

Service technique
de la
Direction générale

264 H 028/2
(1940-1944)

Serie wvd

24

matériel roulant

Service technique
de la direction générale

20

Matériel roulant

circulaires

- PARC DE WAGONS-CITERNES -
 (wagons de particuliers et wagons S.N.C.F.).

I/ PARC D'AVANT-GUERRE.-

1°- Wagons de particuliers.-

		EST.	NORD.	OUEST.	SUB-OUEST.	SUD-EST.	ENSEMBLE.
Foudres en bois pour transport de vins.....		1.066	230	339	4.883	2.794	9.312
Citermes métalliques :	{ à vins.....	197	91	190	580	1.177	2.235
	{ à huiles comestibles.....	6	63	4	37	24	134
	{ à produits noirs (goudrons, mélasses, bitumes, mazout)	658	1.222	929	194	308	3.311
	{ à produits blancs (essence, alcool, pétrole, huiles minérales)	783	4.217	829	601	808	7.238
	{ à acides et autres produits chimiques.....	140	605	528	292	554	2.119
	{ à gaz et liquides sous pression..	-	89	71	3	137	300
	Total des citernes.....	1.784	6.287	2.551	1.707	3.008	15.337
Total citernes + wagons foudres.....	2.850	6.517	2.890	6.590	5.802	24.649	

2°- Wagons citernes S.N.C.F.-

Loués	{ Transport de produits noirs.....	285
	{ " " " blancs.....	166
	{ " " " chimiques....	12
Disponibles.....		137
Utilisés pour les besoins intérieurs.....		1.107

Total... 1.707

Cette situation, qui doit être considérée comme exacte, diffère de celle qui a été adressée le 3 août 1940 à la W.V.D. (voir note annexe).

II/ PARC EN MAI 1940.- (compte tenu de la livraison d'un certain nombre de citernes à essence).

1°- Wagons de particuliers.-

	EST.	NORD.	OUEST.	SUD-OUEST.	SUD-EST.	ENSEMBLE.	
Foudres en bois pour transport de vins.....	1.075	265	310	4.847	2.742	9.239	
citernes métalliques :	à vins.....	291	106	200	634	1.295 (1)	
	à huiles comestibles.....	30	58	6	37	24	
	à produits noirs (goudrons, mélasses, bitumes, mazout)	668	1.213	962	201	291	3.335
	à produits blancs (essence, alcool, pétrole, huiles, minérales)	842	4.552	1.258	600	752	8.004 (2)
	à acides et autres produits chimiques.....	181	608	532	289	577	2.187
	à gaz et liquides sous pression.....	9	90	81	14	206	400
Total des citernes.....	2.021	6.637	3.039	1.775	3.145	16.607	
Total citernes + wagons foudres.....	3.096	6.902	3.349	6.622	5.887	25.846	

(1) dont 1.285 transformées pour le transport des essences

(2) dont 1.183 destinées au transport des alcools.

2°- Wagons citernes S.N.C.F.-

Loués { Transport de produits noirs..... 119
 " " " blancs(alcools). 88

Réquisitionnés pour transport de produits blancs. 701

Utilisés pour les besoins intérieurs..... 801

Total..... 1.709

En réalité, on peut estimer que les besoins intérieurs de la S.N.C.F. correspondent à l'utilisation de 1.100 citernes environ. La situation des citernes S.N.C.F. pendant les hostilités présentait donc à cet égard un déficit de 300 citernes environ.

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

	{	Citernes à produits blancs.....	8.004
	{	Citernes à vins transformées.....	1.285
	{	Citernes à produits noirs trans- formées..... ~	353
W.P.		Total.....	<u>9.642</u>
	{	A déduire 1.183 citernes à alcool dont 100 étaient utilisées pour les transports de carburants, soit	1.083
			<u>8.559</u>
W. S.N.C.F.....			<u>701</u>
		Total.....	<u>9.260</u>

III/ REPARTITION DU PARC THEORIQUE ENTRE LA ZONE OCCUPEE ET LA ZONE NON OCCUPEE.-

1°- Wagons foudres et citernes à vins (base mai 1940).

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..)	19%	12%	14%
(zone non occupée..)	85%	88%	86%

Il paraît logique de répartir le parc entre les deux zones d'après les chargements, 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 :

	Wagons foudres.	Citernes à vins (déduction faite des citernes transformées pour transport d'essence).
Zone occupée.....	1.300	174
Zone non occupée.....	7.939	1.067
Total.....	9.239	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, non compris les citernes S.N.C.F.) -

	Zone occupée.	Zone non occupée
Citernes à vins transformées pour transport:		
de carburants.....	856	429
Citernes à huiles comestibles.....	103	52
" à produits noirs.....	2.223	1.112
" à produits blancs.....	5.336	2.668
" à produits chimiques.....	1.464	733
" à gaz et liquides sous pression....	267	133
	10.249	5.127

Ces chiffres se comparent comme suit, en ce qui concerne le parc normal de la zone occupée, à ceux de la lettre du 27 août 1940 du Général von STÜLPNAGEL :

		Parc de la zone occupée :	
		d'après la lettre du Général von STULPUAGEL.	d'après la répartition ci-dessus.
Wagons foudres.....		6.000	1.300
Citermes à vins (non transformées.....)		600	174
	(transformées.....)	800	856
Citermes à huiles comestibles.....		85	103
Citermes à produits noirs	(huile de goudron.....)	1.200	
	(mélasse.....)	290	
	(brai de goudron.....)	140	
	(goudron ou mélasse.....)	200	
	(mazout.....)	135	
	(Ensemble.....)	1.965	2.223
Citermes à produits blancs	(Carburants (ou alcools).....)	5.600	
	(Huile comestible et de graissage.....)	175	
	(Ensemble.....)	5.775	5.336
Citermes à produits chimiques.....		1.500	1.464
Citermes à gaz sous pression.....		-	267
Total citermes.....		10.725	10.423
Total citermes + wagons foudres....		16.725	11.723

Si l'on admet que, sur les 600 citermes S.N.C.F. non nécessaires aux besoins intérieurs, 400 sont affectées à la zone occupée, la répartition proposée est très voisine, en ce qui concerne les citermes, de celle demandée par le Général von STULPUAGEL (compte tenu de l'imprécision que comporte l'affectation des citermes à une catégorie plutôt qu'à une autre). Il y a, par contre, une différence importante en ce qui concerne les wagons foudres.

IV/ PARC REEL ACTUEL - REPARTITION ENTRE LES DEUX ZONES.-

Le dépouillement de l'inventaire du 4 août n'est actuellement terminé qu'en ce qui concerne les citermes à essence. Il a donné les résultats ci-après :

	: Zone occupée:	: Zone non occupée	: Total.
Citernes à essence et citernes à produits noirs transformées pour les transports d'essence.....	3.626	1.989	5.615
Citernes à vins transformées.....	350	400	750
Citernes S.N.C.F. réquisitionnées pour transports d'essence.....	103	68	171
Total.....	4.079	2.457	6.536

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 9.260 citernes à essence.

La différence, soit 2.724 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 partie de 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 (2.457 citernes) est notablement inférieur, en ce qui concerne les citernes à carburants, au parc théorique que donnerait la répartition 1/2, soit 3.086 citernes.

3 3

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 atteignaient, le 11 septembre 1940, 2.337 wagons de toutes catégories, non compris les wagons marqués WL, WH et WM.

13 septembre 1940.

PARC DE WAGONS - CITERNES

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

I- Parc d'avant-guerre.-

		1°- Wagons de particuliers					
		Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
Foudres en bois pour transport de vins.....		1.066	230	339	4.883	2.794	9.312
citermes métalliques	(à vins.....)	197	91	190	580	1.177	2.235
	(à huiles comestibles.....)	6	63	4	37	24	134
	(à produits noirs (goudrons, mélasses, bitumes, mazout,	658	1.222	929	194	308	3.311
	(essence, alcool, pétrole,						
	(à produits blancs (huiles minérales	783	4.217	829	601	808	7.238
	(à acides et autres produits chimiques.....)	140	605	528	292	554	2.151 3.119
	(à gaz et liquides sous pression)	-	89	71	3	137	300
Total des citernes		1.784	6.287	2.503 2.851	1.707	3.008	15.369 15.337
Total citernes + wagons foudres		2.850	6.517	2.922 2.890	6.590	5.802	24.649 24.649

2° Wagons-citermes S.N.C.F.

Loués	(Transport de produits noirs : 285
	- blancs : 166
	- chimiques : 12
Disponibles	137
Utilisés 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 W.V.D. ~~sur les points suivants :~~

(Voir note annexée)

	Situation exacte			" Situation adressée à la W.V.D.		
	citernes : particu- liers :	citernes : S.N.C.F. : louées :	Total	"citernes : de parti- culiers :	citernes : S.N.C.F. : louées :	Total
Produits noirs	3.311	285	3.596	3.311	380	3.691
- blancs	7.238	166	7.404	7.306	485	7.791
- chimiques	2.151	12	2.163	2.125	865	2.990

II- Parc en mai 1940. - (Compte-tenu de la livraison d'un certain nombre de citernes à essence)

1°- Wagons de particuliers

	Est	Nord	Ouest	Sud- Ouest	Sud- Est	Ensem- ble
Foudres en bois pour transport de Vins.....	1.075	265	310	4.847	2.742	9.239
(à vins	291	106	200	634	1.295	2.526 ⁽¹⁾
(à huiles comestibles.....	30	58	6	37	24	155
(à produits noirs (goudrons, mélasses, bitumes, mazout	668	1.213	962	201	291	3.335
(à produits blancs (essence, alcool, pétrole, huiles minérales.	842	4.552	1.258	600	752	8.004 ⁽²⁾
(à acides et autres produits chimiques.....	181	608	532	289	577	2.187
(à gaz et liquides sous pression.....	9	90	81	14	206	400
Total des citernes.....	2.021	6.637	3.039	1.775	3.145	16.607
Total citernes + wagons foudres	3.096	6.902	3.349	6.622	5.887	25.846

(1) dont 1.285 transformées pour le transport des essences

(2) dont 1.483 destinées au transport des alcools.

2° Wagons-citernes S.N.C.F.

~~ou réquisitionnés~~
 Loués (Transport de produits noirs) : ~~119~~ 119
 Réquisitionnés pour transport de produits blancs (dans l'industrie) : ~~707~~ 88
 Utilisés pour les besoins intérieurs : ~~807~~ 707
 1.709 1709

(Handwritten signature/initials)

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

W.P.	(Citernes à produits blancs	: 8.004	
	(Citernes à vins transformées	: 1.285	
	(Citernes à produits noirs transformées	: 353 353	
	Total	10000 9.642	
	(A déduire, citernes à alcool	1.083	1.083
	(dont 100 étaient utilisés pour les transports de carburants, soit :	8.559 8.559	
W. S.N.C.F.		701	701
	Total	9.207	9.250

En réalité, on peut estimer que les besoins intérieurs de la SNCF correspondent à l'utilisation de 1100 citernes en raison de la situation des citernes SNCF pendant les hostilités, présentant donc à cet égard un déficit de 300 citernes usées.

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

1°- Wagons-foudres et citernes à vins.- (base mai 1940)

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 / zone non occupés)	15 % / 85 %	12 % / 88 %	14 % / 86 %

Il paraît logique de répartir le parc entre les deux zones d'après les chargements, 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 :

	Citernes à vins	
	Wagons-foudres	Wagons-citernes
zone occupée.....	1.300	174
zone non occupée	7.939	1.067
Total....	9.239	1.241

(Handwritten notes: "Reduction faite en ne tenant pas compte des citernes transformées pour transport port à essence")

~~207~~ (K)

Ces chiffres se comparent comme suit, en ce qui concerne le trafic normal de la zone occupée, à ceux de la lettre du 17.8.40 du 5^e Vol Stülpnagel.

	Actes du d'après le 5 ^e Vol Stülpnagel	d'après la répartition ci-dessus
Wagons-foudres	6000	1.310
Citermes à vins non transformés	600	174
Citermes à huiles transformées Comestibles.	800	956
huile de godron	85	103
Citermes à produits noirs	1200	
milane	390	
brai de godron	140	
godron ou milane	600	
mazout	135	
Ensemble		1.965
Citermes à produits blancs	5.600	
Carburants (ou alcools)	5.600	
huile C ^{ble} et dégraissage	175	
Ensemble		5.775
Citermes à produits chimiques	1.500	1.464
Citermes à gaz sous pression	—	267
Total Citermes	10.725	10.423
Total Citermes + w. foudres	16.725	11.723

Si l'on admet que, sur les 600 citernes SNCF non nécessaires aux besoins intérieurs, 400 sont affectés à la zone occupée, ~~la proportion~~ la répartition proposée est très voisine, en ce qui concerne le ~~5^e Vol~~ ^{citermes}, de celle demandée par le 5^e Vol Stülpnagel (Compte tenu de l'inspiration que comporte l'affectation de citernes à une catégorie plutôt qu'à une autre.). Il y a, par contre, une différence importante en ce qui concerne les wagons-foudres.

(XX)

	Zone occupée	Zone n. occupée	Total
Citerns à pied d'eau et citerns à pied ^{de} bois transformés p. les pomp. d' aspiration:	3626	1989	5615
Citerns à vis transformés	850	600	750
Citerns SNCF requisitins p. pomp. d'aspiration	103	68	171
Total	4079	2457	6536

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) *non compris les citernes S.N.C.F.*

	zone occupée	zone non occupée
<i>Citernes à vins transformées p. transport de carburants</i>	858	429
Citernes à huiles comestibles.....	103	52
- à produits noirs.....	2.223	1.112
- " blancs	5.336	2.668
- " chimiques	1.464	733
- à gaz et liquides sous pression:	267	133
	9.393	4.698
	10.249	5.127

X

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

Le dépouillement de l'inventaire du 4 août n'est actuellement terminé qu'en ce qui concerne les citernes à essence. Il a donné les résultats ci-après : *(Comptabilité des citernes à vins transformées et des citernes S.N.C.F. non comprises)*

XX

	zone occupée	zone non occupée	Total
1° En ne tenant pas compte des citernes à vins transformées et des citernes S.N.C.F.....	3.236	1.987	5.223
2° En tenant compte de ces citernes	4079	2.457	6.536
	3.663	2.457	6.120

au d. f. d. l. n. n.

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 *9.260 citernes à essence*

Citernes à carburants : (8004-1083) =	6.921	9.260
Citernes à produits noirs transformées pour le transport des carburants.....	353	
.....	300	
	7.221 citernes	

dans l'hypothèse 1°) et 9.207 dans l'hypothèse 2°). *7.274*

2724

[Handwritten scribble]

La différence, soit respectivement ~~1.548~~ et ~~3.087~~ 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.

x *partur de la*
(2457 citernes)

Il convient d'observer que le parc au 4 août 1940 de la zone non occupée est notablement inférieur ^{au parc théorique des citernes à carburants} au parc théorique que donnerait la répartition $\frac{1}{3}/\frac{2}{3}$ soit soit 2410 citernes à carburants dans l'hypothèse 1° et ~~3.087~~ dans l'hypothèse 2°. *(3086 citernes)*

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 atteignaient, le 11 ~~10~~ septembre 1940, ~~2202~~ ²³⁹⁷ wagons de toutes catégories, non compris le wagon marques WL, WH et WM.

Citerns

MEMENTO DE LA REUNION DU 18 JUILLET (matin) DE LA SECTION
"PETROLES"

Commission des Affaires Economiques et non Militaires

- I - La Délégation Allemande aborde immédiatement le problème de l'importation d'essence de Roumanie.

Après discussion, elle admet que l'importation de pétrole d'outre-mer est à régler immédiatement entre la France et ses partenaires. Mais, comme il faut se placer dans le cas le plus défavorable, il convient d'étudier spécialement le problème des importations roumaines.

- II - L'Allemagne est actuellement maîtresse du marché roumain et les ressources dont elle dispose sont telles qu'elle peut assurer le ravitaillement français, compte tenu des restrictions qui devront être imposées.

Le ravitaillement par voie de mer via Constantza n'est pas exclu, mais étant donnée l'incertitude due à l'état de guerre en Méditerranée, il faut envisager le cas le plus défavorable, donc organiser le ravitaillement par le Danube et le Chemin de fer.

- III - Le trafic du Danube est interrompu pendant l'hiver. Pendant l'hiver également les communications ferroviaires sont souvent difficiles dans les Balkans. Il importe donc de faire immédiatement un gros effort pour reconstituer les stocks, de telle sorte qu'en toutes circonstances un ravitaillement minimum puisse être assuré pendant l'hiver. Ce n'est que dans la mesure où la France participera à cet effort que l'Allemagne pourra lui garantir son ravitaillement.

- IV - Pour la Délégation Allemande le problème du ravitaillement de la France en essence se ramène donc à un problème de transport ferroviaire, et ce dernier problème, d'après les études allemandes se résoud lui-même en un problème de fourniture de wagons-citernes.

Dans des conférences, qui ont eu lieu récemment à ROME et à VIENNE, toutes les questions concernant l'exploitation des Chemins de fer balkaniques en relation avec les importations en Allemagne et en Italie ont été traitées, des démarches ont été entamées et la Délégation Allemande estime que si la France fournit le matériel demandé son ravitaillement sera assuré.

- V - Sur la base de 60.000 tonnes par mois -chiffre provisoirement admis par la Délégation Allemande pour la consommation française réduite, mais qui sera discuté entre experts- la France doit fournir 5.000 wagons-citernes.

Ce chiffre correspond sensiblement à une rotation de un mois d'après l'expérience allemande. Cette longue durée de rotation est d'ailleurs due beaucoup plus aux difficultés de chargement dans les raffineries et de circulation sur les sections balkaniques qu'aux difficultés du trafic sur les lignes allemandes

Il s'agit de savoir si la France peut fournir ce matériel et la Délégation Allemande demande quelles sont ses ressources.

VI - Tout en soulignant que les difficultés du trafic ferroviaire reconnues par la Délégation Allemande elle-même confirment la nécessité d'utiliser, dans toute la mesure du possible, la voie maritime vers laquelle est surtout orientée l'exportation roumaine, la Délégation Française est d'accord pour faire un effort immédiat dans le sens demandé par la Délégation Allemande.

Un recensement de tout le matériel ferroviaire se trouvant sur les rails français a été entrepris. Son dépouillement est en cours et il est impossible de donner pour le moment des chiffres précis.

Autant qu'on puisse avancer un chiffre pour le moment, compte tenu du parc existant avant le 10 mai, des wagons qui ont pu être détruits par les bombardements aériens ou avariés pour des causes diverses, on peut estimer que 5.000 wagons environ, 6.000 au plus, sont actuellement en état de marche.

Pour la satisfaction des besoins intérieurs français, un chiffre minimum de 3.000 wagons doit être retenu pour le moment. Ce chiffre pourra être modifié en plus ou en moins en fonction de l'importance de la consommation, des sources d'approvisionnement et de l'utilisation des autres moyens de transport : batellerie et camions.

Donc, pour le moment, il ne faut compter -sous réserve de vérification après l'inventaire en cours- que sur un chiffre de l'ordre de 2.000 wagons ; ce qui correspondrait à un trafic d'importation de l'ordre de 24.000 tonnes par mois.

VII - Sur la demande de la Délégation Allemande, la Délégation Française reconnaît que le parc disponible des wagons-citernes pourra être augmenté par diverses mesures telles que :

- a) achèvement des wagons-citernes commandés en Belgique ou en France dont les pièces sont actuellement approvisionnées ;
- b) installation de containers sur des wagons plats ainsi qu'il avait été envisagé pendant la guerre ;
- c) réparation de wagons actuellement garés ;
- d) mise à disposition de wagons par les Services des Alcools ;
- e) utilisation, en morte-saison, des wagons utilisés pour le transport des mélasses.

Pour les wagons visés en a), la Délégation Allemande déclare que les wagons construits en Belgique ont probablement été pris par l'Allemagne et que le sort des wagons en cours de construction ne pourra être réglé que plus tard.

Toutes les mesures envisagées ci-dessus, en vue d'augmenter le parc des wagons-citernes, devraient être mises en oeuvre ; et pour obtenir le meilleur rendement du matériel, il apparaît indispensable, en France comme en Allemagne, que l'exploitation des wagons-citernes soit assurée par une organisation unique et fortement centralisée (La S.I.P.D., déjà rompue à ce travail, est toute désignée pour gérer le parc des wagons-citernes et même les parcs de bateaux et de camions au mieux des intérêts du Pays).

VIII - Sur les modalités de l'importation roumaine, la Délégation Allemande n'envisage pas, contrairement à ce qu'avait pensé la Délégation Française, que le trafic doit être assuré par trains complets de Roumanie, directement vers la France par les voies les plus favorables, c'est-à-dire pratiquement par la voie empruntée par le "Simplon-Orient-Express".

L'Allemagne, qui prendrait en charge le ravitaillement de la France, comme elle a pris en charge le ravitaillement de la Norvège, du Danemark, de la Hollande et de la Belgique, demande que les wagons-citernes à fournir par la France soient versés dans le parc commun qui serait géré dans les conditions les meilleures par l'Allemagne.

La remise par la France de wagons-citernes lui confèrerait un droit au ravitaillement en pétrole roumain et pour cela la France doit faire confiance à l'Allemagne.

IX - Les deux Délégations ayant abouti à un accord sur l'ensemble des points exposés ci-dessus, la Conférence est interrompue, à la demande de l'Allemagne, sur un profond désaccord en ce qui concerne le sort des wagons-citernes français actuellement en territoire occupé :

a) la thèse de la Délégation Allemande est que ces wagons ne doivent pas entrer en compte. Ils sont considérés par l'Allemagne comme matériel de guerre et comme tel l'Allemagne s'en est emparés et elle cherche actuellement à assurer le ravitaillement allemand aussi bien que l'approvisionnement des territoires occupés. Ce n'est que dans la mesure où la France fournira des wagons-citernes prélevés sur le parc des territoires non occupés qu'un droit pourra lui être reconnu sur l'approvisionnement ou importation allemande ;

b) la thèse de la Délégation Française est différente. Pour elle, les wagons-citernes se trouvant en territoire occupé, n'étant pas la propriété de l'Armée Française, mais étant seulement requis par elle pour la durée des hostilités, ne peuvent être considérés comme butin de guerre.

A la suite de cette thèse, il est fait état d'une déclaration écrite du Général MLETH reconnaissant que le matériel enlevé à l'économie privée pour les besoins de la guerre doit être restitué à l'économie dès lors que l'Armée française est démobilisée.

D'autre part, l'exploitation du réseau français forme un tout nonobstant la réquisition des moyens de communications par les Autorités Allemandes en territoires occupés. Cela résulte des prescriptions d'application de l'article 13 de la Convention d'Armistice. En vertu de cette disposition, la France s'est engagée à ramener en territoire occupé autant de matériel et de personnel qu'il en existait avant la guerre, mais bien entendu il doit être fait état du matériel existant en territoire occupé lors de l'entrée en vigueur de l'Armistice.

En outre, le Général GERKE, Chef de l'Organisation Militaire Allemande des Transports a affirmé à Paris qu'il était dans ses intentions de maintenir autant que possible le matériel ferroviaire dans les pays propriétaires.

Ainsi donc, la Délégation Française estime que dans le chiffre des wagons à fournir à l'Allemagne, pour le ravitaillement en pétrole roumain, les wagons-citernes se trouvant au moment de l'Armistice en territoire occupé doivent entrer en compte.

X - A la fin de la réunion, la Délégation Française a annoncé qu'il avait été décidé, sans attendre la prochaine réunion des experts, d'envoyer immédiatement 10.000 tonnes d'essence de BERRE à PARIS.

Ce stock sera acheminé par chemin de fer et vraisemblablement par la voie rive droite du Rhône, Paray-le-Monial, Moulins, Saincaize, Bourges, Paris. Mais étant donné les incidents qui se produisent fréquemment à Moulins, il est demandé à la Délégation Allemande d'intervenir pour que ces transports n'y soient pas arrêtés et, en outre, qu'une garantie de non réquisition soit donnée.

Une nouvelle réunion est prévue pour l'après-midi, à 17 heures.

MEMENTO DE LA REUNION DU 18 JUILLET (soir) DE LA SECTION
"PETROLE"

Commission des Affaires Economiques et non militaires

- I - Après examen, la Délégation Allemande se déclare d'accord sur la thèse française concernant les wagons-citernes se trouvant en territoire occupé au moment de l'Armistice.

Pour les wagons-citernes, il n'y aura donc pas de distinction entre les territoires occupés et les territoires non occupés.

- II - La Délégation Allemande prend note que, sous les réserves déjà exposées le matin, la France est disposée à mettre à la disposition de l'Allemagne un parc d'environ 2.000 wagons-citernes en vue de ses importations d'essence roumaine.

Pour l'application pratique de cette décision, il est entendu qu'un représentant de la S.I.P.D. se rencontrera à Paris avec un représentant du Bureau Spécial Allemand des wagons-citernes, sous l'autorité du chef de l'organisation militaire allemande des transports en France.

D'autre part, M. BERTHELOT, qui rentre le 19 à Paris, verra le Chef de l'organisation militaire allemande des transports en vue de préparer, aussi bien la remise de ces 2.000 wagons-citernes que le transport à Paris des 10.000 tonnes d'essence en provenance de Berre.

- III - Enfin, la Délégation Allemande demande à être tenue périodiquement au courant de l'exécution du programme d'augmentation du parc des wagons-citernes (Cf mémento de la réunion de la matinée).
-

Citernes

- 1 - Sur la base de la documentation fournie jusqu'à présent, il est admis qu'il existe, tant en zone occupée qu'en zone non occupée, un total de 6.000 wagons citernes.
- 2 - En vue de l'approvisionnement en essence de l'Armée allemande ainsi que de l'économie en zone occupée, le Chef des Transports ordonne que tous les wagons citernes disponibles en zone occupée soient mis à la disposition du Chef de l'Office de l'Economie et de l'Armement, chargé de régler l'approvisionnement en essence aussi bien de l'Armée allemande que de l'économie en zone occupée.
- 3 - Les wagons citernes déjà disponibles en zone occupée (env. 3.000) devront être portés à un effectif de 4.000 wagons en état de rouler, correspondant à la situation d'avant guerre en zone occupée. Ces wagons citernes (env. 1.000) devront être, le plus tôt possible, transférés en zone occupée, conformément aux arrangements de détail à mettre au point avec la W.V.D. PARIS. Ces wagons citernes seront également mis à la disposition du Chef de l'Office de l'Economie et de l'Armement.
- 4 - Le plénipotentiaire français pour les communications est prié d'obtenir que 1.500 wagons citernes supplémentaires soient transférés de la zone non occupée vers la zone occupée. De ces 1.500 wagons, 1.000 devront être mis à la disposition du Chef de l'Office de l'Economie et de l'Armement en vue d'une extension du ravitaillement en zone occupée aussi bien qu'en zone non occupée. 500 wagons citernes devront être utilisés à l'exécution des livraisons de détail en zone occupée. Le solde des wagons citernes restés en zone non occupée devront servir aux livraisons de détail en zone non occupée.
- 5 - Si la réparation de wagons citernes, ne se trouvant pas en état de rouler, devait rencontrer en zone non occupée des difficultés, et en vue de l'accroissement du parc de wagons citernes, la remise en état dans des ateliers de chemins de fer de la zone occupée est accordée contre remboursement des frais.

signé : Général KOHL.

R.

M.K. 17.8.40

TRADUCTION

M. Baldi

W.V.D. Paris
Section des Chemins de fer

Paris, le 16. Août 1940.

YH

Citerne

E 7 V 2 Vw

S. N. C. F.
Direction Générale
Liaison W. V. D.

A La S.N.C.F.
88, rue St.Lazare
PARIS

D-121041/9

Concerne: Remise d'un wagon-citerne pour le transport de vin.

Le Chef du Service des Transports a ordonné que vous nous remettiez par prélèvement sur votre parc

1 wagon-citerne en fer pour le transport de vin

d'une contenance de 15 m³ si possible. Ce wagon est à mettre à notre disposition en gare de BREST.

Vous aurez à faire apposer sur les deux parois longitudinales de la citerne l'inscription:

" W M "

(en lettres de 25 cm environ)

et en-dessous :

"Wifo - Frankreich"

(en lettres de 10 cm environ)

La W.V.D. vous demande de nous faire connaître dès que possible la date de la mise à disponibilité.

signé: MÜNZER

CENTRAL DU MOUVEMENT
CENTRAL DU MATÉRIEL
BUREAU DE RÉPONSE À LA SIGNATURE DE
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. Leysman
18

- TRADUCTION -

Wehrmacht-Verkehrs-Direktion

PARIS

Section des Transports

Az Abt. E 7 V. 2. V. w.

Paris, le 20 Août 1940.

Avenue Kléber, 58

*P. 10009*Citernes

A la S. N. C. F.

Service central du Mouvement

Paris

8, rue de Londres

Objet : groupement et acheminement des wagons-citernes
lettres de la W.V.D. E 7 v. du 12.8., 13.8.,
14.8., 16.8.1940.

Les wagons citernes réclamés par la W.V.D. dans les lettres
ci-dessus seront répartis comme suit d'après l'ensemble et la
catégorie du contenu.

Il en résulte le tableau suivant :

Wagons à essence d'au moins 19 m ³ à livrer	1.000	wagons-ci-
" " " de moins de 19 m ³ "	895	ternes
" " " de moins de 19 m ³ "	8	"
Wagons à gaz-oil (carburant)	"	405	"
Wagons à mazout	"	555	"
Wagons à huile de graissage	"	25	"
Wagons foudres (distillation)	"	41	"

	total :	2.029	"

Sur ce total il a été expédié jusqu'au 18.8.40

1 train de 45 wagons citernes	le 17.8.40	avec le N° de route	4I3096
1 " " " " "	le 18.8.40	" " " "	403100
1 " " " " "	le 18.8.40	" " " "	403101
1 " " " " "	le 18.8.40	" " " "	403102

au total 180 wagons citernes.

Ces trains ont été formés au Bourget.

Ce départ du Bourget de 2 autres trains de wagons citernes
est prévu pour le 19.8.40 ainsi que l'acheminement de 8 wagons
citernes, ces derniers seulement jusqu'à Gennevilliers-Maritime
près Paris. Les wagons citernes encore disponibles au Bourget
pour les besoins de la Wifo doivent être mis en route par train
spécial le 20.8.40.

La lettre de la W.V.D. E 7 V2 Vw du 16.8.40 réclamant le
garage de 250 wagons citernes à proximité de Paris et de 250 à
proximité de Nantes est complétée comme suit : désormais il
faut garer 250 wagons citernes à essence à Trappes
250 wagons citernes d'essence à Nantes Blattereau.
Ces 500 wagons citernes rentrent dans le programme précité des
livraisons. Conformément à ce programme il faut garer 200 wagons

citernes à essence, gaz-oil et mazout au Bourget pour les besoins de l'économie française (cf. Lettre de la W.V.D. E 7 V2 Vw du 14.8.40). Un train de foudres est à diriger sur Brest. A Bordeaux il faut grouper 200 wagons citernes à essence.

Ces wagons citernes qui restent encore - (compte tenu des livraisons de wagons citernes ci-dessus détaillées) - en exécution du Programme-Débit doivent être réunis à Vaires et groupés par trains de chacun 45 wagons. Il faut que les trains ne comprennent que des wagons à usage identique, p.ex. rien que des wagons à essence ou rien que des wagons à mazout, etc. Ensuite les trains prêts à partir doivent être annoncés en temps voulu au chef de la gare de transbordement de Vaires. En même temps il faut lui faire parvenir en 3 exemplaires pour chaque train une liste portant en tête la nature du convoi p. ex. essence, etc. avec le N° de route et en-dessous le n° des wagons avec leur capacité.

signé :

R

MV. 21.8.1940 ^{Cuivre pour W.}

- TRADUCTION -

Paris, le 20 Août 1940.

W.V.D. Paris
Section des Chemins
de fer
E 7 V 2 Vw

A la S.N.C.F.

Paris
88, Rue St. Lazare

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
22 AOÛT 1940	
Dossier	Pièce N°
D 121 041 / 9	46

S. N. C. F. W 311a
Direction Générale
Liaison W. V. D.

Objet : Cession de wagons-citernes.

Le Chef des Transports a ordonné de mettre à notre disposition par prélèvement sur votre parc :

- 7 E.K.W. pour le transport de carburant pour moteurs Diesel
- 1 E.K.W. pour le transport d'essence pour carburateurs.

S^o CENTRAL DU MATÉRIEL
S^o CENTRAL DU MOUVEMENT

Pour Attribution

Signé: Barthelot

Les wagons sont à adresser à la Compagnie Industrielle Maritime, en gare de Paris-Cennevilliers.

La W.V.D. vous fait part de cette demande, puisque le groupement et l'expédition ont déjà été ordonnés par nous.

Nous nous référons en même temps à la note WVD Paris E 7 Bktr 3/V 2 Vw du 20 août, qui dans le relevé de l'ensemble des wagons-citernes à livrer vise spécialement les 8 wagons en question.

signé: MÜNZER.

Copie W.
N^o. 31.8.1940.

- TRADUCTION -
COPIE

Paris, le 26 Août 1940.

W.V.D. Paris
Section Transport
Az I 306/40

Objet : Rassemblement des
wagons-citernes
particuliers

SOCIÉTÉ NATIONALE DES TRANSPORTS PARISIENS	
A la S N C F	
Doc. N ^o	Proc. N ^o
D 121041 / 9	1167

41

DIRECTIO... LE
SECR... W

31 AOUT 1940

Enregistrement W 420 a

Par la présente, la S.N.C.F. est chargée de saisir
tous les wagons-citernes employés dans le Territoire occupé,
sans égard à la question du droit de propriété et de les
mettre à la disposition de l'Armée allemande.

Pour l'exécution de cette mission la S.N.C.F. est
autorisée à saisir et à rassembler les wagons-citernes
qui se trouvent dans les gares et sur les embranchements par-
ticuliers.

En cas de difficulté il y a lieu de recourir à
l'intervention des Kommandantures locales des Transports.

signé: GOERITZ
Colonel et Commandant

3^o CENTRAL DU MOUVEMENT
Répondre suivant chemin
ci-joint dès lundi
31/8
Signé: BERTHELOT
Copie à T.
Nous sommes avisés
de votre réponse à M. Pineau
Signé: BERTHELOT

Distribution :

- SNCF
- I
- Etra
- TK Bordeaux
- TK Chalons s M
- TK Paris Nord
- TK Paris Sud
- TK Rennes

L.

W.V.D. Paris
section Transports

As, Abt. I. 43/8

Objet: Wagons-citernes
du chemin de fer munis
d'un serpentin de chauffage.

12104/11



TRAUCTION

Paris, le 5.9.40

DES CENTRAL DU MOUVEMENT

OBJET DE RÉPONSE A LA SIGNATURE DE
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Signé: Le Bernerail

S.N.C.F.

PARIS

Nous avons d'urgence besoin de 300 wagons-citernes du chemin de fer munis d'un serpentin de chauffage, et la W.V.D. demande de lui faire connaître au plus vite la date à laquelle cette quantité peut être mise à sa disposition.

P.O.
signé: MOEDLER

M.K. 8.9.40

AN

- COPIE -

MV. 10.9.1940.

- TRADUCTION -

Paris, le 26 Août 1940.

121041/9

W.V.D. PARIS

Div. Transports

Az 1 306/40

W 369 a

Citernes

A LA S.N.C.F.



Concerne : Rassemblement des wagons citernes particuliers.

Par la présente, la S.N.C.F. est invitée à relever tous les wagons citernes qui se trouvent en zone occupée, sans tenir compte du droit de propriété, et à les mettre à la disposition de l'Armée Allemande par la voie la plus rapide.

Pour l'exécution de cet ordre, la S.N.C.F. est autorisée à faire relever et rassembler les wagons citernes se trouvant dans les gares et sur les voies de raccordement privées.

Si vous rencontrez des difficultés, vous demanderez l'aide de la Kommandantur de transport compétente.

signé: GOERITZ

Colonel Commandant la W.V.D.

BE.

Citermes

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER F		J. 18.8.40
DIRECTION D'INDUSTRIE		
19 AOUT 1940		
Dossier D 121041 / 9 // 44		

W

W. V. D. PARIS
Division des Chemins de Fer
7 V 2 Vw

Paris, le 16 août 1940

S. N. C. F. *N 280*
 Direction Générale
 Liaison W. V. D.

A la S.N.C.F.

PARIS
88, rue St. Lazare

Objet : Remise de wagons-réservoirs

Le Chef du Service des transports a ordonné que vous devriez mettre à sa disposition :

10 wagons-réservoirs destinés au transport d'essence

La capacité de ces wagons doit être autant que possible de 15 m3 au minimum.

Les véhicules devront se trouver dans un état parfait au point de vue de la circulation et de la construction technique.

Les wagons doivent être munis par vos soins sur les deux côtés longitudinaux des réservoirs de l'inscription suivante :

" wifo - Frankreich "
(en caractères de 10 cm. de hauteur)

Les wagons-réservoirs devront se trouver à notre disposition sur la voie de raccordement maritime du chantier de la Cie Industrielle maritime à Gennevilliers près de Paris.

Un relevé devant comporter la ^{récapitulation} liste de récapitulation et les numéros des wagons doit être établi en triple expédition et présenté, le plus tôt possible, à la W.V.D.

signé : MUNZER

1^{er} CENTRAL DU MOUVEMENT
 2^{ème} CENTRAL DU MATÉRIEL
 OBJET DE RÉPONSE A LA SIGNATURE DE
 M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

19.8

Signé: *Le Besnerais*

- ABSCHRIFT -

WEHRMACHTVERKEHRSDIREKTION
PARIS
Abteilung Eisenbahnen
37 L 3

Paris, den 19. August 1940.

W. V. D.
S. N. C. F. W. 2869
Direction générale
Liaison W. V. D.

An

Service Central du Mouvement
P a r i s
8, rue de Londres

Betrifft : Wagenabfuhr ins Reich

Unser Schreiben E 37 L 3 vom 12.8.40

Wegen Aenderung des Bestimmungsbahnhofes Bewegung
"Dora", ist der Bahnhof Stockem auf den Beklebezetteln
in Trier=West zu aendern.

Die Wehrmachtverkehrsdirektion Paris ersucht um Aenderung
der Beklebezetteln und Unterweisung der Aussenstellen.

gez.

W

21 août

40

Nb 12.103.10/6

Objet : Livraison
de wagons-citernes

N o t e
pour Monsieur le Colonel, Commandant
le W.V.D.

D121041.9

3

S. N. C. F. W-357
Direction Générale
Liaison W. V. D.

Par lettre E 7 V à Vw en date du 16 août, vous avez transmis à la S.N.C.F. l'ordre du Chef Allemand des Transports de mettre à sa disposition sur la voie de raccordement maritime de chantier de la Compagnie Industrielle Maritime à Gennevilliers 10 wagons citernes à essence d'une capacité de 15 m³ au minimum.

La S.N.C.F. va exécuter cet ordre, mais elle renouvelle ses réserves en ce qui concerne les droits du Gouvernement français et ceux des propriétaires des wagons citernes qui sont livrés.

Le Directeur Général
Signé : LE BESNERAIS

ÜBERSETZUNG

Nr. 12.105-10/6

An den Herrn Oberst, Kommandant.
der W.V.D. - Paris

S. N. C. F. *W-357*
Direction Générale
Mission W. V. D.

Mit Ihrem Briefe 7 V 2 Vw vom 16. August haben Sie uns den Befehl des Chefs des deutschen Transportwesens übermittelt, 10 Kesselwagen für Benzin mit mindestens 15 Gbm auf dem Anschlussgleise der Cie Industrielle maritime in Gennevilliers bereit zu stellen.

Die S.N.C.F. wird diesem Befehl nachkommen. Sie erneuert jedoch die bereits gemachten Vorbehalte betreffend der Rechte der französischen Regierung und diejenigen der Eigentümer der abzuliefernden Wagen.

Der Generaldirektor

n

S.W.

retour à →
Ly

~~W. 339~~

Objet

22 Août 1940

4

Livraison de wagons-citernes

D 121.041/9

N O T E

pour Monsieur le Colonel,
Commandant la Wehrmacht-Verkehrs Direktion

S. N. C. F.
Direction Générale
Liaison W. V. D.

La S.N.C.F. porte à la connaissance de M. le Colonel, Commandant la W.V.D. PARIS, que le Gouvernement Français a chargé la Délégation Française auprès de la Commission d'Armistice d'élever une protestation contre les ordres donnés directement à la S.N.C.F. par le Chef Allemand des Transports, pour la livraison de matériel de chemin de fer.

La S.N.C.F. porte également à la connaissance de M. le Colonel, Commandant la W.V.D. PARIS que, au cours de la réunion "Pétrole" du 20 Août 1940 de la Commission des Affaires Economiques à WIESBADEN, présidée par le Lieutenant-Colonel NEEF, celui-ci a décidé que l'ensemble de la question de la livraison des wagons-citernes serait réservé pour être discuté en relation avec la question des importations d'essence de ROUMANIE, au cours d'une réunion qui aurait lieu à PARIS et où serait représenté le Chef Allemand des Transports.

La S.N.C.F. demande instamment que, en attendant que cette réunion ait eu lieu, la livraison des wagons-citernes par la S.N.C.F. soit arrêtée.

Elle demande également que le marquage des wagons-citernes actuellement effectué directement par des militaires allemands sur les citernes rassemblées par la S.N.C.F. en vue des livraisons à faire, sur l'ordre du Chef Allemand des Transports, soit arrêté.

Le Directeur Général Adjoint,

signé : BERTHELOT.

AVISE: Monsieur le Colonel PAQUIN . J.W. S.P. M. & J. pl. 3^{ce} M. N. Lafont

ÜBERSETZUNG

S. N. C. F.

Der Generaldirektor

Paris, den 22. August 1940

Betrifft : Lieferung von
----- Kesselwagen.

Herrn Oberst

Kommandeur der W. V. D.

S. N. C. F. Direction Centrale Liaison W. V. D.

D 121.041/9

Die S.N.C.F. bringt zur Kenntnis des Herrn Oberst, Kommandeur der W.V.D. Paris, dass die französische Regierung die französische Delegation bei der Waffenstillstandskommission beauftragt hat, gegen die vom deutschen Chef des Transportwesens der S.N.C.F. unmittelbar gegebenen Befehle betreffend Lieferung von Eisenbahnmaterial Einspruch zu erheben.

Die S.N.C.F. bringt ebenfalls zur Kenntnis des Herrn Oberst, Kommandeur der W.V.D. Paris, dass im Laufe der Besprechung "Petroleum" vom 20. August 1940 des Ausschusses für Wirtschaftsfragen in Wiesbaden, welche durch den Oberstleutnant NEEF geleitet wurde, letzterer entschieden hat, dass die ganze Frage der Lieferung von Kesselwagen vorbehalten würde, um in Verbindung mit der Frage der Einfuhr von rumänischem Petroleum im Laufe einer in Paris vorgesehenen Besprechung erörtert zu werden und dass bei dieser Besprechung der deutsche Chef des Transportwesens vertreten sein würde.

Die S.N.C.F. bittet dringend, dass in Erwartung dieser Besprechung die Lieferung von Kesselwagen durch die S.N.C.F. unterbrochen werde.

Sie bittet ebenfalls, dass die Beschriftung der Kesselwagen, welche zur Zeit unmittelbar durch die deutschen Militärbehörden an den durch die S.N.C.F. versammelten Kesselwagen im Hinblick auf die, laut Befehl des deutschen Chefs des Transportwesens auszuführenden Lieferungen vorgenommen werden, unterbrochen werde.

Der stellvertretende Generaldirektor

bez. BERTHELOT.

C O P I E
faite le 26/8/1940

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des
Travaux Publics
et des
Communications

VICHY, le 26 août 1940

Secrétariat Général
des Travaux et des
Transports

LE MINISTRE
SECRETAIRES D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

Ministère
de la Production
Industrielle et du
Travail

LE MINISTRE
SECRETAIRES D'ETAT A LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET AU TRAVAIL

Secrétariat Général
de l'Energie

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

Par lettre du 26 août 1940 qui a été adressée directement, en raison de l'urgence, au Ministre des communications, le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer Français indique que la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion de PARIS lui a donné l'ordre de réaliser pour le 30 août, dernier délai, la fourniture de 3.000 wagons-citernes, savoir :

- 1.000 dans la région de NANTES,
- 1.000 dans la région de BORDEAUX.

Cette demande porte au total la fourniture demandée à environ 3.000 wagons en supplément des quantités déjà réquisitionnées par l'Armée, l'Air et la Marine allemandes qui sont de l'ordre d'un millier.

L'exécution de l'ordre de la W.V.B. soulève les questions pour lesquelles vous demandez des instructions.

La question de la livraison des wagons-citernes a été évoquée à WIEHBADEN le 26 août. Il y a été décidé qu'une réunion à PARIS aurait lieu le 27 août, ou le 28 août.

Etant donné les pourparlers en cours, le Gouvernement français ne saurait accepter que la S.N.C.F. livre des wagons-citernes de particuliers actuellement situés en zone non occupée, mais la S.N.C.F. peut prendre, dès maintenant, toutes dispositions utiles pour préparer un mouvement de cette nature, dans le cas où les pourparlers aboutiraient à un accord.

Le Ministre secrétaire d'Etat à la
Production Industrielle et au Travail,

Le Ministre secrétaire d'Etat
aux Communications.

27/8/40

Copie pour Monsieur DUGAS
à titre de renseignement

M E M E N T O

de mon entretien avec M. SCHWARTZ

1°- question de livraison des wagons-citernes.

Il m'a remis la réponse, dont copie ci-jointe, du Ministre à notre lettre du 24 août. Je lui ai dit :

- a) que je vais la transmettre à la W.V.D. pour expliquer pourquoi je ne puis livrer les wagons-citernes se trouvant en territoire non occupé,
- b) qu'il y aurait lieu de savoir si la conférence du 27 Août a bien lieu,
- c) que cette lettre paraissait annoncer la possibilité d'une livraison dans le cas où les pourparlers aboutiraient à un accord. Il importerait d'obtenir d'urgence le texte comportant réquisition des wagons-réservoirs situés en zone non occupée.

Il en prend note et je lui dis que mon Service Commercial est à sa disposition pour l'assister dans sa tâche.

- 2°- Je l'entretiens de la question du niveau des tarifs compte tenu des dispositions obligeant les Allemands de payer leur transport. A ce point de vue, je lui signale que les Services d'exécution allemands n'ont pas connaissance de la décision au sujet du forfait et je lui demande de provoquer, au besoin par l'intermédiaire du Général de LAURENCIE, cette notification.

3°- Livraison des locomotives et wagons.

Il m'a donné copie de la note ci-jointe qu'il va transmettre officiellement et dont nous pourrions ainsi faire état auprès de la W.V.D. de PARIS pour montrer que le Président de la Commission Allemande d'Armistice a lui-même déclaré que la question de livraison des locomotives et des wagons, en supplément du pourcentage de matériel roulant qui existait avant l'Armistice en zone non occupée, se pose sous forme d'un accord libre.

4°- Question d'avancement -

Il m'a dit que la question est encore à l'étude et qu'il va en entretenir le Ministre des Finances.

5°- Prime d'exploitation -

Il m'a dit que les arrêtés vont paraître.

- 6°- Il m'entretient de la question de libération des auxiliaires, car un décret, paraît-il, va bientôt paraître pour en prescrire la conservation par les entreprises qui les utilisent.
- 7°- Il attire mon attention sur l'intérêt qu'attache le Ministre à nous voir répondre aux réclamation^s qui nous sont envoyées. Je lui indique que j'ai déjà donné des instructions dans ce sens.
- 8°- Il m'a demandé si nous avons bien reçu une demande du Ministère de l'Air pour l'embauchage d'anciens Ingénieurs de ce Ministère. Je lui indique que je lui adresse^{rai} copie de la lettre que nous avons reçue du Ministère de l'Air. Il m'a demandé de quelle date était cette lettre et à qui elle était adressée.
- 9°- Il m'a signalé les difficultés que présentent les wagons mixtes dans les trains, du fait de l'affluence actuelle. Je lui indique que la vraie solution est de diminuer le nombre de^s ~~un~~ premières, ce que je vais faire.
- 10°- Il m'entretient de la question de la police dans les gares et dans les trains et me demande si nous ne pouvons pas utiliser à ce point de vue pour les Services en question le personnel que nous avons en excédent, notamment du côté des Alsaciens-Lorrains et, à ce sujet, il va m'envoyer copie d'une circulaire de M. ALIBERT sur la question des Alsaciens-Lorrains.
- 11°- Il nous enverra le modèle de déclaration à signer pour marquer la non-attache à des sectes dissoutes.
- 12°- Il est d'accord pour ne pas dissoudre les Fédérations.

28 Août

40

Nb 12.105.10/6

D 121 041.9

S. N. C. F. W392
 Direction Générale
 Liaison W. V. D.

NOTE
 pour Monsieur le Colonel
 Commandant la W.V.D. de PARIS

Nous apprenons que 9 wagons citernes, qui avaient été rassemblés en gare de Chantensy, et qui devaient faire partie des livraisons que vous nous avez demandées, ont été pris par les Autorités Militaires Allemandes.

Ci-dessous numéros des wagons :

528.214 - 529.293 - 566.367 - 441.894 - 573.203 - 568.270 -
 563.041 - 560.871 - 567.933

Il nous est également signalé que dans l'arrondissement de Bordeaux, sur 90 wagons citernes rassemblés pour livraison, 46 ont été prélevés et marqués par les Autorités Militaires Allemandes.

La S.N.C.F. croit devoir appeler l'attention sur la difficulté d'assurer une livraison régulière de trains de wagons citernes du fait de ces prélèvements qui se produisent dans différentes gares.

Le Directeur Général.

Segui Le Besnerais

M

2/

Am 28. August

40

Nr. 12.105.10/6

ÜBERSETZUNG

S. N. C. F. W 392
Direction Générale
Liaison W. V. D.

An den Herrn Oberst, Kommandant der W.V.D.
Paris.

Wir erfahren, dass 9 Kesselwagen, die auf Bahnhof Chantigny gesammelt worden waren zwecks Lieferung der Wagen, die Sie verlangt haben, sind durch die deutschen Militärbehörden beschlagnahmt worden. Es handelt sich um folgende Wagen :

N° 528.214 - 532.293 - 566.367 - 441.894 - 573.203 -
568.270 - 563.041 - 560.871 - 567.933.

Es wird uns ebenfalls gemeldet, dass im Betriebsamt Bordeaux auf 90 gesammelte Wagen 46 durch die deutschen Militärbehörden bezeichnet worden sind.

Die S.N.C.F. hält sich verpflichtet Ihre Aufmerksamkeit auf die Schwierigkeiten zu lenken, die sich aus diesem Vorgehen, das sich in verschiedenen Bahnhöfen wiederholt für die regelmässige Lieferung der Kesselwagen ergeben.

Der Generaldirektor.

gmg: Le Besnerais

S.W.
LES
Dossier
D 121041/9 87

20 août

40

S. N. C. F. W/397
 Direction Générale
 Liaison W. V. D.

NOTE

pour Monsieur le Colonel, Commandant
 la Wehrmacht Verkehrs Direktion

Comme suite à ma lettre du 24 août 1940 vous indiquant que j'avais saisi le Gouvernement Français de la question de livraison de wagons-citernes situés en zone non occupée, j'ai l'honneur de vous faire savoir que celui-ci vient de répondre à M. le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer Français, dans les termes suivants :

"La question de la livraison des wagons-citernes a été évoquée à WIESBADEN le 20 août. Il y a été décidé qu'une réunion à PARIS aurait lieu le 27 août ou le 28 août.

"Etant donné les pourparlers en cours, le Gouvernement Français ne saurait accepter que la S.N.C.F. livre des wagons-citernes de particuliers actuellement situés en zone non occupée, mais la S.N.C.F. peut prendre, dès maintenant, toutes dispositions utiles pour préparer un mouvement de cette nature, dans le cas où les pourparlers aboutiraient à un accord".

La S.N.C.F. se rapproche de son Gouvernement pour l'exécution des dispositions prévues au dernier alinéa de cette réponse et prend dès maintenant les mesures qui ne dépendent que d'elle.

Le Directeur Général,

Signé : Le Besnais

AVISE : M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications
 M. le Colonel PAQUIN, Chef de la Délégation "Communications" des Services de l'Armistice à PARIS

S. N. C. F. W 397
Direction Générale
Liaison W. V. D.

ÜBERSETZUNG

Den 28. August 1940

Herrn Oberst, Kommandeur der W.V.D.

Im Nachgange meines Briefes vom 24. August 1940, in dem ich Ihnen mitteilte, dass ich die französische Regierung mit der Frage der Abgabe von im unbesetzten Gebiet befindlichen Kesselwagen befasst habe, beehre ich mich, Sie zu benachrichtigen, dass letztere an den Herrn Präsidenten des Verwaltungsrates der S.N.C.F. eine Antwort folgenden Inhaltes gerichtet hat :

" Die Frage der Abgabe von Kesselwagen wurde am 20. August 1940 in Wiesbaden angeschnitten, und es wurde beschlossen, dass eine Konferenz in Paris stattfinden würde und zwar am 27. oder 28. August.

" In Anbetracht der im Gange befindlichen Verhandlungen wäre es der französischen Regierung nicht möglich, zu gestatten, dass die S.N.C.F. augenblicklich im unbesetzten Gebiet befindliche Kesselwagen abliefern; die S.N.C.F. aber kann schon jetzt alle zweckdienlichen Anordnungen treffen, um einen derartigen Verkehr vorzubereiten für den Fall dass die Verhandlungen zu einer Vereinbarung führen sollten."

Die S.N.C.F. setzt sich mit Ihrer Regierung in Verbindung zwecks Ausführung der im letzten Absatz dieser Antwort vorgesehenen Anordnungen und sie ergreift jetzt schon die Massnahmen für die sie zuständig ist.

Der Generaldirektor

gez. Le Besnerais

4

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE
29 AOÛT 1940

121041/9 || 88

28 Août

40

Livraison de wagons-citernes
Az Abt. I 303/40
du 25/8/40

NOTE
pour Monsieur le Colonel Commandant
la W.V.D. - Paris.

S. N. C. F. W 396
Direction Générale
Liaison W. V. D.

J'ai l'honneur de vous rendre compte qu'il a été mis à disposition de la W.V.D. (section B) de Paris.

- le 26 Août
- 3 trains de 45 Wagons-citernes au Bourget,
- 1 train de 45 d° à Sotteville,
- 1 rame d° d° à Nantes
- 1 rame d° d° à Bordeaux

En outre, à Bordeaux, les Autorités Militaires Allemandes ont prélevé d'office 46 wagons citernes sur le stock des wagons en cours de rassemblement.

- le 27 Août
- 2 trains de 45 wagons-citernes à Sotteville,
- 1 d° Vaires
- 1 d° Revigny.

Afin de contrôler et d'activer la livraison des wagons-citernes, nous envoyons à Bordeaux et à Nantes des Fonctionnaires qui sont spécialement chargés de suivre cette question.

Le Directeur Général

Sig Le Besonais

Ü B E R S E T Z U N G

S.N.C.F.

Der Generaldirektor

M b

Betr: Lieferung von Kessel-
wagen

Az Abt. I 303/40

Paris, den 28. August 1940.

129041/9 || 88

An Herrn Oberst, Kommandeur der W.V.D. - PARIS -

S. N. C. F. W 396
Direction centrale
Livres W. V. D.

(HIE)

Ich beehre mich Ihnen zu berichten, dass wir der W.V.D. zur Verfügung gestellt haben :

Am 26. August :

- 3 Züge von 45 Kesselwagen		in Le Bourget
- 1 Zug	45 -d°-	in Sotteville
- 1 Wagengruppe	-d°-	in Nantes
- 1 Wagengruppe	-d°-	in Bordeaux

Ausserdem haben die deutschen Militärbehörden in Bordeaux von unterwegs 46 Kesselwagen aus dem Bestand der Kesselwagen entnommen, deren Sammlung im Gange war.

Am 27. August :

- 2 Züge von 45 Kesselwagen		in Sotteville,
- 1 Zug	-d°-	in Vaires
- 1 Zug	-d°-	in Revigny

Um die Kontrolle und die Auslieferung der Wagen zu beschleunigen, schicken wir Beamte nach Bordeaux und nach Nantes, welche beauftragt sind sich besonders mit dieser Frage zu befassen.

Der Generaldirektor
gez: Le Besnerais

ASL

29 Août

40

84
D.1210H1.9

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de l'ordre en date du 26 Août que nous venons de recevoir et qui nous enjoint de mettre à la disposition de l'Armée Allemande tous les wagons-citernes se trouvant en zone occupée.

En ce qui nous concerne, nous ne pouvons que nous conformer aux ordres impératifs écrits que nous venons de recevoir. Mais nous avons fait remarquer au Colonel Commandant la W.V.D. que l'exécution de cet ordre allait, s'il ne comportait pas d'exceptions, arrêter complètement le ravitaillement en essence de la zone occupée qui, actuellement, provient entièrement de la zone libre.

Je vous envoie pour vous renseigner copie de ma réponse, afin de vous permettre de provoquer une intervention immédiate du Gouvernement Français auprès de la Commission d'Armistice.

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

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat
la Production Industrielle et au
travail
Secrétariat Général de l'Energie)

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

M. le Directeur Général

n¹

29 août

40

D121041.9

NOTE

pour Monsieur le Colonel, Chef de la Délégation
"Communications" des Services de l'Armistice

La S.N.C.F. vient de recevoir l'ordre ci-joint, en date
du 28 août, lui prescrivant de mettre à la disposition de
l'Armée Allemande, par les moyens les plus rapides, tous les
vagons-citernes se trouvant en zone occupée, sans tenir compte
des droits de propriété.

Nous avons immédiatement avisé, par note dont copie ci-
jointe, le Colonel Commandant la W.V.D. PARIS que nous exécu-
terions cet ordre, mais que cette exécution allait, si elle
ne comportait pas d'exception, arrêter complètement le ravi-
taillement en essence de la zone occupée qui, actuellement,
provient entièrement de la zone libre.

J'ai l'honneur de vous demander de signaler immédiatement
ce fait au Président de la Délégation Française auprès de la
Commission d'Armistice.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNEAIS

Avisé : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - M. le Directeur Général,

Not. W.D. Paris n° A27.306/40
Su 26/8/40

Relevé de la
lettre à la W.D. Paris //
N° 401 Su 29 Août 1940

r¹

S.W.

2.

S. N. C. F. *N. 401*
 Direction Générale
 Liaison W. V. D.

29 Août

40

N O T E

pour Monsieur le Colonel Commandant
 la Wehrmacht Verkehrs Direktion

Par votre Note Az. I 305/40 en date du 26 Août, vous avez donné l'ordre à la S.N.C.F. de mettre à la disposition de l'Armée Allemande par les moyens les plus rapides tous les wagons citernes qui se trouvent en territoire occupé sans considération du droit de propriété.

Nous donnons immédiatement les instructions utiles et nous en rendons compte au Gouvernement Français.

Nous appelons votre attention sur le fait que cet ordre, s'il ne comporte pas d'exceptions, risque d'arrêter tout mouvement de wagons de la zone occupée sur la zone non occupée et en particulier d'arrêter complètement le ravitaillement en essence de la zone occupée en provenance de la zone libre.

Je pense donc que vous serez d'accord pour accorder les exceptions nécessaires au maintien du trafic indispensable.

Le Directeur Général,

Signé : LE BERNERAI

Avisé : M. le Colonel PAQUIN
 M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production et au Travail
 M. le Secrétaire Général aux Travaux et Transports
 SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
 M. le Directeur Général
 Service de la Reconstruction - S.P. - S.W.

D 121041/9 - pièce n° 95

- NOTE POUR M. LE COLONEL, ; COMMANDANT LA W.V.D. -

Sous référence E 7 V 2 Vw, vous nous avez transmis les 12, 14 et 16 août les ordres du Chef Allemand des Transports de mettre à sa disposition, le plus rapidement possible :

- 1°- 1.000 wagons réservoirs à essence
- 2°- 400 - à huile de chauffage
 300 - pour huile lourde
 15 - pour huile de graissage
 10 - à vin pour eau distillée
- 3°- 125 - pour huile de chauffage
 75 - - - - - lourde
 10 - - - - - de graissage
 30 - à vin pour eau distillée
- 4°- 200 - à essence pour la région de Bordeaux
- 5°- 35 - à essence à livrer en gare du Bourget
- 6°- 140 - pour essence) à marquer S.I.P.D. pour mise
 30 - - gas-oil) à disposition de cette Société
 30 - - huile de chauffage) en gare du Bourget.
- 7°- 500 - pour essence dont 250 sont à mettre à disposition dans la Région Parisienne et 250 dans la Région de Nantes.
- total 2900 wagons

En outre, une demande verbale a été faite à M. TOUBEAU pour mise à disposition de :

- 800 wagons réservoirs à essence dans la Région de Bordeaux,
 1000 wagons réservoirs à essence dans la région de Nantes.

Se référant à la lettre W 356 qu'elle vous a adressée le 24 août, la S.N.C.F. tout en prenant ses dispositions pour exécuter les ordres reçus appelle votre attention sur les difficultés qu'elle va rencontrer pour rassembler les effectifs demandés qui dépassent 4.500 wagons et qui, si l'on tient compte des wagons marqués par les Autorités Allemandes, atteindront près de 6.000 wagons.

La S.N.C.F. se voit dans l'obligation de rendre compte de ces difficultés au Chef du Gouvernement.

Elle tient à vous confirmer qu'elle fait toutes réserves en ce qui concerne les droits du Gouvernement Français et ceux des propriétaires des wagons-citerne qui seront livrés.

LE DIRECTEUR GENERAL
 signé : LE BESNERAIS.-



J

2 Sept 40

D 121041/9

Nb

N° 12.105.10/6

NOTE

OBJET: Prélèvements de wagons-citernes par les autorités militaires allemandes.

pour M. le Colonel, Commandant
la WERRACHT-VERKEHRS-DIREKTION.

Notre Région de l'Ouest nous a signalé, le 29 Août 1940, que la marine allemande a fait rassembler au Havre 19 wagons-citernes appartenant à la Compagnie Française de Raffinage et a défendu d'y toucher avant qu'elle ait donné des instructions.

La S.N.C.F. croit devoir appeler à nouveau l'attention sur la difficulté d'assurer une livraison régulière des trains de wagons-citernes du fait de ces prélèvements par les autorités militaires allemandes qui continuent à se produire.

Le Directeur Général, *adpt.*

A. Berthelot



29 August 40

2 b

UEBERSATZUNG

M I T T E I L U N G

an den Herrn Oberst, Kommandant

der S.V.D.

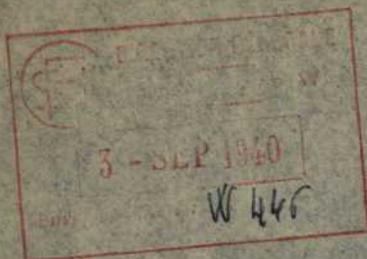
Paris

Unsere Oberbetriebsleitung West hat uns am 29. August gemeldet, dass die deutsche Marine in Le Havre 19 der Compagnie Française de Raffinage gehörende Kesselwagen gesammelt ^{und} verboten hat ohne Anweisung ihrerseits daran zu rühren.

Die S.N.C.F. hält sich verpflichtet, Ihre Aufmerksamkeit von neuem auf die Schwierigkeit zu lenken die sich aus diesem Vorgehen der deutschen Militärbehörden, das sich immer wiederholt, für die regelmässige Lieferung der Kesselwagenzüge ergibt.

Der Generaldirektor,

Copie pour S.W.



2 Septembre 40

N O T E

pour Monsieur le Colonel
Commandant la Wehrmacht Verkehrs Direktion

J'ai l'honneur de vous faire connaître, comme suite à ma communication W. 397 du 28 Août 1940, que la réunion prévue à PARIS pour le 28 Août s'étant ajournée au 15 Septembre à WIESBADEN, M. le Ministre de la Production Industrielle vient de m'informer que toute mesure d'exécution concernant le passage de wagons-citernes de la zone non occupée sur la zone occupée devait être ajournée jusqu'à cette date.

Le Directeur Général,
Signé : LE BESNERAIS

- ÜBERSETZUNG -

Der Generaldirektor

den 2. September 1940.



Herrn Oberst, Kommandeur der
W.V.D.

Im Nachtrag zu meiner Mitteilung W.397 vom 28. August 1940, beehre ich mich Ihnen folgendes mitzuteilen :
auf Grund der Verlegung der für den 28. August in Paris vorgesehenen Zusammenkunft auf den 15. September in Wiesbaden, hat mich der Minister der industriellen Produktion soden benachrichtigt, dass alle Ausführungsmaßnahmen betr. den Übergang von Kesselwagen, vom unbesetzten in das besetzte Gebiet bis zum obigen Tage zu verschieben sind.

Der Generaldirektor
gez. LE BESNERAIS.

COPIE pour S.W.

7121041/9



8 Septembre 40

NOTE

pour Monsieur le Colonel
Commandant la Wehrmacht-Verkehrs Direktion

Par note Az.1-306/40 du 26 Août, vous avez chargé la S.N.C.F. de saisir tous les wagons citernes employés dans les territoires occupés, sans égard à la question du droit de la propriété, et de les mettre à la disposition de l'Armée Allemande.

Dans ma réponse du 29 Août j'ai attiré votre attention sur le fait que cette mesure allait avoir pour conséquence de suspendre tout ravitaillement.

Comme suite à cette dernière lettre, je me permets d'attirer votre attention sur les observations suivantes :

1°- Comme je vous l'ai indiqué, dans ma réponse du 29 Août ci-dessus rappelée, le blocage des wagons citernes en territoire occupé doit porter, s'il n'est pas fait d'exception, sur les wagons citernes qui sont actuellement envoyés de France non occupée pour pourvoir au ravitaillement de la zone occupée.

Or, ces transports, qui sont actuellement faits de la Région de BERNE sur la Région parisienne, sont exécutés en conformité

des décisions de la Commission Allemande d'Armistice. Il avait d'ailleurs été convenu que les wagons en question ne pourraient pas être réquisitionnés.

Au cours de la réunion qui a eu lieu le 30 Août, 29 Boulevard Haussmann, sous la présidence de M. le Colonel NEEF, nous avons cru comprendre que c'est à tort que nous avons interprété votre décision du 26 Août comme s'appliquant également aux wagons citernes des trains-navettes assurant le ravitaillement de la zone occupée à partir de la zone non occupée.

Si cette façon de voir est exacte, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous le confirmer. Dans ce cas les citernes en question devraient être marqués "Ne pas réquisitionner".

2°- Il vous apparaîtra certainement comme à nous-mêmes qu'il est nécessaire de dispenser de la réquisition les wagons citernes de service de la S.N.C.F. utilisés pour les transports de produits pétroliers ou autres (essence, gas-oil, pétrole, huiles de graissage, créosote, etc...) entre les magasins de la S.N.C.F. et les établissements consommateurs, ceci dans l'intérêt même des transports militaires allemands aussi bien que des transports de l'économie.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

ÜBERSETZUNG

S. N. C. F.

Der Generaldirektor

3. September 1940



Herrn Oberst

Kommandeur der W.V.D.

Mit Schreiben Az.1-306/40 vom 26. August haben Sie die S.N.C.F. beauftragt, alle im besetzten Gebiete in Gebrauch befindlichen Kesselwagen, ohne Rücksicht auf die Eigentumsfrage, zu beschlagnehmen und sie zur Verfügung der deutschen Armee zu stellen.

In meiner Antwort vom 29. August habe ich Ihre Aufmerksamkeit auf den Umstand gelenkt, dass diese Massnahme die vollständige Unterbrechung der Versorgung nach sich ziehen würde.

Im nachgang zu diesem Briefe erlaube ich mir, Ihre Aufmerksamkeit auf folgende Bemerkungen zu lenken:

1°- Wie ich Ihnen in meiner obengenannten Antwort vom 29. August bekannt gab, soll die Sperre über die Kesselwagen im besetzten Gebiete, falls keine Ausnahme gemacht wird, sich auch auf diejenigen Kesselwagen beziehen, die z.Zt. aus dem nichtbesetzten Gebiet zur Versorgung des besetzten Gebietes befördert sind.

Nun werden diese Transporte ^{die} z.Zt. aus der Gegend um BERNE nach der Pariser Gegend stattfinden, gemäss den Anordnungen der deutschen Waffenstillstandskommission ausgeführt. Es wurde übrigens vereinbart, dass die betreffenden Wagen nicht beschlaggenommen werden können.

Im Laufe der Unterredung, die am 30. August 29 Boulevard Haussmann unter dem Vorsitz des Herrn Oberst NEEF stattgefunden hat, glaubten wir, annehmen zu können, dass wir fälschlicherweise Ihre Entscheidung vom 26. August dahin ausgelegt hatten, dass diese sich auch auf diejenigen Kesselwagen beziehen würde, die dazu bestimmt sind, im Zugpendelverkehr die Versorgung des besetzten Gebietes aus dem unbesetzten sicherzustellen.

Falls diese Auffassung richtig ist, wäre ich Ihnen sehr verbunden, mir dieses bestätigen zu wollen. In diesem Falle müssten die betreffenden Kesselwagen mit dem Kennzeichen " nicht zu beschlagnahmen" versehen werden.

2°- Sie werden sicherlich, ganz wie wir, der Meinung sein, dass es nötig ist, die Dienstkesselwagen der S.N.C.F., die zum Transport von Petroleum- und anderen Produkten (Benzin, Gaz-Oil, Petroleum, Schmieröle, Kreosot usw.) zwischen den Lagern der S.N.C.F. und ihren Verbraucher-Dienststellen benutzt werden,

W.V.D.
Paris
Div. Transports
Az Abt. I 43/g

Concerné : Rassemblement
de wagons-citernes.

Paris, le 5 Septembre 1940.

Enregistré
N 5069
A la S.N.C.F.Q

Comme suite à votre communication selon laquelle la Société des Corps Gras à Yoinville-Jumièges et la Société Kuhlmann à Oissel refusaient de ^{livrer} ~~laisser~~ des wagons-citernes à la W.V.D., celle-ci fait savoir qu'en vertu des pouvoirs qui vous ont été donnés le 26-8-40, vous êtes autorisés à avoir recours à l'intervention de la commandature de transports compétente.

La W.V.D. a porté, dans ce cas, l'affaire à la connaissance du Chef de l'Administration militaire en France (Chef du Service des huiles minérales), qui, de son côté, fera le nécessaire.

P.O.
signé : Commandant MOERLER.

S.W

W.V.D. Paris
Section Transports

Paris, le 5.9.40

Az Abt. I. 43/8

Citernes

4

Objet: Wagons-citernes pour
le transport de melasse pour
la fabrication de sucre.

S.N.C.F.

PARIS



121041/12

Le Chef de l'Administration Militaire en France a d'urgence besoin de wagons-citernes destinés aux transports de melasse pour la fabrication de sucre; ces wagons doivent être au plus vite et selon leurs besoins, mis à la disposition des différentes usines à sucre.

La W.V.D. demande de lui indiquer le nombre de ces wagons-citernes servant au transport de melasse disponibles en zone occupée et, autant que possible, également dans quelles régions, afin que les wagons puissent être mis à la disposition des différentes usines à sucre.

p.o.
signé: MOEDLER

S^o CENTRAL DU MOUVEMENT

BOJET DE REPONSE A LA SIGNATURE DE
M. LE DIRECTEUR GENERAL

Signé: LeBesnerais

SVD Paris -
Division des Chemins
de fer
7 A V 2 Vw (Kess)

Paris, le 24-4-1941.

Copie pour M. Degeas

A la S.N.C.F.
Service Central du Mouvement
8, Rue de Londres,
PARIS

DIRECTION GÉNÉRALE
SECRETARIAT W
25 AVR. 1941
W 4088

W. Pouchel
A

SECRETARIAT W
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE
28 AVR. 1941
Dossier D 121041 / 9
Pièce N° 280

Objet : Wagons-citernes.

Référence : néant.

Ainsi qu'il a été porté à la connaissance de la N.V.D., les propriétaires des wagons-citernes ont tendance à se faire restituer, par l'intermédiaire de la SNCF, les wagons-citernes qui sont à la libre disposition de la SNPD et qui ont été marqués en conséquence. Dans cet ordre d'idées, la SVD rappelle les dispositions de la loi française en date du 6.9.40 qui dispose formellement que le propriétaire ou le locataire de wagons-citernes n'a plus la libre disposition des wagons-citernes. Conformément à cette loi, seule la commission des wagons-citernes en a la libre disposition. Pour permettre l'exécution des obligations incombant à la SNPD ou à la commission des wagons-citernes un regroupement énergique des wagons-réservoirs restés à la disposition de l'économie française s'impose.

La commission des wagons-citernes sera donc autorisée par le commandant militaire en France à reprendre sous son contrôle les wagons citernes que leurs propriétaires ont, le cas échéant, soustraits arbitrairement au contrôle de la SNPD.

Nous vous demandons de ne pas donner suite aux demandes des propriétaires de wagons-citernes en restitution des wagons, mais de soumettre chaque fois les demandes pour décision à la commission des wagons-citernes.

Signature.

SECRETARIAT W
ORIGINAL TRANSMIS LE 25-4
AU SERVICE M

PARO DE WAGONS-FOUDRES ET DE WAGONS-CITERNES

	Situation d'avant-guerre : renvoie le 3.8.40 à la M.V.D. Paris	Situation exacte d'avant-guerre	Situation à la veille de l'armistice (mai 1940)	Situation réévaluée de l'application du coeffi- cient 3/2 aux chiffres de la lettre du 27.8.40 du Général von STULPNAGEL
<u>Wagons-foudres</u>	9.312	9.312	9.239	9.000
<u>Citernes à vins</u>	2.235	2.235	2.526	2.100(5)
<u>Citernes à huiles comestibles</u>	134	134	155	133
(huiles de goudrons : mélasse)				1.800
Citernes à produits noirs	3.311	3.311	3.335	2.948
(carburants (ou alcools)				435
(huiles combustibles blanches)				210
Ensemble :	3.691	3.596	3.542	3.000
(citernes pour produits chimiques)				203
(citernes pour transport de gaz ou liquides sous pression)				8.400
Total citernes	15.411	15.337	16.004	8.663
tel citernes + wag. foudres :	24.723	24.649	25.846	25.094

Observations - 1) Ce chiffre est manifestement inexact. Il est supérieur au parc total des citernes S.N.C.F., soit 1709 citernes
 2) Dont 1285 citernes transformées pour le transport des carburants.
 3) Dont 353 affectées au transport des carburants.
 4) Citernes réquisitionnées pour les besoins de l'Armée, mais dont 300 au moins seraient nécessaires pour les besoins intérieurs de la S.N.C.F.
 5) Dont au moins 1200 transformées pour le transport des carburants.

En résumé, on peut dire que, sous réserve du changement de catégorie d'un certain nombre de citernes et sous réserve des destructions (environ 450 citernes au total), les chiffres donnés par le Général von STULPNAGEL, correspondent à un parc de citernes légèrement supérieur au parc réel d'avant-guerre, mais légèrement inférieur au parc à la veille de l'armistice.

LIVRAISON TOTALE DE 2.000 LOCOMOTIVES

	Réparti- tion	Exis- tant (1)	lère livraison de 1000 L
Marchandises à 4 essieux minimum et surchauffe.....	1200	5676	906
Voyageurs à 3 essieux minimum et sur- chauffe.....	300	2764	
Voyageurs à 3 essieux minimum sans surchauffe.....	200	1379	
Marchandises à 4 essieux minimum sans surchauffe.....	100	745	
Manceuvres à 4 essieux minimum avec surchauffe.....	60	203	59
Manceuvres à 4 essieux minimum sans surchauffe.....	40	851	35
Divers 030 - 130 - autres.....	100	2918	
	2000	14.736	1000

Nombre de locomotives à vapeur (en service et
garées en bon état) en zone non occupée au
10 Août 1940..... : 4.363

Locomotives prélevées dans la zone non occu-
pée pour la première livraison de 1000 lo-
comotives..... : 270

(1) A.C. - C.C. ex. A.S.

LIVRAISONS DE MACHINES AUX AUTORITES ALLEMANDES

Dates	Nombre de machines à visiter au cours de la journée	Nombre de machines reçues	% de machines reçues
29/8	145	9	6,2 %
30/8	210	26	12,4 %
31/8	179	30	16,75 %
1/9	210	29	13,80%
2/9	221	60	27,15%
3/9	196	61	31,12%
4/9	201	67	33,33%
5/9	204	68	33,33%
6/9	214	57	26,64 %
7/9	215	65	30,23 %
8/9	218	28	12,84 %
9/9	194	48	24,74 %
10/9	149	32	21,48 %
Moyenne journalière	197	45	22,8 %

PARC DE WAGONS - CITERNES

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

I- Parc d'avant-guerre.-

		1°- Wagons de particuliers					
		Est	Nord	Ouest	Sud- Ouest	Sud- Est	Ensem- ble
Foudres en bois pour transport de vins.....		1.066	230	339	4.883	2.794	9.312
citermes métalliques	{ à vins.....	197	91	190	580	1.177	2.235
	{ huiles comestibles.....	6	63	4	37	24	134
	{ à produits noirs {goudrons, {mélasses, {bitumes, {mazout,	658	1.222	929	194	308	3.511
	{ à produits blancs {essences, {alcool, pétrole, {huiles miné- {rales	783	4.217	829	601	808	7.238
	{ à acides et autres produits chimiques.....	140	605	560	292	554	2.151
	{ à gaz et liquides sous pression	-	89	71	3	137	300
	Total des citernes	1.784	6.287	2.583	1.707	3.008	15.369
Total citernes + wagons foudres	2.850	6.517	2.922	6.590	5.802	24.681	

2°- Wagons-citermes S.N.C.F.

Loués	{ Transport de produits noirs : 285
	{ - - blancs : 166
	{ - - chimiques : 12
Disponibles	137
Utilisés 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 W.V.D. sur les points suivants :

	Situation exacte			Situation adressée à la W.V.D.		
	citernes particulières	citernes S.N.C.F. louées	Total	citernes particulières	citernes S.N.C.F. louées	Total
Produits noirs	3.311	285	3.596	3.311	380	3.691
- blancs	7.238	166	7.404	7.306	485	7.791
- chimiques	2.151	12	2.163	2.125	865	2.990

II- Parc en mai 1940.-

1°- Wagons de particuliers

	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble
Foudres en bois pour transport de vins.....	1.075	265	310	4.847	2.742	9.239
(à vins	291	106	200	634	1.295	2.526
à huiles comestibles.....	30	58	6	37	24	155
citernes métalliques à produits noirs (goudrons, mélasses, bitumes, mazout	668	1.213	962	201	291	3.335
	à produits blancs (essence, alcool, pétrole, huiles minérales.	842	4.552	1.258	600	752
à acides et autres produits chimiques.....	181	608	532	289	577	2.187
à gaz et liquides sous pression.....	9	90	81	14	206	400
Total des citernes.....	2.021	6.637	3.039	1.775	3.145	16.607
Total citernes + wagons foudres	3.096	6.902	3.349	6.622	5.887	25.846

- (1) dont 1.285 transformées pour le transport des essences
 (2) dont 1.083 destinées au transport des alcools.

2°- Wagons-citernes S.N.C.F.

	(Transport de produits noirs : 207
Loués (- - blancs : 701
Utilisés pour les besoins intérieurs:	<u>801</u>
	1.709

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

	(Citernes à produits blancs : 8.004
	(Citernes à vins transformées : 1.205
	(Citernes à produits noirs
W.P.	transformées : <u>~ 500</u>
	Total 9.589
	(A déduire, citernes à alcool <u>1.083</u>
	8.506
W. S.N.C.F.	<u>701</u>
	Total 9.207

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)	15 %	12 %	14 %
(zone non occupée)	85 %	88 %	86 %

Il paraît logique de répartir le parc entre les deux zones d'après les chargements, 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 :

	Citernes à vins		
	Wagons-foudres	Wagons-foudres	Wagons-foudres
	en ne tenant pas compte des citernes transformées pour transport à essence	en ne tenant pas compte des citernes transformées pour transport à essence	en ne tenant pas compte des citernes transformées pour transport à essence
zone occupée.....	1.300	555	174
zone non occupée	7.939	2.171	1.067
Total...	9.239	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 comestibles.....	103	52
- à produits noirs.....	2.223	1.112
- - blancs.....	5.356	2.678
- - chimiques.....	1.464	733
- à gaz et liquides sous pression:	267	133
	9.393	4.698

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

Le dépouillement de l'inventaire du 4 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.N.C.F.....	5.236	1.987	5.223
2°- En tenant compte de ces citernes.....	3.663	2.457	6.120

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..... = 300
7.221 citernes

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

La différence, soit respectivement 1.998 et 3.087 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 $\frac{1}{3}$ / $\frac{2}{3}$ 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 atteignaient, le 10 septembre 1940, 2202 wagons de toutes catégories.

- 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	356.000

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.-

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

(15.000 voitures à voyageurs
 150.000 voitu- (6.500 fourgons
 res & wagons (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 : 56.000 locomotives, 785.000 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.B.- 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 KRUPP 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.

Réponse à la Note W.V.D.
Section ELL N° 125 a du
30/31 Juillet sur l'effec-
tif d'avant-guerre des wa-
gons -réservoirs, réfrigé-
rants, isothermes et frigo-
rifiques;

W. 125 a
WE 45

N O T E

pour Monsieur le Président de la
Division des Chemins de Fer de la W.V.D.

Veuillez trouver ci-dessous les renseignements demandés par
votre Note rappelée ci-contre :

1°) Effectif d'avant-guerre :

- a) des wagons-foudres bois pour transports de vins
et alcools 9.312 (w.particuliers)
- b) des wagons-citernes métalliques
 - à vins 2.235 (-d°-)
 - à huile comestible 134 (-d°-)
 - à produits noirs (goudrons,
mélasses, bitumes, mazout)..... 3.591 (dont 300 w. de
(service SNCF
(et 3511 w. per
(ticuliers. 185)
 - à produits blancs (essence,
pétrole, huiles minérales)..... 7.791 (dont 485 w. de
(service SNCF 166
(et 7306 w.
(particuliers.
 - pour transports d'acides et autres
produits chimiques 2.990 (dont 865 w. de
(service SNCF 17
(et 2125 w.
(particuliers
 - pour transports de gaz ou liquides
sous pression 300 (wagons particuliers

+125
Proposition

26
687
285
166
12

25.144
137

25.281

26.453
9.312

17.141
1.740

15.401

380
685
875

1740

2°) Il ne nous est pas possible de donner le chiffre de ces wagons
qui se trouvaient avant-guerre dans la zone aujourd'hui occupée :
tout le parc servait indistinctement à la France entière et
était réparti suivant les besoins, variables d'un moment à l'autre.

3°) Effectif d'avant-guerre des wagons frigorifiques, réfrigérants et isothermes :

4.155 dont 1030 wagons particuliers
3125 wagons S.N.C.F.

(Les 3125 wagons S.N.C.F. sont exploités par la Société des Transports et Entrepôts Frigorifiques).

4°) Même impossibilité que pour le 2° ci-dessous.

5°) Le dénombrement des longueurs des lignes situées en zone occupée est en cours. Nous vous ferons parvenir les chiffres correspondants dès que le travail sera terminé.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement

Signé:GOURSAT

Renseignements donnés à la WVD (Maj. Langefelaw) le 11.9.

INVENTAIRE
DES WAGONS CITERNES APTES AU TRANSPORT DE L'ESSENCE,
DU GAS OIL et de l'HUILE EFFECTUE DANS LES GARES DE
LA S.N.C.F., le 4 Août 1940

	Zone interdite	Zone occupée	Zone non-occupée	Total
Région EST		SNCF 10 297 39	39	297
Région NORD	SNCF 11 416 15	28 636 45		1052
Région OUEST		32 2000 197		2000
Région SUD-OUEST		4 311 22	14 522 77	833
Région SUD-EST		18 419 32	54 1935 323	2354
		92 335	400	
		92	68	
	416	3663 427	2457	6536
	26	416		
	390	4079		

Le chiffre de 6536 wagons-citernes inventoriés comprend :

- 750 wagons citernes à vin transformés en wagons citernes à essence,
- 617 wagons neufs livrés pendant les hostilités pour transporter de l'essence,
- 171 wagons citernes S.N.C.F. réquisitionnés.

A notre connaissance le parc de wagons citernes aptes au transport du gaz-oil et de l'huile comprendrait :

9260 citernes dont 7406 reconnues aptes par l'armée française

dont :
 1285 citernes à vin
 701 citernes SNCF
 520 imp. particulières
 dont 105 imp.

et 1354 wagons citernes particuliers communiés

750
 171
 579
 921

4079

4079
 453
 3626

627
 26
 653

9260
 13
 20 3085

9160
 6536
 2724

Chargement des citernes

On peut admettre pour le mois d'avril 1940 les nombres de wagons chargés suivants:

	:Wagons ré- :servoirs à :vins (y com- :pris foudres):	: autres : citernes
: France occupée	: 1.700 w	: 6.000 w
: S.O. non occupé	: 6.500	: 100
: S.E. non occupé	: 6.000	: 1.200
: Total non occupé	: 12.500	: 1.300

et pour un mois d'avant guerre (avril 1939) les nombres suivants:

	:Wagons ré- :servoirs à :vins (y com- :pris foudres):	: autres : citernes
: France occupée	: 900 w	: 5.200 w
: S.O. non occupé	: 3.000	: 100
: S.E. non occupé	: 2.000	: 1.000
: Total non occupé	: 5.000	: 1.100

On voit que la répartition entre zone occupée et zone non occupée était sensiblement la même en 1939 et 1940 pour les

"autres citernes", mais que pour les
wagons réservoirs à vins le déséquilibre
entre les deux zones s'est légèrement
accentué depuis la guerre.

Le Chef de la Subdivision
des Statistiques,

Sté

n. Fio

Service Technique
de la Direction Générale
Subdivision des Statistiques

REPARTITION, PAR CATEGORIE DE MARCHANDISES TRANSPORTEES,
DES WAGONS CHARGES "AUTRES CITERNES".

Mois d'avril 1939

Nous ne disposons, pour faire cette répartition, que des tonnages expédiés (en citernes ou non) de ces diverses catégories de marchandises.

Or 2 cas sont à distinguer:

- celui des produits chimiques pour lesquels le % des expéditions en citernes est très faible,
- celui des autres marchandises pour lesquelles ce % est assez fort.

Nous avons admis que pour les citernes chargées de produits chimiques, le nombre des wagons chargés par unité au parc était sensiblement le même que pour l'ensemble des citernes.

Quant au nombre de wagons citernes chargés des autres marchandises, nous l'avons réparti entre celles-ci au prorata des tonnages expédiés ce qui revient à admettre que le % expédié par wagons citernes est sensiblement le même d'une de ces marchandises à une autre.

On obtient ainsi la décomposition suivante:

	Nombre de wagons	zone occupée	zone non occupée
-Essence	1.500	1.200	300
-Huiles de naphte ou de pétrole	600	600	-
-Huiles lourdes (fuel oil, gas-oil)	950	800	150
-Huiles de graissage	300	250	50
-Alcool	250	200	50
-Brai, goudrons	<u>1.500</u>	<u>1.250</u>	<u>250</u>
	5.100	4.300	800
Autres (produits chimiques etc...)	<u>1.200</u>	<u>900</u>	<u>300</u>
	6.300	5.200	1.100

J. King

Service technique
de la direction générale

24

Matériel roulant

Langage des Wagons

Paris, ce 13-12-40.

Monsieur Fiac

Inspecteur Divisionnaire au
S^{at} de la Direction Générale.

Je vous adresse ci joint les renseignements que vous avez bien voulu me demander. Ces renseignements figurent:

- 1) sur le tableau ronéotypé qui est la copie d'un document remis à la S.N.C.F. par la W.V.D. Paris
- 2) sur le tableau II, tiré récemment par l'O.V. et donnant les résultats de l'inventaire du matériel, effectué le 1^{er} Décembre 1940. Au bas de ce tableau, figure un petit tableau donnant les résultats comparatifs

des 3 inventaires, pour le territoire
de la SNCF.

Je reste à votre disposition pour
tout renseignement complémentaire
qui pourrait vous être utile.

Spellicy

Tableau I

S.N.C.F.

Services Financiers.

Subdivision du Contrôle des Recettes Marchandises.

Bureau de Recettes, Paris.

Résultats provisoires.

Récapitulation de l'Inventaire du Matériel à marchandises S.N.C.F. sur l'ensemble du territoire (au 1^{er} Décembre 1940, à la date du 1^{er} Décembre 1940, à l'exception des signaux particuliers).

Régions	Fourgons P.V.		Coursiers (y compris EE)		Bombes, etc.		Vale (y compris G.L.)		Pne général		Observations
	É.O.	É.N.O.	É.O.	É.N.O.	É.O.	É.N.O.	É.O.	É.N.O.	É.O.	É.N.O.	
Est	1.386		12.267		10.060		5.654		20.367		29.367
Nord	1.156		16.160		32.239		7.627		59.182		57.182
Ouest	947		19.787		15.672		7.872		44.235		44.235
Mid-Ouest	453	867	11.685	13.013	7.870	8.830	3.532	4.094	23.570	26.351	49.921
Sud-Ouest	569	1.384	11.047	19.472	3.563	10.647	4.033	6.444	24.017	46.293	70.300
	4.511	1.234	70.946	52.485	74.204	28.577	28.760	10.338	178.421	72.664	251.055

Résultat provisoire de l'inventaire du Matériel Roulant
du 6 Octobre 1940

En-dessous le résultat de l'inventaire du 4-8-40

	Fourgons à trains de marchand.	K	T	N	Autres wagons	Total
W.V.D.Paris	2705	66630	54096	24518	1302	149251
le 4-8-40		92118	68032	38194		198344
W.V.D.Bruxelles Nord de la France	1520	17792	32934	9564	645	62455
le 4-8-40		22017	29198	9736		61941 60951 (1)
Belgique	Figurent dans la colonne "autres wagons"	6585	5982	2390	431	15388
le 4-8-40		3089	1983	2198		7270
Pays-Bas	5	309	170	37	52	573
Allemagne (y com- pris AL & Luxemb ^g)	2759	51953	37058	19547	2219	113536
le 4-8-40		12291	9685	4030		26006
Total	6989	143269	130240	56056	4649	341203
le 4-8-40		129515	108898	54158		293561 292571
à ajouter France Z.N.O.	1261	27260	24651	8939	669	62780
le 4-8-40		56343	53677	14347		124367
Total général	8250	170529	154891	64995	5318	403983
le 4-8-40		185858	162575	68505		417928 416938 (1)

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Division Chemins de fer
7 VI Wvaz

1024

(1) chiffres figurant sur tableau envoyé par la W.V.D.

renseignés fournis par la W.V.D. Paris

S. D. U. E. S.
 Services Financiers.
 Subdivision du Contrôle des Recettes Marchandises.
 3^e Bureau.

Comparaison entre l'Inventaire du 6 octobre 1940 et celui du 1^{er} décembre 1940
 sur l'ensemble du territoire,

à l'exception des Arrondissements de Metz, Luxembourg, Strasbourg et Mulhouse.

Résultats provisoires.

Tableau II.

	Est		Nord		Ouest W.V.D. de Paris	Sud-Ouest		Sud-Est		Sud-Ouest E. N. O.	Sud-Est E. N. O.	Total	
	W.V.D. de Bruxelles	W.V.D. de Paris	W.V.D. de Bruxelles	W.V.D. de Paris		W.V.D. de Bruxelles	W.V.D. de Paris	W.V.D. de Bruxelles	W.V.D. de Paris			W.V.D. de Bruxelles	W.V.D. de Paris
Inventaire du 6 octobre 1940 ⁽¹⁾	7.243	11.768	10.642	8.481	22.308	14.449	1.575	12.005	9.216	18.854	19.460	69.006	28.070
Inventaire du 1 ^{er} décembre 1940 ⁽²⁾	5.694	7.959	9.935	7.381	20.734	12.138	1.367	10.249	13.427	20.292	16.996	58.461	33.719
Differences	-1.549	-3.809	-707	-1.100	-1.569	-2.311	-208	-1.756	+4.211	+1.438	-2.464	-10.545	+5.649
	-5.358		-1.807								-13.009		+7.360
	Combrèaux.												
Inventaire du 6 octobre 1940 ⁽¹⁾	7.392	9.441	24.328	7.322	19.293	10.144	1.323	10.471	6.486	17.694	33.043	56.671	24.180
Inventaire du 1 ^{er} décembre 1940 ⁽²⁾	4.097	5.963	22.329	9.910	15.672	7.870	972	7.391	8.830	19.547	27.398	46.806	28.377
Differences	-3.295	-3.478	-1.999	+2.588	-3.621	-2.274	-351	-3.080	+2.344	+1.853	-5.645	-9.865	+4.197
	-6.773		+589								-15.510		+4.197
	Plato (y compris G.L.).												
Inventaire du 6 octobre 1940 ⁽¹⁾	2.709	4.759	6.279	2.839	8.010	4.412	552	4.108	2.944	5.727	9.540	24.128	8.671
Inventaire du 1 ^{er} décembre 1940 ⁽²⁾	2.896	2.758	5.161	2.466	7.879	3.562	424	3.614	4.094	6.444	8.481	20.279	10.538
Differences	+187	-2.001	-1.118	-373	-131	-850	-128	-494	+1.150	+717	-1.059	-3.849	+1.867
	-1.814		-1.491								-4.908		+1.867
	-622												

Quantité Liquide	W.V.D. de Bruxelles	W.V.P. de Paris	en Zone M. O. S. P.
454.585 (y compris A.L.) 374.662	250.295	149.805	124.367
272.769	62.043	149.805	60.921
251.055	52.875	125.546	72.634

Situation avant guerre (1)
 Situation le 4 août 1940 (1)
 Situation le 6 octobre 1940 (1)
 Situation le 1^{er} décembre 1940 (2)

(1) Situation provisoire.
 (2) Situation provisoire.

Not remis à M. Poullet

MINUTE

COPIE est adressée à :

- M.le Président FOURNIER.
- M.le Secrétaire d'Etat aux Communications.
- MM.les Directeurs des Services M. T.
- M.DUGAS.

14/12/40 ab.

D. 12.1.190/5

0.1797

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

Par votre lettre 2.442 du 11 courant, vous avez bien voulu me transmettre, à titre
 V.F.M.
 d'information, copie de la lettre II ANVIII NR 164 RO du 26 novembre 1940 de M.le
 Général KOHL, relative au marquage des wagons et aux relevés de wagons à effectuer
 aux frontières.

Vous avez bien voulu me remettre, par le même courrier, copie de la réponse que
 vous avez adressée le 11 courant à M.le Général KOHL.

Cette réponse comporte deux parties.

La première partie a trait aux relevés de wagons à effectuer aux frontières poli-
 tiques de la France, d'une part, aux gares de transit de la ligne de démarcation,
 d'autre part. Je suis entièrement d'accord pour continuer à effectuer aux frontières
 politiques les relevés réglementaires prévus par les textes internationaux du temps
 de paix; je crois devoir insister, toutefois, sur le fait que les gares de Bray-Dunes,
 Abeche, Givet et Vireux-Molhain sont exploitées actuellement par les Autorités alle-
 mandes et que nous ne pouvons pas, par suite, garantir l'exactitude des relevés qui
 y seront faits. Je suis également d'accord pour établir, dans les gares de transit
 de la ligne de démarcation, des relevés simplifiés donnant chaque jour les catégories
 et les nombres de wagons entrés et sortis.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre lettre, relative au marquage des
 wagons prescrit par le Général KOHL pour les "wagons propriété de la S.N.C.F. des
 territoires français occupés (M.V.D. de Paris et de Bruxelles)", bien que vous n'ayez
 pas donné un accord explicite sur cette prescription et que vous nous demandiez d'at-
 tendre, avant d'effectuer le marquage, les renseignements complémentaires que vous
 avez sollicités, je tiens à vous exposer le point de vue de la S.N.C.F. sur cette
 question, sans attendre que vous soit parvenue la réponse de M.le Général KOHL.

A mon avis, le marquage des wagons S.N.C.F. des territoires français occupés
 serait une opération tout à la fois inutile et nuisible, sinon dangereuse.

.....

En premier lieu, le marquage serait inutile. En effet :

1°- S'il a pour but de permettre aux W.V.D. de Paris et de Bruxelles de suivre constamment les variations du parc de la zone occupée et de prendre éventuellement les mesures utiles en vue de son maintien ou de son renforcement, le marquage est superflu puisque les relevés de wagons effectués aux frontières politiques et à la ligne de démarcation, nous permettront, en partant des résultats de l'inventaire du 1er décembre 1940, de fournir, chaque semaine et au besoin tous les jours, aux Autorités allemandes, le chiffre exact de wagons se trouvant d'une part, en zone occupée, d'autre part, en zone libre (ce que vous avez du reste fait justement observer au Général KOHL dans le 1° du paragraphe II de votre lettre).

2°- S'il a pour but de faciliter le retour en zone occupée des wagons qui auraient été expédiés de cette dernière à destination de l'Allemagne, des autres territoires occupés ou des pays au delà, ce marquage paraît également sans efficacité : les agents des Chemins de fer de toutes les Administrations de l'Europe sont habitués de longue date à appliquer les règles du R.I.V. prescrivant le rapatriement des wagons des Administrations étrangères et à reconnaître les wagons de la S.N.C.F. sur le seul vu de leurs marques actuelles; si, par conséquent, les wagons S.N.C.F. ne sont actuellement pas rapatriés en France, ce n'est pas l'adjonction à leurs marques d'un rond jaune qui facilitera ou activera leur rapatriement.

En deuxième lieu, le marquage prescrit par le Général KOHL serait nuisible, sinon même dangereux :

1°- Tout d'abord, en effet, l'attention des agents de la Reichsbahn et des Chemins de fer étrangers étant attirée spécialement sur la nécessité de rapatrier les wagons S.N.C.F. marqués d'un rond jaune, ces agents en concluront que le rapatriement des wagons S.N.C.F. ne portant aucune marque spéciale à la peinture (qu'ils soient en provenance de la zone libre ou qu'ils se trouvent déjà sur les territoires occupés par le Reich, en excédent des 85.000 wagons livrés à titre de prêt à l'Allemagne) n'a pas à être effectué. C'est d'ailleurs la crainte qui vous a amené à rédiger le 4° du paragraphe II de votre lettre à M.le Général KOHL.

2°- D'autre part, les W.V.D. de Paris et de Bruxelles seront tout naturellement incitées, une fois marqués tous les wagons du parc de la zone occupée, à protester lorsque des wagons marqués du rond jaune se trouveront en assez grand nombre en zone libre sans être rapidement rapatriés en zone occupée, tout en trouvant naturel d'avoir en zone occupée un grand nombre de wagons non marqués du parc de la zone libre. Il faut craindre qu'en pareil cas elles prescrivent le rapatriement, dans des délais très courts, en zone occupée de tous les wagons marqués d'un rond jaune présents en zone libre, ce qui nous obligerait à ordonner, en compensation, des mouvements de wagons non marqués de la zone occupée sur la zone libre, mesure déplorable au double point de vue de l'utilisation des wagons et des machines.

3°- J'ajoute que l'opération du marquage présente en outre l'inconvénient d'immobiliser, pendant un certain temps, l'effectif total des wagons qui seront attribués à la zone occupée.

Pour toutes ces raisons, je tiens à vous faire connaître, dès maintenant, les graves objections présentées par la S.N.C.F. à la mesure prescrite par M.le Général KOHL et je me permets d'insister auprès de vous pour que ce point de vue soit porté à sa connaissance et, si besoin, défendu auprès de lui.

Toutefois, si malgré ces objections, la décision de M.le Général KOHL devait être confirmée, sa réalisation impliquerait au préalable (ainsi que vous voulez bien l'exposer vous-même dans le 2° du chapitre II de votre lettre) la définition de l'effectif des wagons attribués à la zone occupée, à marquer de ronds jaunes, - et la désignation des wagons à marquer.

Or, la définition même impliquerait à son tour :

- la détermination du parc à affecter respectivement à la zone libre et à la zone occupée, compte tenu de l'imputation des wagons détruits, disparus ou non retrouvés au cours d'un inventaire complet;
- le règlement du sort des wagons ex-AL ou, sous une autre forme, des wagons à affecter au parc des anciens arrondissements de Metz, Strasbourg et Mulhouse;
- la solution du problème de la désignation, parmi les wagons du parc de la zone occupée, des 85.000 wagons livrés à l'Allemagne à titre de prêt : à cette occasion, il serait nécessaire de définir les nombres, les types des wagons loués, de préciser leur régime financier ainsi que celui des autres wagons se trouvant à l'étranger, etc...

Toutes ces questions seraient à débattre devant la Commission d'Armistice et le marquage ne pourrait être effectué avant qu'une solution leur ait été donnée.

Ces diverses questions ne pourraient, du reste, être elles-mêmes résolues sans qu'un nouvel inventaire précis ait été fait au préalable, inventaire qui devrait combler les lacunes de celui du 6 octobre et qui, à cette fin, devrait :

1°- être effectué non seulement en France, Allemagne, Belgique, Hollande, mais encore, ainsi qu'il a été demandé à Wiesbaden par la Délégation française le 20 septembre 1940, dans tous les territoires occupés par le Reich, et sur toutes les Administrations en relations ferroviaires directes ou indirectes avec le Reich ou avec la S.N.C.F.;

2°- être dressé non pas simplement en nombre de wagons, mais par numéro de wagon (ainsi que nous l'avons fait sur les lignes de la S.N.C.F. lors de nos inventaires du 4 août, du 6 octobre et du 1er décembre), de manière à permettre de déterminer avec précision quels sont les wagons détruits ou disparus, et de pouvoir ensuite désigner matériellement les wagons à affecter à chaque zone et à marquer.

En résumé, la S.N.C.F. estime :

- 1°- que l'idée du marquage doit être repoussée,
- 2°- que si ce marquage devait cependant avoir lieu, il devrait être précédé, tout d'abord, d'un inventaire complet et individuel des wagons sur l'ensemble des Administrations ferroviaires en contact direct ou indirect avec la S.N.C.F. et le Reich, ensuite de l'examen des diverses questions évoquées ci-dessus et relatives à la répartition du parc total de la S.N.C.F.

Je vous serai très obligé de bien vouloir insister auprès de M.le Général KOHL dans le sens ci-dessus et je vous saurai gré des efforts que vous voudrez bien déployer pour éviter l'application des prescriptions de la lettre de M.le Général KOHL concernant le marquage des wagons en territoire français occupé.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

Copie est adressée au Service O.

15. DEC. 1940

sb.

D. 2110/7.

12.112.1/8.

0.1713

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION PARIS

Rue de Berri, 29.

Ainsi que nous vous en avons informés, nous avons effectué, le 1er décembre, l'inventaire des wagons se trouvant sur les lignes de la S.N.C.F. (lignes de l'Alsace-Lorraine exclues).

Bien que nous ne puissions vous fournir pour le moment que des chiffres provisoires, nous pensons qu'à l'exemple du dernier inventaire, les chiffres définitifs seront très voisins du résultat que nous vous communiquons(1).

Ces résultats sont les suivants :

251.055 wagons ont été inventoriés sur les voies de la S.N.C.F.

Le rapprochement des résultats des 3 inventaires effectués depuis le mois d'août permet de mesurer l'appauvrissement de nos disponibilités :

4 août.....	374.662 wagons
6 octobre.....	272.769 "
1er décembre.....	251.055 "

Nous enregistrons ainsi une diminution de 21.714 wagons par rapport à la situation du 6 octobre, et de 123.607 wagons par rapport à celle du 4 août.

Vous avez bien voulu nous donner l'assurance, dans une réunion du 28 octobre 1940, que les wagons sortis des lignes de la S.N.C.F., en excédent des 85.000 wagons prélevés par le Chef des Transports, nous seraient restitués.

A la suite de l'inventaire du 6 octobre, je vous avais indiqué, dans une lettre en date du 28 octobre, qu'en sus de ces 85.000 wagons, 57.600 se trouvaient déjà hors de France et je vous avais demandé qu'ils fussent rapatriés. Actuellement, 79.000 wagons ont quitté le territoire français, en dehors du prélèvement décidé par le Chef des Transports.

Dans sa lettre du 26 novembre 1940 à M.le Colonel, Chef de la Délégation française à Paris pour les Communications, M.le Général KOHL a renouvelé l'assurance que le Chef allemand des Transports ordonnerait le retour du matériel français passé en transit en Belgique, Hollande et Allemagne.

Permettez-moi d'insister à nouveau pour que le rapatriement de ce matériel soit réalisé.

(1) C'est ainsi que pour l'inventaire du 6 octobre, les chiffres provisoires avaient indiqué 271.870 wagons et les chiffres définitifs 272.769 wagons.

Nous vous prions également de bien vouloir, pour tenir compte de la situation de plus en plus difficile dans laquelle se trouve la S.N.C.F., rapporter l'ordre donné de fournir au bassin houiller belge le matériel vide français nécessaire au chargement de 4.000 tonnes par jour. Aux termes du R.I.V., le matériel doit être fourni par l'Administration expéditrice; nous pensons que vous voudrez bien reconnaître que, en égard à l'appauvrissement que nous venons de vous signaler, il serait normal que les expéditions de charbons belges soient faites en matériel belge.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

13

*McDouglas
reçu en ce point
de*

*Je vous prie de
me faire connaître
qu'en date du 1/24/40*

REPONSE AUX QUESTIONS 1526
de la Conférence de Monsieur le Directeur Général
en date du 8 Novembre 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
Directeur Général	
90 DEC. 1940	
Dossier D 2110	7/134

Claret

Les questions posées étaient les suivantes :

- 1°) Comparer les wagons signalés disparus d'une part le 4 août, d'autre part le 6 octobre, numéro par numéro, de manière à rechercher si ces numéros sont en partie distincts dans les deux inventaires;
- 2°) Rechercher si parmi les wagons non retrouvés, il en est particulièrement de l'ancien parc A.L. ou du parc ex-allemand;
- 3°) Tenir compte du nombre de wagons effectivement démolis qui ont été repérés par le Service T.

Les résultats du travail exécuté à ce sujet par le Bureau du Mouvement des Wagons sont résumés dans le tableau ci-joint. Ils ne portent que sur les wagons S.N.C.F. inventoriés sur nos lignes (1); pour les wagons inventoriés en dehors de nos lignes nous n'avons en effet que des résultats globaux, l'inventaire auquel a fait procéder la Reichsbahn le 6 octobre n'ayant été que numérique et non nominatif.

Du tableau ci-joint se dégagent les constatations suivantes :

- 1°) 200.623 wagons ont été identifiés sur les lignes de la S.N.C.F. à la fois à l'inventaire du 4 août et à celui du 6 octobre;
- 2°) 377.708 wagons ont été identifiés sur nos lignes à l'un ou à l'autre des 2 inventaires et leur existence ne saurait être par suite contestée;

.....

(1) A l'exception des Arrondissements du Luxembourg, de Metz, de Strasbourg et de Mulhouse dont les résultats ne nous ont jamais été communiqués.

- 3°) 129.654 wagons identifiés sur nos lignes le 4 août n'ont pas été identifiés à nouveau le 6 octobre; ces wagons sont donc sortis du territoire français entre le 4 août et le 6 octobre. Il est curieux de constater que ce nombre est sensiblement égal à celui des wagons accusés comme présents en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne le 6 octobre, soit 129.497 wagons;

- 4°) 47.431 wagons qui n'avaient pas été identifiés sur nos lignes le 4 août l'ont été le 6 octobre; ces wagons sont donc entrés en territoire français entre le 4 août et le 6 octobre. Leur nombre est supérieur au chiffre déclaré par les Allemands pour les wagons présents le 4 août en Belgique, Hollande et Allemagne, soit 33.276 wagons;

- 5°) Wagons de l'ancien parc A.L. non identifiés sur les lignes de la S.N.C.F. le 4 août ou le 6 octobre :

6091 wagons sur un parc de 39.112 wagons

- 6°) Wagons de l'ancien parc allemand non identifiés sur nos lignes le 4 août ou le 6 octobre :

4193 wagons sur un parc de 25.970 wagons

- 7°) Wagons S.N.C.F. non identifiés le 4 août ou le 6 octobre : 61.158 wagons;

- 8°) Wagons S.N.C.F. effectivement démolis entre le 1er juin 1940 et le 6 octobre 1940: 2.822 wagons.

Fucelli

INVENTAIRE SPECIAL DU 6 OCTOBRE 1940

Question 1.526

CONFERENCE de M. le Directeur Général

	M.	E.F.	C.	T.	P.	G.L.	Totaux	Wagons spéciaux				Totaux	
								Wagons-citernes		Wagons frigorifiques et isothermes	Autres		
								réquisitionnés pour les essences	pour autres transports				
a) Wagons inventoriés et identifiés à la fois le 4/8 et le 6/10	3.287	7.941	72.840	85.462	27.961	3.132	200.623	223	25	1.669	3.070	4.987	
b) Wagons inventoriés et identifiés le 4/8 seulement	3.035	6.138	53.249	43.873	21.530	1.829	129.654	93	2	360	1.182	1.637	
c) Wagons inventoriés et identifiés le 6/10 seulement	1.364	2.794	17.350	17.963	7.193	767	47.431	381	36	454	705	1.576	
1) Total des wagons inventoriés et identifiés (a + b + c)	7.686	16.873	143.439	147.298	56.684	5.728	377.708	697	63	2.483	4.957	8.200	
d) Wagons non inventoriés et non identifiés de l'ancien parc A.L.	111	134	2.162	2.887	542	255	6.091						
e) Wagons non inventoriés et non identifiés de l'ancien parc allemand	165	325	1.907	1.419	366	13	4.193				2	2	
f) Wagons non inventoriés ou non identifiés - autres -	1.834	4.708	22.737	20.925	10.127	827	61.158	203	5	234	594	1.036	
g) Wagons effectivement démolis du 1/6/40 au 6/10/40 inclus	30	29	673	1.843	239	8	2.822						
2) Total des wagons non inventoriés et démolis (d + e + f + g)	2.138	5.196	27.479	27.074	11.274	1.103	74.264	203	5	234	596	1.038	
TOTAL GENERAL (1 + 2)	9.824	22.069	170.918	174.372	67.958	6.831	451.972	900	68	2.717	5.553	9.238	

Exp. remis à H. Paul

- Copie est adressée à :
- M. le Président du Conseil d'Administration
 - M. le Secrétaire d'Etat aux Communications
 - M. le Directeur du Service M.
 - M. le Chef du Service O.

MINUTE

28. DEC. 1940

D. 2110/7.

D. 121.050/5

**Note pour Monsieur le Chef de la Délégation "Communications"
des Services de l'Armistice à Paris,**

0.1821

Ainsi que vous le savez, la S.N.C.F. a procédé le 1er décembre dernier à un inventaire complet de son matériel roulant et des agrès présents en France à cette date. Vous avez vous-même insisté auprès du Représentant du Chef allemand des Transports pour qu'un inventaire du matériel S.N.C.F. à marchandises soit effectué simultanément en Allemagne et sur les différents territoires placés sous le contrôle allemand ainsi d'ailleurs que dans les diverses autres Administrations européennes. De notre côté nous avons fait le 19 novembre une demande analogue à la W.V.D. Paris en lui exposant que ce nouveau recensement général du matériel S.N.C.F., effectué par numéro de wagons, nous permettrait sans doute de retrouver la position des 40.000 wagons non situés à l'inventaire du 6 octobre.

Par lettre du 25 novembre la W.V.D. Paris nous a fait savoir qu'en Allemagne et dans les autres pays étrangers à la France, il ne serait procédé le 1er décembre à aucun nouvel inventaire de wagons.

Nous ne connaissons donc toujours pas ni le nombre exact de wagons se trouvant hors de nos frontières nationales, ni a fortiori, les numéros de ces wagons. Nous savons simplement, d'après notre inventaire du 1er décembre et la comparaison avec le parc d'avant-guerre, qu'en plus des 85.000 wagons S.N.C.F. que le Chef allemand des Transports avait prescrit de prêter au Reich, nous avons hors de nos frontières au 1er décembre un total de 79.000 wagons.

Or, par lettre n° 7 VI Vw du 20 décembre 1940, la W.V.D. Paris nous avise que : "les wagons S.N.C.F. cédés à l'Allemagne, à titre d'emprunt ont été marqués par un trait jaune en dessous du numéro" et que "au cas où des wagons ainsi marqués parviendraient sur nos lignes, la W.V.D. demande de les rapatrier en Allemagne comme les wagons allemands chargés".

En exécution de cet ordre, la S.N.C.F. a envoyé immédiatement à tous ses Services l'instruction d'application ci-jointe (Instruction Générale - Série M : Transports n° 38 - Série M.T. : Utilisation et Circulation du Matériel n° 14).

Je vous serais très obligé de bien vouloir demander d'urgence au Chef allemand des Transports le nombre et les numéros des wagons qui ont été ainsi, sur son ordre, marqués d'un trait jaune.

S'agit-il des 21.000 wagons livrés effectivement à l'Allemagne à valoir sur les 85.000 wagons demandés à l'origine par le Chef Allemand des Transports et dont lui-même avait ordonné la suspension des livraisons le 21 septembre 1940 lorsqu'on était arrivé précisément à ce chiffre de 21.000 ?

S'agit-il de la totalité des 85.000 wagons demandés ?

Etant donné les mouvements continus de matériel roulant de la France vers l'Allemagne et l'hémorragie constante de notre matériel non compensé par des mouvements équivalents de l'Allemagne vers la France, vous comprendrez tout l'intérêt que la S.N.C.F. attache à avoir ces renseignements lui permettant de connaître d'une façon précise le parc sur lequel elle doit pouvoir effectivement compter pour assurer les transports dont elle a la responsabilité en France.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Signé : LE BESMEYER

Copie est adressée à :

- M. le Président du Conseil d'Administration
- M. le Secrétaire d'Etat aux Communications
- M. le Directeur du Service M.
- M. le Chef du Service O.

28/12/40

ha

**Note pour Monsieur le Chef de la Délégation "Communications"
des Services de l'Armistice à Paris,**

Ainsi que vous le savez, la S.N.C.F. a procédé le 1er décembre dernier à un inventaire complet de son matériel roulant et des agrès présents en France à cette date. Vous aviez vous-même insisté auprès du Représentant du Chef allemand des Transports pour qu'un inventaire du matériel S.N.C.F. à marchandises soit effectué simultanément en Allemagne et sur les différents territoires placés sous le contrôle allemand ainsi d'ailleurs que dans les diverses autres Administrations européennes. De notre côté nous avons fait le 19 novembre une demande analogue à la W.V.D. Paris en lui exposant que ce nouveau recensement général du matériel S.N.C.F., effectué par numéro de wagons, nous permettrait sans doute de retrouver la position des 40.000 wagons non situés à l'inventaire du 6 octobre.

Par lettre du 25 novembre la W.V.D. Paris nous a fait savoir qu'en Allemagne et dans les autres pays étrangers à la France, il ne serait procédé le 1er décembre à aucun nouvel inventaire de wagons.

Nous ne connaissons donc toujours pas ni le nombre exact de wagons se trouvant hors de nos frontières nationales, ni a fortiori, les numéros de ces wagons. Nous savons simplement, d'après notre inventaire du 1er décembre et la comparaison avec le parc d'avant-guerre, qu'en plus des 85.000 wagons S.N.C.F. que le Chef allemand des Transports avait prescrit de prêter au Reich, nous avons hors de nos frontières au 1er décembre un total de 79.000 wagons.

Or, par lettre n° 7 VI Vw du 20 décembre 1940, la W.V.D. Paris nous avise que : "les wagons S.N.C.F. cédés à l'Allemagne, à titre d'emprunt ont été marqués par un trait jaune en dessous du numéro" et que "au cas où des wagons ainsi marqués parviendraient sur nos lignes, la W.V.D. demande de les rapatrier en Allemagne comme les wagons allemands chargés".

En exécution de cet ordre, la S.N.C.F. a envoyé immédiatement à tous ses Services l'instruction d'application ci-jointe (Instruction Générale - Série M : Transports n° 38 - Série M.T. : Utilisation et Circulation du Matériel n° 14).

Je vous serais très obligé de bien vouloir demander d'urgence au Chef allemand des Transports le nombre et les numéros des wagons qui ont été ainsi, sur son ordre, marqués d'un trait jaune.

S'agit-il des 21.000 wagons livrés effectivement à l'Allemagne à valoir sur les 85.000 wagons demandés à l'origine par le Chef Allemand des Transports et dont lui-même avait ordonné la suspension des livraisons le 21 septembre 1940 lorsqu'on était arrivé précisément à ce chiffre de 21.000 ?

S'agit-il de la totalité des 85.000 wagons demandés ?

Etant donné les mouvements continuels de matériel roulant de la France vers l'Allemagne et l'hémorragie constante de notre matériel non compensée par des mouvements équivalents de l'Allemagne vers la France, vous comprendrez tout l'intérêt que la S.N.C.F. attache à avoir ces renseignements lui permettant de connaître d'une façon précise le parc sur lequel elle doit pouvoir effectivement compter pour assurer les transports dont elle a la responsabilité en France.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : Le Besnrais

Wehrmacht Verkehrs Direktion PARIS
Abteilung Eisenbahnen
7 V i Vw

PARIS, den 20.12.40

An die

S.N.C.F. Service Central du Mouvement

P A R I S

8, rue de Londres

TRADUCTION

Les wagons S.N.C.F. cédés à l'ALLEMAGNE à titre d'em-
prunt ont été marqués par un trait jaune en dessous du
numéro. Au cas où des wagons ainsi marqués parviendraient
sur vos lignes, la W.V.D. demande de les rapatrier en
ALLEMAGNE comme les wagons allemands chargés.

signature..

TRADUCTION

W III/F n° 8841

Le 28 janvier 1941

Référence : lettre n° 2785/V.E.M.

Objet: Marquage des wagons
loués à la Reichsbahn

En réponse à la lettre ci-dessus je vous fais connaître que :

- 1: Il y a lieu de se référer à la Note de la Commission allemande d'armistice n° 3/41, du 21 janvier 1941, en ce qui concerne le nombre de wagons des territoires français occupés à mettre, à titre de prêt, à la disposition de la Reichsbahn.
- 2: Il a été demandé au Ministère des Communications du Reich de donner des ordres pour l'établissement d'un relevé numérique des wagons marqués.
- 3: Les wagons mis à la disposition de la Reichsbahn le sont à titre de prêt.

Haut-Commandement de l'Armée
Etat-Major de l'Armée
Le Chef des Transports
B.G.O. PARIS

Le 7 Mars 1941.

Az. W III/F Nr. 234.41.

Concerne: Notes 3178/V.F.M. du 7.2.41.
3392/V.F.M. du 23.2.41.

Monsieur le Colonel PAQUIN

Chef de la Délégation Française
pour les Communications à PARIS.

Je suis avec le plus grand intérêt les variations de l'effectif des wagons de la S.N.C.F.. Je constate avec satisfaction que depuis Janvier, le retour par trains de matériel vide des wagons français qui se trouvent en Allemagne au -dessus de l'effectif des wagons qui ont été cédés à titre de prêt a commencé.

Si jusqu'à présent ces retours ne^{se} sont pas manifestés par une augmentation des effectifs de wagons en territoire occupé, ceci est dû à différentes raisons. La période des grands froids p. ex. a rendu impossible les transports de différentes marchandises de l'Allemagne vers la France, de façon que les transports économiques France-Allemagne dépassent actuellement largement ceux du sens inverse. Malheureusement la priorité des transports de la Wehrmacht, n'a pas toujours permis d'accepter les trains vides offerts par le Reich.

Mais, je crois pouvoir vous affirmer, qu'après un certain temps, l'effectif des wagons en zone occupée sera de nouveau tel que de plus grandes difficultés pourront être évitées.

En ce qui concerne votre proposition de ne plus marquer en jaune les wagons de la S.N.C.F. qui se trouvent en France ou qui roulent vers les territoires français, je vous prie de remarquer ce qui suit :

...../.....

Si ceci comprend le marquage par un cercle des wagons S.N.C.F. faisant partie des effectifs des territoires français (W.V.D. Paris et Bruxelles), cette question a été réglée par lettre Az. W III/F Nr. 100.I du 27.I.41. Mais si votre proposition concerne les wagons prêtés marqués d'un trait jaune, je regrette d'être obligé de refuser l'enlèvement de la barre jaune sur les wagons S.N.C.F. se trouvant en France, ou entrant en France. En ce qui concerne la sortie de wagons ouverts vides à destination des Mines de Charleroi il ne peut s'agir que de trains de matériels vides réservés aux transports de charbon vers la France. Cette mesure a été prise en son temps pour alléger les transports de charbon des Mines de la région de LILLE. Les précautions nécessaires ont été prises pour ne faire appel à du matériel vide que pour autant que celui-ci pourra être envoyé en France en charge.

En ce qui concerne un inventaire général, je vous prie de vous reporter à ma lettre W III/F Nr. 88.4I du 28.I.41 qui paraît devoir donner satisfaction à ce sujet.

signé: KOHL.

Pour copie conforme :

Signature : ,Capitaine

9858
6 AVR. 1941
4 AVR 1941
W.V.D. Paris
Division des Chemins
de fer
7 AVR 1941
Wagon
Mr. Hoover
2 divisions

Traduction

M.K. 3.4.41

3 AVR 1941

213

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE
- 4 AVR. 1941
Dossier D 121050/5 Pièce N° 608

Paris, le 2 avril 1941

DIRECTION GÉNÉRALE
SECRETARIAT W
- 3 AVR. 1941
W 3689 a

S.N.C.F.
Service Central du Mouvement
8, rue de Londres

Paris

Objet: Manière de traiter les wagons à trait jaune.

L'Office central des wagons a, le 15 février 1941, demandé aux Chemins de fer d'Etat italiens, hongrois, yougoslaves, bulgares, roumains, slovaques, danois, norvégiens et suédois, aux Chemins de fer fédéraux suisses et aux Chemins de fer des protectorats de Bohême et de Moravie, de traiter comme des wagons de la Reichsbahn les wagons à marchandises français et belges prêtés à la Reichsbahn et qui sont marqués d'un trait jaune au-dessous de leur numéro matricule. Cette demande ne concerne pas les wagons sans trait jaune.

La W.V.D. de Paris vous prie d'en prendre connaissance.

signé: DAUB

St. Idem

SECRETARIAT W
ORIGINAL TRANSMIS LE 3 avril
AU SERVICE M

il faut approuver
la question auprès
du C.T.R.H.
et accord avec M.
Bugeat -

a) pour le traitement de
ce wagon
b) pour l'ass. matricule
des wagons de cette
classe

dy

Fait au Colonel Piquin le 23 Avril 1941

{ 0 n° 2209
D 121050/5

COPIE

ha

22. AVR. 1941

O. N° 2200

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de soumettre à votre signature le projet de lettre ci-joint destiné à l'E.T.R.A. par l'intermédiaire du Colonel PAQUIN, que vous avez bien voulu me demander de rédiger en accord avec le Service Central du Mouvement comme suite à la lettre du 2 avril de la W.V.D. Paris. Dans cette lettre la W.V.D. Paris nous faisait connaître que le 15 février 1941 l'Office central des wagons du Reich avait demandé à tous les pays en relations ferroviaires avec lui de traiter désormais les wagons français marqués d'un trait jaune comme des wagons appartenant à la Reichsbahn.

Dans la lettre qui vient d'être signée par M. le Président du Conseil d'Administration le 16 avril, nous exposons au Ministre la nécessité où nous nous trouvons de modifier le premier contrat de location des wagons cédés au Reich et de compter comme mis à disposition de l'Allemagne, non seulement les wagons marqués d'un trait jaune mais tous les wagons sortis du territoire national ; nous lui soumettions donc un deuxième contrat rédigé dans ce sens et lui demandions de le transmettre à la Délégation Economique de Wiesbaden aux lieu et place du premier contrat.

M. DARGEOU et moi n'avons donc pas cru devoir insister dans le présent projet destiné à l'E.T.R.A. sur le paiement des wagons à trait jaune, et nous nous sommes contentés de donner acte au Chef allemand des Transports de la décision qui vient d'être portée à notre connaissance par la W.V.D. Paris ; nous avons profité toutefois de l'occasion pour lui rappeler la demande que nous lui avons faite en janvier dernier et l'intérêt que présenterait pour nous la connaissance du nombre et des numéros des wagons marqués d'un trait jaune.

Votre respectueux et dévoué,

Le Chef du Service technique de
la Direction Générale,

Signé : DUGAS

Copie est adressée au Service M.-

23 Avril 1941

na

- 1 pièce jointe -

D. 121.050/5.

0.2209NOTE pour M. le Chef de la Délégation "Communications"
des Services de l'Armistice à PARIS.-

Par lettre du 2 avril 1941, dont ci-joint copie, la W.V.D. Paris nous avise que les Chemins de fer allemands viennent de demander à toutes les Administrations ferroviaires européennes en relations avec eux, de traiter les wagons français marqués d'un trait jaune comme des wagons de la Reichsbahn.

Je vous demande de bien vouloir donner acte au Chef allemand des Transports de cette décision qui a été portée à notre connaissance par la W.V.D. Paris et non par l'E.T.R.A.- Je vous serais obligé de bien vouloir à ce propos rappeler au Chef allemand des transports que nous lui avons demandé de nous indiquer le nombre et les numéros de ces wagons marqués sur son ordre d'un trait jaune (notre lettre D 121.050/5 du 28 décembre 1940, votre lettre au Général KOHL 2795 VPM du 7 janvier 1941) ; nous serions heureux de recevoir le plus rapidement possible ces renseignements.

Il est en effet très intéressant pour nous de connaître nominativement les wagons de notre parc qui, tant du point de vue de leur utilisation que de leur situation juridique, ne sont pas soumis aux mêmes règles que les autres.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : Le Bonussis

Copie pour Monsieur DUGAS

3 Septembre 1941

Mb 12.114.470/2
20

D 121.041/11

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre lettre SA 488 du 12 Août et à ma réponse, même référence que la présente, en date du 24 Août, j'ai l'honneur de vous faire connaître l'état des négociations en cours entre la S.G.W. et les Organismes allemands au sujet de la répartition et de l'exploitation des wagons de grande capacité

Marquage des wagons

La S.G.W. a dû signaler plusieurs fois à la W.V.D. de PARIS que les Autorités allemandes avaient enlevé à certains wagons leurs inscriptions françaises et les avaient remplacées par des inscriptions allemandes dont elle a demandé la disparition.

D'autre part, le représentant de l'Einsatzstelle de SARREBRUCK, l'O.R.R. THOMA, a demandé la suppression des inscriptions S.G.W. sur les wagons à minerais dont la S.G.W. a la gérance et qui doivent être exploités par la Wagengemeinschaft B-S. Cette demande a été reprise dans la lettre du Général KOHL.

De son côté, la S.G.W. a insisté pour son maintien et, lors d'une Conférence qu'il a eue le 22 Août avec l'O.R.R. THOMA, son Président a encore fait valoir la nécessité de cette inscription qui ne peut en rien gêner l'utilisation de ces wagons par les Organismes allemands.

Répartition et utilisation des wagons

La répartition doit porter sur les wagons à minerais. Elle est en cours mais n'est pas encore achevée entre les divers groupes. Une fois faite, les wagons seront attribués à la Wagengemeinschaft-B-S, porteront la marque B-S et seront répartis, les wagons d'usines à leurs usines mères, les wagons de Sociétés de location entre divers centres, SARREBRUCK, UCKANGE, AZINCOURT, LONGWY, BARONCOURT.

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications,
Direction Générale des Transports,
Service Technique, 5e Bureau

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
Copie à M. le Président FOURNIER
M. VAGOGNE
M. DUGAS - M. ADAM

T - C

La Wagengemeinschaft B-S se réserve le soin de composer les rames avec ces wagons et demande que rien ensuite ne soit modifié sans son assentiment. La S.G.W. a essayé d'obtenir plus de souplesse dans l'utilisation des wagons, en respectant, bien entendu, la répartition entre les groupes, mais il est probable qu'il faudra, pour l'obtenir, attendre que naissent des difficultés d'exploitation.

Exploitation

La Wagengemeinschaft B-S demandera à la S.G.W. d'entretenir les wagons français. Cette Société y a consenti, en principe, sous diverses réserves, notamment concernant la prise en location des wagons par la Wagengemeinschaft R-S. Cette prise en location est d'autant plus urgente que la suppression de l'application des tarifs français sur les lignes de la Moselle, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin rend impossible la rémunération des propriétaires français conformément à l'article 5 de l'arrêté de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications du 30 Décembre 1940.

Des promesses ont été faites par la lettre de M. le Général KOHL et elles ont été renouvelées au cours de l'entretien du 22 courant. Il faut espérer que leur réalisation ne tardera pas trop.

Un projet de contrat d'entretien des wagons a été envoyé le 8 Juillet à la Wagengemeinschaft B-S ; la S.G.W. n'en a aucune nouvelle.

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

Le Directeur Général,
(s) LE BESNERAIS

Service technique
de la direction générale

2000

Série V.V.D

24

Matériel roulant

Wagons pour les bassins miniers
du Nord et du Pas-de-Calais.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

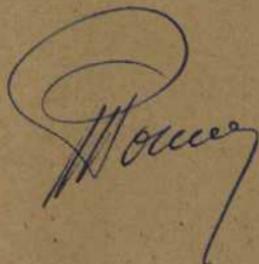
R. C. Seine 276.448 B

●
SERVICE CENTRAL
DU MATÉRIEL
●

Paris, le 21 Septembre 19 40
20, Rue de Rome (8°)
Tél. : LABORDE 88-00

Monsieur DUGAS ,

Ci-joint le texte rectifié que
je suis d'avis d'adopter pour le 7^{ème}
paragraphe du projet de lettre que vous
m'avez communiqué, le texte envisagé ne
répondant pas à la réalité .



Pour ce qui concerne le chiffre de 24 000 wagons à prendre en réparation, il semble qu'il y ait eu malentendu. Le chiffre actuel de wagons de toutes catégories immobilisés pour réparations normales ou révisions est de l'ordre de 19 000 (soit environ 4 % du parc), dont à peu près 8 000 wagons tombereaux. A ces chiffres, plutôt faibles, il faut ajouter les wagons gravement avariés par suite de la guerre et dont nous avons entrepris la réparation. Leur nombre approximatif est de 5 000 de toutes catégories, dont 2 000 wagons tombereaux. Dans l'ensemble, la proportion des wagons immobilisés pour entretien est très raisonnable et la S.N.C.F. s'efforce de la réduire au minimum.

TRANSMIS

à M. PONCET, Chef adjoint du Service Central du Matériel

De la part de M. DUGAS

en lui demandant de bien vouloir faire connaître pour
demain, 21 septembre, dans la matinée, s'il est d'accord
sur ce projet de lettre.

20 septembre 1940.

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION, PARIS
Rue de Berri, 29.

Par votre lettre du 17 septembre relative à l'alimentation en matériel vide des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, vous voulez bien me tenir au courant de quelques constatations que vous avez faites concernant le nombre de wagons inutilisés dans les gares et le nombre de wagons en réparation.

La S.N.C.F. tient à vous rendre compte que la question de l'accélération de la rotation et de la bonne utilisation du matériel est, pour les raisons que vous connaissez déjà (obligations résultant des prescriptions d'exécution de la Commission d'Armistice, nécessité absolue d'aider à la reprise économique du pays malgré les livraisons de matériel effectuées, etc...) au premier rang de ses préoccupations. Des mesures ont déjà été prises, telles que le déchargement le dimanche et la surveillance stricte de la répartition du matériel.

De votre côté, vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez donné des ordres pour faire hâter le déchargement des wagons de marchandises réquisitionnés.

Des améliorations notables, d'ailleurs absolument indispensables, sont à attendre de toutes ces mesures.

Vous me signalez d'autre part que, d'après les rapports d'exploitation, 3.500 à 4.000 wagons O (T) resteraient chaque jour inutilisés. Je crains qu'il y ait là une équivoque sur le sens du mot "disponible". Ce mot s'applique aux wagons qui vont être libérés par les déchargements à prévoir dans les 24 heures et le matériel correspondant est compté comme devant être utilisé par les gares qui ne sont alimentées que du complément en matériel vide. Les wagons dont il s'agit sont donc parfaitement utilisés.

Quant aux wagons vides que vous avez signalé verbalement à M. TOUBEAU, et qui vous ont paru être inutilisés, ils étaient précisément destinés aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais; mais l'encombrement de la Grande-Ceinture résultant de la pointe considérable des récents transports allemands a empêché de les diriger, comme il était prévu, sur le bassin houiller à titre de prestations nécessaires à l'équilibre des ressources en matériel des centres expéditeurs et réceptionnaires.

Pour ce qui concerne le chiffre de 24.000 wagons, qui auraient eu besoin de réparations, je pense qu'il s'agit là d'un malentendu, le chiffre actuel de wagons O (T) immobilisés pour réparation étant, en fait, non pas de 24.000, mais de 6.500 environ; ce dernier chiffre a été celui donné par M. TOUBEAU à la

conférence du 14 septembre. Sur un effectif total de 111.000 wagons (1), ce chiffre de 6.500 wagons immobilisés (soit 5,8%) est d'ailleurs normal.

Enfin, pour que vous puissiez vous rendre compte de l'intérêt tout particulier que le S.N.C.F. porte à ces questions d'utilisation de matériel, je tiens à vous signaler que nos statistiques d'effectifs utilisables de locomotives viennent d'être modifiées afin qu'elles permettent de mieux suivre, au jour le jour, l'évolution de nos ressources : alors qu'autrefois, en effet, ces "effectifs utilisables" comprenaient les machines immobilisées pour lavage et pour réparations accidentelles de durée inférieure à 24 heures, dorénavant ces effectifs seront déterminés à une heure donnée de la journée en excluant toutes machines immobilisées du fait de l'exécution de lavages et réparations périodiques ou non: les statistiques ne comprendront donc bien ainsi que les machines effectivement utilisables.

LE DIRECTEUR GENERAL,

X Quant aux wagers, vides que vous avez
signalé verbalement à M Boubeau
et qui vous ont paru être inutiles,
M Boubeau a exposé à M. le Colonel
Goeritz au cours de la réunion du 20 courant
qu'ils étaient précisément

X Pour ce qui concerne le chiffre de
24.000 wagers, qui auraient eu
besoin ^{de vérification} et s'agit d'une erreur
^{de transcription} ~~de notation~~ sur le sujet de laquelle
M Boubeau a ^{déjà} appelé l'attention
~~de M. le Colonel~~
de M. le Colonel et qui a été reconnue
au cours de la conférence du 20.
Le chiffre indiqué ^{à la conférence du 24} s'agit en fait de 6500,
~~à la conférence~~ sur un effectif de
111.000 wagers.

COPIE

23 septembre 1940 sb.

W 591

HEERMACHT VERKEERS DIRECTIE, PARIS
Rue de Berri, 29.

Par votre lettre du 17 septembre relative à l'alimentation en matériel vide des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, vous voulez bien me tenir au courant de quelques constatations que vous avez faites concernant le nombre de wagons inutilisés dans les gares et le nombre de wagons en réparation.

La S.N.C.F. tient à vous rendre compte que la question de l'accélération de la rotation et de la bonne utilisation du matériel est, pour les raisons que vous connaissez déjà (obligations résultant des prescriptions d'exécution de la Commission d'Armistice, nécessité absolue d'aider à la reprise économique du pays malgré les livraisons de matériel effectuées, etc...) au premier rang de ses préoccupations. Des mesures ont déjà été prises, telles que le déchargement le dimanche et la surveillance stricte de la répartition du matériel.

De votre côté, vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez donné des ordres pour faire hâter le déchargement des wagons de marchandises réquisitionnés.

Des améliorations notables, d'ailleurs absolument indispensables, sont à attendre de toutes ces mesures.

Vous me signalez d'autre part que, d'après les rapports d'exploitation, 3.500 à 4.000 wagons O (T) resteraient chaque jour inutilisés. Je crains qu'il y ait là une équivoque sur le sens du mot "disponible". Ce mot s'applique aux wagons qui vont être libérés par les déchargements à prévoir dans les 24 heures et le matériel correspondant est compté comme devant être utilisé par les gares qui ne sont alimentées que du complément en matériel vide. Les wagons dont il s'agit sont donc parfaitement utilisés.

Quant aux wagons vides que vous avez signalé verbalement à M. TOUBEAU, et qui vous ont paru être inutilisés, M. TOUBEAU a exposé à M. le Colonel GOERITZ au cours de la réunion du 20 courant qu'ils étaient précisément destinés aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais; mais l'encadrement de la Grande-Cointure résultant de la pointe considérable des récents transports allemands a empêché de les diriger, comme il était prévu, sur le bassin houillier à titre de prestations nécessaires à l'équilibre des ressources en matériel des centres expéditeurs et réceptionnaires.

Pour ce qui concerne le chiffre de 24.000 wagons, qui auraient eu besoin de réparation, il s'agit d'une erreur de transcription au sujet de laquelle M. TOUBEAU avait déjà appelé l'attention de M. STORDEUR et qui a été reconnue au cours de la conférence du 20. Le chiffre indiqué à la conférence du 14 avait été de 6.500. Sur un effectif de 111.000 wagons O (T), ce chiffre de 6.500

wagons immobilisés (soit 5,8%) est d'ailleurs normal.

Enfin, pour que vous puissiez vous rendre compte de l'intérêt tout particulier que la S.N.C.F. porte à ces questions d'utilisation de matériel, je tiens à vous signaler que nos statistiques d'effectifs utilisables de locomotives viennent d'être modifiées afin qu'elles permettent de mieux suivre, au jour le jour, l'évolution de nos ressources : alors qu'autrefois, en effet, ces "effectifs utilisables" comprenaient les machines immobilisées pour lavage et pour réparations accidentelles de durées inférieures à 24 heures, dorénavant ces effectifs seront déterminés à une heure donnée de la journée en excluant toutes machines immobilisées du fait de l'exécution de lavages et réparations périodiques ou non : les statistiques ne comprendront donc bien ainsi que les machines effectivement utilisables.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Mme - Le Secrétaire

Ve
W.V.D. Paris
Division des Chemins de fer

Traduction 2/12/40.

Copie pour O Paris, le 29.11.1940.

7 V8 Vgb (Charbon)

FN
DIRECTION GENERALE
SECRETARIAT W
30 NOV. 1940
Enregistrement: W1659a

S.N.C.F. Service Central du ^{Service} Mouvement
DES CHEMINS DE FER
DIRECTION GENERALE
3, rue de Londres
PARIS
- 5 DEC. 1940
Dossier 121193/4 | 1

Suite à la lettre 12114. 4422/1 du 22 novembre 1940.

Objet: Fourniture de wagons pour le bassin charbonnier belge.

Voire conception selon laquelle la fourniture de wagons vides est laissée à la charge du pays expéditeur est en principe exacte. Dans le présent cas, il s'agit toutefois de l'exécution de transports effectués exclusivement dans l'intérêt de votre pays. La fourniture de wagons vides pour le bassin minier de Mons et Charleroi est la conséquence du changement des dispositions prises pour le transport de 4000 tonnes de charbons, changement devenu nécessaire par suite des difficultés survenues dans les transports en provenance du bassin houiller français et elle ne constitue nullement un effort supplémentaire demandé au parc de wagon français. Les mesures prises par la WVD Paris déchargent par conséquent, le bassin houiller de Lille et les destinataires français en sont les seuls bénéficiaires.

La WVD Paris vous demande, en conséquence, d'acheminer dorénavant régulièrement vers les centres expéditeurs belges le matériel vide nécessaire au transport de 4.000 t. de charbon.

La durée de rotation des wagons-tombereaux utilisés pour ces transports, que vous avez indiquée comme étant de 10 jours, nous paraît assez élevée. Il est vrai que le nombre des wagons tombereaux français se trouvant en Belgique a diminué d'après le recensement du 6-10-40, comme c'est d'ailleurs également le cas pour les wagons belges en France étant donné que la WVD Bruxelles a entretemps invité ses services intéressés à accélérer le retour de wagons français.

SECRETARIAT W
ORIGINAL TRANSMIS LE 30-11
AU SERVICE M

signé: Mangold

Visé
L. E.

* Observations

Selon le renseignement fournis par la WVD le terme allemand "Verlagerung" est synonyme de "Umdisponierung" = changement des dispositions prises.

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT.

Paris, le 23 novembre 1940.

OBJET.- Fourniture de matériel
pour le bassin houiller
belge.

12.114.4422/1

WE 502.

N O T E

pour M.le Président de la Division
Chemins de fer de la W.V.D. PARIS.-

Vous avez bien voulu nous inviter à livrer aux charbonnages belges le nombre de wagons vides nécessaires pour évacuer journalièrement 4.000 tonnes de charbon à destination de la France.

Vous nous signalez à ce sujet que d'après le résultat du dernier inventaire le nombre de wagons tombereaux français présents en Belgique s'équilibre à peu près avec celui des tombereaux belges qui se trouvaient en France.

Nous nous permettons tout d'abord de vous signaler que la fourniture de wagons par la France pour assurer un trafic de la Belgique pour la France et la remise en place des wagons français et belges dans leur parc respectif sont deux questions bien différentes.

Le rapatriement des wagons belges en Belgique et des wagons français en France une fois fait, il ne se produira plus que des échanges nécessités par les transports internationaux entre ces deux pays. Il est logique de faire fournir le matériel par le pays expéditeur conformément aux règles R.I.V.- C'est ainsi que nous assurons des transports de lin pour la Belgique et que nous n'avons pas demandé à la Société Nationale des Chemins de fer Belges de nous envoyer des wagons pour ce trafic.

Au contraire, la fourniture de matériel nécessaire à l'évacuation journalière de 4.000 tonnes de charbon nécessitera la fourniture d'environ 220 wagons par jour, c'est-à-dire en tablant sur une rotation de 10 jours, la mise en oeuvre d'environ 2.200 wagons.

Or, vous savez que le parc des tombereaux se trouvant actuellement en France est insuffisant pour assurer en totalité les transports de houille, de betteraves, de pommes et, d'une façon générale, tous les transports d'économie française et allemande. Ce parc, déjà insuffisant, sera donc encore amputé de 2.200 wagons.

Nous vous rappelons qu'à l'inventaire du 6 octobre, il y avait en Belgique 15.388 wagons français (dont 6.585 couverts et 5.982 tombereaux) et en France seulement 10.437 wagons belges (dont 2.752 couverts et 5.966 tombereaux); depuis plusieurs semaines nous avons fait un gros effort pour rapatrier le matériel belge vers son Administration propriétaire : c'est ainsi que le nombre des tombereaux belges se trouvant en France est tombé de 5.966 au 6 octobre à 2.909 au 8 novembre.

Nous espérons que vous voudrez bien apprécier ce résultat et prescrire l'application des règles normales d'emploi du matériel, chaque Administration fournissant le matériel pour les chargements qui se font sur son territoire. Nous vous demandons instamment de nous dispenser de fournir des wagons français pour le trafic des houilles de Belgique vers la France. Nous sommes prêts, en contre-partie, à accélérer encore davantage le retour vers la Belgique du matériel belge se trouvant en France.

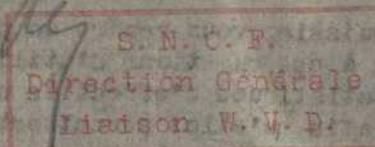
P. Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Le Chef adjoint du
Service Central du Mouvement,

signé : DARGEOU.

N/B/- En attendant votre réponse à la présente lettre, nous avons prescrit la fourniture du matériel à raison de 220 wagons par jour.

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



23 SEP 1940

sb.



WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION, PARIS
Rue de Berri, 29.

Par votre lettre du 17 septembre relative à l'alimentation en matériel vide des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, vous voulez bien me tenir au courant de quelques constatations que vous avez faites concernant le nombre de wagons inutilisés dans les gares et le nombre de wagons en réparation.

La S.N.C.F. tient à vous rendre compte que la question de l'accélération de la rotation et de la bonne utilisation du matériel est, pour les raisons que vous connaissez déjà (obligations résultant des prescriptions d'exécution de la Convention d'Armistice, nécessité absolue d'aider à la reprise économique du pays malgré les livraisons de matériel effectuées, etc...) au premier rang de ses préoccupations. Des mesures ont déjà été prises, telles que le déchargement le dimanche et la surveillance stricte de la répartition du matériel.

De votre côté, vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez donné des ordres pour faire hâter le déchargement des wagons de marchandises réquisitionnés.

Des améliorations notables, d'ailleurs absolument indispensables, sont à attendre de toutes ces mesures.

Vous ne signalez d'autre part que, d'après les rapports d'exploitation, 3.500 à 4.000 wagons O (T) resteraient chaque jour inutilisés. Je crains qu'il y ait là une équivoque sur le sens du mot "disponible". Ce mot s'applique aux wagons qui vont être libérés par les déchargements à prévoir dans les 24 heures et le matériel correspondant est compté comme devant être utilisé par les gares qui ne sont alimentées que du complément en matériel vide. Les wagons dont il s'agit sont donc parfaitement utilisés.

Quant aux wagons vides que vous avez signalé verbalement à M.TOUBEAU, et qui vous ont paru être inutilisés, M.TOUBEAU a exposé à M.le Colonel GOERITZ au cours de la réunion du 20 courant qu'ils étaient précisément destinés aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais; mais l'encombrement de la Grande-Ceinture résultant de la pointe considérable des récents transports allemands a empêché de les diriger, comme il était prévu, sur le bassin houiller à titre de prestations nécessaires à l'équilibre des ressources en matériel des centres expéditeurs et réceptionnaires.

Pour ce qui concerne le chiffre de 24.000 wagons, qui auraient eu besoin de réparation, il s'agit d'une erreur de transcription au sujet de laquelle M.TOUBEAU avait déjà appelé l'attention de M.STORDEUR et qui a été reconnue au cours de la conférence du 20. Le chiffre indiqué à la conférence du 14 avait été de 6.500. Sur un effectif de 111.000 wagons O (T), ce chiffre de 6.500

11
à M. LE DIRECTEUR GENERAL, S.M.C.F.

wagons immobilisés (soit 5,8%) est d'ailleurs normal.

Enfin, pour que vous puissiez vous rendre compte de l'intérêt tout particulier que la S.M.C.F. porte à ces questions d'utilisation de matériel, je tiens à vous signaler que nos statistiques d'effectifs utilisables de locomotives viennent d'être modifiées afin qu'elles permettent de mieux suivre, au jour le jour, l'évolution de nos ressources : alors qu'autrefois, en effet, ces "effectifs utilisables" comprenaient les machines immobilisées pour lavage et pour réparations accidentelles de durée inférieure à 24 heures, dorénavant ces effectifs seront déterminés à une heure donnée de la journée en excluant toutes machines immobilisées du fait de l'exécution de lavages et réparations périodiques ou non : les statistiques ne comprendront donc bien ainsi que les machines effectivement utilisables.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

15. DEC. 1940

sb.

D2110/17

12.112.1/8.

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION PARIS

Rue de Berri, 29.

0.1783

Ainsi que nous vous en avons informés, nous avons effectué, le 1er décembre, l'inventaire des wagons se trouvant sur les lignes de la S.N.C.F. (lignes de l'Alsace-Lorraine exclus).

Bien que nous ne puissions vous fournir pour le moment que des chiffres provisoires, nous pensons qu'à l'exemple du dernier inventaire, les chiffres définitifs seront très voisins du résultat que nous vous communiquons(1).

Ces résultats sont les suivants :

251.055 wagons ont été inventoriés sur les voies de la S.N.C.F.

Le rapprochement des résultats des 3 inventaires effectués depuis le mois d'août permet de mesurer l'appauvrissement de nos disponibilités :

4 août.....	374.662 wagons
6 octobre.....	272.769 "
1er décembre.....	251.055 "

Nous enregistrons ainsi une diminution de 21.714 wagons par rapport à la situation du 6 octobre, et de 123.607 wagons par rapport à celle du 4 août.

Vous avez bien voulu nous donner l'assurance, dans une réunion du 28 octobre 1940, que les wagons sortis des lignes de la S.N.C.F., en excédent des 85.000 wagons prélevés par le Chef des Transports, nous seraient restitués.

A la suite de l'inventaire du 6 octobre, je vous avais indiqué, dans une lettre en date du 28 octobre, qu'en sus de ces 85.000 wagons, 57.600 se trouvaient déjà hors de France et je vous avais demandé qu'ils fussent rapatriés. Actuellement, 79.000 wagons ont quitté le territoire français, en dehors du prélèvement décidé par le Chef des Transports.

Dans sa lettre du 26 novembre 1940 à M.le Colonel, Chef de la Délégation française à Paris pour les Communications, M.le Général KOHL a renouvelé l'assurance que le Chef allemand des Transports ordonnerait le retour du matériel français passé en transit en Belgique, Hollande et Allemagne.

Permettez-moi d'insister à nouveau pour que le rapatriement de ce matériel soit réalisé.

(1) C'est ainsi que pour l'inventaire du 6 octobre, les chiffres provisoires avaient indiqué 271.870 wagons et les chiffres définitifs 272.769 wagons.

Nous vous prions également de bien vouloir, pour tenir compte de la situation de plus en plus difficile dans laquelle se trouve la S.N.C.F., rapporter l'ordre donné de fournir au bassin houiller belge le matériel vide français nécessaire au chargement de 4.000 tonnes par jour. Aux termes du R.I.V., le matériel doit être fourni par l'Administration expéditrice; nous pensons que vous voudrez bien reconnaître que, eu égard à l'appauvrissement que nous venons de vous signaler, il serait normal que les expéditions de charbons belges soient faites en matériel belge.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

r 31/3/42

Secrétariat d'Etat
aux CommunicationsDirection Générale
des Transports

Service Technique

4ème Bureau

Fourniture de matériel aux
Mines du Nord et du Pas-de-
Calais

243

PARIS, le 24 Mars 1942

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

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

D 12110/12

Par dépêche du 29 Mai 1941, je vous ai invité à prendre toutes dispositions pour que le coefficient moyen mensuel de fourniture du matériel aux Houillères du Nord et du Pas-de-Calais ne dépasse pas 130 % pour le chiffre de base de 5.300. Dans votre réponse du 9 Juin, vous m'avez fait connaître qu'en raison des difficultés rencontrées vous avez dû relever le chiffre de base à 5.800 et conduire la fourniture avec un coefficient variant de 145 % au début de la semaine, à 130 % en fin de semaine, ces chiffres pouvant être modifiés si la situation changeait.

En fait, depuis lors, vous avez toujours maintenu le chiffre de base à 5.400 et les coefficients de fourniture ont été supérieurs aux chiffres annoncés : juin 194 %, juillet 172, août 184, septembre 198, octobre 150, novembre 150.

L'enquête à laquelle ont procédé mes Services Techniques sur la rotation du matériel, a abouti aux conclusions suivantes :

1° - L'arrondissement de DOUAI de la Région Nord s'efforce d'améliorer la rotation des wagons tombereaux S.N.C.F. remis aux Houillères, mais cette action gagnerait à être étendue, notamment par la révision des coefficients de majoration attribués aux concessions, de façon à mieux tenir compte des différences importantes qui existent entre elles (service public, nombre et emplacement des points de chargement, nature des charbons expédiés).

Ces coefficients varient en effet actuellement de 1,25 à 1,47 seulement et, cet écart peu important mis à part, les mines sont fournies en matériel de la même manière, de sorte que, pour donner satisfaction à toutes, certaines peuvent être

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - "Pour examen, avis et projet de réponse" (s) LE BESNERAIS

COPIE à M. VAGOGNE - M. ADAM (Dossier) - M. DUGAS - Service T -

alimentées surabondamment. La révision, reconnue utile, serait à effectuer en liaison avec le Service des Transports du Comptoir des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais de DOUAI.

2° - Il est utile d'effectuer de plus fréquents sondages pour contrôler les délais dans lesquels certaines mines déchargent des tombereaux qui leur sont remis chargés de "divers", notamment de bois.

Ce délai, que la Région Nord estime à 24 heures, a déjà, en effet, été reconnu plus long par quelques sondages et atteint parfois 3 à 4 jours.

3° - Si l'acheminement du charbon par trains complets en tombereaux S.N.C.F. ou par rames de même matériel est, dans certains cas, parfaitement justifié, il est d'autres cas, où ce système entraîne des stationnements inutiles de wagons sur les concessions. Il devrait donc être assoupli.

4° - La rotation du matériel fourni aux Houillères peut être mieux que par les indices actuels (chiffre de base global et coefficient de fourniture), appréciée par la connaissance d'un indice hebdomadaire égal au rapport de la moyenne des existants à midi, à la moyenne des remises totales de houille (dimanche compris pour le calcul de la moyenne relative à l'ensemble du bassin).

Cet indice, inférieur à 2 en novembre et décembre 1940, est resté compris entre 2, 4 et 4, 3 du 19 Mai au 12 Octobre 1941.

Il apparaît désirable que les programmes de livraison de matériel du Service Central du Mouvement soient établis de façon que cet indice hebdomadaire reste toujours inférieur ou au plus égal à 2,5, étant entendu que ce chiffre ne devrait être dépassé que si la S.N.C.F. est à même de justifier de disponibilités en tombereaux entraînant des garages en cas de maintien de l'indice à 2,5.

Pour permettre de suivre la question, la S.N.C.F. devrait faire connaître chaque mois à la Direction Générale des Transports la valeur de l'indice défini ci-dessus, pour chacune des semaines écoulées, et dans le cas où la valeur 2,5 aurait été dépassée, en fournir les motifs et la justification.

D'accord sur les conclusions qui précèdent, j'ai l'honneur de vous inviter à y donner suite.

J'interviens d'autre part auprès de M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle, en vue d'obtenir des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais :

1° - qu'elles assurent un déchargement plus rapide (et exécuté même le dimanche) des wagons-tombereaux S.N.C.F. de

"divers" remis chargés aux mines;

2° - qu'elles facilitent le travail de la Région Nord en serrant le plus possible les prévisions de remise qu'elles lui adressent chaque jour.

En résumé, les anciennes formules doivent être adaptées à la situation créée par la diminution de nos ressources en matériel.

(s) Jean BERTHELOT.

Copie pour M. Tuges

1^{er} février 1943

2146/12

[Handwritten initials]

Monsieur le Ministre,

Les Autorités allemandes ont demandé à la S.N.C.F. d'assurer une plus forte fourniture de matériel vide aux mines du Nord et du Pas-de-Calais, dans le but d'évacuer les stocks accumulés au cours des derniers mois, et dont la S.N.C.F. doit bénéficier pour une partie.

Nous avons pris au cours de la semaine écoulée les mesures nécessaires mais les mines n'ont pas mis à profit le surplus de matériel qui leur était fourni pour augmenter leurs remises.

Par lettre dont ci-joint copie, nous informons le H.V.D. PARIS que nous reprenons une fourniture proportionnée aux remises effectives des mines - la situation actuelle du matériel tombereau ne nous permettant pas de poursuivre sans profit l'expérience demandée par les Autorités allemandes.

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

Le Directeur Général,

[Handwritten signature]

Signé : LE BESNIÈRES

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

Copie pour M. Lugas

2 FEV 1943

Février 1943

Hauptverkehrsdirektion PARIS
29, rue de Berri

RL

1943
2 FEV. 1943
W 3990
D 121611

OBJET : Fourniture de wagons aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais

Au cours de mon entretien du 21 janvier avec M. le Président MUNZER j'ai eu l'occasion de lui indiquer que la S.N.C.F. prenait toutes dispositions pour passer 240.000 tonnes de tombereaux vides par semaine aux mines du Nord et du Pas-de-Calais, mais que nous suivions l'utilisation de ce matériel, afin d'en éviter le gaspillage.

Au cours de la période de 7 jours s'étendant du 24 à 12 h. au 31 à 12 h., la S.N.C.F. a fourni 350.670 tonnes de tombereaux vides, non compris les tombereaux chargés reçus par les mines qui représentent 39.620 tonnes : celles-ci ont donc disposé de plus de 290.000 tonnes.

Or, pendant la même période, les mines n'ont remis que 216.440 tonnes de charbon en tombereaux.

D'autre part, les existences de tombereaux à midi ont été au minimum de 7.973 unités 10 T. et en moyenne de 8.989 unités 10 T. pendant cette période, et les remises moyennes de charbon, par jour ouvrable, seulement de 3.509 unités 10 T. en tombereaux.

En particulier, pendant la période de 24 heures du 24 Janvier à 12 h. au 25 Janvier à 12 h., les mines n'ont remis que 5.850 T. en tombereaux ne profitant pas de l'abondance du matériel pour déstocker largement.

En ce qui concerne le matériel de grande capacité, les trains complets de vides sont bien rentrés régulièrement sur les mines, puisque les existences à midi n'ont jamais été inférieures à 5.708 unités 10 T. et ont été en moyenne de 6.091 unités 10 T.

Il résulte de ces constatations que les mines n'ont pas profité de l'abondance du matériel mis à leur disposition pour augmenter leurs remises. Il nous semble donc inutile et même nuisible (car le matériel ainsi gaspillé manque pour d'autres transports) de fournir aussi abondamment du matériel vide et je donne des instructions pour réduire, à partir de maintenant et tant que la situation restera la même, cette fourniture à 220.000 T. de tombereaux vides pour une semaine comportant 7 jours de travail et à 190.000 T. pour une semaine ne comportant que 6 jours de travail.

Le Directeur Général,

PIERRE LE BESIVERAIS

1 25/2/43
D 12116/12

23 Février 1943

MINISTERE DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET DES COMMU-
NICATIONS

Direction des Chemins
de fer

Service Technique

2^e Bureau

Fournitures de va-
gons aux Mines du Nord
et du Pas-de-Calais

101

M. Fournier
LE MINISTRE SECRETAIRE
D'ETAT A LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET AUX
COMMUNICATIONS

à Monsieur le DIRECTEUR
GENERAL DE LA SOCIETE
NATIONALE DES CHEMINS DE
FER FRANCAIS

Vous m'avez donné con-
naissance d'une lettre par
laquelle vous avez informé
la H.V.D. PARIS qu'après
avoir, sur sa demande, forcé,
du 24 au 31 Janvier, les
fournitures de matériel vide aux Mines du Nord
et du Pas-de-Calais, vous aviez donné des
instructions pour ramener ces fournitures
au niveau des besoins.

L'expérience faite pendant la semaine
considérée a, en effet, été concluante et la
réduction des envois de wagons vides aux
Houillères n'appelle pas d'objection.

P. le Ministre Secrétaire d'Etat
et par autorisation:
Le Directeur des Chemins de fer,

(s) MORANE

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
Pour attributions

COPIE à M. le Président FOURNIER - M. LEGUILLE
M. DUGAS, Service T.

Service technique
de la direction générale
Série W.V.D

24

Matériel roulant

Voitures Mitropa

Copie est adressée aux Services C et F.-

8 octobre 1941 ha

D-11496/1

*Document projet
Lecthe*

0.2680

Monsieur le Ministre,

Par lettre "Direction Générale des Transports, Service Economique, Etudes Générales TG/59" du 9 décembre 1940, vous avez bien voulu nous prier de facturer à la MITROPA les frais de traction de ses voitures et d'en aviser la W.V.D. de Paris.

Ainsi que nous vous en avons informé par lettre D 11426/1 du 29 décembre 1940, nous avons adressé régulièrement à la MITROPA une facture des frais occasionnés par la circulation sur nos lignes des wagons-restaurant et des wagons-lits de cette Société (frais de traction, d'entretien, de garage et de gardiennage, de fourniture de vapeur et de courant électrique et frais de nettoyage intérieur lorsque celui-ci nous est demandé) et nous avons avisé la W.V.D. à Paris de la présentation de ces factures.

~~Jusqu'à présent~~, nous avons adressé quatre mémoires de ce genre qui, pour la période de novembre 1940 à avril 1941 inclus, s'élèvent respectivement à :

- mémoire n° 1	3.348.785,6 ^f
- mémoire n° 2	4.976.074,9
- mémoire n° 3	3.176.377,2
- mémoire n° 4	3.196.697,8
représentant au total.....	14.697.935,5

Jusqu'à présent, la Société MITROPA ne nous avait pas accusé réception de ces mémoires et n'avait effectué aucun versement.

A la suite de rappels que nous avons adressés à la W.V.D., celle-ci nous a prévus, il y a quelque temps, qu'elle profiterait de la venue à Paris de M. KIETSCHKE, Directeur Général de la Société MITROPA, pour régler cette question.

De fait, nous avons été invités à nous faire représenter à une réunion qui a eu lieu le 23 septembre au siège de la W.V.D. en présence de M. KIETSCHKE.

Cette réunion a eu simplement pour objet de notifier à nos Représentants la décision prise par la W.V.D. de rejeter la prétention de la S.E.C.F. d'être réimbursée des dépenses occasionnées par la circulation sur ses lignes de voitures de la MITROPA. Pour motiver cette décision, la W.V.D. a fait valoir qu'il

s'agissait de services commandés par les nécessités militaires et qui, d'autre part, remplaçaient en partie des services antérieurement exploités par la Compagnie des Wagons-Lits.

Toutefois, la demande de la S.N.C.F. a été retenue pour ce qui concerne le remboursement des frais engagés par elle pour la fourniture de certaines matières. Le soin de fixer le montant exact du remboursement à effectuer à ce titre a été confié à M. KIEYSCHKE, qui devait prendre contact à cet effet avec les Services intéressés de la S.N.C.F.

Au cours d'une réunion qui a eu lieu à cet effet le 24 septembre, les factures en question ont fait l'objet d'un examen en commun par M. KIEYSCHKE et nos Représentants. M. KIEYSCHKE a donné son accord pour le remboursement des frais de réparation des voitures, de fourniture de charbon et d'aménagement de locaux pour le compte de la MITROPA. Ces prestations représentent un total de fr. 106.595,8 sur les facturations effectuées à ce jour, correspondant aux dépenses faites jusqu'à fin avril 1941. Les prestations analogues afférentes aux mois de mai à juillet forment un total de fr. 75.634,9. M. KIEYSCHKE a refusé, par contre, d'acquitter :

- les dépenses de fourniture de personnel pour la manœuvre, l'accouplement et le désaccouplement de ses véhicules en vue de leur adjonction et de leur retrait dans les trains (motif : assimilation aux dépenses de traction proprement dites, exclues du remboursement par décision de la S.V.D.) ;
- les dépenses de nettoyage extérieur et intérieur de ses voitures, pour le motif que ces opérations sont assurées par son propre personnel. Nous en avons pris note et avons avisé les Services intéressés de ne plus se préoccuper à l'avenir de ce nettoyage ;
- les frais de fourniture de vapeur pour le chauffage des voitures pour la raison que les voitures MITROPA disposent d'un système de chauffage individuel indépendant ;
- les frais de remplissage des réservoirs à eau de ses voitures, pour la raison que ces frais ne sont pas facturés par la S.N.C.F. à la Compagnie des Wagons-Lits.

Cette observation est bien exacte et prouve que la MITROPA connaît dans ses détails le traité que nous avons passé avec cette Compagnie. A la remarque de nos Représentants que la situation n'était pas la même pour la Compagnie des Wagons-Lits et la MITROPA, puisqu'en contre-partie de certains avantages accordés à la Compagnie des Wagons-Lits, la S.N.C.F. bénéficie d'une participation sur les recettes encaissées par cette dernière, M. KIEYSCHKE a répondu qu'il serait tout prêt, personnellement, à passer avec la S.N.C.F. un accord prévoyant l'application aux Services MITROPA, mutatis mutandis, des clauses du traité conclu avec la Compagnie des Wagons-Lits sous réserve, naturellement, de laisser en dehors de cet accord les transports de caractère purement militaire. Au cours de la réunion, M. KIEYSCHKE est revenu à plusieurs reprises sur cette idée, en ajoutant que son désir était d'établir de très bonnes relations entre sa Société et les Administrations de chemins de fer sur les lignes desquelles circulent ses Services et, en particulier, la S.N.C.F. - Sur sa demande, les règles nouvelles, arrêtées pour l'établissement des factures mensuelles, ne vaudront d'ailleurs que pour la période 1er mai - 30 septembre 1941, cette limitation étant, dans sa pensée, destinée à permettre éventuellement l'établissement d'une base contractuelle à partir du 1er octobre.

Nos Représentants n'étant pas mandatés à l'effet d'ouvrir une discussion sur ce sujet, se sont naturellement bornés à enregistrer ces déclarations qu'il me paraît intéressant de porter à votre connaissance, parce qu'elles dénotent les tendances de la politique de la Société NITROPA vis-à-vis des Chemins de fer français. Pratiquement, les suggestions de M. KIBTSCHKE ne sont pas susceptibles de recevoir de suite de notre part, puisque nous avons donné à la Compagnie des Wagons-Lits le monopole de la circulation, sur nos lignes, de services de wagons-lits et de wagons-restaurant.

Quant à la décision prise par la W.V.D. sur le principe même du non remboursement à la S.E.C.F. des prestations effectuées pour le compte de la NITROPA, nous avons l'honneur de vous prier de vouloir bien examiner s'il ne conviendrait pas d'en appeler à la Commission allemande d'Armistice.

Pour l'instant, et jusqu'à ce qu'une décision intervienne, je pense que vous n'aurez pas d'objection à ce que nous inscrivions dès maintenant les dépenses que la "NITROPA" -d'accord avec la W.V.D. Paris- se refuse à rembourser, dans les décomptes des sommes dues à la S.E.C.F. au titre des transports et des prestations y afférentes fournis aux Autorités d'occupation.

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

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Signé: FOURNIER

30/9/41

COPIE pour Monsieur DUGAS

C O P I E 11496 / 1

faite le 1^{er}/10/41

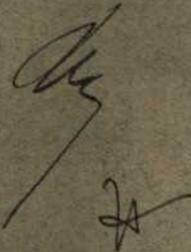
Services de l'Armistice

Délégation Française pour les
CommunicationsPARIS, le 29 Septembre 1941
2bis, rue Solférino

Référence : 6273/V.F.

Objet :Wagons-restaurants et wagons-lits
Mitropa entre PARIS et
HENDAYELe Colonel d'Infanterie breveté PAQUIN
Chef de la Délégation Française, à PARIS
pour les Communicationsà Monsieur le Directeur Général de la
Société Nationale des Chemins de fer
français.

Référence :

Votre lettre D 11496/1
du 24 Septembre 1941


Comme suite à votre lettre précitée j'ai demandé au
Général Délégué du Chef Allemand des Transports pour le
service du 3 Octobre 1941 :

- a) de remplacer le wagon-restaurant MITROPA du train
11/12 PARIS - HENDAYE par un wagon-restaurant de la Compagnie
des Wagons-Lits;
- b) de ne pas faire circuler de wagons-lits dans le
même train 11/12 ;
- c) de maintenir le service de wagons-lits actuel
dans les trains de nuit 25/26 PARIS - HENDAYE.

signé : PAQUIN.

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour attributions -
signé : LE BESNERAIS

COPIE à M. BERTHELOT à PARIS
M. le Président FOURNIER
M. VAGOGNE
M. DUGAS
Services T - C - F -

u

COPIE pour Monsieur DUGAS

8 Juin 1941

D 11496/1

W 1260 a

W 1908

An die Wehrmacht Verkehrs Direktion
(Abteilung Eisenbahnen)
29, rue de Berri, PARIS -

Réf. Division des
Chemins de fer
33/8 Bfp 2 Bbsp
Vagons MITROPA

M. Poulet

Comme suite à mes lettres des 26 Novembre 1940 et 25 Janvier 1941, dont référence en marge, par lesquelles je vous informais que nous facturerions à la Société MITROPA les dépenses occasionnées par la circulation de ses wagons-restaurants et wagons-lits sur nos lignes, j'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons adressé à cette Société les 5 Mars et 28 Avril 1941, deux mémoires s'élevant respectivement à francs 3.348.785,60 et 4.976.074,90 pour dépenses de traction, réparations et fournitures diverses de Novembre 1940 à Février 1941, en la priant de bien vouloir créditer de ces sommes le compte de la S.N.C.F. N° D 166 ouvert à la Banque de FRANCE à PARIS.

Aucun avis de versement ni accusé de réception ne nous étant parvenu à ce jour, je vous serais obligé de bien vouloir intervenir auprès de la Société MITROPA pour que cette Société nous couvre, dès que possible, du montant de nos mémoires.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS.

AVISE : M. BERTHELOT à PARIS
M. DUGAS - Services F
SERVICE COMMERCIAL
M. le Directeur Général - S.P. - S.W. - S.S.

Monsieur DUGAS

5 Mai 1941

D 11496/1

Monsieur le Ministre,

Par lettre EG/230 du 18 Avril concernant la création, décidée par les Autorités allemandes, d'une relation ESPAGNE - ALLEMAGNE à travers la FRANCE qui serait assurée par wagons-lits Mitropa entre HENDAYE et FRANCFORT et vice-versa à partir du 5 Mai 1941, vous avez bien voulu me signaler que cette affaire ne vous avait été soumise que par notre lettre du 11 Mars, alors que la S.N.C.F. avait participé dès le 29 Janvier à une conférence à SAINT-SEBASTIEN où la question avait été abordée.

Vous indiquez que ce retard rend impossible toute intervention de votre part et vous en exprimez le regret.

J'ai l'honneur de vous exposer ci-après les conditions dans lesquelles nous avons été nous-mêmes saisis de cette affaire.

La question de la création d'une relation directe ESPAGNE - ALLEMAGNE via PARIS a été soulevée pour la première fois par la W.V.D. de PARIS au début de l'année 1941.

Après quelques études qui ont démontré que la création de cette relation n'était pas possible avec les trains existants, la W.V.D. a conclu en décidant, sans donner aucune précision sur la composition qu'elle envisageait pour cette tranche, que la relation exigeait la mise en marche de deux trains nouveaux, les rapides 11 et 12, entre PARIS et HENDAYE.

Une fois les premières études d'horaires terminées, une conférence a eu lieu à SAINT-SEBASTIEN le 29 Janvier 1941, à laquelle assistaient : un représentant de la W.V.D., un représentant de la S.N.C.F., un représentant des Wagons-Lits et des représentants des Chemins de fer espagnols.

C'est à cette conférence que pour la première fois le représentant de la W.V.D. s'est ouvert de son intention d'incorporer dans cette tranche un wagon-lits Mitropa. Les représentants de la S.N.C.F. et des Wagons-Lits ont immédiatement protesté en s'appuyant sur le droit d'exclusivité que le traité passé entre la S.N.C.F. et la Compagnie des Wagons-Lits reconnaissait à cette dernière. Le représentant de la S.N.C.F. a, par ailleurs,

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications VICHY

WISE : M. le Colonel PAQUIN - M. HARRAND - M. ADAM (Dossier) - M. DUGAS
SERVICES M et C

indiqué - ce fait lui paraissant le meilleur argument pour détourner la W.V.D. du projet esquissé - qu'il ne paraissait pas utile de prévoir un wagon-lits entre PARIS et HENDAYE, étant donné que les trains 11 et 12 devaient circuler de jour.

Devant ces protestations, le représentant de la W.V.D. a déclaré qu'il allait étudier la question; il semblait alors prêt à se rendre aux raisons invoquées et à limiter à PARIS-EST la circulation du wagon-lits comme on le lui demandait.

Par lettre du 10 Février, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits nous adressait une protestation formelle contre la mise en circulation projetée d'un wagon-lits Mitropa entre PARIS et HENDAYE.

A la suite de cette intervention, nous nous sommes rapprochés de la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion pour connaître ses intentions : il nous fut alors confirmé que la relation ESPAGNE - ALLEMAGNE considérée comporterait notamment un wagon-lits Mitropa HENDAYE - FRANCFORT et vice-versa.

Nous avons alors saisi de la protestation de la C.I.W.L., M. le Colonel PAQUIN, Chef de la Délégation "Communications" des Services de l'Armistice à PARIS, par lettre du 20 Février dont copie vous a été adressée jointe à notre lettre du 11 Mars.

Nous reconnaissons que notre intervention auprès de vos Services s'est produite avec quelque retard et nous vous prions de nous en excuser.

Permettez-nous cependant d'insister pour que votre action veuille bien s'exercer dans cette affaire, comme dans les précédentes de même nature où nous nous sommes trouvés devant une décision de l'Autorité occupante qui ne pouvait se concilier avec nos obligations.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

(s) FOURNIER

Monsieur DUGAS
5/4/1941

Services de l'Armistice

PARIS, le 4 Avril 1941

Délégation Française pour
les Communications

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

N° 3960 / V.F.M.

Wagons-restaurants de la
MITROPA

à Monsieur le Secrétaire d'Etats
Communications

D11496/1

Référence : Votre lettre E.G./18 du 7 Novembre 1940.

Comme suite à votre lettre précitée, j'ai l'honneur de vous rappeler la décision prise par les Autorités allemandes de faire assurer dans certains trains de la S.N.C.F. le Service des wagons-restaurants par la MITROPA, au lieu et place de la Compagnie des Wagons-Lits. Les remplacements correspondants ont eu lieu à partir du 11 Novembre 1940.

A la suite de cette mesure, des protestations formelles ont été élevées, d'une part auprès de la Commission Allemande d'Armistice à WIESBADEN, d'autre part auprès du Général Délégué du Chef Allemand des Transports à PARIS.

Le 3 Janvier 1941, le Général KOHL me faisait savoir qu'il prescrivait le retrait des wagons-restaurants de la MITROPA, sur les trains desservant la zone occupée. Cette décision n'a toutefois pas été suivie d'effet.

A la suite de plusieurs rappels et au cours d'une entrevue, j'ai obtenu du Général Délégué du Chef allemand des Transports, au sujet de cette affaire, une réponse verbale qui m'a été ensuite confirmée par écrit, comme il est indiqué ci-dessous :

" En ce qui concerne les wagons de la MITROPA et de la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits, il a été décidé "ce qui suit :

"Les grandes lignes vers le territoire du REICH, qui "constituent un intérêt tout particulier pour l'armée d'occupation, seront desservies par la MITROPA, tandis qu'il n'y a

AVISÉ : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - "Il faudrait aviser les W.L."
Pour attributions -

LE SERVICE COMMERCIAL -

Signé : LE BESNERAIS

Copie à MM. FOURNIER - HARRAND - ADAM (Dossier)-DUGAS

M. Boulet.

Clk

"pas d'objection contre l'emploi de wagons de la Compagnie
"Internationale des Wagons-Lits sur les lignes intérieures
"essentiellement françaises. Il est procédé actuellement
"à la détermination des trains qui doivent comporter des
"wagons de la MITROPA. S'il est reconnu que les intérêts
"français l'exigent, il pourrait être envisagé même pour
"ces trains, un service complémentaire par la Compagnie
"Internationale des Wagons-Lits."

Bien qu'il ne s'agisse pas encore d'une décision ferme,
j'ai l'honneur de porter immédiatement ces nouveaux renseigne-
ments à votre connaissance, en informant en même temps, vu
l'urgence, les Services de la S.N.C.F.

Signé : PAQUIN.

Copie à M. le Directeur Général de la Société Nationale
des Chemins de fer français,
pour son information

Signé : PAQUIN

r¹

Copie pour M. Dugas

11 MAR 1941

11 Mars

41

My J

OBJET :
Utilisation éventuelle de
wagons-lits MITROPA dans
les relations ESPAGNE -
ALLEMAGNE par trains 18/D 103

D 104/11

Wehrmacht Verkehrs Direktion PARIS

29, rue de Berri

DIRECTION GENERALE
SECRETARIAT W
D. 11496/1
11 MARS 1941
W 1584

Par lettre dont ci-joint copie la Compagnie Internationale des Wagons-Lits proteste auprès de nous contre l'utilisation éventuelle de voitures-lits MITROPA pour assurer la relation ESPAGNE - ALLEMAGNE à travers la FRANCE par les trains 18/D 103 - D 104/11 entre IHUN et FRANCFORT et vice versa.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'incorporation dans nos trains commerciaux de voitures-lits MITROPA soulève les mêmes difficultés et appellerait les mêmes réserves que celles signalées par mes lettres du 6 et du 7 Novembre, au sujet de la mise en service de wagons-restaurants MITROPA sur notre Réseau.

Les wagons-lits sont exploités en FRANCE par la Compagnie Internationale des Wagons-Lite en vertu d'un traité que nous avons passé avec cette Compagnie et qui lui confère un droit d'exclusivité sur toutes les lignes de la S.N.C.F. Nous appelons donc votre attention sur l'impossibilité où nous nous trouverons de respecter nos engagements si vous

maintenez votre décision de faire assurer la relation dont il s'agit par la Société MITROPA.

Nous vous serions en conséquence obligés de vouloir bien faire revoir la question en vue de nous permettre de respecter les termes de notre Traité avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS LITS ET DES
GRANDS EXPRESS EUROPEENS

---|---|---|---|---|---|---|---|

Direction Générale

Paris, le 10.2.41.

N° 33 D.G.W.

Monsieur le Directeur Général,

Le Service Central du Mouvement de la S.N.C.F. vient de nous adresser le Procès-Verbal de la Conférence qui s'est tenue à Saint-Sébastien le 29 Janvier dernier, au sujet de la création d'une relation directe pour voyageurs entre l'Espagne et l'Allemagne à travers la France.

La composition de la rame internationale prévoit un WL Hendaye-Francfort et vice versa.

Bien qu'une réserve ait été inscrite au Procès-Verbal, concernant l'utilité d'un Wagon-Lits entre Hendaye et Paris dont le trajet à effectuerait de jour dans les deux sens, nous savons, par le compte-rendu verbal de la réunion, que le Représentant de la Wehrmacht-Verkehrs-Direktion a insisté très vivement pour que ce wagon-lits soit mis en marche de bout en bout et pour qu'il soit assuré par la Nitropa.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que l'application de cette mesure constituerait une nouvelle violation de notre droit d'exclusivité que je ne puis laisser s'accomplir sans réitérer les protestations formelles que je vous ai adressées antérieurement, notamment par ma lettre n° 119 DGM du 25 Novembre 1940.

J'espère dans ces conditions que vous voudrez bien intervenir auprès des Autorités compétentes, pour qu'il ne soit pas donné suite à cette mesure, et je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de mes sentiments les plus distingués et dévoués.

Le Directeur Général

Signature

Monsieur LE BESNERAIS

Directeur Général de la SNCF

PARIS

Services de l'Armistice

Délégation Française pour les
Communications

PARIS, le 21 Octobre 1941
2bis, rue Solferino

Réf. 6569/V.F.

Objet :

Circulation de wagons-restaurants
et wagons-lits MITROPA entre
PARIS et HENDAYE dans le service
du 6 Octobre 1941

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

Référence :

Votre lettre D 11496/1 du
24 Septembre 1941

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

M. Gaudet
2
ds

J'ai l'honneur de vous informer que le Général Délégué
du Chef Allemand des Transports n'a pas pu répondre d'une
façon favorable aux différentes demandes que je lui avais
adressées et dont je vous ai déjà rendu compte(1).

Le remplacement de voitures de la MITROPA par des
voitures de la Compagnie des Wagons-Lits est en particulier
refusé.

(s) PAQUIN.

(1) Ma lettre 6273/V.F. du 29 Septembre 1941

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour attributions -

(s) LE BESNERAIS

COPIE à M. BERTHELOT à PARIS
M. le Président FOURNIER
M. YAGOCNE
M. DUGAS
Services T - C - F -

11 NOV 1941

31 OCT 1941

Paris, le 2 OCTO 1941

S.N.C.F.
31 OCT 1941
CABINET DU PRESIDENT

*Ministère
des Travaux Publics
et
des Transports*

DIRECTION GÉNÉRALE des TRANSPORTS
SERVICE D'ARMISTICE

SA. 643

Circulation de voitures Mitropa

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER à Monsieur le PRESIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ
NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.
31 OCT 1941
Dossier D.11496/1 || 86

M. P. de la direction

Par lettre D.11496/1 du 8 Octobre, relative à la circulation des voitures MITROPA sur les lignes de la S.N.C.F., vous me faites connaître :

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE
Four Attributions

1°) - que la W.V.D. se refuse à admettre le principe du remboursement des frais de traction des voitures MITROPA;

2°) - que le Directeur Général de la MITROPA consent à dédommager la S.N.C.F. d'une partie des prestations qu'elle assure et qu'il se déclare partisan d'un accord analogue à celui qui lie la S.N.C.F. à la COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS.

Votre communication appelle de ma part les observations ci-après :

La W.V.D. prétend que la substitution de voitures MITROPA aux voitures de la C.I.W.L. est commandée par des nécessités militaires. J'estime qu'on ne peut assimiler la circulation des voitures MITROPA à un transport militaire étant donné que les

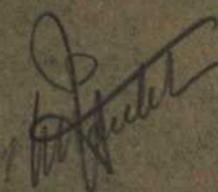
.....

8
12

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

sb.

D 11496/1



10 Décembre 1941

Monsieur le Directeur des Soes Financiers,

- Suite à votre lettre n° F² 5666 GD relative aux prestations diverses fournies par la S.N.C.F. à la Société MITROPA -

Je suis d'accord sur vos propositions à savoir :

Inclure en totalité dans les décomptes des prestations fournies aux Autorités allemandes d'occupation au titre des transports et accessoires directs de ces transports, outre les frais de traction des véhicules MITROPA, les prestations suivantes :

- Nettoyage extérieur des voitures : Facturation des frais engagés.
- Remplissage des réservoirs à eau : Facturation de la main-d'oeuvre S.N.C.F.
- Manoeuvre, accouplement et désaccouplement des véhicules : Facturation des dépenses supplémentaires supportées de ce fait par la SNOF.

Je n'ai pas d'objection à ne pas faire état des dépenses de chauffage des voitures.

L'affaire sera bien entendu à réexaminer lorsque nous aurons connaissance des décisions prises à la Commission allemande d'Armistice.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : Leclerc de Sablon

D 11496/1

10/12/41

sb.

Monsieur le Directeur des Ecoles Financiers,

- Suite à votre lettre n° P² 5666 OD relative aux prestations diverses fournies par la S.N.C.F. à la Société MITROPA -

Je suis d'accord sur vos propositions à savoir :

Inclure en totalité dans les décomptes des prestations fournies aux Autorités allemandes d'occupation au titre des transports et accessoires directs de ces transports, outre les frais de traction des véhicules MITROPA, les prestations suivantes :

- Nettoyage extérieur des voitures : Facturation des frais engagés,
- Remplissage des réservoirs à eau : Facturation de la main-d'œuvre S.N.C.F.
- Manoeuvre, accouplement et déaccouplement des véhicules : Facturation des dépenses supplémentaires supportées de ce fait par la S.N.C.F.

Je n'ai pas d'objection à ne pas faire état des dépenses de chauffage des voitures.

L'affaire sera bien entendu à réexaminer lorsque nous aurons connaissance des décisions prises à la Commission allemande d'Amistice.

9/ LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : Louis du Sabloy

R 4/12/41
D 11496/1

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

Service d'Armistice

S.A. 685

PARIS, le 27 Novembre 1941

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

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

*M. Paquin
Mettre sur les yeux
de M. Juyas à son retour
6/12 J.*

Par lettre 11496/1 du 24 Septembre 1941 vous vous êtes adressé directement au Colonel PAQUIN, Chef de la Délégation Française à PARIS pour les Communications, en vue d'obtenir le remplacement des voitures de la MITROPA mises en circulation sur les voies françaises, par des voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Or, j'avais moi-même, dès le 7 Novembre 1940, demandé au Colonel PAQUIN de saisir de cette même question, le Général Délégué du Chef allemand des Transports. Le Colonel a également été tenu au courant des interventions successives par lesquelles je priais mon collègue, le Ministre de la Guerre, d'intervenir auprès de la Commission Allemande d'Armistice à WIESBADEN. En tre temps, le Colonel PAQUIN qui, sur votre demande, avait saisi de la question le Général KOHL, vous a informé du refus de celui-ci.

Dans ces conditions, la démarche directe de la Société Nationale auprès du Colonel PAQUIN, m'apparaît comme inopportune et donne la fâcheuse impression d'une absence de cohésion entre mon Département et la Société Nationale d'une part, la Délégation spéciale pour les Communications d'autre part.

Je vous rappelle les prescriptions de ma dépêche du 28 Novembre 1940 (D.G.T., Service Economique, 1er Bureau) par laquelle je vous ai invité à vous abstenir de toute correspondance directe avec le Colonel PAQUIN lorsqu'il s'agit de questions de principe ou à caractère politique comme c'est incontestablement le cas en l'espèce. J'insiste pour que mes instructions soient désormais plus exactement observées.

(s) BERTHELOT.

MINISTERE DE L'ECONOMIE NATIONALE
ET DES FINANCES.

sb.

Délégation Générale aux Relations Economiques
Franco-Allemandes.

N° 3.458 DG/-

BORDEREAU D'ENVOI

Le Délégué Général aux Relations Economiques
Franco-Allemandes

à Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Vichy, le 19 décembre 1941.

Circulation de voitures de la MITROPA
sur le réseau français.-

Copie de la lettre n° 1278 du 15
décembre 1941, adressée par
M.de BOISANGER à M.HEMMEN..... 1

pour information.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS.

Vichy, le 23 décembre 1941.

D.G.T.- Services de Vichy.

N° G. 309.

Communiqué à M.SCHUTZ
Chef de la D.T.- S.N.C.F. à Vichy

- pour prendre note et retourner -

15 décembre 1941.

N°1278.

Objet. - Circulation de voitures
MITROPA.

Le Président de la Délégation Française
pour les Affaires Economiques

à Monsieur HEMMEN,
Ministre Plénipotentiaire,
Président de la Délégation Allemande d'Armistice
pour l'Economie.

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° 7.669/DE du 14 novembre 1940, j'ai attiré votre attention sur la décision prise par les Autorités d'occupation de substituer dans certains trains du réseau français des wagons-restaurant ou wagons-lits de la Mitropa aux voitures analogues de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Je vous ai fait valoir les arguments qui nous amenaient à vous demander de faire rapporter cette décision non prévue par les stipulations d'application de la Convention d'Armistice et qui porte atteinte aux relations contractuelles existant entre la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (C.I.W.L.).

Depuis cette date, et malgré les interventions également faites auprès du Général Délégué du Chef allemand des Transports, les voitures Mitropa n'ont pas été retirées des trains français. Au contraire, les Autorités d'occupation ont décidé la création d'une relation, à travers la France, entre l'Allemagne et la frontière franco-espagnole. Et récemment, M. KIESCHKE, Directeur Général de la Mitropa, a proposé à la S.N.C.F. un accord prévoyant l'application aux services de la Mitropa des clauses du traité existant entre la S.N.C.F. et la C.I.W.L.

La W.V.D. Paris a invoqué auprès de la S.N.C.F. les nécessités militaires pour justifier la substitution des voitures Mitropa aux voitures de la C.I.W.L. Cette application ne vaut, semble-t-il, que pour les voitures incorporées dans les trains militaires. Mais elle semble des plus contestables pour les voitures wagons-lits et wagons-restaurant incorporées dans les trains commerciaux et auxquelles les civils français ont accès.

Ainsi, pour prendre un exemple, dans le cas particulier de la ligne Paris-Hendaye, on peut estimer que la proportion des voyageurs allemands utilisant les trains directs tant de jour que de nuit n'est pas supérieure à 10 à 15% en 1ère et 2ème cl. et 20% en 3ème cl.

J'ai l'honneur de renouveler près de vous les observations déjà présentées antérieurement sur le principe même de la circulation des voitures Mitropa sur le réseau français. Je dois notamment vous rappeler que la S.N.C.F. est engagée par contrat avec la C.I.W.L. à ne pas confier à un tiers l'exploitation sur son réseau de voitures assurant les services de wagons-lits, de voitures Pullman et de voitures restaurant. Je vous serais donc obligé d'obtenir des Autorités d'occupation le retrait des voitures Mitropa.

Il me semble, d'autre part, équitable de faire rembourser la S.N.C.F. des dépenses occasionnées jusqu'ici par la circulation des voitures Mitropa sur ses lignes. Je vous demande également de vouloir bien prendre une décision de principe dans ce sens.

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

signé : de BOISANGER.

27 DEC 1941

MINISTERE DE L'ECONOMIE
NATIONALE ET DES FINANCES

BORDEREAU D'ENVOI

Délégation Générale
aux Relations
Economiques
Franco-Allemandes

Le Délégué Général aux Relations Economiques
France-Allemandes

à Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

n° 3.458 DG/

Vichy, le 19 décembre 1941

Circulation de voitures de la
Mitropa sur le réseau français.

Copie de la lettre n° 1278 du
15 décembre 1941, adressée par
M. de BOISANGER à M. HEMMEN.....1

pour information

SOCIÉTÉ NA DES CHEMINS DE F	
DIRECTION	
27 DEC. 1941	
Dossier	
DIIH96 / 1	9H

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

vichy, le 23 déc. 1941

D.G.T. -Services de Vichy
N° G.309

Communiqué à M. SCHUTZ
Chef de la D.T. S.N.C.F. à VICHY

-pour prendre note et retourner.

Cu communiquer

O
M
P
T
Ly

DELEGATION FRANCAISE

pour les
AFFAIRES ECONOMIQUES

N° I. 278.

Objet -
Circulation de
voitures Mitropa.

Le 15 décembre 1941
Le Président de la Délégation
Française pour les Affaires Economiques
à Monsieur HEIMEN, Ministre
Plénipotentiaire, Président de la
Délégation allemande d'Armistice
pour l'Economie.

Monsieur le Ministre,

Par Lettre n° 7.669/DE du 14 novembre 1940, j'ai attiré votre attention sur la décision prise par les Autorités d'occupation de substituer dans certains trains du réseau français des wagons-restaurants ou wagons-lits de la Mitropa aux voitures analogues de la Cie Internationale des Wagons-Lits. Je vous ai fait valoir les arguments qui nous amenaient à vous demander de faire rapporter cette décision non prévue par les stipulations d'application de la Convention d'Armistice et qui porte atteinte aux relations contractuelles existant entre la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) et la Cie Internationale des wagons-Lits (C.I.W.L.).

Depuis cette date, et malgré les interventions également faites auprès du Général Délégué du Chef allemand des transports les voitures Mitropa n'ont pas été retirées des trains français. Au contraire, les autorités d'occupation ont décidé la création d'une relation, à travers la France, entre l'Allemagne et la frontière franco-espagnole. Et récemment, M. KIESCHKE, Directeur Général de la Mitropa a proposé à la S.N.C.F. un accord prévoyant l'application aux services de la Mitropa des clauses du traité existant entre la S.N.C.F. et la C.I.W.L.

La W.D. Paris a invoqué auprès de la S.N.C.F. les nécessités militaires pour justifier la substitution des voitures Mitropa, aux voitures de la C.I.W.L. Cette application ne vaut, semble-t-il que pour les voitures incorporées dans les trains militaires. Mais elle semble des plus contestables pour les voitures wagons-lits et wagons-restaurants incorporées dans les trains commerciaux et auxquelles les civils français ont accès.

Ainsi, pour prendre un exemple, dans le cas particulier de la ligne Paris-Hendaye, on peut estimer que la proportion des voyageurs allemands utilisant les trains directs tant de jour que de nuit n'est pas supérieure à 10 à 15% en 1ère et 2ème cl. et 20% en 3e cl.

J'ai l'honneur de renouveler près de vous les observations déjà présentées antérieurement sur le principe même de la circulation des voitures Mitropa sur le réseau français. Je dois notamment vous rappeler que la S.N.C.F. est engagée par contrat avec la C.I.W.L. à ne pas confier un tiers l'exploitation sur son réseau de voitures assurant les services de Wagons-lits, de voitures pulmann et de voitures restaurants. Je vous serais donc obligé d'obtenir des Autorités d'occupation le retrait des voitures Mitropa.

Il me semble, d'autre part équitable de faire rembourser la S.N.C.F. des dépenses occasionnées jusqu'ici par la circulation des voitures Mitropa sur ses lignes. Je vous demande également de vouloir bien prendre une décision de principe dans ce sens.

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

signé : DE BOISANGER.

6 Mai 1942

Secrétariat
de la Direction Générale

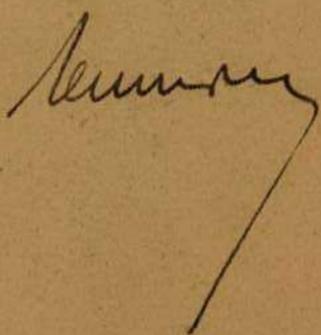
Monsieur le Chef
du Service Technique de la Direction
Générale

M. Goubert
D

M. le Directeur Général doit recevoir demain le Docteur KIESCHKE, Conseiller Ministériel, Directeur Général de la MITROPA.

A l'occasion de cet entretien, M. le Directeur Général me charge de vous demander si vous avez, en ce qui vous concerne, des questions en instance avec la MITROPA qui pourraient faire utilement l'objet d'un échange de vues et, dans l'affirmative, de lui faire parvenir pour ce soir, sur chacune de ces questions, une documentation succincte.

L'Inspecteur Général,



BS 8/2/45

92310/0

Cie Internationale des Wagons-Lits
et des Grands Express Européens

N° 205 DG/M

PARIS, le 7 Mars 1945

6^e Bd Haussmann

M. Fajon
Al. Donnacosta
copie pour M. Donnacosta
par M. Barthé

Monsieur le Directeur Général,

Me référant à notre récent entretien, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint une copie des propositions que nous avons soumises à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en vue d'assurer à notre Compagnie la restitution et la reconstitution de son matériel et de ses moyens d'exploitation, le fonctionnement de ses services en ALLEMAGNE, la liquidation de la Mitropa et la réparation de ses dommages de guerre.

Ces textes sont précédés d'un court préambule explicatif; il y est annexé une note précisant le caractère d'instrument de propagande allemande que fut la Mitropa dès sa création, ainsi que les entraves que son existence a apportées à la libre organisation des relations internationales par chemin de fer.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de mes sentiments les plus distingués et dévoués.

Le Directeur Général :
(s) MARGOT-NOBLEMAIRE.

Monsieur GOURSAT

Directeur Général de la Société Nationale
des Chemins de fer français

PARIS

ADRESSE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE : MR. VAGOINE - DUGAS

Scs M - T - C - V -

P R E A M B U L E :

Le rétablissement du régime normal des communications et transports dans les Pays d'Europe bouleversés par la guerre est une condition essentielle de la restauration, dans ces divers pays, de l'ordre social et de l'activité économique.

Un tel rétablissement comporte la circulation régulière des véhicules destinés au couchage, au confort ou à la fourniture des repas et consommations des voyageurs.

La Compagnie Internationale des wagons-Lits, préposée à ce service dans la plupart des régions intéressées, atteinte dans son fonctionnement pendant la guerre par les mesures spoliatrices prises par l'ALLEMAGNE, le plus souvent au profit de la Mitropa, dans le but d'accentuer un rôle de propagande particulièrement agressif, est seule en mesure d'assurer la réalisation de la reprise générale des transports dont elle a la spécialité.

Elle peut y parvenir par la restitution ou le remplacement de son matériel enlevé par les ennemis ainsi que par un aménagement, sous son contrôle, des moyens matériels restant encore à l'organisme allemand disqualifié; celui-ci doit nécessairement être dessaisi au profit de l'économie générale dont les Alliés ont la sauvegarde.

Cette réorganisation qui vise la satisfaction des besoins généraux des Alliés et des populations aboutira en même temps et dans une mesure appréciable au redressement d'une importante entreprise de ressortissance alliée.

Tel est le but du projet ci-dessous :

I - Restitution et reconstitution
des matériels et moyens d'exploitation

a) La Compagnie Internationale des Wagons-Lits rentrera immédiatement en possession de tous les véhicules de son parc européen soustraits à son contrôle depuis le 1er Septembre 1939, soit par le fait des autorités, sociétés, services publics ou privés allemands, agissant directement ou indirectement, soit à l'instigation de tels organismes.

La remise en possession prévue à l'alinéa ci-dessus incombe à l'Etat allemand ou à toute autre Administration directement ou indirectement substituée à lui. Elle sera effectuée sans délai à la seule réquisition de la Compagnie des Wagons-Lits, compte tenu

des dispositions suivantes :

b) Les véhicules manquants ainsi que ceux impropres à la circulation seront remplacés en nombre égal dans les conditions suivantes :

dès qu'il sera possible de construire du matériel ferroviaire en ALLEMAGNE, toutes dispositions seront prises, suivant les prescriptions de la Commission Interalliée des Chemins de fer pour que soient construits, aux frais de l'Etat allemand, suivant les plans, les cahiers des charges et les spécifications techniques fournis par la Compagnie des Wagons-Lits et par priorité sur toutes commandes de voitures analogues, des véhicules destinés au remplacement dont s'agit. Ces véhicules neufs seront remis en pleine propriété à la Compagnie des Wagons-Lits avec leurs inventaires. Ils seront acquis à la Compagnie des Wagons-Lits à titre d'unités de remplacement pris en compte à valeur égale au lieu et place des unités détruites ou non restituées, sans qu'il soit fait état dans l'appréciation de ces dernières d'un coefficient de vétusté ;

En attendant la construction ci-dessus prévue, la Compagnie des Wagons-Lits recevra immédiatement en jouissance gratuite un nombre de véhicules allemands égal à celui des véhicules manquants ou impropres. Ces voitures allemandes devront pouvoir être mises en service sans aucun délai. La Compagnie des Wagons-Lits en déterminera les catégories. Elles seront livrées avec pièces de rechange nécessaires.

c) Les immeubles, magasins, ateliers et leurs aménagements, l'outillage, les pièces de rechange et tous objets nécessaires à l'exploitation de ses services et dont la Compagnie des Wagons-Lits a pu être dessaisie depuis l'ouverture des hostilités seront remis sans délai à sa disposition, l'Etat allemand ou toute autre Administration substituée ayant à les reconstituer ou à les compléter, le cas échéant ;

d) Toutes mesures exceptionnelles de guerre prises, en quelque lieu que ce soit, par les Autorités allemandes agissant directement ou indirectement ou par tout autre service public ou privé agissant à l'instigation des autorités allemandes et ayant pu affecter la propriété ou la jouissance des biens appartenant à la Compagnie des Wagons-Lits ou gérés par elle sont nulles et non avenues.

Elles seront immédiatement levées et la Compagnie des Wagons-Lits sera replacée dans la situation de droit où elle se trouvait avant que soit intervenue la mesure rapportée.

Aucun acte attributif ou translatif de propriété ne lui sera opposable.

Tout organisme préposé par les Allemands ou à leur instigation à la prise en charge et à la gestion des biens de la Compagnie des Wagons-Lits devra rendre compte à cette dernière sans délai.

e) L'Etat allemand restituera immédiatement à leur propriétaire, par l'intermédiaire de la Compagnie des Wagons-Lits, les 525.000 actions de ladite Compagnie qui sont la propriété de l'International Sleeping Car Share Trust et qui ont été remises aux mains de la Reichsbahn après avoir été enlevées des coffres de la Lloyds Bank pendant l'occupation de BRUXELLES et de PARIS.

La Commission Interalliée des Chemins de fer fixera les modalités d'exécution des dispositions qui précèdent.

II - Fonctionnement des Services - Séquestre et liquidation de la Mitropa

a) La Compagnie des wagons-Lits assurera seule, pendant la durée des mesures d'occupation de l'ALLEMAGNE, l'exploitation des wagons-Lits, wagons-Restaurants, wagons-Salons, wagons-Bufferets et en général de tous véhicules destinés au couchage, au confort des voyageurs ou à la fourniture des repas et consommations, tant en service intérieur qu'en service international.

En conséquence, ladite Compagnie, au lieu et place de la Mitropa, assurera ceux des services définis ci-dessus que la Mitropa exploitait jusqu'ici sur les réseaux allemands et sur tous autres réseaux.

Les conditions d'exploitation desdits services seront fixées d'un commun accord entre la Commission Interalliée des Chemins de fer et la Compagnie des Wagons-Lits.

b) En vue de l'exécution des dispositions qui précèdent, la Compagnie des Wagons-Lits est constituée séquestre de tous les biens de la Mitropa, avec les pouvoirs les plus larges d'administration et de gestion.

Elle peut utiliser, en vue de l'exploitation qui lui est confiée, tous les biens, droits et intérêts de la Mitropa.

Sous réserve de l'accord de la Commission Interalliée des Chemins de fer, elle peut, aux mêmes fins, procéder à toutes réalisations nécessaires.

c) Toutes mesures affectant la jouissance ou la propriété des biens de toute nature de la Mitropa - en ce compris tous droits incorporels comme toutes participations financières - et qui auraient pu intervenir depuis le 1^{er} Janvier 1944 sont déclarées nulles et de nul effet et ne peuvent être opposées à la Compagnie des wagons-Lits.

d) Au titre de séquestre des biens de la Mitropa, la Compagnie des Wagons-Lits établira, dans le plus bref délai possible, l'inventaire général des biens de la Société et arrêtera ses comptes actifs et passifs en vue de sa liquidation définitive.

Il sera statué sur ladite liquidation par la Commission

Interalliée des Chemins de fer sur les propositions de la Compagnie des Wagons-Lits, cette dernière pouvant, à sa demande, être chargée des opérations de liquidation.

La Compagnie des Wagons-Lits pourra conserver, en tout cas, comme attribution prioritaire, les divers éléments d'actif jugés par elle nécessaires à son fonctionnement et aux exigences du mandat qui lui est imparti aux termes du présent acte.

À défaut d'accord avec la Commission Interalliée des Chemins de fer, l'évaluation des actifs conservés par la Compagnie des Wagons-Lits sera faite par expert, soit par un seul expert désigné conjointement par la Commission et la Compagnie, soit par deux experts, chacun désigné par une partie et tous deux pouvant, en cas de difficulté, recourir conjointement à un tiers expert pour le départager.

III - Réparation des dommages

a) En même temps qu'elle présentera les comptes de la Mitropa et ses propositions en vue de la liquidation de ladite Société suivant les prévisions ci-dessus (II d), la Compagnie des Wagons-Lits présentera à la Commission Interalliée des Chemins de fer le compte des dommages par elle subis depuis l'ouverture des hostilités ainsi que l'estimation des diverses compensations que représenteront les attributions qui lui auront été faites, en vertu du présent acte, pour assurer un fonctionnement indispensable au rétablissement du régime normal des transports.

En égard à l'objet d'intérêt public et aux conditions de la reprise par la Compagnie des Wagons-Lits des services de la Mitropa le fonds de commerce de cette entreprise et les licences d'exploitation prises en charge par la Compagnie des Wagons-Lits ne figureront que pour mémoire dans les estimations prévues à l'alinéa qui précède.

b) Au vu des productions ci-dessus et compte tenu des obligations actives et passives en résultant pour la Compagnie des Wagons-Lits le compte des dommages par elle subis sera arrêté par la Commission Interalliée des Chemins de fer.

La réparation desdits dommages, entant qu'il n'y aura pas été pourvu par l'imputation des attributions résultant des dispositions du présent acte, pourra être assurée, par affectations en nature déterminées d'accord entre la Commission et la Compagnie.

LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET LA MITROPA

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, Société Anonyme de nationalité belge, fondée en 1876, était seule en 1914 à exploiter en Europe des Wagons-Lits, Wagons-Restaurants, Wagons-Salons, etc..., (à l'exception de quelques Wagons-Lits que le Gouvernement prussien exploitait lui-même, et de Wagons-Restaurants appartenant à une Société allemande dont la Compagnie des Wagons-Lits avait le contrôle). Depuis 1876, date de sa création, son succès et sa renommée ont été croissants. Ses créations, et notamment ses trains de luxe, ont eu l'action la plus active et la plus bienfaisante sur le développement des relations internationales, à tel point qu'elle possédait en 1914 des contrats d'exclusivité avec plus de quarante Etats d'Europe, d'Asie et d'Afrique.

Les Allemands ont toujours supporté difficilement que la Compagnie des Wagons-Lits assurât les relations internationales à travers l'ALLEMAGNE et de l'ALLEMAGNE avec les nations voisines. Ils y voyaient une atteinte à leur pensée d'hégémonie qui trouvait son expression dans les projets de Mittel Europa.

La guerre déclarée en 1914 allait leur fournir l'occasion de créer une Compagnie allemande de Wagons-Lits et de Wagons-Restaurants qui, dans l'intention des Allemands devait prendre la place de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Cette nouvelle Compagnie allait d'ailleurs recevoir le nom significatif de "Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen A.G.", ou en bref : MITROPA.

Le caractère nettement politique de cette création nouvelle ressort avec évidence des documents suivants :

Dès le 3 Septembre 1914, le Conseiller intime du Gouvernement M. Von BOETTINGER et le Dr. Alfred CLAUSIUS (qui était le Directeur à BERLIN de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits) adressent au Ministre des Travaux Publics un rapport qui débute ainsi :

"Dans l'état de guerre existant actuellement entre notre patrie allemande et le Royaume de BELGIQUE et en prévision de la grande tension entre les deux pays à laquelle nous devons nous attendre avec certitude, même après la conclusion de la paix, il ne nous paraît plus admissible que les intérêts en capital, principalement belges, aient la prépondérance pour les services de wagons-lits et de wagons-restaurants exploités en territoire allemand ou empruntant ce territoire à destination de l'étranger.

Les Allemands saisirent aussitôt l'importance, au point de vue de l'expansion germanique, qu'offre un moyen de transport international manifestant au loin et dans toutes les directions

l'action et l'influence de ceux qui l'ont entre les mains. La création de la Mitropa fut décidée. L'intention et le but qui présidèrent à cette création sont clairement définis dans le Rapport que faisait à son Gouvernement à la fin de 1917, M. Von RITTER, séquestre allemand de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Ce rapport s'exprime comme suit :

"La tâche du séquestre consistait principalement à collaborer activement au transfert que l'on s'efforcera de faire, dans l'intérêt allemand, de l'exploitation des wagons-lits et wagons-restaurants de la Compagnie des Wagons-Lits à une nouvelle Société de l'Europe Centrale, qui devait être fondée sous la direction du Gouvernement allemand, avec des capitaux allemands, autrichiens et hongrois.....".

Le but poursuivi par le Gouvernement allemand fut encore affirmé à la tribune du Reichstag le 31 Mai 1921 par le Conseiller intime du Gouvernement KNEBEL, répondant à une question posée par un Député :

"La Mitropa a été fondée en 1916 pour briser l'influence prépondérante jusqu'à la guerre de la Société franco-belge, Compagnie Internationale des Wagons-Lits de BRUXELLES, influence qui était nuisible aux intérêts allemands..... La possibilité de faire circuler ses wagons-lits et ses wagons-restaurants existe pour la Mitropa, en particulier si elle est soutenue par le Reich dans sa lutte avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits".

Ces citations mettent suffisamment en relief le fait que la Mitropa n'a pas été créée dans un but commercial mais dans un but politique. Elle était et est restée un instrument de guerre et d'expansion germanique dans les mains du Gouvernement allemand. Les rédacteurs du Traité de VERSAILLES ne surent pas, comme il était cependant indiqué de le faire, mettre à néant la machine de guerre germanique que l'ALLEMAGNE avait réalisée par la Mitropa. Ils se bornèrent à insérer dans ce Traité un article 367 qui, sinon dans les termes, du moins en fait, obligeait l'ALLEMAGNE à recevoir, en service international, les voitures et les trains de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits mais pendant 5 ans seulement. Les Traités de ST-GERMAIN et de TRIANON, de leur côté, obligèrent l'AUTRICHE et la HONGRIE à céder à la Commission des Réparations les actions de la Mitropa possédées par les banques autrichiennes et hongroises ; cette obligation fut déjouée par ruse et ne fut jamais exécutée.

..

S'il est fait grief à la Mitropa d'avoir été et d'être restée un instrument d'expansion germanique, il faut y ajouter encore le trouble que son existence n'a cessé de porter dans les relations internationales. D'une part, et sauf exception pour la HOLLANDE, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits possède des contrats d'exclusivité avec tous les pays limitrophes de l'ALLEMAGNE ; d'autre part, la Mitropa, soutenue par le Gouvernement allemand, contesta, dès le lendemain de la signature du Traité de VERSAILLES,

le sens et la portée de l'article 367 du Traité et prétendit interdire le réseau de l'ALLEMAGNE aux voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Dans ces conditions, de nombreuses relations internationales étaient impossibles à réaliser, par exemple : VIENNE - BERLIN, et de là à STOCKHOLM et OSLO - HOKK VAN HOLLAND à VIENNE - HOKK VAN HOLLAND et les Pays Baltes, etc...

La Société des Nations s'en émut et en saisit sa Commission des Communications qui, le 26 Janvier 1923, entendit la Compagnie Internationale des Wagons-Lits à ce sujet. Cette dernière se déclara prête à assurer tous les services internationaux qui lui seraient demandés et démontra que la mauvaise volonté obstinée de l'ALLEMAGNE et de la Mitropa était seule en cause.

Enfin, en 1925, une Convention intervint entre la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et la Mitropa qui délimita la sphère d'activité de chacune des deux parties. On put croire que l'ère des conflits constamment renouvelée était close. Il n'en fut rien. Dès 1925, la Mitropa réclamaient une extension de la sphère d'activité que lui assurait le contrat de 1925. D'autre part, elle assignait la Compagnie des Wagons-Lits devant un Tribunal Arbitral prétendant lui interdire de prendre des voyageurs locaux dans ses voitures internationales en ALLEMAGNE ; le Tribunal déboutait la Mitropa de sa prétention déclarant qu'une divergence cachée des volontés avait existé entre les parties sur le point litigieux, lors de la signature de la Convention de 1925.

Aussitôt, la Mitropa se saisissait de ce considérant pour demander la nullité du contrat de 1925. Cette prétention cependant exorbitante fut le prétexte invoqué par les Chemins de fer allemands pour s'opposer, à la Conférence des Horaires de PRAGUE (Octobre 1927) à la création de divers services de wagons-lits internationaux demandés par diverses administrations de chemins de fer. Les mêmes incidents se reproduisirent à la Conférence des Horaires de VIENNE, en 1928. Il s'y ajouta même l'opposition des Chemins de fer allemands à la création d'un train Pullman OSTENDE - COLOGNE, sous prétexte que les voitures Pullman n'existaient pas encore lors de la signature du contrat de 1925.

Concurremment, la Mitropa faisait un procès aux Chemins de fer autrichiens tendant à leur faire annuler le contrat d'exclusivité que la Compagnie Internationale des Wagons-Lits possédait en AUTRICHE, dont celle-ci avait été dépossédée par l'ALLEMAGNE triomphante en 1917, mais qu'elle avait pu faire revivre en 1920. Ce procès, insoutenable, se terminait sans suite positive en 1931.

De 1931 à 1934, de multiples incidents se produisirent encore, par exemple la menace du Reich de résilier le contrat qui l'unissait à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, et enfin de nouveaux efforts de la Reichsbahn et de la Mitropa pour agrandir son domaine limité par le contrat de 1925; ces efforts étaient soutenus par le gouvernement hitlérien du Reich qui déclarait par l'organe du Secrétaire d'Etat à la Propagande, Dr. FUNK, au Président et au Directeur Général de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, qu'il s'agissait "de demandes d'ordre politique, vu que la nouvelle ALLEMAGNE ne voulait pas se voir entraver sous aucun rapport dans ses possibilités de développement".

Ajoutons encore que dès que le Reich eut annexé l'AUTRICHE

et constitué le Protectorat de BOHEME-MORAVIE, il s'empresse d'éliminer la Compagnie Internationale des Wagons-Lits de ces deux pays au profit de la Mitropa. Le Reich agit de même dès qu'il eût conquis la POLOGNE. Enfin, au cours de la guerre, le Reich a substitué la Mitropa à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits en tout ou en partie dans tous les pays occupés (FRANCE, BELGIQUE, HOLLANDE, DANEMARK, YOUGOSLAVIE) et dans les Etats satellites (HONGRIE, ROUMANIE, BULGARIE) au mépris des droits d'exclusivité de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits dans ces pays.

•
•

Le Gouvernement allemand, au cours de la guerre, a voulu posséder une part dans le capital de la Compagnie des Wagons-Lits. Dans ce but, il a pris possession dans les coffres de la Lloyd's Bank à PARIS et à BRUXELLES, de 525.000 actions de la Compagnie qui appartiennent à un groupe anglais.

•
•

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens a un caractère nettement interallié. Son capital est de frs belges : 613.333.300, divisé en : 6.133.333 actions de cent francs :

- 1.700.000 actions sont possédées par la Caisse des Dépôts et Consignations de PARIS
- 1.500.000 actions environ sont détenues en FRANCE par le public français
- 1.000.000 actions environ sont aux mains d'actionnaires en BELGIQUE
- 700.000 actions environ sont aux mains d'actionnaires en ANGLETERRE.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits a subi des dommages de guerre considérables tant par les destructions nées de la guerre, que par la violation de ses contrats dans les pays conquis par le Reich ou satellites du Reich, que par l'utilisation par l'ALLEMAGNE de son matériel en vertu de l'article 53 de la Convention de LA HAYE.

•
•

C'est ici le lieu de faire observer que la Mitropa n'est pas une Société Commerciale privée mais une émanation de la Reichsbahn qui détient la quasi totalité de son capital. Or, la Reichsbahn elle-même n'est pas une Société indépendante, mais a toujours été depuis sa création un organisme dépendant directement du Ministère des Communications du Reich. Enfin, la loi concernant la Reichsbahn du 4 Juillet 1939 en a même fait une propriété directe (SONDERVERMÖGEN) du Reich.

•
•

Il résulte de cet exposé que la Mitropa est un organisme essentiellement politique au service de la volonté d'expansion germanique ; que les prétentions de la Mitropa n'ont cessé d'entraver et de paralyser depuis sa création le développement des communications ferroviaires internationales.

En conséquence, la conclusion victorieuse de la guerre par les puissances alliées impose aux négociateurs alliés du Traité de Paix de faire cette fois ce que le Traité de VERSAILLES n'a pas su faire, savoir : la dissolution de la Mitropa dans l'intérêt d'un paisible développement des relations internationales par voie ferrée et dans l'unité qui rend nécessaire le progrès des communications.