.

Voici quelques-unes des constatations de cette répartition des effectifs de wagons entre les deux zones.

A - En zone non occupée, nous assurons tous les transports quelle que soit leur catégorie ou la nature du matériel. Il n'y a aucun retard dans la fourniture et nous avons même actuellement plus de 5.000 wagons tombereaux et plats gards.

B - En zone occupée, les transports de la catégorie 3 sont tenus à un niveau extrêmement bas ; pendant la semaine du 14 au 20 Février, il n'a été chargé que 9.000 wagons au titre de la catégorie 3 sur un total de 154.000 chargements de toute nature soit 4,05 % seulement. Encore convient-il de noter que, dans ce chiffre de 9.000, sont compris un certain nombre de chargements exécutés dans des conditions particulières, comme ceux accordés

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications,  
Direction Générale des Transports,  
Service d'Armistice

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT  
Copie à M. le Colonel PAQUIN,  
M. le Président FOURNIER-DE VAGOCNE,  
ADAM (Dossier) DUGAS -  
Services T, V, C

le dimanche, en vue d'améliorer la rotation du matériel, et ceux autorisés pour éviter un chômage de matériel dans le cas de disponibilités insuffisantes dans certaines gares (par exemple, après annulation d'une demande de matériel présentée pour un transport militaire ou de programme).

Les transports bénéficiant de la priorité (catégorie B) ont été réalisés avec des retards moyens de 1<sup>er</sup> ordre de la semaine. Si nous rapportons les chargements de priorité exécutés au cours de la semaine considérée au total des demandes de matériel présentées pendant la semaine pour les transports de cette catégorie et augmentées des retards existant aux premiers jours de la semaine, nous trouvons les chiffres ci-après :

#### Chargements

##### Demands + Retards

Reverts	$\frac{11.514}{19.557} = 0,59$
Tombereaux	$\frac{3.518}{4.700} = 0,75$
Plats	$\frac{1.000}{1.555} = 0,64$

Les transports de programme ont été exécutés dans des conditions satisfaisantes. Les retards moyens pour cette catégorie de transport sont, en effet, à peine d'une journée.

La situation enregistrée pour la semaine du 14 au 20 Février, déjà très critique en ce qui concerne les transports de priorité, va encore s'aggraver du fait de la perte de 1.700 wagons (déficit de la balance des échanges avec le RUICH), combinée avec la nécessité de maintenir le parc de la S.N.C. au niveau de 90.000.

Aussi avons-nous été contraints de suspendre jusqu'à nouvel avis, en S.C., la fourniture de wagons pour les transports de la catégorie C, afin d'atténuer les retards importants des transports de priorité.

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

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

F 12/3/42

Monsieur DUGAS

D. 2110/7

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

Direction Générale  
des Transports

Service d'Etudes Générales

SA : 944

PARIS, le 12 Mars 1942

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur général de la  
Société Nationale des Chemins de fer  
français

Par lettre D 2110/7 du 3 Mars vous m'exposez les difficultés résultant de l'application de ma décision SA 273 du 17 Février par laquelle je vous prescrivais de remonter le pare de la zone non occupée au niveau de 70.000 wagons.

Vous me précisez qu'en zone occupée les transports de la catégorie C sont tombés à un niveau extrêmement bas tandis que les transports bénéficiant de la priorité (catégorie B) n'ont pu être satisfaits qu'avec des retards moyens de l'ordre de la semaine ; que, dans ces conditions, vous avez été contraint de suspendre provisoirement la fourniture de wagons pour les transports de la catégorie C afin d'atténuer des retards importants de transports de priorité.

La S.N.C.F. PARIS venant de retirer son plan de réduction des pas-trains de marchandises, je ne fais pas d'objection à ce que, provisoirement, le pare de la zone non occupée soit diminué de 5.000 wagons pris parai les tombereaux et les plats, au bénéfice de la zone occupée et ramené ainsi à 65.000 unités.

P. le Secrétaire d'Etat et par  
autorisation,  
Le Directeur du Cabinet,  
(s) MORONI.

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT (s) LE BESNERAIS

COPIE à M. le Colonel FAQUIN - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE -  
M. ADAM (Dossier) - M. DUGAS -  
Services T - V - C -

1 21/3/42

COPIE pour Monsieur DUGAS

21 Mars 1942

D 7110/3

W 3070

Transfert de matériel de zone occupée à zone non occupée

Wehrmacht Verkehrs Direktion PARIS  
Division des Chemins de fer,  
29, rue de Berri, PARIS

Vtm 60 000 - 5  
91

La S.N.C.F. signale à la W.V.D. que le Représentant de l'E.B.D. auprès du Magasin de MOULIN-NEUF (Région Nord) a fait savoir que les expéditions de matériel ferroviaire à destination de la zone non occupée sont désormais subordonnées à un accord de la W.V.D.

La S.N.C.F. n'a pas connaissance d'un texte annulant les prescriptions de l'ordonnance N° 6 du 16 Mai 1941 par laquelle le Commandant Militaire en FRANCE a supprimé la procédure applicable antérieurement au passage des marchandises de toute nature de la zone occupée vers la zone non occupée, sauf en ce qui concerne les bois et les traverses.

En confirmant ces dispositions à la S.N.C.F., la W.V.D., par lettre 7 Wua V5 Vgb (Dem) du 5 Juin 1941, autorisait la S.N.C.F. à supprimer, sauf pour les produits de l'industrie du bois, l'établissement des bulletins d'accompagnement exigés jusque là pour les envois de matériel et de pièces des établissements de la zone occupée vers ceux de la zone non occupée.

La S.N.C.F. est donc surprise de l'intervention du représentant de l'E.B.D. auprès du Magasin de MOULIN-NEUF qui se disposait à procéder aux expéditions détaillées ci-après qui intéressent du matériel dont le transfert est libre :

- à MONTAUBAN : 40 T de vieux fil de cuivre,
- à TARBES : des tire-fond à régénérer,
- à AMBERIEU : des appareils de voie.

Ces expéditions se justifient comme suit :

Le vieux fil de cuivre nous est demandé par le Ministre de l'Agriculture pour la préparation des produits destinés au sulfatage des vignes ; cette préparation est effectuée en zone non occupée.

Les tire-fond à régénérer doivent être dirigés sur une usine de TARBES, une des mieux et des plus fortement outillées

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES -  
COPIE à : M. DUGAS - Services M, T, C, A -

pour leur remise en état ; ces tire-fond seront d'ailleurs réexpédiés en zone occupée après remise en état.

Quant aux appareils de voie, la W.V.D. sait que nous ne possédons pas d'atelier de fabrication dans la Région du Sud-Est et que nous sommes dans l'obligation de faire assurer la couverture des besoins de cette région par nos ateliers de la zone occupée.

La S.N.C.F. prie la W.V.D. de bien vouloir donner à son représentant au Magasin de MOULIN-NEUF les instructions nécessaires pour que ce Magasin soit laissé en mesure d'effectuer ses envois.

Au reste, les Services de la W.V.D. sont tenus régulièrement au courant des mouvements de matériel par les états mensuels qui lui sont adressés.

... signé : LE BESNERAIS.

r 15/4/42 COPIE pour Monsieur DUGAS  
D 7110/3  
W 100 66a

W.V.D. PARIS  
Division des Chemins  
de fer  
41 T 1 Sto

PARIS, le 13 Avril 1942

S.N.C.F.  
PARIS

*M. Dugas*  
*Chy*  
Objet : Transfert de matériel de la zone  
occupée à la zone non occupée

Référence : S.N.C.F. Vtm 60000-5 du  
91

21.3.42

Le matériel visé dans votre lettre rap-  
pelée ci-dessus a été débloqué entre temps en  
vue de son passage en zone non occupée.

Comme par le passé une autorisation n'est  
pas nécessaire, toutefois la W.V.D. PARIS vous  
prie de la prévenir chaque fois que vous  
aurez l'intention de transférer en zone non  
occupée une certaine quantité de matériel dont  
il y a pénurie (métaux non ferreux).

(s) MÜNZER

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES  
Pour attributions (s) LE BESNERAIS  
COPIE : M. DUGAS - Services M - T - C - A -

SOCIETE  
NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER  
FRANCAIS.

D

RECTIFICATIF N° 1  
A L'ORDRE GENERAL N° 19  
du 1<sup>er</sup> janvier 1939.

" Organisation et attributions  
des Services Centraux de la S.N.C.F. "

Paris, le 8 avril 1941.

Col.

Nm  
83

La modification suivante est à faire à la plume :

Article 4 - Ajouter le 4<sup>ème</sup> alinéa suivant :

.. "Il donne son avis pour les embauchages des  
attachés qui sont ou peuvent être destinés à la  
branche commerciale".

Les agents porteront, en marge de l'Ordre  
Général précité la mention : "Modifié par le  
Rectificatif n° 1. du 20 mars 1941".

Le Directeur Général.

R. LE BESNERAIS.

*Personnel  
de matériel  
des wagons*

27-151

*D21107*

Monsieur le Ministre,

Par lettre DGT Service Technique de Bureau du 3 février dernier, votre prédécesseur nous avait donné accord pour calculer l'effectif moyen des wagons à maintenir en zone non occupée à l'aide de la formule  $70.000 + \frac{N-25000}{4}$  (N étant le chiffre du parc total diminué des 5.000 wagons stérilisés dans les zones militaires) avec possibilité de variation de 2.000 à 3.000 wagons en plus ou en moins autour du chiffre donné par la formule et étant entendu que cet effectif moyen ne devait pas tomber au-dessous de 45.000 unités.

Le 17 février, à la suite des prélèvements massifs de locomotives ordonnés par les autorités allemandes, nous avons reçu l'ordre de remonter le parc de la R.N.C. à 70.000 wagons.

Cet ordre fut rapporté le 18 Mars, par lettre DGT Service Etudes générales SA 944 qui nous autorisait à remonter le parc de R.N.C. à 45.000 wagons.

Afin d'éviter des variations trop brusques de l'effectif de la R.N.C. j'avais alors prescrit de considérer le chiffre de 45.000 comme un minimum et de fixer les prestations de matériel vide faites par la R.C. au profit de la R.N.C. de manière à maintenir le parc aux environs du chiffre moyen de 47.500 wagons. Ce niveau a effectivement été maintenu, à de faibles écarts près, depuis deux mois. Entre temps le parc total s'est appauvri de 10.000 wagons et, du fait de la fixité de l'effectif des wagons en R.N.C., seule la R.C. a souffert de cet appauvrissement. Par ailleurs, les transports militaires effectués en R.C. ont notablement augmenté pendant cette même période : de l'ordre de 30.000 chargements hebdomadaires en février, ils sont maintenant d'environ 42.000 par semaine.

Aussi des retards se manifestent-ils dans l'exécution, en R.C., des transports de programmes et de priorité : les réclamations qui vous sont parvenues récemment au sujet des transports

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

COPIE à M.M. le Président FOURNIER - le Chef de la Délégation "Communications" des Services de l'Armistice à PARIS -  
M. FILIPPI - VAGOGNE - LEGUILLE - ADAM (dossier) - DUGAS -  
Services T, V, C, M

de Blé destinés au Ministère, des transports d'engrais, de soufre, de sulfate de cuivre, une intervention de vos Services de VICHY signalant le défaut d'approvisionnement de la région lyonnaise en légumes bretons - pour ne citer que ces exemples - illustrent la situation.

Pour atténuer ces difficultés dans une certaine mesure, je me propose, ainsi que votre prédécesseur nous y avait autorisés de ramener le pare de la L.M.O. à 55.000 wagons avec possibilité de variation de 5 à 5.000 wagons en plus ou en moins ; nous reciterions encore, avec cet effectif, au-dessus du chiffre résultant de la formule  $70.000 + \frac{N-250.000}{4}$  qui, avec  $N = 250.000 - 5.000$ ,

donne 62.500 wagons.

J'ai cru devoir, Monsieur le Ministre, vous tenir au courant de cette application stricte de vos instructions antérieures.

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

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNIÈRES

Retour à M. DUGAS,

après avoir apporté quelques modifications au texte qu'il a bien voulu me soumettre et en le priant de vouloir bien présenter à la signature de M. le Directeur Général s'il n'a pas d'objection.

Le Directeur du Service Central  
du Mouvement,

*quint*

9 Juin 1942

Monsieur le Ministre,

Par lettre BL du 3 mai 1942, vous avez bien voulu nous faire remarquer que le rapport du nombre des wagons chargés pendant un mois au nombre des wagons existant à la même époque, indiqué dans notre lettre S. 2110/7 du 23 avril dernier, était notablement différent pour la zone occupée et la zone non occupée, et vous nous avez demandé de vous expliquer d'où provient cette différence.

J'ai l'honneur de vous rendre compte que nous avons pu obtenir les coefficients indiqués dans votre lettre en prenant comme mois de référence le mois de mars 1942, et comme nombre de wagons existant pendant cette période, la totalité du parc wagons français et allemands.

Les résultats sont sensiblement différents si l'on raisonne sur les effectifs et les chargements des seuls wagons français; pour ce même mois de mars en effet les coefficients deviennent alors:

	zone occupée (AL exclus)	zone non occupée	Totalité du territoire (AL exclus)
B - Nombre moyen de wagons français existant en mars 1942 .....	163.062	70.230	233.292
C - Total des wagons français chargés en mars 1942 .....	498.728	257.015	755.743
Coefficient $\frac{C}{B}$ .....	3,05	3,65	3,23

on constate déjà, en ne considérant que les seuls wagons français, une sensible atténuation de la différence de rendement entre la zone occupée et la zone libre.

En effet, d'après les instructions que vous nous avez données tous les transports d'économie allemande ou provenance de la zone non occupée doivent être assurés en wagons allemands; nous notons donc en permanence cette zone du matériel allemand nécessaire aux

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications

besoins des dits transports, soit par libération de ce matériel arrivé chargé, soit par prélèvement sur le courant de wagons vides de retour d'Italie, soit enfin, par envoi de wagons vides en provenance de la zone occupée et nous limitons bien entendu ces mouvements au strict minimum indispensable.

En zone occupée, par contre, un grand nombre de wagons allemands affectés à des trains militaires sont inutilisables pour les transports commerciaux, mais sont cependant inclus dans les existences en France, ce qui donne finalement un coefficient C/A pour la zone occupée nettement inférieur à celui de la zone non occupée (50 % environ) ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

	Zone occupée (A1 exclus)	Zone non occupée	Totalité du territoire (A1 exclus)
E - Nombre moyen de wagons allemands existant en mars 1942 .....	17.721	3.056	20.777
C - Total des wagons allemands chargés en mars 1942 .....	23.163	8.316	31.479
Coefficient C/A .....	1,30	2,72	1,51

Ceci posé, et en s'en tenant donc uniquement au matériel français, une différence importante subsiste cependant encore entre les coefficients relatifs aux deux zones (1,09 pour la zone occupée, 3,45 pour la zone non occupée).

Cette différence provient pour sa plus grande part de ce que les existences de wagons considérées sont des existences brutes, c'est-à-dire le nombre total des wagons français présents en France, dans lequel sont compris les wagons immobilisés en attente de réparation ou en réparation, relativement beaucoup plus nombreux en zone occupée qu'en zone non occupée, les ateliers de zone occupée assurant les réparations du matériel de retour d'Allemagne souvent en mauvais état. En outre, dans les existences brutes de la zone occupée sont comptés les 5.720 wagons S.M.S.F. prélevés par les autorités allemandes pour la constitution de trains militaires et indisponibles en permanence aux transports commerciaux.

Si, pour la période considérée (mars 1942) on prend comme termes de rapport C/A en question, d'une part, le total des wagons français chargés et d'autre part non pas les existences brutes mais les effectifs de wagons français existant réellement utilisables (nombre de wagons existants déduction faite du nombre des wagons immobilisés), on arrive alors aux résultats suivants très comparables :

	Zone occupée (Al. exclus)	Zone non occupée	Totalité du territoire (Al. exclus)
N° - Existences utilisables moyennes en mars 1942 .....	128.761	66.987	206.748
O - Total des wagons chargés en mars 1942 .....	498.725	257.015	755.740
Coefficient O/N° .....	3,87	3,84	3,66

La différence qui subsiste entre les coefficients des deux zones s'explique par le fait que la zone occupée connaît des difficultés d'exploitation que la zone non occupée ignore :

- La nécessité de donner dans les gares satisfaction aux demandes de transport en respectant l'ordre de priorité fixé par l'arrêté du 15 novembre 1940 impose des mouvements de matériel vide d'autant plus nombreux que la pénurie de matériel se fait plus fortement sentir. Du fait de la situation des effectifs de wagons, la proportion de ces mouvements est nettement plus forte en zone occupée qu'en zone non occupée.
- L'application en zone occupée des mesures de défense passive réduit notablement, en période de nuit, le débit des triages. En zone interdite et en zone obédire les clients aggravent encore cette situation.
- Les wagons en attente de déchargement sont plus nombreux en zone occupée du fait des retards apportés par certains services de l'autorité occupante, à la libération des wagons qui leur sont destinés.
- Enfin, des difficultés de traction se manifestent lorsque des mouvements de troupes importants sont effectués : la priorité absolue qui revient aux transports militaires oblige alors à retarder l'acheminement de wagons vides allant prendre charge, et de wagons chargés.

Les résultats donnés pour mars 1942 sont restés sensiblement constants ces dernières semaines. C'est ainsi que le coefficient hebdomadaire (1) pour la semaine du 16 au 22 mai 1942 s'élevait à :

.....

(1) Le nombre des wagons existant au cours de tout un mois peuvent subir des variations relativement importantes, nous avons adopté en lieu d'un coefficient mensuel moyen un coefficient hebdomadaire grâce auquel, en outre, nous pouvons suivre d'une manière plus continue l'utilisation réelle de notre parc de matériel roulant à marchandises.

	Zone occupée (AL exclue)	Zone non occupée	Totalité du territoire (AL exclue)
2 <sup>e</sup> - Existences utilisables le 22 Mai 1942 .....	137.776	62.260	200.036
3 - Total des wagons chargés du 16 au 22 Mai 1942 .....	132.804	65.966	198.770
Coefficient 3/2 <sup>e</sup> .....	0,96	1,05	0,99

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

Le Directeur Général,

*Signé : Le Belloc*

Copie est adressée au Service Central  
du Mouvement.

JUNE

*renuiss auto à M  
de 29/5*

ab.

Monsieur le Ministre,

Par lettre SL du 5 mai 1942 vous avez bien voulu nous faire remarquer que le rapport du nombre des wagons chargés pendant un mois au nombre des wagons existant à la même époque, indiqué dans notre lettre D. 2110/7 du 23 avril dernier, était notablement différent pour la zone occupée et la zone non occupée, et vous nous avez demandé de vous expliquer d'où provient cette différence.

J'ai l'honneur de vous rendre compte que nous avons pu obtenir les coefficients indiqués dans votre lettre en prenant comme mois de référence le mois de mars 1942, et comme nombre de wagons existant pendant cette période, la totalité du parc wagons français et allemands.

Les résultats sont sensiblement différents si l'on raisonne sur les effectifs et les chargements des seuls wagons français; pour ce même mois de mars en effet les coefficients devaient alors :

	Zone occupée (A.L.exclue).	Zone non occupée. (A.L.exclue).	Totalité du terri- toire (A.L.exclue).
E - Nombre moyen de wagons fran- çais existant en mars 1942....	163.062	70.230	233.292
C - Total des wagons français chargés en mars 1942.....	498.728	257.015	755.743
Coefficient $\frac{C}{E}$ .....	3,05	3,65	3,23

On constate déjà, en ne considérant que les seuls wagons français, une sensi-  
ble atténuation de la différence de rendement entre la zone occupée et la zone  
libre.

Monsieur GIBRAT  
Secrétaire d'Etat aux Communications.

En effet, d'après les instructions que vous nous avez données, tous les transports d'économie allemande en provenance de la zone non occupée doivent être assurés en wagons allemands; nous dotons donc en permanence cette zone du matériel allemand nécessaire aux besoins des dits transports, soit par libération de ce matériel arrivé chargé, soit par prélèvement sur le courant de wagons vides de retour d'Italie, soit enfin, par envoi de wagons vides en provenance de la zone occupée et nous limitons bien entendu ces mouvements au strict minimum indispensable.

En zone occupée, par contre, un grand nombre de wagons allemands affectés à des rames militaires sont inutilisables pour les transports commerciaux, mais sont cependant inclus dans les existences en France, ce qui donne finalement un coefficient C/E pour la zone occupée nettement inférieur à celui de la zone non occupée (50% environ) ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

	Zone occupée (A.L. exclus).	Zone non occupée.	Totalité du ter- ritoire (A.L. exclus).
E - Nombre moyen de wagons allemands existant en mars 1942.....	17.721	3.056	20.777
C - Total des wagons allemands chargés en mars 1942.....	23.163	8.316	31.479
Coefficient $\frac{C}{E}$ .....	1,30	2,72	1,51

Oci posé, et en s'en tenant donc uniquement au matériel français, une différence importante subsiste cependant encore entre les coefficients relatifs aux deux zones (3,05 pour la zone occupée, 3,65 pour la zone non occupée).

Cette différence provient pour sa plus grande part de ce que les existences de wagons considérés sont des existences brutes, c'est-à-dire le nombre total des wagons français présents en France y compris :

- pour les deux zones :

- les wagons immobilisés en attente de réparation ou en réparation, relativement beaucoup plus nombreux en zone occupée qu'en zone non occupée, les ateliers de zone occupée assurant les réparations du matériel de retour d'Allemagne souvent en mauvais état;
- les wagons immobilisés en attente de déchargement, plus nombreux en zone occupée du fait de la non libération rapide par les troupes d'occupation des véhicules chargés qui leur sont destinés.

- pour la zone occupée seulement :

les 5.720 wagons S.N.C.F. prélevés par les Autorités allemandes pour la constitution de rames militaires et indisponibles en permanence aux transports commerciaux.

Si, pour la période considérée (mars 1942) on prend comme termes du rapport C/E en question, d'une part, le total des wagons français chargés et d'autre part, non pas les existences brutes mais les effectifs de wagons français existant réellement utilisables (nombre de wagons existants déduction faite du nombre des wagons immobilisés pour les raisons indiquées ci-dessus), on arrive alors aux résultats suivants très comparables :

	: Zone occupée : (A.L. exclue).	: Zone non occupée:	: Totalité du ter- : ritoire : (A.L. exclue)-.
E* - Existences utilisables moyennes en mars 1942.....	139.761	66.987	206.748
C - Total des wagons chargés en mars 1942.....	498.728	257.015	755.743
Coefficient $\frac{C}{E}$ .....	3,37	3,84	3,66

Pour donner dans les gares satisfaction aux demandes de transports de programmes et de priorités diverses suivant l'ordre prévu par les textes en vigueur, de nombreux mouvements de wagons vides sont inévitables, et l'importance de ces mouvements est d'autant plus grande que la pénurie de matériel se fait plus fortement sentir. Ceci explique la différence subsistant entre les deux coefficients relatifs à la zone occupée et à la zone non occupée qui se trouve, de ce point de vue, dans une situation moins difficile que la zone occupée.

Les résultats donnés pour mars 1942 sont restés sensiblement constants ces dernières semaines. C'est ainsi que le coefficient hebdomadaire(1) pour la semaine du 2 au 8 mai 1942 s'élevait à :

	: Zone occupée : (A.L. exclue).	: Zone non occupée:	: Totalité du ter- : ritoire : (A.L. exclue):.
E* - Existences utilisables le 8 mai 1942.....	135.393	64.563	199.956
C - Total des wagons chargés du 2 au 8 mai 1942.....	116.014	57.425	173.439
Coefficient $\frac{C}{E}$ .....	0,85	0,88	0,86

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

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

(1) Le nombre des wagons existant au cours de tout un mois pouvant subir des variations relativement importantes, nous avons adopté au lieu d'un coefficient mensuel moyen un coefficient hebdomadaire grâce auquel, en outre, nous pouvons suivre d'une manière plus continue l'utilisation réelle de notre parc de matériel roulant à marchandises.

COPIE pour Monsieur DUGAS

*Reçu*  
n° 13/0/42  
n° 2110/7

Secrétariat d'Etat  
aux Communications

Direction Générale  
des Transports

Cabinet du Secrétaire  
d'Etat

Service d'Etudes  
Générales

S.A. 1180

PARIS, le 10 Juin 1942

*Reçu*  
LE SECRÉTAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur Général de la  
Société Nationale des Chemins de  
fer français

Objet : Répartition du matériel roulant entre les deux zones

Référence : Votre lettre n° 2110/7 du 27 Mai 1942

Rappelant ma décision S.A. 841 du 12 Mars 1942, par laquelle j'autorisais la Société Nationale à ramener à 25.000 wagons le parc de la zone non occupée, vous m'expliquez par lettre citée en référence les difficultés qui résultent de l'application de cette mesure du fait de l'appauvrissement du parc total et de l'augmentation des transports militaires allemands.

Ces difficultés se traduisent par des retards dans l'exécution en zone occupée des transports de programmes et de priorités.

Pour remédier à cette situation, vous me demandez l'autorisation de laisser le parc de la zone non occupée varier, selon les nécessités, de 2 à 5.000 unités au-delà ou en deçà du chiffre de 25.000 considéré jusqu'à présent comme un minimum.

Je suis d'accord sur votre proposition étant entendu que vous ne saisirez immédiatement en cas de difficultés nouvelles.

(s) BERRAT.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour attributions - *Signé : LE DESV...*  
COPIE : M. le Chef de la Délégation Communications - M. le Président FOURNIER -  
M. FILIPPI - M. VAGOGNE - M. ADAM (Dossier) - M. DUGAS - M. LEGUILLE -  
Services T - V - C -

V/ Mb 12.114.1/3

11 NOV 1942

D. 121122/4

Hauptverkehrsdirektion  
29, rue de Berri PARIS

Par lettre du 3 Novembre, concernant l'accélération de la rotation des wagons et la fourniture de wagons pour les marchandises à expédier par priorité, vous avez bien voulu me demander de procéder à une répartition plus équitable du matériel vide entre la zone non occupée et la zone occupée.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'action de la S.N.C.F. en la matière ne peut que consister à maintenir le parc de wagons de la zone non occupée au niveau fixé par les instructions qu'elle a reçues de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

LE DIRECTEUR GENERAL, *adpt*



DIRECTION

SECRET

11 NOV. 1942

W 3739

Übersetzung umseitig

*signé: Berthelot*

- Übersetzung -

MK 12.11.4

S.N.C.F. 1 NOV 1942

den 10. November 1942

Generaldirektion

HAUPTVERKEHRSDIREKTION

12.11.4/3

Par lettre du 3 Novembre, concernant l'acceleration de la rotation des wagons et l'acceleration de vitesse pour les marchandises, nous vous avons prie de bien vouloir nous adresser vos observations.

Mit Schreiben vom 3. November; bezüglich der Beschleunigung des Wagenumschlags sowie der Wagenstellung für Vorrans-transporte verlangten Sie die Vornahme einer gerechteren Leerwagenverteilung zwischen dem besetzten und dem unbesetzten Gebiet.

Wir beschreiben uns Ihnen mitzuteilen, dass die S.N.C.F. in dieser Beziehung sich lediglich darauf beschränkt den Wagenbestand im unbesetzten Gebiet auf der gleichen Höhe zu erhalten die ihr durch die vom Staatssekretär für Verkehrswesen gegebenen Anweisungen festgesetzt worden ist.

/ Den Generaldirektor  
gez. Berthelot

Übersetzung unseitig

*Copie pour M. Dugas*

19 novembre

19 48

D. 2110 / 7

*[Signature]*

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 3 novembre adressée à la S.N.C.F., dont copie vous a été adressée directement, le Président MÜLLER, délégué du Ministre des Communications du Reich a soulevé la question du parc de wagons existants en zone non occupée.

La fixation du niveau du parc de la S.N.C.F. échet exclusivement du ressort du Gouvernement français, nous avons répondu par lettre dont est jointe copie.

Le niveau du parc de la S.N.C.F. actuellement fixé à 40.000 wagons représente en peu de chose du tiers de l'effectif total de wagons S.N.C.F. en France ; c'est la proportion qui avait été admise par le Chef allemand des transports après l'armistice, lorsqu'il s'est agi de répartir le parc S.N.C.F. entre les deux zones.

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

Le Président du Conseil  
d'Administration,

*Signé :* FOURNIER

Monsieur le Secrétaire  
d'Etat aux Communications

AVISÉ : SERVICE CENTRAL  
du MOUVEMENT  
Copie à M. le Pt FOURNIER

M. le Lt-Colonel de BEAUVILLE-FILIPPI-LEQUILLE-DUGAS  
T-V-6-

Répartition du matériel entre  
les zones

Service Technique  
de la Direction Générale

RENSEIGNEMENTS SUR LES CONDITIONS ET LA CADENCE DE LIVRAISON  
DU MATERIEL FERROVIAIRE ALLEMAND EN 1918.

I.- Comparaison des parcs de matériel français et allemands avant  
la guerre 1914-1918.

D'après un rapport du Ministre des Travaux Publics au  
Président de la République, en date du 10 février 1919, les ré-  
seaux français disposaient au début de la guerre de:

- 13.900 locomotives
- 356.000 wagons
- 49.300 voitures à voyageurs, fourgons et  
accessoires G.V.

La composition du parc des réseaux allemands à la même  
époque était la suivante:

- 30.000 locomotives
- 660.000 wagons
- 85.000 voitures à voyageurs et fourgons,

(chiffres cités dans "Les Chemins de fer pendant la guerre 1914-  
1918", par M. PESCHAUD).

II.- Evolution des parcs au cours de la guerre.-

a) en France:

Dès août 1914, nous perdons environ le 1/8 du nombre des  
wagons et voitures à voyageurs. L'ennemi s'empare, en effet, de  
quelque 50.000 véhicules abandonnés dans le nord et l'est, ain-  
si que d'une centaine de locomotives.

En contre partie, nous disposions de 10.000 wagons étran-  
gers répartis comme suit:

- 7.000 wagons belges
- 3.000 wagons allemands.

Le déchet atteignait donc 40.000 unités environ, compte  
tenu des wagons étrangers hospitalisés (43.500 exactement

d'après les affirmations de M. Louis DUBOIS, rapporteur des réparations à la Chambre des Députés, en septembre 1919).

b) En Allemagne:

A la fin de la guerre, l'effectif théorique des Chemins de fer allemands était approximativement le suivant:

- 36.000 locomotives
- 782.530 wagons et voitures.

En fait, l'effectif réellement disponible était:

- 30.710 locomotives
- 46.000 voitures à voyageurs
- 12.000 fourgons
- 459.000 wagons.

Le reste du matériel avait été perdu pendant la guerre ou se trouvait, soit dans les régions occupées, soit chez les neutres, soit chez les alliés de l'Allemagne, soit dans les ateliers de réparation.

III.- Armistice.-

L'article 7 de la Convention d'Armistice du 11 novembre 1918 prévoyait la remise immédiate par l'Allemagne aux alliés de:

- 5.000 locomotives
- 150.000 wagons.

Les 5.000 locomotives à livrer comprenaient:

- 2.000 machines de type très lourd
- 2.000 machines de type lourd
- 1.000 machines de construction plus légère.

Le matériel roulant se décomposait ainsi:

- 15.000 voitures à voyageurs
- 6.500 fourgons
- 60.000 wagons découverts
- 40.000 wagons couverts
- 28.500 wagons spéciaux

La France devait recevoir pour son compte :

- 2.600 locomotives
- 70.000 wagons et voitures.

Remarque : Il faut noter qu'à la suite de ce prélèvement, l'effectif du parc allemand était supérieur de 1.600 unités pour les locomotives par rapport à l'avant-guerre.

Par contre, l'effectif "voitures" était en diminution de 1.700 unités, l'effectif "wagons" était en diminution de 55.000 unités.

Par suite des prises de guerre et d'une abondante livraison de matériel neuf, l'effectif avait augmenté de 22 % pour les locomotives et de 10 % pour les wagons.

#### IV.- Conditions de livraison des véhicules - Cadence de livraison.-

Des renseignements précis manquent sur les dates de livraison et leur importance. Nous n'avons pu trouver dans les documents de cette époque que quelques points de repère. Toutefois, la totalité du matériel destiné à la France était livrée en avril 1919.

##### Armistice:

D'après la Chronique des Transports, en date du 20 avril 1922, 2.000 wagons réservoirs furent livrés dès l'Armistice.

##### 18 décembre 1918:

Le Journal des Transports de janvier 1919 note qu'au premier renouvellement de l'Armistice (soit le 18 décembre, 36 jours après la signature de l'Armistice) presque rien n'était encore livré.

##### 15 janvier 1919:

Le texte de la prolongation a mis en demeure d'accélérer la livraison et le 15 janvier 1919 nous devions être en possession de tout le lot.

##### 1<sup>er</sup> février 1919:

Dans son rapport au Président de la République, en date du 8 février 1919, M. CLAVEILLE, Ministre des Travaux Publics déclarait:

"..... La livraison a subi des retards importants - toutefois, à la date du 1<sup>er</sup> février 1919, elle a atteint les chiffres suivants (matériel effectivement versé):

- Locomotives: 1.385 sur les 2.600 prévues pour la France
- Voitures et wagons: 34.791 sur les 70.000 prévus pour la France.

Le Ministre des Travaux Publics donnait, en outre, le tableau comparatif suivant du parc des Réseaux français:

	1 <sup>er</sup> août 1914	1 <sup>er</sup> janvier 1919	Immobilisés pour réparation	
			1 <sup>er</sup> août 1914	1 <sup>er</sup> janv. 1919
Locomotives .....	13.800	14.574	1.720	2.854
Wagons à marchandises .....	376.000	368.683	14.840	38.520
Voitures et fourgons	49.320	43.956	4.474	7.812

11 février 1919:

Le Journal des Transports de février 1919 donne les chiffres suivants pour les livraisons de matériel à la date du 11 février 1919:

- 36.000 à 37.000 wagons
- 1.400 à 1.500 locomotives

9 mai 1919:

Enfin, le 9 mai 1919, M. TOURNADE, député, déclarait à la Chambre des Députés que la France avait effectivement reçu à cette date les 70.000 wagons allemands (J.O. de mai 1919).

Les véhicules allemands devaient être livrés dans un délai extrêmement court, qui ne devait pas dépasser le 1<sup>er</sup> janvier 1919. Le retard a été dû à des causes diverses, notamment à l'imprécision du texte de la Convention d'Armistice sur la nature des matériels à livrer. Au surplus, le délai avait été fixé avec une marge insuffisante pour tenir compte de l'état de destruction des lignes françaises par lesquelles le matériel devait être évacué en France.

Organisation:

Le matériel était présenté par une Commission allemande de livraison (übergabe Commission) à une Commission

.....

interalliées de réception de matériel. Des Sous-commissions, dites de livraison et de réception, fonctionnaient dans des gares de triage où s'effectuaient les livraisons. Les wagons présentés étaient examinés par des agents des Compagnies de chemins de fer et redevaient soit la marque C.I.R.M., soit la marque R.B. (rebut). Les locomotives étaient accompagnées par des équipes allemandes jusqu'au dépôt de destination.

Les Compagnies allemandes présentèrent d'abord les wagons français et belges trouvés en pays envahis en 1914 et utilisés par l'armée allemande au cours des hostilités. La Commission française refusa ce matériel en très mauvais état, (A titre d'indication, pour 900 wagons acceptés il y en avait 1.200 refusés) exigeant des wagons allemands, ce à quoi la Commission de livraison ~~répondait~~<sup>répondait</sup> que la France ne pouvait refuser de reprendre ses wagons. Une décision du Ministère des Travaux Publics et du G.Q.G. régla la question; il fut entendu qu'on reprendrait, sur les 150.000 wagons à livrer, les wagons français et belges en bon état de roulement.

Le rythme étant trop lent, il y eut une conférence à TREVES entre le Maréchal FOCH et le Ministre allemand ERZBERGER à la suite de laquelle les livraisons s'opérèrent normalement. Il n'y eût plus de difficultés que pour quelques points de détail.

Une autre cause de retard fût l'imprécision du pourcentage de voitures à voyageurs, ce qui entraîna des pourparlers laborieux.

Notons encore quelques difficultés concernant:

- 1°.- l'~~acceptation~~<sup>acceptation</sup> des voitures de 4<sup>e</sup> classe inutilisables en France,
- 2°.- refus par la Commission de livraison de livrer des voitures à bogies, refus basé sur la pauvreté du parc allemand.

Dans les derniers mois les livraisons s'effectuèrent normalement.

Pour achever l'effectif prévu les allemands durent livrer plusieurs centaines de wagons neufs sortant de l'usine d'Essen.

Ci-dessous, un tableau donnant le pourcentage des refus par les Commissions:

I.- Wagons pouvant être admis sans discussion	64 %
II.- Wagons pouvant être mis dans I) en prélevant quelques pièces de rechange	4 %
III.- Wagons exigeant une petite réparation dans un "entretien voisin"	10 %
IV.- Wagons exigeant une réparation importante par l'entretien	19 %
V.- Wagons exigeant une réparation très importante en atelier	3 %.

---

## - LIVRAISONS DE MATERIEL FERROVIAIRE ALLEMAND EN 1918 -

1°- Parc des Chemins de fer allemands et français avant la guerre 14-18.

	Chemins de fer allemands.	Chemins de fer français.
Locomotives.....	30.000	13.900
Voitures, fourgons et acces- soires G.V.....	85.000	49.300
Wagons.....	660.000	336.000

2°- Parc disponible à la fin de la guerre 14-18, compte tenu des pertes, prises de guerre, etc....

	Chemins de fer allemands.	Chemins de fer français.
Locomotives.....	30.710 (1)	sans changement important.
Voitures, fourgons et annexes G.V.....	58.000 (1)	44.000 env.
Wagons.....	459.000 (1)	320.000 env.

3°- Livraisons de matériel allemand prévues par la Convention d'Armistice du 11 novembre 1918.-

5.000 loco- ( 2.000 de type très lourd  
tives ( 2.000 " " lourd  
( 1.000 " " léger

150.000 voitu- ( 15.000 voitures à voyageurs  
res & wagons ( 6.500 fourgons  
( 60.000 wagons découverts  
( 40.000 " couverts  
( 28.500 " spéciaux.

La part de la France sur ces livraisons était de :

- 2.600 locomotives  
- 70.000 voitures et wagons.

(1) Si l'on tient compte des prises de guerre et du matériel immobilisé chez les neutres, dans les régions occupées, chez les alliés de l'Allemagne ou dans les ateliers de réparations, on aboutit à des chiffres sensiblement plus élevés : 36.000 locomotives, 783.000 voitures et wagons.

4°- Cadence des livraisons (à la France).-

Le délai limite était fixé au 1er janvier 1919, mais il ne put être respecté -

Dès l'armistice.....	2.000 wagons réservoirs
18 décembre 1918.....	presque rien n'est livré
1er février 1919.....	1.385 locomotives - 34.791 voitures et wagons
mai 1919.....	fin des livraisons.

5°- Organisation des livraisons.-

Commission allemande de livraison et Commission interalliée de réception.- Sous-Commissions dans les gares de triage.

Le matériel accepté était marqué C.I.R.M. et le matériel refusé R.E.- Les locomotives étaient accompagnées par des équipes allemandes jusqu'au dépôt destinataire.

Les wagons français et belges ne furent acceptés que s'ils étaient en bon état. Les livraisons comportèrent plusieurs centaines de wagons neufs construits par KRUUPP à Essen.

Sur l'ensemble des wagons présentés :

- 64% furent admis sans discussion
- 4% " " après prélèvement de quelques pièces de rechange
- 10% " " après réparation dans un entretien voisin
- 22% furent refusés en raison des réparations importantes qu'ils nécessitaient.

11 septembre 1940.

## PARC DE WAGONS - ORIGINAIRE

(wagons de particuliers et wagons S.N.C.F.)

## - Parc d'avant-guerre. -

		1 <sup>er</sup> - Wagons de particuliers					
		Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensem- ble
Foudres en bois pour transport de vins.....		1.066	230	339	4.803	2.754	9.312
citermes métalliques	à vins.....	157	91	150	580	1.177	2.235
	huiles comestibles.....	6	63	4	37	24	134
	à produits noirs (coudrons, mélanges, bitumes, mazout,	638	1.222	929	194	308	3.511
	à produits blancs (essence, alcool, pétrole, huiles minérales)	785	4.217	829	601	808	7.238
	à acides et autres produits chimiques.....	140	605	560	292	554	2.152
	à gaz et liquides sous pression	-	89	71	3	137	300
	Total des citernes	1.704	6.227	2.583	1.707	3.008	15.549
Total citernes + wagons foudrés		2.858	6.517	2.922	6.590	5.802	24.681

2<sup>o</sup> - Wagons-citermes S.N.C.F.

Loués	{ Transport de produits noirs : 285
	{ " " blancs : 166
	{ " " chimiques : 12
Disponibles .....	157
Utilisée pour les besoins intérieurs.	1.109

Total.. 1.709

Cette situation, qui doit être considérée comme exacte, diffère de celle qui a été adressée le 3 août 1940 à la S.V.D. sur les points suivants :

	Situation exacte			Situation adressée à la S.V.D.		
	citernes de particuliers	citernes S.M.C.F. louées	Total	citernes de particuliers	citernes S.M.C.F. louées	Total
Produits noirs	3.311	285	3.596	3.311	360	3.671
- blancs	7.236	166	7.404	7.306	485	7.791
- chimiques	2.151	12	2.163	2.129	865	2.994

II- Fers en mai 1940.-

1°- Wagons de particuliers

	Est	Nord	Ouest	Jud-Ouest	Sud-Est	Ensemble	
	Foudres en bois pour transport de vins.....	1.075	265	310	4.647	2.742	9.239
citermes métalliques	à vins .....	291	166	200	634	1.291	2.526(1)
	à huiles comestibles.....	30	58	6	37	24	155
	à produits noirs (goudrons, mélasses, bitumes, mazout)	640	1.215	962	201	291	3.335
	à produits blancs (essence, alcool, pétrole, huiles minérales)	642	4.332	1.298	600	752	8.004(2)
	à acides et autres produits chimiques.....	181	600	532	289	577	2.187
	à gaz et liquides sous pression.....	9	30	81	14	206	400
<b>Total des citernes.....</b>	<b>2.021</b>	<b>6.637</b>	<b>3.039</b>	<b>1.775</b>	<b>3.145</b>	<b>16.607</b>	
<b>Total citernes + wagons foudres</b>	<b>3.096</b>	<b>6.902</b>	<b>3.349</b>	<b>6.622</b>	<b>5.887</b>	<b>25.846</b>	

- (1) dont 1.205 transformées pour le transport des essences  
 (2) dont 1.05 destinées au transport des alcools.

2° - Wagons-citernes S.R.C.F.

Loués { Transport de produits noirs : 207  
 - - - blancs : 701  
 Utilisés pour les besoins intérieurs: 561  
 1.709

Le parc des citernes affectées au transport des carburants s'établit approximativement à :

S.R.F. { Citernes à produits blancs : 2.404  
 { Citernes à vins transformées : 1.205  
 { Citernes à produits noirs transformées : ~ 300  
 Total : 3.909  
 { à déduire, citernes à alcool : 1.081  
 2.828

W. S.R.C.F. 781  
 Total 9.307

III- Répartition du parc théorique entre la zone occupée et la zone non occupée.-

1° - Wagons-foudres et citernes à vins.-

Les statistiques d'avant-guerre et les dernières statistiques de guerre font ressortir la répartition ci-après pour les chargements de citernes et wagons-foudres à vins :

	Avant la guerre: (avril 1939)	Avril 1940	Moyenne
Proportion des chargements (zone occupée)	13 %	12 %	14 %
(zone non occupée)	87 %	88 %	86 %

Il paraît logique de répartir le parc entre les deux zones d'après les changements, puisque l'origine des transports et les courants de transports ne seront pas sensiblement modifiés pour les vins.

On obtient ainsi les chiffres ci-après :

	Citermes à vins		
	Wagons-foudres	on ne tenant pas compte des citernes transformées pour transport	tenant compte des citernes transformées pour transport
zone occupée.....	1.300	355	174
zone non occupée .....	7.509	2.171	1.067
Total....	9.209	2.526	1.241

2°- Autres citernes.-

On peut s'en tenir pour les autres citernes, à défaut d'autre critère, à la répartition adoptée pour l'ensemble du parc de wagons, soit :

- 1/3 pour la zone non occupée
- 2/3 pour la zone occupée

ce qui conduit aux résultats ci-après (répartition du parc de mai 1940)

	zone occupée	zone non occupée
Citernes à huiles combustibles.....	103	52
- à produits noirs.....	2.223	1.112
- - blancs .....	1.336	7.556
- - chimiques .....	1.464	733
- à gaz et liquides sous pression:	267	133
	<u>9.393</u>	<u>4.690</u>

IV- Parc réel actuel - Répartition entre les deux zones.-

Le dépeillement de l'inventaire du 1<sup>er</sup> août n'est actuellement terminé qu'en ce qui concerne les citernes à essence. Il a donné les résultats ci-après :

	zone occupée	zone non occupée	Total
1°- En ne tenant pas compte des citernes à vins transformées et des citernes S.H.C.F.....	3.236	1.587	5.223
2°- En tenant compte de ces citernes .....	3.665	2.457	6.122

Ces chiffres comprennent les wagons avariés et détruits dont le nombre peut être fixé approximativement à 250. Il est à remarquer que le parc total qui ressort de l'inventaire est très inférieur à celui que l'on devrait avoir théoriquement soit :

Citernes à carburants : (8004-1083) = 6.921  
 Citernes à produits noirs transformées pour le transport des carburants..... = 500  
 7.221 citernes

dans l'hypothèse 1°) et 9.207 dans l'hypothèse 2°).

La différence, soit respectivement 1.778 et 5.487 citernes, représente le nombre de citernes à carburants qui se trouvaient le 4 août, soit en Allemagne ou dans d'autres pays, soit en France, dans la région au-delà de l'Auffanglinie où il n'a pas été possible de procéder à l'inventaire.

Il convient d'observer que le parc au 4 août 1940 de la zone non occupée est notablement inférieur au parc théorique que donnerait la répartition  $\frac{1}{3}$  soit 2410 citernes à carburants dans l'hypothèse 1°) et 3.070 dans l'hypothèse 2°).

Remarques.-

1°- Depuis le 4 août, 200 wagons-citernes environ ont été détruits en zone non occupée (accident de Miramas)

2°- Les livraisons de wagons-citernes à l'Allemagne atteignent, le 10 septembre 1940, 2202 wagons de toutes catégories.

diversion du matériel

Fernouille Altmannd sur 1418

Annales Gènerales.

266

**Ministère de la Production  
Industrielle et des  
Communications**

**PARIS, le 16 août 1943**

**Direction  
des Chemins de fer**

**SERVICE TECHNIQUE**

**2e Bureau**

**LE MINISTRE SECRÉTAIRE  
D'ÉTAT À LA PRODUCTION  
INDUSTRIELLE ET AUX  
COMMUNICATIONS**

**S.N.C.F. - Fourniture  
de wagons plats desti-  
nés à la D.S.A. ferro-  
viaire.**

**À Monsieur le DIRECTEUR  
GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ  
NATIONALE DES CHEMINS  
DE FER FRANÇAIS**

**345**

Par lettre du 4 Juillet 1943, vous m'avez adressé copie de la correspondance que vous avez échangée avec M. le Secrétaire Général à la Défense Aérienne au sujet de la fourniture de 144 wagons plats destinés à accompagner les 144 wagons nécessaires à la construction d'une D.S.A. ferroviaire et déjà livrés par vous à la Direction du Matériel de l'Armée.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, à titre d'information, copie de ma réponse à M. le Secrétaire Général à la Défense Aérienne, qui m'avait saisi également de cette demande.

**P. Le Ministre Secrétaire d'Etat  
et par autorisation**

**P. Le Directeur des Chemins de fer,  
L'Inspecteur Général des Transports,  
Chef du Service,  
(s) FAVIERE**

1 25/8/43  
D 1491529/27

COPIE pour Monsieur DUGAS

S.N.C.F.  
Délégation Technique  
(Bureau Central de  
Liaison)  
Hôtel Métropole  
VICHY

VICHY, le 19 août 1943

N° 4783 DT/OT  
4.63.3

Monsieur le Directeur Général  
de la Société Nationale des  
Chemins de fer Français

à PARIS

*Toujours*  
*[Signature]*

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint,  
la lettre n° 243 du 18 courant du Secrétariat  
d'Etat aux Communications à PARIS (Direction  
des Chemins de fer) relative à la fourniture  
de 144 wagons plats destinés à accompagner  
les 144 wagons à aménager en D.C.A. ferroviaire.

La copie de la réponse, mentionnée au  
dernier paragraphe de la lettre précitée,  
n'était pas jointe.

Cette pièce émanant des Services de  
PARIS du Secrétariat d'Etat aux Communications,  
je crois préférable de vous laisser le soin  
de la réclamer directement à cette Administration.

L'Ingénieur en Chef  
Chef de la Délégation Technique  
S.N.C.F.

(s) SCHUTZ

AVISE : SERVICE CENTRAL N° *Signé : BERTHELOT*  
COPIE A MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOUE - DUGAS  
SERVICES T et V.

Ministère de la Production Industrielle  
et des Communications

Direction  
des chemins de fer

SERVICE TECHNIQUE

2e Bureau

S.N.C.F.

fourniture de wagons plats destinés  
à la D.C.A. ferroviaire

243

PARIS, le 16 août 1943

LE MINISTRE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA  
PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AUX  
COMMUNICATIONS

à Monsieur le GÉNÉRAL DE BRIGADE  
ARRIENNE GASTIN, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL  
A LA DÉFENSE AÉRIENNE

Par lettre n° 1741/B du 16 Juillet 1943, vous m'avez demandé d'autoriser la Société Nationale des Chemins de fer Français à vous céder 144 nouveaux wagons plats destinés à être adjoints aux wagons prévus pour la D.C.A. ferroviaire.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la situation actuelle du parc de wagons plats empêche la S.N.C.F. de donner satisfaction à votre demande; d'ores et déjà, en effet, une notable proportion des demandes de transport par wagons de cette catégorie ne peut être satisfaite, mais dans le cas où l'équipement des 144 wagons déjà mis à votre disposition ne serait pas terminé avant un assez long délai, il serait possible d'utiliser les wagons en instance d'équipement pour accompagner ceux déjà aménagés.

Il y aurait là, semble-t-il, une solution d'attente.

L'examen de la question pourrait ensuite être repris lorsque le travail d'équipement sera suffisamment avancé.

P. le Ministre Secrétaire d'Etat,  
et par autorisation,  
P. Le Directeur des Chemins de fer,  
L'inspecteur Général  
des Transports,  
Chef du Service,

(s) FAYIÈRE

26/11/40

D 149114/30

W 1070

Objet : Programme de transports

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER DE FRANCE	
DIRECTION GÉNÉRALE	
- A EDEL 1000	
Dossier	de 149114 / 30 20

27 Novembre 1940

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION PARIS  
Rue de Berri, 29

Par votre note N° 7 V 1 Vw du 16 Novembre 1940, relative à l'exécution du programme de transports établi par le Commandant Militaire en FRANCE, en accord avec les Offices d'économie intéressés, vous m'avez demandé de vous renseigner sur les mesures prises par la S.N.C.F. pour faire activer l'évolution du matériel.

Les principales mesures déjà prises par la S.N.C.F. sont les suivantes :

1°) Mesures d'ordre tarifaire pour inciter les usagers à accélérer les opérations de chargement et de déchargement des wagons.

- Wagons mis à disposition sur les voies de débord :

- Obligation pour les usagers de charger ou de décharger dans des délais réduits, les wagons aussi bien les jours ouvrables que les dimanches et jours fériés. C'est ainsi qu'un destinataire, avisé avant 8 heures un jour ouvrable que des wagons seront mis à sa disposition à partir de cette heure, doit les décharger complètement avant 12 heures s'il s'agit de marchandises expédiées en grande vitesse et dans le courant de la journée s'il s'agit de marchandises expédiées en petite vitesse.

- Allocation de primes aux destinataires qui déchargent rapidement les wagons :

Prime de 50 Frs par wagon, lorsque le déchargement est effectué les jours ouvrables, dans un délai inférieur d'au moins 24 heures au délai normalement assigné pour cette opération;

Prime de 93 Frs lorsqu'un wagon mis à disposition un dimanche ou un jour férié, avant 8 heures, est effectivement déchargé ce dimanche ou ce jour férié.

- Relèvement de certains taux des droits de stationnement.
- Wagons conduits sur les embranchements particuliers -
- Obligation pour les embranchés de charger ou de décharger

dans des délais réduits, les wagons, aussi bien les jours ouvrables que les Dimanches et jours fériés.

En vue d'obtenir une rotation maxima des wagons, la S.N.C.F. a soumis à l'Administration Supérieure, le 13 Novembre courant, une proposition tendant à renforcer les mesures indiquées ci-dessus.

Lorsque ces propositions seront mises en application, la situation se présentera comme suit :

- les dimanches et les jours fériés interviendront au même titre que les jours ouvrables pour les délais de chargement ou de déchargement des transports G.V. et P.V. par wagons complets ;

- l'expéditeur qui n'aura pas commencé le chargement des wagons dans les délais fixés sera considéré comme ayant annulé sa demande de wagons et les wagons seront mis à la disposition d'un autre expéditeur ; la demande de wagons sera également annulée si l'expéditeur n'est pas à même de présenter sa déclaration d'expédition avant le commencement du chargement.

- la prime de 50 frs antérieurement payée pour les wagons déchargés rapidement, les jours ouvrables continuera à être versée ; le montant de la prime pour les wagons déchargés le dimanche sera porté de 93 frs à 100 frs ;

- une prime de 100 frs sera payée aux expéditeurs qui effectueront complètement dans le courant de la journée le chargement d'un wagon mis à leur disposition un dimanche ou un jour férié ;

- les frais de stationnement prévus pour le retard apporté dans le chargement ou le déchargement des wagons mis à disposition sur voie de débord seront augmentés aussi bien en G.V. qu'en P.V. Pour la P.V. par exemple, les nouveaux droits sont les suivants :

1 journée	100 frs	au lieu de 93 frs
2 journées	215 frs	au lieu de 206 frs
3 journées	340 frs	au lieu de 318 frs

De même les indemnités pour retard perçues pour les wagons passés sur les embranchements seront très fortement augmentées :

1 journée	50 frs	au lieu de 19 frs
2 journées	100 frs	au lieu de 38 frs
3 journées	175 frs	au lieu de 57 frs

- les droits de stationnement seront doublés pour les wagons appartenant à certains types spéciaux.

Par ailleurs, pour permettre d'utiliser au maximum la capacité et le port des wagons, un relèvement provisoire de la limite de charge, égal à 5 % ou 10 % suivant les cas de la charge normale des wagons, vient d'être autorisé pour les expéditions en trafic intérieur français.

Nous allons, d'autre part, entreprendre une campagne publicitaire pour attirer l'attention des usagers sur l'intérêt national qu'il y a à ce qu'ils prennent toutes mesures utiles pour accélérer au maximum leurs opérations de chargement et de déchargement et pour les inviter à ne pas perdre de vue les principes suivants :

- les usagers ne doivent demander des wagons que pour les transports indispensables ;

- ils doivent utiliser les wagons de remplacement mis à leur disposition, même si ces wagons ne correspondent pas exactement à la nature du transport à effectuer ;

- ils doivent s'efforcer de grouper leurs envois pour qu'ils puissent constituer des chargements occupant la capacité complète d'un wagon.

Au sujet de l'envoi des préavis et des avis rapides aux destinataires, la S.N.C.F. possède une organisation qui fonctionne déjà depuis longtemps. Le préavis doit être transmis de la dernière gare d'escale à la gare destinataire par dépêche téléphonique, chaque fois que c'est possible ; la répercussion immédiate du préavis d'arrivée doit ensuite être faite au destinataire du wagon, suivant le cas, par exprès, par téléphone ou par télégramme. Les mêmes mesures sont également prévues pour la mise à disposition du matériel vide à charger.

## 2°) Mesures d'ordre technique destinées à réduire la durée de rotation des wagons -

Au point de vue Mouvement, la rotation du matériel est améliorée par la mise en marche du plus grand nombre possible de trains réguliers et par la révision périodique des horaires à l'occasion notamment de chaque rétablissement de communications par reconstruction des ouvrages détruits.

Le programme de régularisation des trains fait l'objet d'examen bimensuels qui tiennent compte de l'évolution du trafic et du rétablissement progressif des courants de trafic; on arrive ainsi à améliorer peu à peu les roulements et à obtenir une meilleure utilisation des brigades et des machines.

Au point de vue de l'utilisation du matériel outre les mesures prises pour obtenir le chargement des wagons à leur capacité complète et même avec surcharge de 5 % (ou 10 %) comme il est dit plus haut, des instructions ont été données pour tirer le maximum de rendement des wagons spécialisés à certains

transports en les affectant au transport des marchandises ordinaires, exemple : wagons à auto, etc ... et même voitures à voyageurs.

L'ensemble des mesures résumées ci-dessus et dont l'application est suivie de très près, permet déjà de constater une notable amélioration de l'utilisation du matériel. C'est ainsi que la durée moyenne de rotation des wagons que vous avez indiquée comme étant de 12 jours, correspond à une évaluation du mois de Septembre dernier ; elle s'est depuis progressivement abaissée pour n'être plus maintenant que de l'ordre de 9 jours.

Le Directeur Général,

(s) LE BESNERAIS

23 Décembre 1943

D 144812/1  
D 223/13*M. T...*  
*Ally*Intervention de la H.V.D.  
PARIS dans l'exécution du  
service

Monsieur le Ministre,

Les attributions respectives de la S.N.C.F. et du personnel de surveillance allemand ont fait l'objet d'un entretien que vous avez eu le 15 Avril avec le Président MÜNZER et vous avez précisé, par lettre du 15 Avril, les positions prises au cours de cette conférence ; vous insistiez, notamment, "sur la nécessité de respecter le principe de l'unité de direction et de responsabilité et, à cet effet, d'éviter toute solution intermédiaire entre celle du simple contrôle par l'administration allemande et celle de l'exploitation directe par ses soins". Le Président MÜNZER vous a fait savoir qu'il n'envisageait pas l'emploi de nouvelles méthodes dans l'application des textes de la Convention d'Armistice.

Le 22 Août, par lettre D 144812/1, nous vous avons signalé que la H.V.D. PARIS prescrivait l'application de certaines mesures relatives à l'utilisation des locomotives qui ne pouvaient être considérées comme relevant du simple droit de contrôle de l'administration allemande. Nous constatons maintenant que celle-ci exerce sur la réparation du matériel une action de plus en plus détaillée et intervient en prescrivant des mesures contraires aux décisions de nos Services.

Des instructions de la S.N.C.F. fixent, pour chaque série de locomotives, des parcours théoriques que les Régions doivent s'efforcer, en moyenne, de réaliser avant de prendre ces machines en réparation périodique (réparation intermédiaire, levage ou grande réparation). Ces parcours ont été pour la plupart établis avant-guerre, c'est-à-dire à une époque où le matériel était en excellent état. D'autre part, il s'agit de moyennes dont l'intérêt est surtout de servir de base pour déterminer les programmes et les effectifs.

Le 1<sup>er</sup> Octobre, la H.V.D. PARIS nous a prescrit de n'exécuter les opérations périodiques des machines qui n'ont pas atteint le parcours théorique correspondant qu'avec l'autorisation des fonctionnaires locaux allemands.

Dans notre réponse du 10 Novembre, en rappelant tous les faits qui peuvent conduire à prendre les machines en réparation avant les parcours théoriques, nous insistions sur la nécessité d'éviter dans le service toute dualité de commandement et informions la H.V.D. que nous ne pouvions pas accepter que les décisions de nos Services en matière de réparation fussent soumises à l'accord des Services locaux allemands.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications.

.....

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

COPIE à : MM. FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE - DUGAS -  
Services M - T - V - P -

Par lettre E 21/83 WI Ful ci-jointe du 24 Novembre, la H.V.D. PARIS déclare qu'elle ne peut accepter notre manière de voir et qu'elle maintient sa demande antérieure.

Nous ne pensons pas pouvoir exécuter cet ordre sans vous en référer, car l'intervention ainsi prévue des Services allemands dépasserait très nettement les ententes intervenues entre le Gouvernement et la H.V.D. PARIS.

Déjà certains Services locaux allemands ont d'ailleurs été au-delà des instructions de la H.V.D. L'U.A.M. PARIS-NORD a avisé la Région Nord que, pour apprécier la nécessité des réparations prévues, les fonctionnaires locaux allemands visiteraient dorénavant toutes les machines qui doivent subir un levage ou une G.R., y compris celles dont le parcours réel est égal ou supérieur au parcours théorique correspondant.

Nous vous demandons de bien vouloir nous faire connaître la réponse définitive que nous devons faire à la H.V.D. sur cette question.

S'il vous paraissait impossible d'éviter les visites prévues, il conviendrait au moins d'obtenir qu'en cas de désaccord entre Services locaux, la décision appartienne en dernier ressort à l'Ingénieur en Chef de la Traction de la Région intéressée.

Par ailleurs, nous croyons utile de vous signaler, à titre d'exemples, les demandes de renseignements ci-après dont est saisi le dépôt de PARIS-LYON :

1°) Graphique des heures de travail passées mensuellement :

- à l'entretien courant,
- au levage,
- aux révisions intermédiaires,

pour toutes les machines réparées par le dépôt depuis le 1/1/42.

2°) Tableau des temps passés aux :

- démontage et remontage,
- travaux de foyer,
- à l'ajustage

pour toutes les machines du dépôt prises au levage par ses soins pour la même période.

3°) Nombres mensuels de :

- chauffages d'essieux,
- chauffages de bielles.

Il est à craindre que ces demandes ne soient le prélude de nouvelles interventions abusives des Autorités allemandes ; en tout cas, elles font apparaître à quel point l'action de ces Autorités porte maintenant sur le détail même du service.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

(M) ROBERT

S.N.C.F.  
Service Central du Matériel,  
38, rue La Bruyère,  
PARIS

Objet : Abaissement du pourcentage des locomotives avariées.

Nous vous accusons réception de votre lettre du 3 Novembre ci-jointe de cette année. Nous apprécions à leur juste valeur les grandes difficultés que rencontre la S.N.C.F. en matière de locomotives et qui ont précisément donné lieu à l'exposé détaillé de la question dans notre lettre du 1/10/43; la H.V.D. continuera à prêter son concours à la S.N.C.F. dans ses efforts de réduire le pourcentage des locomotives avariées et d'augmenter le rendement des établissements chargés de leur réparation. Cette aide portera comme par le passé sur le domaine du personnel (réduction des nouveaux prélèvements de main-d'oeuvre, augmentation des nouveaux embauchages) ainsi que sur celui des matières.

Quant aux travaux à exécuter pour la D.R. ou pour la Wehrmacht, nous n'envisageons pas de porter le nombre des locomotives utilisées par la D.R. et dont la réparation est confiée à des dépôts et ateliers français, au-dessus du maximum prévu par nous, à savoir 25 L 4 et 35 L 3 par mois. Il faut au contraire s'attendre à ce que, comme par le passé, ces chiffres ne soient pas atteints mais qu'ils diminuent plutôt au fur et à mesure que le nombre des locomotives restituées par la R.E. augmente. Nous nous efforcrons également de réduire le nombre des travaux spéciaux à exécuter pour la Wehrmacht pour autant que les circonstances le permettent.

Nous ne pouvons nous déclarer d'accord sur votre exposé concernant les parcours à effectuer par les locomotives entre les grandes réparations. Nous maintenons notre demande, à savoir qu'il n'est permis de soumettre une locomotive prématurément au levage ou à la G.R. qu'avec le consentement du service allemand. Contrairement aux explications données dans notre lettre du 1/10/43, c'est le chef du Maschinenamt compétent que nous avons habilité pour donner l'autorisation nécessaire (et non comme par le passé le Werkbeauftragte). Nous vous demandons de porter cette réglementation également à la connaissance de vos services afin d'éviter des inconvénients.

Nous ne croyons pas que cette réglementation donnera lieu à des difficultés si vos services, vu la situation tendue des locomotives, prennent également pour principe de ne procéder à des réparations prématurées qu'au cas où le mauvais état des locomotives ne permet plus d'autre solution. Si cette situation devait s'améliorer sensiblement, p. ex. après la restitution de la plupart des locomotives utilisées par la D.R., nous sommes disposés à reprendre cette question et à renoncer, le cas échéant, au concours du service allemand, lors de la détermination de la de du

commencement des travaux.

Nous sommes d'accord sur votre exposé concernant le pourcentage des locomotives en cours de réparations L.3 et L.4. Au cas où il ne serait pas toujours possible de ne pas dépasser dans chaque dépôt le chiffre de 6 à 7 %, nous vous prions de vous efforcer au moins de respecter le pourcentage, p. ex. sur le territoire d'un Arrondissement, afin d'éviter que certaines régions ne se trouvent par trop privées de locomotives de certaines catégories.

signé : MUTHEN.