

Détachement d'occupation de
la zone frontalière

- Assistance traction ou travaux Kehl - Kehl Frontière
et Neuenburg - Neuenburg Frontière
- Gares frontalières et reconstruction des ponts du
Rhin (cas du pont de Roppenheim)

S.N.C.F.
Région de l'Est

PARIS, le 12 Juillet 1946

Direction

n° 3277

M. Tanguy

Monsieur le Directeur Général

J'ai l'honneur de vous adresser le compte rendu de la Réunion du 28 Juin 1946 de la Commission chargée d'étudier les questions relatives au rattachement à la S.N.C.F. des emprises ferroviaires de la gare de KEHL, et présidée par M. CHARGUERAUD, Directeur des Accords Techniques au Ministère des Affaires Etrangères.

La S.N.C.F. va recevoir prochainement le projet de memento établi par le Ministère des Affaires Etrangères et sur lequel elle aura à faire ses observations.

Ainsi qu'il résulte du compte rendu, nous serons certainement amenés à exploiter la gare de KEHL (gare douanière et port) étant entendu qu'un compte spécial sera tenu pour cette exploitation afin de ne pas entraîner de dépenses supplémentaires pour la S.N.C.F.

Le Directeur,

(s) R. NARPS

"Vu
COPIE pour information à O. M. T. V. B. G."

Signé : R. NARPS

le 1er Juillet 1946

COMPTE RENDU

de la réunion du 28 Juin 1946
de la Commission chargée d'étudier les questions
relatives au rattachement à la S.N.C.F. des emprises ferroviaires
de la gare de KEHL

M. CHARGUERAUD, Directeur des Accords Techniques au Ministère des Affaires Etrangères, Président de la Commission, ouvre la séance en demandant au Représentant du Ministère des Travaux Publics (M. CREANGE) d'exposer les inconvénients de la situation actuelle et les raisons pour lesquelles son Ministère a demandé la création de cette Commission.

M. CREANGE résume les indications données dans la lettre envoyée le 26 Janvier 1946 par le Directeur Général de la S.N.C.F. et conclut en souhaitant que la S.N.C.F. soit chargée d'exploiter la gare de KEHL (gare douanière et autres installations se trouvant à l'ouest de la Kinzig).

M. CHARGUERAUD fait connaître qu'étant donnée la situation de fait déjà réalisée à KEHL, il ne voit pas d'objection à ce que l'exploitation des installations ferroviaires de KEHL soit confiée à la S.N.C.F., étant entendu qu'il s'agit d'une mesure de pur fait imposée par des considérations d'opportunité concernant le service ferroviaire.

Il demande, en suite, aux Représentants des divers Services de faire connaître leur point de vue.

Le Représentant du Port autonome de STRASBOURG (M. SIGGRIED) insiste vivement pour que l'exploitation des installations ferroviaires de KEHL soit assurée par la S.N.C.F. ; il indique que le Port de KEHL a fait l'objet d'une réquisition de la part du Général, Commandant Militaire français en ALLEMAGNE, qui en a remis l'exploitation (y compris les travaux et entretien) au port autonome de STRASBOURG, étant entendu que l'exploitation du port de KEHL ferait l'objet d'un compte spécial dont le déficit, s'il venait à s'en produire, serait couvert par le budget de l'Etat de BADE; il fait remarquer que dans ce compte sont portées en recettes les taxes perçues par le

Port, calculées, non pas d'après les tarifs allemands, mais suivant les tarifs français; il indique, en outre, qu'il n'y aura vraisemblablement pas de déficit.

Il insiste vivement pour que, au point de vue tarifaire, on applique (comme pour les tarifs du Port) la tarification française et pour que le port de KEHL soit considéré comme une extension du Port de STRASBOURG.

Le Représentant de l'IMPEX (M. DELAGE) insiste vivement pour que les installations ferroviaires de KEHL soient exploitées par la S.N.C.F., ce qui, à son avis, mettrait fin à divers inconvénients; toutefois les exemples qu'il donne ne montrent pas que c'est le mode d'exploitation ferroviaire qui est en cause mais l'incertitude qui règne sur la situation juridique de KEHL.

Le Représentant du Ministère de l'Intérieur (M. BERNARD, Sous-Directeur de la Police des Etrangers et du Contrôle des Passeports) indique les raisons pour lesquelles il tient à maintenir son principal contrôle sur le Rhin, le contrôle sur la KINZIG n'étant qu'un contrôle secondaire; toutefois, si la gare de KEHL doit être exploitée par la S.N.C.F., il prendra les mesures utiles pour que toutes les personnes appelées à se rendre à KEHL (notamment agents S.N.C.F. et des transitaires) puissent s'y rendre facilement.

Le Représentant du Ministère des Armées exprime la crainte que si la gare de KEHL est exploitée par la S.N.C.F. il en résulte un surcroît de dépenses important pour son Ministère, qu'il évalue à environ 100 millions par an.

Il justifie cette crainte par le fait que, lorsque la station-magasin de la Base 901 était à STRASBOURG, elle devait payer des frais de réexpédition élevés; il craint d'avoir à payer pour 1.500 wagons par mois, 3.230 Frs par wagon, au cas où l'embranchement de la station-magasin ne serait pas considéré comme faisant partie de la gare douanière de KEHL(1).

En outre, il fait remarquer qu'actuellement KEHL étant une gare allemande, les wagons chargés arrivant à la station-magasin sont, en principe, des wagons pouvant sortir de FRANCE (en grande partie des wagons allemands); ces wagons servent à la Base pour faire ses réexpéditions sur l'ALLEMAGNE.

Si KEHL était considérée comme une gare française, la station-magasin recevrait des wagons en grande partie français, qui ne

(1) Le Représentant du Ministère des Armées ne semble pas avoir indiqué en séance le véritable motif de l'augmentation des dépenses qui résulterait pour lui de l'exploitation par la S.N.C.F. de la gare de KEHL; en effet, actuellement la question du règlement du prix des transports en ALLEMAGNE n'étant pas encore réglée, l'Armée n'a, en fait, rien à payer, tout au moins provisoirement, pour les transports faits sur la Reichsbahn; par contre, elle serait obligée de payer immédiatement à la S.N.C.F. les taxes que celle-ci fixerait au départ de KEHL.

pourraient pas continuer sur l'ALLEMAGNE et elle risquerait de manquer de wagons pour ses réexpéditions sur l'ALLEMAGNE.

Le Représentant de la S.N.C.F. (M. LEFORT) rappelle la position prise par le Directeur Général de la S.N.C.F. dans sa lettre du 26 Janvier : la S.N.C.F. ne se refusera pas à assurer l'exploitation de cette gare, mais elle devra remplacer le personnel allemand par du personnel S.N.C.F. (soit une dépense de main-d'oeuvre de plus de 200 agents), et elle tiendra à être couverte des frais supplémentaires que représentera pour elle cette exploitation ; elle ne peut admettre qu'au point de vue tarifaire, le Port de KEHL soit considéré comme faisant partie du Port de STRASBOURG et que les tarifs soient fixés sans tenir compte du supplément de dépenses résultant pour la S.N.C.F. des manoeuvres entre les Ports de KEHL et de STRASBOURG ; au surplus, cette question de tarifs lui semble échapper à la compétence de la Commission.

Le Représentant du D.O. (M. LHUILLIER) fait remarquer que malgré l'exploitation de la gare de KEHL par la S.N.C.F., il sera encore nécessaire que des agents de la Reichsbahn viennent à KEHL et il compte que ceux-ci recevront les facilités nécessaires ; il esquisse une solution qui consisterait, pour faire de KEHL une gare douanière purement française et non pas franco-allemande, à placer la gare douanière allemande à APPENWEIER.

M. CREANGE, tout en paraissant disposé à inclure KEHL dans le système tarifaire français, indique que cette question tarifaire devra être réglée entre le Ministère des Travaux Publics et la S.N.C.F.

M. CHARGIERAUD indique, en conséquence, qu'un accord de principe paraît pouvoir être réalisé entre les différents Services sur les bases suivantes :

1°- Le Général, Commandant Militaire Français en ALLEMAGNE, prendrait, pour les installations ferroviaires de KEHL, une décision analogue à celle qu'il a prise pour les installations du Port de STRASBOURG ; il les réquisitionnerait et en confierait l'exploitation à la S.N.C.F., étant entendu que cette exploitation ferait l'objet d'un compte spécial et que le déficit qui pourrait en résulter serait remboursé à la S.N.C.F. ;

2°- Les avantages tarifaires, dont bénéficie la Base 901 pour ses réexpéditions, lui seraient maintenus dans le régime défini au 1°) ;

3°- Le Ministère des Travaux Publics et la S.N.C.F. examineraient dans quelles conditions les installations de KEHL pourraient être incluses dans le système tarifaire français ;

4°- Le Service du Contrôle des Passeports donnera les

facilités nécessaires pour permettre l'exploitation des installations de KEHL, dans les conditions indiquées ci-dessus;

5°- Des mesures seront prises pour que les wagons destinés à la Base 901 soient, autant que possible, des wagons pouvant sortir de FRANCE.

Il va établir, en conséquence, un memento qu'il adressera aux différentes Administrations intéressées pour approbation.

17 JUILL 1947

sb.

O n° 8672

Chaput

- Monsieur le Directeur du Service Commercial.
 - Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement.
 - Monsieur le Chef du Service de la Comptabilité Générale et des Finances.
 - Monsieur le Directeur de la Région de l'EST.
-

Je vous serais obligé de bien vouloir vous faire représenter à une réunion qui se tiendra dans mon bureau le samedi 19 juillet à 10 h.30 au sujet des négociations à poursuivre avec les autorités françaises d'occupation en Allemagne en vue de la conclusion de Conventions fixant les conditions de rémunération des services rendus par la S.N.C.F. aux Chemins de fer allemands pour la traction des trains sur les tronçons Kehl - Kehl frontière et Neuenbourg - Neuenbourg frontière, et pour l'entretien d'un Service de Surveillance sur ces deux tronçons.

Jusqu'à présent, la S.N.C.F. a encaissé en Allemagne et en Marks les frais dus pour le transport des marchandises sur les tronçons en question. Ces frais étaient versés au D.O. et leur produit servait au paiement de prestations fournies à la S.N.C.F. par des organismes allemands.

Or, il vient d'être décidé que toutes les prestations fournies en Allemagne seront évaluées non pas en marks mais en dollars, ou en monnaies convertibles en dollars. Aussi les avoirs en Marks de la S.N.C.F. ne pourront-ils plus être utilisés pour couvrir les prestations fournies par les Allemands.

Dans ces conditions, la solution suivante devrait être adoptée :

Les frais de transport en marks sur les tronçons frontière reviendraient aux Chemins de fer allemands comme leur revient déjà ceux du trafic direct marchandises France-Allemagne passant à Kehl et à Neuenbourg sans réinscription.

Ce reversement fait, la S.N.C.F. serait créancière en monnaie appréciée des prestations qu'elle assure entre Kehl et Neuenbourg d'une part, et la frontière d'autre part.

Le Directeur
Chef du Service,

Signé : DUCAS

CRE 6 N°

4682

Monsieur le Directeur du Service Technique
de la Direction Générale

Comme vous le savez la S.N.C.F. assure certaines prestations en Allemagne et notamment la traction des trains sur les tronçons Kehl - Kehl frontière et Neuenbourg - Neuenbourg frontière, ainsi que l'entretien d'un Service de Surveillance sur ces mêmes tronçons. Elle a en outre installé dans les gares de Kehl et de Neuenbourg des Recettes et Bureaux Marchandises pour ses besoins propres.

Par ailleurs, elle encaisse en Allemagne et en marks les frais dus pour le transport des marchandises sur les tronçons en question. Ces frais étaient jusqu'à maintenant versés au D.O. et leur produit servait au paiement de prestations fournies à la S.N.C.F. par des organismes allemands.

Or, nous venons d'être avisés que toutes les prestations, qu'il s'agisse de prestations fournies par les Allemands et de prestations fournies aux Allemands, seront évaluées non pas en marks mais en dollars ou en monnaies convertibles en dollars.

Dans ces conditions, le Ministère des Finances (M. MEYER) que nous avons consulté a précisé que les avoirs en marks de la S.N.C.F. ne doivent pas être utilisés pour couvrir les prestations fournies par les Allemands. Les versements de marks qui leur seraient faits constitueraient une simple reconnaissance d'une dette qui serait ultérieurement décomptée en dollars et rendrait alors la S.N.C.F. débitrice d'un montant exprimé en monnaie de compte appréciée (dollars).

M. MEYER à qui nous avons demandé comment dans ces conditions pourraient être utilisés les avoirs de la S.N.C.F. en marks provenant du transport des marchandises sur les deux tronçons frontières considérés, a déclaré qu'à son avis ces marks doivent revenir aux Chemins de fer allemands comme leur reviennent déjà ceux du trafic direct marchandises France-Allemagne passant à Kehl et à Neuenbourg sans réinscription, le trafic marchandises étant effectué franco frontière politique.

Ce reversement fait, la France resterait créancière en monnaie appréciée (dollar) des prestations assurées par la S.N.C.F. entre Kehl et Neuenbourg d'une part, la frontière du Rhin d'autre part, ce qui serait tout avantage pour elle.

J'ai cru devoir vous mettre au courant de cette situation afin que vous puissiez discuter avec les Autorités françaises d'occupation en Allemagne les Conventions nécessaires posant le principe de la rémunération de la S.N.C.F. en francs convertissables mensuellement en dollars pour être portés au crédit de celle-ci et

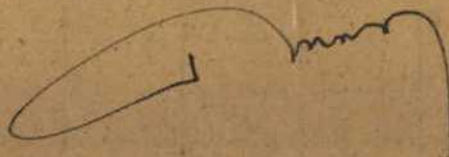
...

fixant le montant de cette rémunération pour les prestations fournies par elle sur les deux tronçons frontières considérés (traction des trains, entretien) ainsi que dans les gares de Kehl local et de Neuenbourg local où est en service du personnel S.N.C.F. de surveillance.

Je reste bien entendu à votre entière disposition pour vous fournir toutes les précisions complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

J'attacherais du prix à être tenu au courant de votre décision.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a series of smaller, connected strokes.

S.N.C.F.

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

F T2 n2 68 E

Copie transmise à Paris, le
M. le Chef du Service
Technique de la Direction Générale,
en le priant d'engager les négociations
utiles en ce qui concerne
Paris, le
Le Chef du Service,

- 5 JUIL 1947

5 JUIL 1947

Réf. : Votre note CRE 6 n2 1279 du 30 mai 1947.
Objet : Ouverture d'un compte au nom de la S.N.C.F. en Alle-
magne. Marks provenant du trafic à Kehl et Neuenburg.

Monsieur le Chef de la Division
de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes

J'ai l'honneur de vous faire savoir que je ne suis pas d'avis
de donner une suite favorable à la proposition de l'Office des
Changes de Baden-Baden ayant trait à l'ouverture au nom de la
S.N.C.F., dans une Banque d'Offenbourg, d'un compte bancaire du
type "Vorzugssperkonto" destiné à recevoir les encaissements
éventuels de la S.N.C.F. en marks.

En effet, un tel compte ne pourrait pas donner lieu à trans-
ferts de marks en francs, ni être utilisé en Zone pour le règle-
ment d'importations. Il ne présenterait donc aucun avantage par-
ticulier sur celui actuellement ouvert au nom du D.O., qu'il me
semblerait en conséquence préférable d'utiliser si nous avions
encore à encaisser des recettes en marks.

Mais j'estime que la S.N.C.F. ne doit plus effectuer aucune
recette en marks.

D'une part, le reversement en marks par le S.I.E. des parts
allemandes encaissées par la S.N.C.F. antérieurement au 1er mai
1946 doit, à mon avis être effectué entre les mains des Deutsche
Eisenbahnen comme représentant des rémunérations de parcours
allemands.

A { D'autre part, la même solution serait à appliquer pour les
marks relatifs aux parcours Kehl-Kehl frontière et Neuenburg-
Neuenburg frontière, étant entendu que des négociations avec les
D.E. devraient être engagées dans les moindres délais par notre
Service Technique de la Direction Générale en vue de la conclusion
d'un traité fixant les conditions de rémunération des services
rendus par la S.N.C.F. aux D.E. pour son exploitation à Kehl et à
Neuenburg. Ces services étant exposés en francs français, notre
rémunération serait portée dans cette monnaie au débit des D.E.
dans nos comptes réciproques et viendrait atténuer le montant de
notre dette afférente aux parcours de transit à travers l'Allemagne.

Le Chef du Service,

Signé: BERNARD

M. Tanguy (avec M. et la Région Est)
dk

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

Copie a été adressée :

- aux Services : F, pour la suite utile
en ce qui le concerne.

sb.

C - M.

(avec 1 exemplaire du memento de la réunion
du 19 juillet 1947).

- 1 pièce jointe -

28 JUIL 1947

2. 14910840
O Monsieur le Directeur de la Région
de l'EST.

Vous voudrez bien trouver ci-joint le memento
d'une réunion tenue au Service technique de la Direc-
tion Générale au sujet des prestations assurées par
la S.N.C.F. entre le Rhin d'une part, et Kehl ou
Neuenbourg d'autre part.

Je vous demande d'appliquer, pour ce qui concerne
votre Région, les mesures préconisées au cours de
cette réunion, en attirant votre attention sur l'inté-
rêt qui s'attache à effectuer le décompte exact des
prestations réciproques effectuées en Allemagne ou en
Sarre par la S.N.C.F. et en France par les Chemins de
fer allemands ou les Chemins de fer sarrois, ces
prestations étant susceptibles de donner lieu à un
règlement en dollars ou en monnaies convertibles en
dollars.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LEMAIRE

RELEVÉ de la réunion tenue le 19 juillet 1947
au sujet de prestations assurées en Allemagne par la S.N.C.F.

Assistaient à la réunion :

M. LUGAS.....	Service C.
M. MERRET.....	" C.
M. SCHERRER.....	" C.
M. MOULIER.....	" F.
M. BISCHE.....	" F.
M. VIK.....	" M.
M. TOURNE.....	" O.

La S.N.C.F. assure en Allemagne certaines prestations et notamment la traction des trains sur les tronçons Kehl - Kehl frontière et Neuenbourg - Neuenbourg frontière, ainsi que l'entretien d'un Service de Surveillance sur ces mêmes tronçons. Elle a en outre installé dans les gares de Kehl et de Neuenbourg des Recettes et Bureaux Marchandises.

Jusqu'à présent la S.N.C.F. a encaissé en Allemagne et en marks les frais dus pour les transports des marchandises sur les tronçons en question. Ces frais ont été versés au D.O. et leur produit a servi au paiement de prestations fournies à la S.N.C.F. par des organismes allemands.

Or, nous avons été avisés que toutes les prestations assurées en Allemagne, qu'il s'agisse de prestations fournies par les Allemands ou de prestations fournies aux Allemands, seront évaluées non pas en marks, mais en monnaies convertibles en dollars. Aussi, les avoirs en marks de la S.N.C.F. ne pourront-ils plus être utilisés pour couvrir les prestations fournies par les Allemands.

Dans ces conditions, la réunion estime qu'il convient d'adopter les mesures suivantes :

1°- les frais de transport en marks sur les tronçons frontières devront être reversés aux Chemins de fer allemands par l'intermédiaire du D.O. (les frais de transport afférents au trafic direct marchandises France-Allemagne passant à Kehl et à Neuenbourg sans réinscription reviennent déjà aux Chemins de fer allemands);

2°- la Région de l'Est établira le décompte en francs de toutes les prestations qui seront effectuées par la S.N.C.F. sur les tronçons en question pour le compte des Chemins de fer allemands (transports, service de surveillance et, éventuellement, bureaux de marchandises, entretien de la voie, etc...).

Des décomptes devront être également établis pour la période antérieure à la mise en vigueur des présentes mesures.

3°- La Région de l'Est fera viser périodiquement par les Chemins de fer allemands et par l'intermédiaire du D.O. les décomptes ainsi établis afin d'éviter, par la suite, toute contestation de la part des Allemands et notifiera les sommes correspondantes au Service F (Comptabilité Générale).

4°- Les mesures visées en 2° et 3° seront, éventuellement, également appliquées aux prestations assurées en Allemagne par la S.N.C.F. en d'autres points que les tronçons frontières de Kehl et de Neuenbourg et notamment aux pénétrations de machines françaises en Allemagne, dans le cas où ces pénétrations ne font pas l'objet d'un règlement spécial.

5°- La Région de l'Est effectuera le décompte en francs des prestations assurées en France par les Chemins de fer allemands (notamment pénétrations de machines allemandes dans le cas où ces pénétrations ne font pas l'objet d'un règlement spécial) et notifiera, avec effet rétroactif, les sommes correspondantes au Service F (Comptabilité Générale).

6°- Le Service F (Comptabilité Générale) ouvrira un compte de prestations réciproques S.N.C.F. - Chemins de fer allemands.

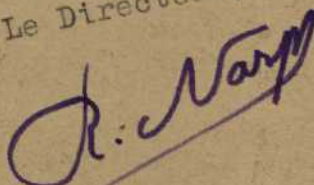
7°- La même procédure que celle indiquée aux 4°, 5° et 6° ci-dessus sera appliquée aux prestations réciproques entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer de la Sarre, à partir de la date (22 décembre 1946) où ces derniers ont cessé d'être exploités par la Reichsbahn. Un compte spécial S.N.C.F. - Chemins de fer sarrois sera ouvert par le Service F. Il y aura lieu de distinguer dans ce compte deux périodes : avant et après l'introduction du mark sarrois sur le Territoire de la Sarre.

Copie à Monsieur DUGAS
Le Directeur,


22 Mai

48

102 RND



Monsieur BOYAUX,

A. Tanguy


J'ai l'honneur de vous rendre compte qu'une conférence s'est tenue le 21 Mai 1948, dans le bureau de M. BLOCH, Directeur au Secrétariat d'Etat aux Affaires Allemandes et Autrichiennes, à propos de l'occupation éventuelle par la S.N.C.F. des installations ferroviaires de Kehl.

Assistaient à cette réunion :

MM. CORBIN (Travaux Publics), LEVERT (Commandement français à Baden-Baden), LEVY-LAMBERT (D.O.) - un représentant de la Direction Europe des Affaires Etrangères - NARPS, MEHMET.

La solution qui a recueilli l'approbation unanime est la suivante :

- un accord serait passé pour 99 ans entre le gouvernement français (Affaires Etrangères) et le commandement français en E.F.O. (représentant le gouvernement allemand) pour confier à la S.N.C.F. le service commun de Kehl assuré actuellement par les Allemands sous la surveillance du D.O.;
- la gare de Kehl conserverait le caractère de gare internationale qu'elle avait sous le régime du traité de Versailles;
- aucune modification ne serait apportée au régime actuel de tarification, de taxation, de répartition des recettes;

.....

Monsieur BOYAUX
Directeur Général Adjoint

COPIE à MM. DARGEOU, MAROIS, DUGAS, LEFORT

- la S.N.C.F. serait remboursée, sur facture, de toutes les dépenses engagées par elle pour l'exploitation de la gare de Kehl et de ses annexes;
- les travaux complémentaires et de reconstruction resteraient à la charge de l'Allemagne (Direction des Chemins de fer du Sud-Ouest de l'Allemagne);
- un traité pour l'application de l'accord intergouvernemental serait passé entre la S.N.C.F. et la Direction des Chemins de fer du Sud-Ouest de l'Allemagne, afin de régler en particulier la substitution progressive du personnel S.N.C.F. aux cheminots allemands, le règlement des dépenses communes, etc ...

Ces dispositions concordent avec les suggestions que vous avez bien voulu approuver au cours de la visite que M. NERMET et moi vous avons faite le 4 Mai.

Il a été convenu que M. CORBIN préparerait avec la S.N.C.F. le projet d'accord intergouvernemental que l'on voudrait voir aboutir assez rapidement. La question me paraissant du ressort du Service Central M, je me mets en relations avec M. DARGEOU à cet effet.

Le Directeur,

28 JUIL. 1948

COMMANDEMENT EN CHEF FRANÇAIS EN ALLEMAGNE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

DIVISION DES TRANSPORTS
ET P.T.T.

Baden-Baden, le 22 JUIL 1948

N° 6141 CC/SG/CTP /TF

Objet:

ACCORD FRANCO-ALLEMAND DU
13 AVRIL 1925 POUR L'ORGANI-
SATION DE GARES-FRONTIÈRES.-

Référence:

Le Général KOENIG, Commandant en Chef
Français en Allemagne,

à

Monsieur le Secrétaire d'Etat des
Affaires Allemandes et Autrichiennes

36, Rue Lapérouse, 36

PARIS.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'utilité de remettre en vigueur, au moins en ce qui concerne la gare de NEUENBURG, l'accord franco-allemand du 13 Avril 1925 pour l'organisation de gares frontières. La présence à NEUENBURG de douaniers français, est en effet en ce moment irrégulière.-

L'accord du 13 Avril 1925 avait été ratifié du côté français par le décret du 6 septembre 1930; il a, je crois, été dénoncé par l'Allemagne le 1er Octobre 1938 pour le 1er Octobre 1939. Il prévoyait l'organisation de gares-frontières uniques à WINTERSDORF, KEHL, BREISACH, NEUENBURG, et PALMRAIN, avec présence dans ces gares situées en Allemagne, des services français des douanes de la police et des chemins de fer.-

Il me paraît qu'une ordonnance signée du Commandant en Chef français en Allemagne peut annuler la dénonciation unilatérale faite par l'Allemagne de cet accord, et qu'un échange de lettres entre le Département des Affaires Etrangères et moi-même pourrait ensuite constater la remise en vigueur de la convention. Si même vous l'estimez préférable, on pourrait sans doute se passer du recours à une ordonnance et se contenter d'un simple échange de lettres.-

Toutefois, en raison de la non-reconstruction des ponts du Rhin, les gares de WINTERSDORF, BREISACH et PALMRAIN ont cessé d'être communes; d'autre part et surtout la gare de KEHL se trouve actuellement en territoire douanier français.-

On doit donc se demander s'il y a lieu de remettre en vigueur l'ensemble de la convention, bien qu'aucune de ses clauses ne paraisse inapplicable, ou s'il ne vaudrait pas mieux conclure une convention spéciale pour la gare de NEUENBURG. Dans cette convention spéciale on pourrait ainsi, si vous l'estimez désirable, ne pas reproduire l'article 19 de l'ancienne convention en vertu duquel les douaniers allemands peuvent sous réserve d'ailleurs de réciprocité, exercer un droit de recherche dans les entrepôts sans douane française. Une telle solution cependant peut être critiquée plus facilement que ne le serait la remise en vigueur d'une convention de 1925; d'autre part elle ne règle pas l'avenir.-

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me faire parvenir vos instructions.-

P. le Général C. C. F. A

Le Chef de la Division
des Transports et P.T.T.

Signé: LE VERT

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE
POUR ATTRIBUTIONS

P. M. Bourque

P. M. Bourque

Copie pour Mr le Secrétaire Général - A l'attention de Mr RADENAC -
Comme suite a la conférence zone Alsace -

Copie pour Mr le Conseiller Economique -

Copie pour Mr le Chef du D.O. -

Copie pour Mr le Directeur Général de la S.N.C.F. -

Copie pour Mr le Directeur Régional des Douanes à Strasbourg -

MINUTE

sb.

O n° 10192

14 JANV 1949

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

En réponse à votre lettre CRE 5 du 22 décembre 1948, relative aux conditions de rémunération des prestations assurées par la S.N.C.F. dans les gares et sur les parcours frontière de Kehl et Neuenburg, j'ai l'honneur de vous rappeler que, comme suite à votre lettre du 23 mai 1947 relative au même objet, une réunion s'est tenue, sous ma présidence, le 19 juillet 1947.

Cette réunion, à laquelle ont participé MM. MERMET et SCHERER, a décidé d'adopter, notamment, les mesures suivantes (voir le mémorandum O n° 8715 qui vous a été adressé le 28 juillet 1947) :

- La Région de l'Est établira le décompte en francs de toutes les prestations qui seront effectuées par la S.N.C.F. sur les tronçons frontière pour le compte des Chemins de fer allemands (transports, service de surveillance et, éventuellement, bureaux de marchandises, entretien de la voie, etc...);

- La Région de l'Est fera viser périodiquement par les Chemins de fer allemands et par l'intermédiaire du D.O., les décomptes ainsi établis afin d'éviter, par la suite, toute contestation de la part des Allemands, et notifiera les sommes correspondantes au Service F (Comptabilité Générale).

- Les mesures ci-dessus seront, éventuellement, appliquées également aux prestations assurées en Allemagne par la S.N.C.F. en d'autres points que les tronçons frontière de Kehl et de Neuenburg et, notamment, aux pénétrations de machines françaises en Allemagne, dans le cas où ces pénétrations ne font pas l'objet d'un règlement spécial.

- La Région de l'Est effectuera le décompte en francs des prestations assurées en France par les Chemins de fer allemands et notifiera les sommes correspondantes au Service F (Comptabilité Générale).

- Le Service F (Comptabilité Générale) tiendra un compte de prestations réciproques S.N.C.F.-Chemins de fer allemands.

Il conviendra de préconiser, dans la réponse au D.O., le règlement de la balance (créditrice pour S.N.C.F.) du compte réciproque de prestations S.N.C.F.-Chemins de fer allemands visé ci-dessus, ce règlement étant, bien entendu, à effectuer par l'intermédiaire d'OFFICOMEX.

Il y aura lieu, en outre, de préciser dans cette réponse que la S.N.C.F. reconnaît bien que les taxes de transport encaissées par elle pour le compte des Chemins de fer allemands doivent revenir à ceux-ci, mais estime que cette attribution ne devra être faite que lorsqu'il sera procédé au règlement ci-dessus.

.....

Enfin, je suis bien d'accord avec M. Le VERT pour proposer, pour l'avenir, la solution consistant à faire figurer les taxes de transport en question et les montants des prestations réciproques assurées par la S.N.C.F. et les Chemins de fer allemands, dans les comptes réciproques S.N.C.F.-Chemins de fer allemands, comptes dont l'apurement est assuré par les règlements ou encaissements de la S.N.C.F. auprès du Trésor français.

Le Directeur
Chef du Service,

M. DUGAS

Service Commercial

Paris, le 22 DEC 1948

CRC 5 N°

Monsieur le Chef du Service Technique
de la Direction Générale

N/Réf.: Lettre CRE 6 N° 4682 du 23 mai 1947.

Objet : Règlement des frais de transport des parcours frontières.

Gi-joint, copie de la correspondance échangée avec l'Office du Commerce Extérieur à BADEN-BADEN et le D.O. au sujet du règlement des frais de transport afférents aux parcours de KEHL à KEHL frontière et de NEUENBOURG à NEUENBOURG frontière.

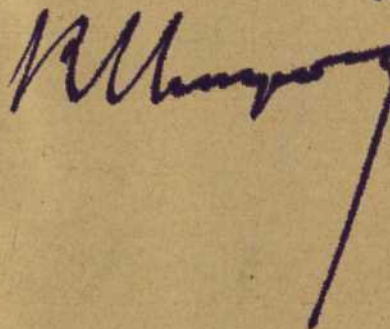
Pour la période antérieure au 1^{er} janvier 1947, l'Office du Commerce Extérieur a crédité le D.O. pour notre compte, de la somme de 79.167 DM contrevalant de celle de 9.500.000 ff encaissée du S.I.E. et à qui nous allons la rembourser.

Pour la période postérieure au 1^{er} janvier 1947, l'OFFICOMEX a été invité à régler au D.O. les taxes frontières en question. Mais, par lettre N° 8313 du 17 novembre 1948, la Division des Transports et P.T.T. à BADEN-BADEN estime que ces taxes doivent être attribuées aux Chemins de fer allemands.

Pour notre part, nous estimons que cette attribution ne peut avoir lieu qu'autant que la S.N.C.F. soit rémunérée des prestations qu'elle fournit sur les deux tronçons frontières de KEHL et de NEUENBOURG.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire savoir si les conditions de cette rémunération ont été fixées ainsi que je vous le demandais dans ma lettre citée en références.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,



C O P I E

GOUVERNEMENT MILITAIRE
de la Zone française d'occupation

Spire, le 2 décembre 1948
5, Maximilianstrasse - Tél. 29-21

Détachement d'occupation
des Chemins de fer français

CONTROLE FINANCIER

Le Chef du Détachement d'Occupation

N° 616
Réf.: SCF/BCC n°

Objet : Règlement des
frais de transport
des parcours frontières.

à
Monsieur le Chef de la Comptabilité
et du Contrôle des Recettes
12bis, rue de Budapest
P A R I S

- 1 p.j. -

En réponse à votre lettre du 3 novembre 1948, CRF 5 n° 5230, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie de la lettre n° 8313 du 17 novembre 1948, de M. le Chef de la Division des Transports et P.T.T., que nous avons saisi de la question de propriété des marks.

Ainsi que vous le verrez, la question de l'encaissement actuel en francs français des frais de transport allemands, qui se traduit en définitive, par une perte de dollars pour le Trésor Français, devrait être revue dans son ensemble.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si vous êtes d'accord sur les propositions de M. le Chef de la Division des Transports et P.T.T. ou, dans la négative, quelles sont les mesures que vous préconisez pour remédier à cet état de fait.

Pr Le Chef du Contrôle Financier,

signé : TOURNOIS.

COMMANDEMENT EN CHEF FRANCAIS EN ALLEMAGNE

Secrétariat Général

Baden-Baden, le 17 novembre 1948

Division des Transports
et P.T.T.

08313 CC/SG/CTP/TF

Objet : Encaissement par la
S.N.C.F. en francs des frais
de transport allemands sur le
territoire de Kehl et des
taxes de transport Neuenbourg-
gare de Neuenbourg-frontière
géographique.

Note pour :

Monsieur le Chef du D.O.C.F.

Réf.: V/Lettre SCF/BCC 551 du
10 novembre.

D'après les chiffres indiqués, la question qui fait l'objet de votre lettre précitée ne me paraît avoir rien de commun avec celle de la vente de billets allemands à KEHL en francs français. Pour cette dernière question, j'ai écrit la lettre n° 8026/CC/SG/CTP/TF à M. le Chef de la Division Economie Générale et Finances pour lui proposer de faire remarquer à la S.N.C.F. qu'il était contraire aux intérêts français de faire assurer par la S.N.C.F. le contrôle à KEHL de la régularité des titres de circulation dont sont munis les voyageurs pour le parcours allemand, et je vous ai transmis copie de cette lettre en vous demandant, après un certain délai maintenant expiré, d'intervenir auprès de la S.N.C.F. pour faire cesser ce contrôle qui a sans doute pour résultat de faire encaisser des marks aux S.W.D.E., mais aboutit à faire assurer par le Trésor français la conversion de francs français en dollars.

Je pense que les quelques milliers de marks encaissés mensuellement par la S.N.C.F. à Kehl et à Neuenbourg, et qui figurent au relevé joint à la lettre 5131 adressée à Officomex par le Chef de la Comptabilité du Contrôle des Recettes, représentent le montant des frais de transport :

- à Neuenbourg, des marchandises expédiées d'Allemagne à destination d'un transitaire de Neuenbourg et réexpédiées de là sur la France.
- à Kehl, des marchandises expédiées d'Allemagne à un transitaire de Kehl, et réexpédiées de là sur la France, ainsi que des marchandises originaires de Kehl et envoyées sur la France.

La situation particulière de Kehl, où le mark n'a pas cours, mais où la limite de taxation en marks et d'application des tarifs allemands reste le pont du Rhin rend inévitable l'encaissement en francs du montant des transports exprimés en marks.

.../.

Par contre, cet encaissement me paraît devoir être évité à Neuenbourg, les francs français que la S.N.C.F. verse en effet à Officomex, c'est-à-dire maintenant à la J.E.I.A. sont transformés par celle-ci en dollars aux dépens du Trésor Français. Tant qu'une convention de gare internationale n'est pas en vigueur pour Neuenbourg, il me paraît qu'il serait intéressant d'exiger que le parcours Neuenbourg-gare -pont de Rhin soit directement payé en marks, (soit que l'expédition au départ d'Allemagne ait lieu sur Neuenbourg-gare, soit que le transitaire acquitte séparément en marks et en francs au départ de Neuenbourg le trajet allemand et le trajet français).

Il est incontestable que les sommes encaissées à Neuenbourg et à Kehl par la S.N.C.F. pour le parcours allemand reviennent aux S.W.D.E. et que, en l'absence d'accord avec les chemins de fer allemands, la S.N.C.F. n'est pas autorisée à prélever sur ses sommes ses dépenses de Neuenbourg et de Kehl. La solution proposée par M. SCHERER dans sa lettre du 3 novembre, me paraît tout à fait inacceptable. Tout ce que peut faire la S.N.C.F. c'est de demander aux S.W.D.E. l'autorisation de prélever une commission pour les services qu'elle rend; mais, dans sa lettre du 27 octobre, la S.N.C.F. paraît avoir accepté de verser à la J.E.I.A. l'intégralité des sommes déjà encaissées. Il faudrait donc se battre sur les sommes à venir.

A l'avenir, s'il n'est pas possible de supprimer ces encaissements en francs pour le compte des S.W.D.E., il faudra d'ailleurs qu'Officomex règle directement les S.W.D.E. sans passer par votre intermédiaire, ou plutôt il faudra faire figurer ces sommes dans les comptes réciproques S.N.C.F. (Chemins de fer allemands.

P. LE VERT.

CRC 5 N° 5220

Paris, le

3 NOV 1948

Monsieur le Chef du Service
Administratif et Financier
Détachement d'Occupation des
chemins de fer français
5 Maximilienstrasse
à SPIRE

Objet : Règlement des frais de transport des parcoures
frontières.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie de la lettre
N° 6457 du 15 octobre 1948 de l'Oficomex à Baden-Baden par laquelle
cet organisme nous demande à quelle banque doit être versée la
contrevaletur en DM de la somme de 9.500.000 ff que nous lui avons
réclamée par lettre CRC 5 N° 5054 du 24 septembre 1947.

Vous trouverez également jointe, copie de notre réponse.

La somme de 79.167 DM qui sera portée au crédit de votre
compte à la Feierie Générale de Baden-Baden appartiendrait aux
chemins de fer allemands, mais en contre-partie, ceux-ci devraient
nous rémunérer des prestations que nous leur fournissons pour
l'emprunt des tronçons frontières. En l'absence de décision pré-
cise à cet égard et ainsi que nous l'a fait savoir M. GUEDE, au
cours d'un récent voyage à Paris, la somme en cause pourrait être
conservée par vos soins pour servir au règlement de certaines
dépenses.

Je vous serais obligé de vouloir bien m'aviser de la date à
laquelle votre compte sera crédité par Oficomex.

Par ailleurs, je vous demanderais de vouloir bien intervenir
auprès du dit Office pour que les sommes qui doivent être réglées
pour la période partant du 1er janvier 1947 soient portées, le
plus tôt possible, au crédit de votre compte.

Le Chef de la Comptabilité
et du Contrôle des Recettes,

Signé : SCHERER

ORG/5 N° 5151

Paris, le 27 OCT 1948

Monsieur le Directeur
de l'Office du Commerce Extérieur
36, Hauptstrasse
à BADEN-BADEN

V/Réf.: Service Financier/Comptabilité EL/MG N° 6457 du 15 octobre 1948.
Objet : Règlement des frais de transport des parcours frontières.

Monsieur,

Nous acceptons vos propositions tendant au règlement de la somme de 9.500.000 francs français au cours de 120 FF = 1 DM, soit 79.167 DM. Ce montant est à porter au crédit du compte N° 13 DO/SNCF ouvert à la Paierie Générale à Baden-Baden.

Dès que nous serons en possession du crédit correspondant, nous en mettrons la contre valeur en francs français à la disposition du Service des Importations et des Exportations (2, rue de Bassano, à Paris).

Ainsi sera réglée la partie de la 1^{ère} question relative aux transports effectués jusqu'au 31 décembre 1946, qui avait été examinée à la Conférence tenue dans nos bureaux, à Paris le 25 novembre 1946.

A cette occasion, permettez-moi de vous rappeler qu'en application des décisions prises à la même Conférence (2^e et 3^e de la deuxième partie de la 1^{ère} question) votre Office doit également régler les frais de transports de Kehl à Kehl-frontière et de Neuenbourg à Neuenbourg-frontière pour les envois effectués à partir du 1^{er} janvier 1947.

Par lettre ORG 5 N° 5346 du 12 juillet dernier, je vous ai demandé de créditer la S.N.C.F. de la somme de 223.615 marks représentant les sommes dues jusqu'au 31 mai 1948. Celles-ci s'élèvent maintenant à 256.890,8 marks dont le détail figure sur le relevé ci-joint.

Je tiens à votre disposition les relevés justificatifs qui ont été établis par les gares de Kehl et Neuenbourg au fur et à mesure de l'exécution des transports.

Je vous serais obligé de vouloir bien procéder, dès que possible, au règlement de la somme en question par l'intermédiaire également du compte N° 13 DO/SNCF ouvert à la Paierie Générale de Baden-Baden.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Chef de la Comptabilité
et du Contrôle des Recettes,

Signé : SCHERER

TAXES gare frontière/frontière géographique

Mois de trafic	Montant en marks		Total
	Kehl	Neuenbourg	
janvier 1947	11.126,1	21.182,8	32.308,9
février	9.557,3	6.267,2	15.824,5
mars	9.075,2	6.358,6	15.433,8
avril	6.359,5	9.349,7	15.709,2
mai	8.882,2	7.274,5	16.156,7
juin	7.005,5	7.874,1	14.879,6
juillet	10.944,7	5.982,3	16.927,-
août	4.008,8	7.072,4	11.081,2
septembre	4.571,1	6.372,8	10.943,9
octobre	4.755,9	5.405,5	10.161,4
novembre	4.815,2	3.705,4	8.520,6
décembre	2.747,6	3.048,4	5.796,-
janvier 1948	7.095,6	2.794,7	9.890,3
février	6.255,1	4.081,7	10.336,8
mars	7.702,5	6.240,2	13.942,7
avril	3.596,4	4.795,8	8.392,2
mai	3.605,1	3.705,5	7.310,6
juin	5.027,-	4.353,1	9.380,1
juillet	5.860,2	3.370,1	9.230,3
août	2.598,3	4.840,9	7.439,2
septembre	2.380,4	4.845,4	7.225,8
Totaux :	127.969,7	128.921,1 -	256.890,8

22 octobre 1948

Paris, le 19 JANVIER 1949

N° MT. G7.05/68²

Monsieur le Chef de la Division Tt
du Service Technique du Matériel et de la
Traction.

OBJET: Règlement des frais de location de machines mises
à la disposition de la ZFO.

La Convention N° 324 passée avec "Officomex" concer-
nant la location de 50 machines à la ZFO est expirée depuis le
30 Novembre 1948 (article 10).

Or, les machines qui auraient dû nous être restituées
à partir du début de Décembre sont toujours à la disposition
de la ZFO; 47 de ces machines ont été utilisées sur les lignes
allemandes durant le mois de Décembre 1948.

Comme suite à la visite du 14 courant d'un de nos agents
je vous serais obligé de bien vouloir me confirmer que la
facture afférente à la location de nos 47 machines en Décembre
1948, établie sur les bases de la convention précitée, peut
être adressée à l'organisme intéressé.

Le Chef de la Division
du Service Général,

Signé Merlin

Communication de

M. Petit le 3 février 1949

Prestations Kehl et Neuenburg

M. Petit précise que les attachements ont été tenus pour l'Exploitation par G 3 G 5 pour ce qui concerne les dépenses de personnel de trains et de gares.

Toutefois la Division G ne fait pas la répartition entre le personnel des lignes Kehl et Neuenburg et les personnels employés sur d'autres pts de la rive droite du Rhin. Il faudrait donc faire la ventilation des états correspondants.

M. Petit fait observer que les prestations fournies par les Chemins de fer allemands ont été beaucoup plus importantes que celles assurées par la SNCF sur les parcours frontiers de Kehl et de Neuenburg (notamment triage des trains de bois pour formation de lots SNCF dans les gares de Biele Badorie et d'Offenburg).

Les Allemands ne reculant pas le remboursement des prestations fournies par eux, il serait imprudent de poser les questions de Kehl et de Neuenburg car dans l'ensemble nous sommes largement débiteurs.

Sarre

M. Lottard

facturation pièces et matières
au compte courant entre

plus de fourniture main d'œuvre
pas de l'âge

Fic n° 838-4856 15 nov. 48

Don de la C.A.G. ouverture d'un compte
courant avec les S.E.B.

~~M. Petit Ing. Pal à Don Circle~~

- Neuenbourg 1 Km Interpénétration
- Strasbourg - Port du Rhin 7 Km
- Strasbourg Du Port du Rhin à Kehl 0

- M. Petit Ing. Pal à Don Circle

Bot. 48-80

(Chapau-bundes)

7 août 1947
H. Napp
Exploitation

C1/G2-45

chef de service
HT et VB

M. Banau Pierre?

Conférence 28 août 1947

H. Napp a approuvé
conclusion de cette
conférence au cours de
la Conf. Reimann des
Chef de Service du
13 sept. 1947.

- La compensation et le règlement des dettes
réciproques entre la SNCF et le D.E. tant
pour le trafic de transit que pour le trafic
direct et les opérations hors trafic sont effectuées
suivant les modalités ci-après :

Les D.E. paient ou encassent, en marks,
auprès des autorités financières d'occupation de l'ouest et
d'Als., les sommes portées en compte sur la base
des prix intérieurs allemands.

La SNCF paie ou encasse en francs auprès
du Trésor français la contre valeur de ces
sommes dans la monnaie de compte dans laquelle
sont exprimés les tarifs ou les prix. Cette
contre valeur est calculée au moyen des taux
de change ci-après :

- pour les règlements affectant la C.F.O. les
cours officiels français au moment des transports

Le Ministère des Finances règle les autorités
financières d'occupation et conserve en rapport
les différences de change.

Le présent compte rassemble toutes les opérations
réciproques entre la SNCF et les D.E. après accord intervenu
entre les parties. Il s'appuie sur les règlements ou
encassements de la SNCF auprès du Trésor français,

Secrétariat Général

Division des Transports
et P.T.T.

Baden-Baden, le 28 mars 1949

N° 01523 CC/SG/CTP/TF

Objet : Trafic Kehl et
NeuenbourgRéférence : Votre lettre SCF/BCC
n° 806 du 9 mars -NOTE

pour

P.J. en retour P.V. de la
conférence du 25 nov. 1946

M. le Chef du D.O.C.F.

- 1°) Pour le passé faites établir par les S.W.D.E. une facture au nom de JEI-Oficomex se montant à :

220.705,80 R.M (janvier 1947 à mai 1948 inclus)

+ 6.248,47 R.M (1er au 20 juin 1948)

soit : 226.954,25 R.M

et : 59.841,05 D.M (reste de 1948)

et afférente aux "frais de transport en 1947 et en 1948 entre KEHL-gare et KEHL-frontière et NEUENBURG-gare et NEUENBURG-frontière, des marchandises exportées et vendues par Oficomex sur wagons frontière géographique".

- 2°) Une facture ultérieure sera ensuite établie de même pour le début de 1949, jusqu'à la date d'application des instructions 3 ci-après.
- 3°) Donnez les instructions nécessaires pour que, le plus tôt possible, les expéditions au départ d'Allemagne à destination des transitaires de KEHL et de NEUENBURG soient taxées jusqu'à la frontière géographique, et non jusqu'à KEHL-gare ou NEUENBURG-gare, et pour que les expéditions au départ de KEHL local soient taxées en port dû du point de départ jusqu'à destination, le montant afférent au parcours jusqu'à KEHL-frontière étant taxé en dollars (à 30 cents pour un mark), étant payé par l'expéditeur en francs à la S.N.D.F., d'après le cours appliqué au dollar par la SNCF, et ce montant en dollars étant porté par la SNCF au crédit des SWDE dans les comptes réciproques.
- 4°) Organisez le plus tôt possible une conférence SNCF-SWDE pour établir une convention de rémunération de la SNCF pour les ser-

.....

au train
vices de traction assurés par la SNCF sur KEHL-gare, KEHL-frontière et NEUBURG-gare NEUBURG-frontière depuis le 1er janvier 1947. Les sommes dues par les SWDE à ce titre seront portées dans les comptes réciproques SNCF - chemins de fer des 3 zones de l'Ouest. En notifiant le § 1 ci-dessus aux SWDE vous leur ferez connaître la nécessité où ils sont de régler des redevances à la S.N.C.F.

Une difficulté se présente pour le règlement des prestations jusqu'au 1er novembre 1948. Les comptes réciproques SNCF-bizone doivent être en effet arrêtés les 6 et 7 avril à PARIS, en présence des Anglo-Saxons et il est impossible que d'ici là on se mette d'accord sur les taux et sur le montant. Je vous suggère de vous mettre d'urgence en rapport téléphonique avec la SNCF à ce sujet pour que, dans ces comptes, elle inscrive, avant la présentation aux Anglo-Saxons, un débit approximatif des SWDE, quitte à rectifier ce débit ultérieurement une fois passée la convention pour la rémunération des services.

La présente note a été rédigée en accord avec le Directeur français de l'agence pour la ZFO de la J.E.I.A. S'il est décidé de régler directement les SWDE comme prévu au 1) ci-dessus, c'est que, en l'absence de convention expresse, le règlement de la SNCF en devises serait pratiquement impossible depuis qu'Ofimex est repris par J.E.I.A.

Le Chef de la Division
des Transports et P.T.T.

signature.

COPIE A :

- M. le Directeur du Service Commercial
de la S.N.C.F.
12bis, rue de Budapest - PARIS IX

(comme suite à sa lettre CRC n° 5029 du 2 mars).

13 avril 1949

SB.I3/IV

Service Central du Mouvement

COPIE

n° 15.56.4/8B

Monsieur le Directeur de la Région de

1' E S T

M. Tanguy
Al
J'ai reçu du Service Commercial la copie ci-jointe d'une note du 28 mars 1949 du Commandement en Chef Français en Allemagne au DOCF relativement aux gares frontières de Kehl et de Neuenbourg.

En ce qui concerne la Conférence SNCF/SWDE visée au 4°), je vous laisse le soin de l'organiser et d'y convoquer, si vous le jugez utile, les Représentants qualifiés de mon Service et du Service Commercial.

Par la même occasion, il conviendrait, semble-t-il, de régler, au moins provisoirement, le régime des gares frontières dans l'ignorance où nous sommes de ce que sera le nouveau traité de paix nous ne pouvons, en effet, mettre sur pied une Convention définitive; rien ne s'oppose, par contre, à établir un modus vivendi, basé que la situation de fait actuelle, précisant les attributions de chaque Administration de chemin de fer et prévoyant le remboursement des prestations assurées par l'une de ces Administrations pour le compte de l'autre.

Je vous serais obligé de me tenir au courant.

Le Directeur du Service Central du Mouvement

Signé : DARGEOU.

S.N.C.F.

Service Commercial
3ème Division

Copie transmise à :

Monsieur le Chef du Service Technique de la
Direction Générale

SB. 13/IV

13 AVR 1949

Service Central du Mouvement

N° 15.56.4/8 B

Monsieur le Directeur

de la Région de l'EST

J'ai reçu du Service Commercial la copie ci-jointe d'une note du 28 mars 1949 du Commandement en Chef Français en Allemagne au DOCF relativement aux gares frontières de Kehl et de Neuenbourg.

En ce qui concerne la conférence SNCF/SWDE visée au 4°), je vous laisse le soin de l'organiser et d'y convoquer, si vous le jugez utile, les Représentants qualifiés de mon Service et du Service Commercial.

Par la même occasion, il conviendrait, semble-t-il, de régler, au moins provisoirement, le régime des gares frontières. Dans l'ignorance où nous sommes de ce que sera le nouveau traité de paix, nous ne pouvons, en effet, mettre sur pied une Convention définitive; rien ne s'oppose, par contre, à établir un modus vivendi, basé sur la situation de fait actuelle, précisant les attributions de chaque Administration de chemin de fer et prévoyant le remboursement des prestations assurées par l'une de ces Administrations pour le compte de l'autre.

Je vous serais obligé de me tenir au courant.

Le Directeur du Service Central du Mouvement,

signé : DARGEOU.

S.N.C.F.

Service Commercial
3ème Division

Copie transmise à

Monsieur ~~XXXX~~ Chef de la 2ème Subdivision
de la Comptabilité des Recettes,
(5ème Division du Service Commercial)

CRC 5

25 AVR 1949

COPIE transmise à
Monsieur le Chef du Service de l'Organisation
Technique de la Direction Générale,
comme suite à ma note CRC 5 n° 5522 du
4 avril 1949.
Le Chef de la Subdivision
de la Comptabilité des Recettes,

G. Benoit

COPIE à : Monsieur ARMAND
Monsieur PORCHEZ
Monsieur DUCAS
Services V - B
Direction de la Région de l'EST

S.N.C.F.

Le Directeur Général

14 Septembre 1949

Monsieur le Directeur Général,

M. Toupin

Le mardi 14 Juin 1949 s'est tenue, sous votre présidence, une réunion relative au statut futur des ponts du Rhin situés entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE, réunion à laquelle ont participé des représentants du Service Technique des Installations Fixes et de la Région de l'Est de la S.N.C.F.

Le projet de procès-verbal de cette réunion a été transmis, par une voie indépendante de la S.N.C.F., au Chef du Détachement d'Occupation des Chemins de fer français à SPIRE. Ce Haut Fonctionnaire, considérant comme définitives certaines parties de ce texte, a invité des représentants de la Région de l'Est à se réunir en gare de Kehl avec des représentants des Chemins de fer allemands du Sud-Ouest (S.W.D.E.) pour fixer les termes d'un accord de répartition des dépenses relatives à l'ouvrage de ROPPENHEIM, "les chemins de fer de la zone devant devenir propriétaires de la moitié du pont".

Cette interprétation du D.O. est prématurée et le Directeur de l'Est a répondu à son correspondant qu'il ne lui paraissait pas opportun de participer, pour le moment, à une pareille conférence. Je suppose que vous voudrez bien approuver ce point de vue.

Des conférences pourront se tenir, le cas échéant, lorsque l'on envisagera d'entreprendre la reconstruction définitive des ponts de KEHL et de CHALAMPE, c'est-à-dire avant d'engager de nouvelles dépenses. Mais, pour le pont de ROPPENHEIM dont la reconstruction définitive est achevée, la réunion d'une conférence de répartition des dépenses conduirait, inévitablement, à poser le principe de la propriété du pont, question qui ne saurait être du ressort des représentants de la S.N.C.F. et qui, aux termes mêmes du projet de procès-verbal du 14 Juin 1949, ne pourra être définitivement résolue qu'après discussion du Département des Affaires Etrangères avec les organismes internationaux intéressés.

Monsieur le Directeur Général des
Chemins de fer et des Transports
Ministère des Travaux Publics, des Transports
et du Tourisme
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS

Je profite de la circonstance pour signaler à votre attention la question du paiement des dépenses envisagées à l'occasion de la reconstruction des ponts ferroviaires du Rhin.

La question a été examinée à la séance du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. en date du 31 Juillet 1946 dont ci-dessous extraits du procès-verbal :

" Question III - MARCHES et COMMANDES

"

".....

"

" 1°) Reconstruction définitive du pont de ROPPENHEIM

"

".....

"

" Le Conseil voudra certainement attirer l'attention de M. le Commissaire du Gouvernement sur le point suivant : les charges de la S.N.C.F. au titre de la reconstruction de cet ouvrage se trouvent aggravées du fait que celui-ci a été attribué en totalité à la FRANCE par le Traité de Versailles, bien que la frontière passe au milieu du fleuve; cette circonstance semble justifier un concours spécial des Pouvoirs Publics, tant du point de vue du financement que des attributions de monnaies-matières, pour la partie de l'ouvrage située au delà de cette frontière.

"

" M. le COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT est d'accord pour que les dépenses engagées en territoire allemand soient imputées à un compte spécial.

"

" M. le PRESIDENT souligne que cette question mérite, en effet, examen. La FRANCE, étant propriétaire de l'ouvrage, doit en assurer la reconstruction. Mais il reste à savoir dans quelle mesure la charge doit être ventilée entre la S.N.C.F. et l'Etat.

"

".....

Par application de ces décisions, la Région de l'Est a adressé à l'Administration des Travaux Publics les factures suivantes, correspondant aux imputations en compte spécial pour travaux exécutés sur les parties d'ouvrages qui ne sont pas propriété de la S.N.C.F. :

Reconstruction du pont de ROPPENHEIM

20/12/48	Facture n° 7.550	132.695.827,-
3/3/49	" 7.899	41.069.996,-
13/6/49	" 8.421	8.912.629,-
21/7/49	" 8.649	2.157.046,-
13/8/49	" 8.742	10.894.220,-
		<hr/>
		195.729.718,-

Reconstruction du pont de KEHL

2/8/49

Facture n° 8.714

22.530.564,-

Reconstruction du pont de CHALAMPE

Une première facture sera adressée, sous quelques jours, à l'Administration Supérieure.

Jusqu'ici, ces sommes n'ont pas été remboursées à la S.N.C.F. et je ne sais si l'Administration Supérieure en a fait reprise sur le Commandement en Chef français en ALLEMAGNE ou sur le Commissariat aux Affaires allemandes et autrichiennes.

Sur ces entrefaites, le Chef de la Division des Transports et P.T.T. auprès du Général d'Armée commandant en Chef français en ALLEMAGNE a adressé au Commissariat Général aux Affaires allemandes et autrichiennes une lettre dont j'ai eu par hasard connaissance et dont ci-joint copie.

Cette lettre comporte, en ce qui concerne la S.N.C.F., des inexactitudes que je me fais un devoir de vous signaler pour que, si vous le jugiez opportun, vous en appeliez à un destinataire mieux informé : comme il est précisé ci-dessus, la S.N.C.F. n'a jamais eu l'intention de reconstruire entièrement à ses frais le pont de ROPPENHEIM (WINTERSDORF), contrairement aux indications figurant dans la lettre du Chef de la Division des Transports à BADEN-BADEN.

Il paraît important que le Ministère des Affaires Etrangères et le Commissariat aux Affaires allemandes et autrichiennes qui, dans un avenir prochain, peuvent être appelés à engager des pourparlers relatifs au traité de paix avec l'ALLEMAGNE, soient exactement fixés sur l'attitude qui paraît recommandable en la circonstance. J'estime que la S.N.C.F. n'est pas qualifiée pour présenter à ce sujet des propositions au Ministère des Affaires étrangères et je vous serais particulièrement obligé de vouloir bien faire le nécessaire à cet effet.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

P. le Directeur Général,

Le Directeur Général Adjoint,

(s) BOYAUX.

Division des Transports et P.T.T.

n° 00.799 - CC/SG/STP/TK

Objet :

Dépenses de reconstruction
des ponts du Rhin entre la FRANCE
et l'ALLEMAGNE

à la lettre du
de M. le Directeur Général de la S.N.C.F.

à Monsieur le *Directeur Général des*
Chemins de fer et des Transports

Commandant en Chef Français en ALLEMAGNE

BADEN-BADEN, le 12 Février 1949

Le Général d'Armée, Commandant en Chef Français
en ALLEMAGNE

à Monsieur le Commissaire Général aux Affaires
allemandes et autrichiennes

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la question des dépenses de reconstruction des ponts du Rhin mitoyens entre l'ALSACE et le PAYS de BADE. Il semble, en effet, que la FRANCE ait, jusqu'à présent, admis sans étude particulière, que le coût de cette reconstruction lui incombait, en application de l'article 66 du Traité de Versailles, ainsi rédigé :

"Les ponts de chemin de fer et autres existant actuellement dans les limites de l'ALSACE-LORRAINE, sur le Rhin, seront, dans toutes leurs parties et sur toute leur longueur, la propriété de l'Etat français qui en assurera l'entretien".

Il est certain que rien ne peut être demandé au Pays de BADE pour la reconstruction des ponts de KEHL tant que le statut de KEHL n'est pas fixé; il me paraît, par contre, possible de prévoir une participation allemande dans les dépenses de reconstruction des autres ponts ferroviaires ou routiers.

L'article 18 du traité franco-allemand du 13 Avril 1925 précise : "La propriété des ponts n'implique pas la propriété du sol au-dessous des ponts ni celle du sol situé entre et sous les installations de la rive est" et l'article 17 spécifie que : "en ce qui concerne les ponts fixes sur le Rhin, la limite de souveraineté passe par le milieu de l'ensemble des travées principales".

L'article 21 du même traité prévoit cependant que : "toute construction de nouveaux ponts, toute suppression ou modification essentielle de ponts existants fera, réserve faite des droits reconnus à la Commission Centrale du Rhin par les Conventions en vigueur, l'objet d'un accord préalable entre les Hautes Parties contractantes".

Cet article permet de conclure que ce n'est pas obligatoirement au seul Gouvernement français qu'incombe la charge de la

reconstruction des ponts sur le Rhin entre l'ALSACE et le PAYS de BADE et qu'une convention particulière doit intervenir dans chaque cas. Il est vrai que la Convention du 6 Novembre 1934 sur la suppression du Pont de HUNINGUE et le relèvement des ponts de STRASBOURG - KEHL laissent les dépenses entièrement à la charge de la FRANCE, mais il s'agissait de démolir ou de modifier une propriété française. Là où il s'agit de reconstruire complètement un pont, une convention différente peut parfaitement être conclue pour prévoir le partage par moitié des dépenses et, évidemment, de la propriété.

J'ai tenu à attirer votre attention sur cette question, car la S.N.C.F. vient de reconstruire à ses frais, sans demander aucune contribution à l'ALLEMAGNE, le pont de WINTERSDORF, en aval de STRASBOURG-KEHL. Il me paraît nécessaire de décider si le Gouvernement français désire ou non conserver la propriété exclusive des ponts sur le Rhin, quitte à payer cette exclusivité, dont je discerne mal l'intérêt, des centaines de millions nécessaires à la reconstruction des ponts définitifs. S'il était décidé de partager dépenses et propriété par moitié, il me semblerait désirable de prévoir la conclusion future d'un accord aux termes duquel certains ponts seraient reconstruits par la FRANCE et d'autres par le BADE; on pourrait ainsi, peut-être, tenir compte des dépenses déjà faites à WINTERSDORF. Des directives dans ce sens devraient alors être données à l'Administration Métropolitaine des Ponts et Chaussées et à la S.N.C.F.; toutefois les négociations pour une convention d'ensemble ne me paraissent pouvoir être abordées qu'une fois le statut de KEHL réglé.

P. le Général d'Armée, Commandant en
 Chef français en ALLEMAGNE et P.O.
 Le Chef de la Division des Transports
 et P.T.T.
 (s) LE VERT.

15 SEPT 1949

D 92331/17

M. Dugas
Monsieur le Ministre,

Par lettre du 4 Août 1949, le Chef du Détachement d'Occupation des Chemins de fer français en zone française d'occupation a demandé à M. le Directeur Général de la S.N.C.F. de déléguer ses Représentants à une conférence qui pourrait avoir lieu à SPIRE, à partir du 20 Septembre prochain et au cours de laquelle devrait être examiné le régime futur du territoire de KEHL au point de vue ferroviaire, les questions à débattre (d'après les suggestions des Chemins de fer du Sud-Ouest de l'ALLEMAGNE) devant être relatives:

- a) à la desserte des installations portuaires;
- b) à la communauté entre la S.N.C.F. et la S.W.D.E.;
- c) au trafic frontalier entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE.

Des questions analogues se posent pour la gare frontière de NEUENBURG et, d'une façon générale, il y a lieu d'examiner l'ensemble des questions qui étaient réglées avant guerre par les articles 66 et 67 du traité de VERSAILLES, par la convention du 13 Avril 1925 relative à l'organisation des gares frontières franco-allemandes et par les traités spéciaux aux gares de la rive droite du Rhin.

Il convient de rappeler qu'à la veille de la guerre, l'ALLEMAGNE avait dénoncé la Convention du 13 Avril 1925 et qu'un arrangement provisoire avait dû intervenir le 11 Juillet 1939 (devant entrer en vigueur le 8 Octobre 1939) pour régler les modalités d'échange du trafic ferroviaire entre la S.N.C.F. et la REICHSBAHN.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne nous paraît pas possible d'engager des conversations avec la S.W.D.E. sans avoir reçu au préalable vos directives et sans doute celles du Ministre des Affaires Etrangères, en ce qui concerne le cadre général dans lequel peuvent être envisagés de nouveaux accords avec la REICHSBAHN.

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics, des Transports
et du Tourisme

244, Boulevard St-Germain

PARIS.-

(VIème).

.....

Trésor de vouloir bien retourner
ce carbone à M. DUCAS après signature

Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que l'interprétation qui
avait été donnée aux articles 66 et 67 du Traité de VERSAILLES et l'application qui
en avait été faite étaient loin d'être avantageuses pour la FRANCE et que, de
toute manière, elles avaient été la source de discussions difficiles entre les
deux Administrations de Chemins de fer intéressées, de sorte qu'il pourrait sembler
opportun de rechercher de meilleures formules pour l'avenir.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Signé: Pierre TISSIER

10 SEPT 1949

O N° 10891

- 2 pièces jointes -

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, à votre signature, deux projets de lettres, relatives au régime futur du territoire de Kehl au point de vue ferroviaire, préparées par la Région de l'Est ~~pour~~ lesquelles nous sommes d'accord.

67 / Le Directeur
Chef du Service,

Signé: FIOC

10
De

2. 14910 261

S.N.C.F.

Région de l'Est

197 RND

COPIE : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GENERALE
(s) ARMAND

M. BOYAUX

M. PORCHEZ

PARIS, le 2 Septembre 1949

Monsieur le Directeur Général
de la S.N.C.F.

Pour faciliter la mise au point de cette délicate affaire qui ne manquera pas d'entraîner de nouveaux échanges de vues et réunions, je vous propose d'adresser à ce sujet à M. le Directeur Général des Travaux Publics et des Transports la lettre ci-jointe.

Je vous ai envoyé par ailleurs, le 1er Septembre, un projet de lettre à l'adresse de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme au sujet de l'éventualité de participation de la S.N.C.F. à une réunion provoquée le 4 Août par le D.O. avec les Chemins de fer allemands du Sud-Ouest (S.W.D.E.) en vue d'examiner les modalités futures de desserte de la zone ferroviaire de KEHL.

Le D.O., par lettre du 2 Août 1949, dont copie ci-jointe (pièce annexe n° 1), demande à notre Service V.B. de se rendre à une Conférence en vue de la répartition des frais de reconstruction du pont de ROPPENHEIM. Le D.O. se base, pour cela, sur la copie du procès-verbal d'une réunion tenue à PARIS le 14 Juin 1949 pour décider du statut futur des ponts du Rhin situés entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE.

Je viens d'indiquer au D.O. qu'il était prématuré de tenir une réunion à ce sujet car le texte auquel il se réfère ne constitue qu'un projet de procès-verbal. Et, d'ailleurs, à lire de près ce projet de texte, dont ci-joint copie (pièce annexe n° 2), la répartition des dépenses ne pourra être envisagée que lorsque le Ministère des Affaires Etrangères aura pris position sur les propositions de la conférence considérée, relatives à la propriété des ouvrages.

Si on rapproche cette affaire de celle à laquelle j'ai fait allusion par ailleurs (réunion relative à la desserte future des installations ferroviaires du port de KEHL), cela donne à penser que les dirigeants du D.O. ne sont pas exactement informés

de la politique suivie par le Gouvernement français. De plus, ils semblent se figurer que la S.N.C.F. est libre d'agir de son plein gré en la circonstance. Il est à craindre que si l'on ne faisait pas très attention, les dirigeants du D.O. nous entraîneraient à prendre des positions contraires à la politique gouvernementale ou à étudier des affaires qui ne sont pas de notre ressort.

En outre, je vous serais obligé d'inviter vos Services à se concerter, en toute circonstance, avec le Directeur de l'Est pour traiter les affaires de cette nature : en effet, la Région a pris part, depuis 4 ans, à de multiples entretiens et conférences en la matière et possède de ce fait une documentation assez rare.

Pour faciliter la mise au point de cette délicate affaire qui ne manquera pas d'entraîner de nouveaux échanges de vues et réunions, je vous propose d'adresser à ce sujet à M. le Directeur Général des Travaux Publics et des Transports la lettre ci-jointe.

Le Directeur,

(s) R. NARPS

S.N.C.F.

Région de l'Est

Direction

PARIS, le 1er Septembre 1949

Les conditions d'application des principes posés dans le Traité de VERSAILLES sont loin d'être avantageuses pour la FRANCE. En tout cas, elles ont été, avant la guerre, la source de vives discussions entre les deux Administrations de Chemins de fer.

Avant d'engager des conversations avec la S.W.D.E. il paraît indispensable que la S.N.C.F. reçoive du Ministère des Travaux Publics et, par l'intermédiaire du Ministère des Affaires Étrangères, les directives pour la conclusion d'accords entre la S.N.C.F. et la S.W.D.E.

Monsieur le Directeur Général,

Par lettre du 4 Août 1949, adressée simultanément à M. le Directeur Général de la S.N.C.F. et à M. le Directeur Général de la S.W.D.E. (Chemins de fer du Sud-Ouest de l'ALLEMAGNE) le Chef du D.O. a demandé la réunion d'une conférence qui pourrait avoir lieu à SPIRE à partir du 20 Septembre prochain, afin de débattre certaines questions relatives au régime ferroviaire du territoire de KEHL.

Au cours de la Conférence des Directeurs du 19 Août, vous avez décidé que la Région Est assumerait la Présidence de la délégation S.N.C.F. à cette conférence.

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur le fait que des discussions analogues sont également envisagées en ce qui concerne le trafic par NEUENBOURG puisque la lettre du 28 Mars 1949 du Chef de la Division des Transports et des P.T.T. à BADEN-BADEN, visée dans la lettre précitée du 4 Août 1949 du Chef du D.O. examinait à la fois les questions relatives aux points frontières de KEHL et de NEUENBOURG.

Or, les régimes des gares frontières de KEHL et de NEUENBOURG relevaient, avant la guerre, de certaines dispositions du Traité de VERSAILLES et de la Convention du 13 Avril 1925 (dite accord BRUGERE-GRUNAU) que l'ALLEMAGNE avait d'ailleurs dénoncées en 1939 et qui s'étaient trouvées remplacées provisoirement par un arrangement intervenu entre la S.N.C.F. et la Reichsbahn (qui, en fait, n'a pas été appliqué puisqu'il devait prendre effet du 8 Octobre 1939) et des traités particuliers aux gares frontières de la rive droite (celui relatif à KEHL n'avait été appliqué qu'à titre provisoire, les deux Administrations n'ayant pu arriver à se mettre d'accord).

Les dispositions de la Convention du 13 Avril 1925 ou de l'Arrangement du 11 Juillet 1939 concernaient d'ailleurs non seulement les gares frontières de la rive droite du Rhin (parmi lesquelles se trouvent KEHL et NEUENBOURG) mais également les autres points de transit parmi lesquels se trouvent ceux qui sont maintenant situés à la frontière de la FRANCE et de l'Etat de la Sarre.

Les conditions d'application des principes posés dans le traité de VERSAILLES sont loin d'être avantageuses pour la FRANCE et, en tout cas, elles ont été, avant la guerre, la source de pénibles discussions entre les deux Administrations de Chemins de fer.

Avant d'engager des conversations avec la S.W.D.E. il paraît indispensable que la S.N.C.F. reçoive du Ministère des Travaux Publics et, par l'intermédiaire de celui-ci, du Ministère des Affaires Etrangères, en ce qui concerne la ligne générale à suivre, des directives pour la conclusion d'accords entre la S.N.C.F. et la S.W.D.E.

Tel est l'objet du projet de lettre au Ministère des Travaux Publics que je vous adresse ci-joint.

Le Directeur,

R. NARPS

PROJET DE LETTRE

du Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.
au Ministre des Travaux Publics, des Transports et du
Tourisme

Par lettre du 4 Août 1949, le Chef du Détachement d'Occupation des Chemins de fer français en zone française d'occupation a demandé à M. le Directeur Général de la S.N.C.F. de déléguer ses Représentants à une conférence qui pourrait avoir lieu à SPIRE, à partir du 20 Septembre prochain et au cours de laquelle serait examiné le régime futur du territoire de KREHL au point de vue ferroviaire, les questions à débattre (d'après les suggestions des Chemins de fer du Sud-Ouest de l'ALLEMAGNE) devant être relatives :

- a) à la desserte des installations portuaires
- b) à la communauté entre la S.N.C.F. et la S.W. D.E.,
- c) au trafic frontalier entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE.

Des questions analogues se posent pour la gare frontière de NEUENBURG et, d'une façon générale, il y a lieu d'examiner l'ensemble des questions qui étaient réglées avant guerre par les articles 66 et 67 du traité de VERSAILLES, par la convention du 13 Avril 1925 relative à l'organisation des gares frontières franco-allemandes et par les traités spéciaux aux gares de la rive droite du Rhin.

Il convient de rappeler qu'à la veille de la guerre l'ALLEMAGNE avait dénoncé la Convention du 13 Avril 1925 et qu'un arrangement provisoire avait dû intervenir le 11 Juillet 1939 (devant entrer en vigueur le 8 Octobre 1939) pour régler les modalités d'échange du trafic ferroviaire entre la S.N.C.F. et la REICHSBAHN.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne nous paraît pas possible d'engager des conversations avec la S.W.D.E. sans avoir reçu au préalable vos directives et sans doute celles du Ministre des Affaires Etrangères, en ce qui concerne le cadre général dans lequel peuvent être envisagés de nouveaux accords avec la Reichsbahn.

Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que l'interprétation qui avait été donnée aux articles 66 et 67 du Traité de VERSAILLES et l'application qui en avait été faite étaient loin d'être avantageuses pour la FRANCE et que, de toute manière, elles avaient été la source de discussions difficiles entre les deux Administrations de Chemins de fer intéressées, de sorte qu'il pourrait sembler opportun de rechercher de meilleures formules pour l'avenir.

PROCES - VERBAL

de la réunion tenue le Mardi 14 Juin 1949,
au Ministère des Travaux Publics et des Transports,

sous la présidence de M. DORGES,
Secrétaire Général aux Travaux Publics,

au sujet des Ponts du Rhin

Assistaient à la séance :

MM. DORGES,	Secrétaire Général aux Travaux Publics
RUMPLER,	Directeur des Routes
PELTIER,	Directeur des Voies Navigables et des Ports Maritimes
FAVIERE,	Chef du Service du Contrôle Technique des Chemins de fer
DALGA,	Administrateur Civil, Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
COTTARD,	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
NARPS,	Directeur de la Région Est
OUDOTTE,	Chef du Service VB de la Région Est
LAZARD,	représentant le Service Technique des Installations Fixes de la S.N.C.F.
CHAYET,	Administrateur Civil Adjoint, représentant le Ministère des Affaires Etrangères
Capitaine RIOU,	représentant le Ministère de la Guerre (4ème Bureau de l'Etat-Major de l'Armée)
FARCHT,	Administrateur Civil, représentant le Ministère de l'Intérieur
J. BLOCH,	représentant le Commissariat Général aux Affaires Allemandes et Autrichiennes

M. DORGES, Président, ouvre la séance à 15h30 et expose l'objet de la réunion.

Il rappelle l'historique du régime juridique international des ponts du Rhin :

a) Avant 1871 -

La limite frontière passait par le thalweg du Rhin et au milieu des ponts fixés et chacun des deux pays riverains supportait la moitié des dépenses d'entretien des ponts, étant propriétaire de la moitié de ces ponts adjacente à sa rive.

b) Le Traité de Versailles -

Après la guerre de 1870, la FRANCE perdit ses droits de propriété des ponts sur le Rhin. Les clauses du Traité de Versailles réintègrent dans la souveraineté française les provinces perdues en 1871.

L'Article 51 du dit Traité stipulait :

"Les territoires cédés à l'Allemagne, en vertu des préliminaires de paix signés à VERSAILLES le 26 Février 1871, et du Traité de FRANCFORT du 10 Mai 1871, sont réintégrés dans la souveraineté française à dater de l'Armistice du 11 Novembre 1918.

"Les dispositions des traités portant délimitation de la frontière avant 1871 seront remises en vigueur".

D'autre part, l'Article 66 donnait, de son côté, des précisions supplémentaires quant au régime des ponts du Rhin.

Cet Article était ainsi conçu :

"Les ponts de chemins de fer et autres existant actuellement dans les limites de l'Alsace-Lorraine sur le Rhin seront, dans toutes leurs parties et sur toute leur longueur, la propriété de l'Etat français qui en assurera l'entretien".

c) Le Traité du 14 Août 1925 -

Les limites de souveraineté devaient être définitivement réglées par le Traité du 14 Août 1925 portant délimitation de la frontière entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE.

La question de la délimitation de la souveraineté de la FRANCE et du Pays de BADE a été fixée par les Articles 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24. Les Articles importants sont :

L'Article 17 qui stipule que, en ce qui concerne les ponts fixes sur le Rhin, la limite de souveraineté entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE passe par le milieu de l'ensemble des travées principales. Pour les ponts de bateaux, cette limite est à égale distance des bords des corps morts situés sur chacune des rives.

L'Article 18 qui précise que la propriété de l'Etat Français sur les ponts existants s'étend, pour les ponts fixes, jusqu'à la face extérieure Est des fondations de la culée Est et, pour les ponts de bateaux, jusque et y compris le corps-mort de la rive Est.

L'Article 21 qui précise, enfin, que toute construction de nouveaux ponts, toute suppression ou modification essentielle de ponts existants fera, réserve faite des droits reconnus à la Commission Centrale du Rhin par les conventions en vigueur, l'objet d'un accord préalable entre les deux Hautes Parties Contractantes.

° °

La situation des ponts de 1919 à 1939 -

Tel qu'il découlait du Traité de Versailles et du Traité de 1925, le régime juridique international des ponts français sur le Rhin était, comme on le voit, assez particulier. La FRANCE était propriétaire de la totalité des ouvrages, mais n'exerçait son droit de souveraineté que sur la moitié des ouvrages adjacente à sa rive.

La FRANCE avait donc tous les inconvénients résultant de l'exercice de son droit de propriété sur l'ensemble des ponts et notamment l'entretien onéreux des ouvrages et les lourdes dépenses d'exploitation de 10 ponts de bateaux, sans avoir les avantages qui auraient découlé de l'exercice de son droit de souveraineté sur l'ensemble des ponts. Les raisons de défense nationale qui avaient pu être invoquées pour exiger la propriété intégrale des ouvrages perdaient toute leur valeur à partir du moment où l'accès d'une moitié du pont était interdit aux militaires français.

L'Article 21 du Traité de délimitation prévoyait, comme nous l'avons vu, que toute construction de nouveaux ponts, ainsi que toute suppression ou modification essentielle de ponts existants, devait faire l'objet d'accords préalables entre les Hautes Parties Contractantes, puisque l'exercice pour la FRANCE du droit de propriété sur l'ensemble des ouvrages ne s'appliquait qu'aux ponts construits en 1919 et dans l'état où ils se trouvaient à cette époque.

° °

Lorsque, entre les deux guerres, il devint nécessaire d'apporter certaines modifications aux ponts existants, une convention spéciale fut passée entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE. Ce fut, notamment, le cas de la Convention du 6 Novembre 1934 relative à la suppression du pont de HUNINGUE et au relèvement des ponts de STRASBOURG-KEHL.

° °

Déblaiement des ponts -

Tous les ponts sur le Rhin furent détruits en 1944. Dans l'esprit de l'Article 21 du ~~Traité~~ du 14 Août 1925, un accord fut passé entre le Ministère des Travaux Publics et le Gouvernement Militaire en Zone Française d'Occupation, accord au terme duquel chaque Etat prenait à sa charge la moitié des frais de déblaiement de la partie des ouvrages situés dans le chenal navigable du Rhin. Le déblaiement du reste des ouvrages fut effectué par la FRANCE.

Les ponts provisoires -

Un certain nombre d'ouvrages provisoires furent construits sur le Rhin pour remplacer les ponts détruits, à savoir :

- le bac de HUNINGUE,
- le pont de chemin de fer de CHALAMPE,
- le bac de CHALAMPE,
- le pont-route de BRISACH,
- le bac de RHINAU,
- le pont-route de STRASBOURG-KEHL,
- le pont-rail de STRASBOURG-KEHL,
- le bac de SELTZ.

En raison de l'urgence, d'une part, de l'absence de service allemand organisé, d'autre part, et peut-être aussi parce que les dispositions de l'Article 21 du Traité de 1925 avaient été perdues de vue, il n'a pas été demandé au Pays de BADE de participer aux frais d'établissement et d'entretien de ces ouvrages provisoires.

Seule, l'exploitation du bac de CHALAMPE a été prise en charge par le Pays de BADE sous l'autorité du service français de la navigation.

Il est certain que, si on s'était référé à l'Article 21 du Traité de 1925, une partie des dépenses de construction de ces ponts provisoires aurait pu être mise à la charge du Pays de BADE, d'autant que les destructions avaient été entièrement effectuées par l'Armée allemande en retraite.

Les ponts définitifs -

La reconstruction des ponts définitifs sur le Rhin est maintenant proche. Le pont de chemin de fer de ROPPENHEIM est déjà très avancé et la reconstruction des ponts route et rail de STRASBOURG-KEHL va être prochainement entreprise.

Il apparaît indispensable de fixer le plus tôt possible la position française en ce qui concerne le futur statut juridique international des nouveaux ponts ; ce statut devrait également comprendre les ponts de bateaux et les bacs et s'étendre rétroactivement aux ponts provisoires.

Il semble que le statut juridique en vigueur avant la guerre ne devrait pas être maintenu ; la FRANCE avait, comme nous l'avons vu, tous les inconvénients résultant du fait qu'elle était propriétaire des ponts sur le Rhin sans en tirer aucun avantage, puisque l'exercice de son droit de souveraineté ne s'étendait que sur la moitié du pont adjacente à sa rive.

Deux systèmes seulement semblent possibles :

Le premier serait de reconnaître à la FRANCE le droit de propriété et de souveraineté sur la totalité des ouvrages. Les avantages seraient avant tout d'ordre moral. L'avantage militaire apparaît bien mince, mais nous n'avons pas qualité pour l'apprécier. Par contre, les charges apparaissent très lourdes ; la reconstruction de la moitié Est des ponts fixes constituera pour la FRANCE une dépense de un milliard et demi pour les 5 ponts fixes à reconstruire ; à cela, il conviendra d'ajouter les dépenses d'entretien particulièrement importantes pour les ponts métalliques et celle de fonctionnement des bacs. Ces dernières se chiffrent à 15 millions par an pour les 4 bacs existant actuellement.

Ce système nécessiterait de plus des discussions internationales avec tous les pays intéressés à la frontière de l'ALLEMAGNE, puisqu'il conduirait à déplacer vers l'Est la limite de souveraineté, donc la frontière.

Le second système consisterait à faire coïncider la limite de propriété avec la limite actuelle de souveraineté, soit le milieu des ponts, étant précisé que, corrélativement, selon le système préconisé par M. PELTIER, on prendrait sur le fleuve, comme limite de souveraineté, non pas le thalweg, comme antérieurement, mais le milieu de la distance entre crêtes des digues d'eaux moyennes.

La limite de souveraineté coïnciderait, ainsi, à la fois sur le fleuve et sur l'ouvrage, en même temps qu'elle se confondrait avec la limite de propriété.

M. DORGES ouvre la discussion sur les deux solutions envisagées.

M. PELTIER justifie sa proposition. A cet égard, il rappelle qu'avant 1939, la limite de souveraineté sur les ponts ne coïncidait pas avec celle du fleuve, puisque, en ce qui concerne les ouvrages, cette limite passait par le milieu, tandis que sur le fleuve elle suivait le thalweg. D'où, parfois, des difficultés inextricables de compétence, en cas d'avaries causées aux ouvrages par les péniches.

Il indique, d'autre part, qu'entre BALE et LAUTERBOURG, le Rhin est limité par des digues d'eau moyenne.

La limite qu'il propose est plus facile à repérer que le thalweg.

Le Capitaine RIOU ne voit pas les avantages, pour la FRANCE, de conserver une propriété qui se traduit par des *charges financières* considérables, sans contrepartie.

Il n'élève aucune objection contre la solution préconisée par M. PELTIER. Il demande, toutefois, s'il sera possible d'installer des dispositifs de mines et d'opérer la destruction des ouvrages en cas d'adoption de cette solution.

M. PELTIER répond qu'il sera toujours possible de procéder à la destruction des ouvrages, car il y aura toujours une pile et une grande travée qui seront propriété de la FRANCE.

Il rappelle, d'ailleurs, qu'on ne pouvait pas, avant 1939, aller installer un dispositif de mines sur la partie d'ouvrage qui, bien que propriété française, relevait de la souveraineté allemande.

M. NARPS n'aperçoit pas, de son côté, d'avantages au maintien de la situation actuelle et se rallie à la solution proposée.

M. FARCHT désirerait connaître les raisons qui ont conduit la FRANCE à revendiquer la propriété de la totalité des ouvrages.

M. CHAYET déclare qu'il ne possède pas les éléments lui permettant de répondre à cette question.

D'autre part, le Capitaine RIOU demande si le fait d'être propriétaire nous donnerait un droit de regard sur la partie d'ouvrage échappant à notre souveraineté.

M. PELTIER répond négativement et il rappelle que la FRANCE assumait les charges sans contrepartie.

M. DORGES expose que la cession, par l'ALLEMAGNE, de la partie des ponts située sur son territoire avait, sans doute, été exigée par la FRANCE, pour des raisons politiques, morales et surtout stratégiques, mais que ce dernier point présupposait l'exercice du droit de souveraineté.

M. FARCHT demande si le régime des ponts sera fixé unilatéralement ou par traité.

M. CHAYET répond que ce régime sera fixé au cours de négociations internationales.

Il ajoute, pour répondre à l'observation formulée par le Capitaine RIOU, au sujet d'interventions possibles sur les parties de l'ouvrage qui ne seraient pas propriété de la FRANCE, que de telles interventions sont possibles.

Il y a des précédents dans ce sens, où l'on voit des interventions s'effectuer au-delà de la limite de propriété : zones douanières et policières par exemple.

M. J. BLOCH demande sous quelle forme s'engagera l'instance.

M. DORGES fait observer que la présente réunion n'a pour objet que de définir la position commune des divers Services intéressés à l'égard de la solution proposée et que c'est au Département des Affaires Etrangères qu'il appartiendra, lorsqu'il aura été saisi du procès-verbal de la réunion, constatant l'accord de ces différents Services, d'engager les pourparlers nécessaires.

M. CHAYET fait observer qu'il sera, sans doute, difficile de régler la question avant le Traité de Paix.

M. RIMPLER intervient pour faire remarquer que la question de financement se pose dès maintenant et il lui semble donc qu'il serait opportun d'engager la discussion dès à présent.

M. NARPS appuie cette manière de voir en signalant que la S.N.C.F. a déjà envoyé ses factures à la Zone Française d'occupation, pour les ponts-rails, mais que des difficultés commencent à se manifester.

M. DORGES déclare que ces difficultés doivent être officiellement notifiées au Ministère des Travaux Publics, qui s'efforcera d'agir dans le sens de la décision prise aujourd'hui.

M. NARPS signale que, néanmoins, ces difficultés lui paraissent difficile à résoudre, étant donné que les textes, actuellement en vigueur, semblent justifier le point de vue de la Zone Française; d'après ces textes, il paraît difficile de pouvoir exiger le remboursement intégral des dépenses.

M. DORGES fait remarquer qu'il peut s'écouler encore un très long laps de temps avant qu'intervienne le Traité de Paix, et qu'il y a une situation de fait dont il faut tenir compte.

M. CHAYET estime qu'il y a deux questions distinctes :

D'abord, celle de la propriété des ouvrages - puis, tout à fait à part, une seconde question qui est celle des *frais à engager* pour la reconstruction des ouvrages.

Pour le moment, la question qui se pose est celle de la répartition de ces frais.

Les textes en vigueur ne paraissent pas interdire la conclusion d'accords pour la répartition des dépenses.

M. DORGES estime, nonobstant les traités antérieurs, qu'il doit y avoir possibilité d'engager des conférences.

La FRANCE ne pourra pas investir des sommes pour la reconstruction des ouvrages, si elle n'est pas sûre d'être remboursée.

Le Capitaine RIOU demande si cette situation ne risque pas de retarder la reconstruction.

M. RUMPLER répond que, tant que la situation financière ne sera pas réglée, on sera sous un régime provisoire, il est possible qu'un certain retard en résulte. Il ajoute que, pour le moment, d'ailleurs, la question de la reconstruction ne paraît pas urgente.

La question du pont de KEHL est, en effet, réservée.

Pour les ponts de NEUBRISACH et de HUNINGUE, il n'y a pas de question.

La reconstruction du pont de SELTZ n'est pas urgente.

Un modus vivendi doit pouvoir être recherché et obtenu par entente directe. A défaut d'une telle entente, la reconstruction sera différée.

M. PELTIER signale qu'en raison de l'absence du délégué du Ministère du Commerce et de l'Industrie, chargé de représenter l'Electricité de FRANCE, la question de KEMBS demeure réservée.

Le barrage de KEMBS a d'ailleurs fait l'objet d'un traité spécial et, dans ce cas particulier, la FRANCE qui a la propriété de la totalité du barrage devra, évidemment, revendiquer la totalité de la propriété du pont de service qui y est accolé.

M. DORGES, après avoir constaté l'accord des conférents sur l'adoption de la solution préconisée par M. PELTIER, propose que le procès-verbal constatant cet accord soit adressé aux différents Services intéressés et qu'il soit, en particulier, communiqué au Département des Affaires Etrangères, en vue des négociations à engager sur le plan international.

Il en est ainsi décidé et la séance est levée.

D.O.C.F.

Service Général

Contrôle V.B.

NR : 223/49 V.B.

Reconstruction du pont
de ROPPENHEIM

Spire, le 2 Août 1949

Le Chef du D.O.
à

Monsieur OUDOTTE
Ingénieur en Chef
Chef du Service VB
Région EST
rue d'Alsace - PARIS (10°)

Je viens de recevoir une copie du procès-verbal de la réunion tenue à PARIS le 14 Juin 1949 pour décider du statut futur des Ponts du RHIN situés entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE.

Des différents points de vue échangés au cours de cette réunion, il ressort, en particulier, que la moitié des frais de reconstruction du pont de ROPPENHEIM seront à supporter par les Chemins de fer de la Zone, ceux-ci devenant en échange propriétaire de la moitié du pont.

J'ai l'honneur de vous proposer une réunion prochaine avec les représentants des S.W.D.E. (Chemins de fer allemands du Sud-Ouest) pour fixer les termes d'un accord de répartition des dépenses relatives à cet ouvrage.

Le remboursement des sommes dues à la S.N.C.F. pourrait s'effectuer par versements mensuels à imputer au "Compte Réciproque" et ne dépassant pas, par mois, 8.000.000 frs français environ.

La part allemande dans le coût des travaux et le montant des versements mensuels devront être évalués en dollars à 272 frs dans la convention à passer, afin de couvrir la FRANCE contre le risque de dévaluation et afin de respecter les règles J.E.I.A.

Je vous propose pour cette réunion la date du 10 août à 15h.00 (H.E.C.) en gare de KEHL. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si ces lieu et date sont à votre convenance; dans le cas contraire, je vous demanderai, en raison de la période des congés, de reporter la date d'un mois environ.

Pr. le Chef du Détachement d'Occupation
Le Chef de la Division du Mouvement,

(s) LE BERD

32

De 31149

14910361/4

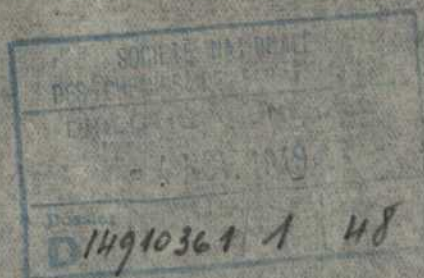
COPIE : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GENERALE
(s) PORCHEZ

S.N.C.F.

Région de l'Est

LE DIRECTEUR

20 Octobre 1949



Le Directeur de la Région de l'Est de la S.N.C.F.
à Monsieur le Chef de la Division des Transports
et P.T.T.
à la Direction Générale des Affaires Economiques
et Financières du Haut-Commissariat de la
République Française en ALLEMAGNE
à BADEN-BADEN

Par votre lettre 03.894 du 10 Octobre, vous voulez bien insister auprès de moi pour que j'accepte que les représentants de la Région de l'Est participent à une conférence avec les Chemins de fer allemands, au sujet du partage de la propriété et du remboursement de la moitié des dépenses du pont de ROPPENHEIM.

Vous exprimez en outre le désir que soit tenue une autre réunion concernant la question du paiement par la S.N.C.F. d'une location pour les installations que nous occupons en gare de KEHL, et ceci malgré que le Commissariat Général aux Affaires allemandes et autrichiennes, questionné par vos soins, ait indiqué, par dépêche du 6 Octobre, qu'il convenait d'attendre pour cela que se soit tenue une réunion interministérielle relative au statut de la ville de KEHL.

Je suis au regret de ne pouvoir donner mon accord ni à l'une ni à l'autre de vos propositions et voici pourquoi.

Avant la guerre 1939/1945, toutes les questions de propriété d'ouvrages d'art et de fonctionnement des gares communes ont été réglées, tout d'abord, par accords intergouvernementaux entre la FRANCE et l'ALLEMAGNE; ce n'est qu'ensuite que sont intervenus

COPIE à M. le Directeur Général de la S.N.C.F.

MM. DARGEOU, DUGAS, R. LEVI

MM. BIGOT, LEFORT, OUDOTTE, NIVELET.

des pourparlers afin d'établir des conventions entre Administrations des Chemins de fer.

Il ne paraît pas indiqué de procéder autrement aujourd'hui. Tant que des accords intergouvernementaux, en l'espèce un traité de paix ou tout instrument diplomatique équivalent, ne seront pas intervenus et même tant que les modalités d'application de ces accords n'auront pas été signifiées par les Ministères des Affaires Etrangères et des Travaux Publics, il conviendra de laisser en attente toute tractation de la nature de celles que vous envisagez.

Par ailleurs, pour ce qui est de la propriété des Ponts du Rhin, et de celui de ROPPENHEIM en particulier, le point de vue de la S.N.C.F. est le suivant.

Par application du traité de VERSAILLES, la FRANCE est propriétaire de la totalité des ouvrages jusqu'à la culée de rive droite. Mais, la S.N.C.F. ne se considère comme propriétaire que de la partie de ces ouvrages s'étendant jusqu'à la frontière entre les deux Etats; la partie comprise entre la frontière et la culée de rive droite est la propriété spéciale de l'Etat Français et ne fait pas partie de la concession de la S.N.C.F. C'est pourquoi la Région de l'Est inscrit dans ses dépenses de reconstruction les sommes correspondant aux travaux effectués sur la partie Ouest des ouvrages, mais porte à un compte d'attente les dépenses correspondant à la partie Est. Cette manière de faire, évoquée en Conseil d'Administration de la S.N.C.F., a reçu l'approbation du Commissaire du Gouvernement auprès de ce Conseil d'Administration (M. DORGES, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports).

J'ajoute que les questions évoquées par votre lettre du 10 Octobre précitée ont été soumises à l'Administration Supérieure par deux notes :

- la première concernant la situation de la gare commune de KEHL a été adressée par le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. au Ministre des Travaux Publics et des Transports ;
- la deuxième concernant les dépenses de reconstruction des Ponts du Rhin, le pont de KEHL en la circonstance, mais le pont de ROPPENHEIM se trouve dans le même cas, a été envoyée par le Directeur Général de la S.N.C.F. au Directeur Général des Travaux Publics et des Transports au Ministère des T.P.

Enfin, vous voulez bien signaler à mon attention que le Ministère des Affaires Etrangères (Commissariat Général aux Affaires allemandes et autrichiennes), par sa dépêche n° 9201/ECO/SOC/I.22.b du 6 Octobre, a indiqué que le Département donnait son accord aux conclusions de la réunion qui s'est tenue le 14 Juin 1949 au Ministère des Travaux Publics à propos du statut juridique des Ponts du Rhin. Mais, à mes yeux, l'accord

de principe ainsi donné n'a pas valeur d'exécution car les participants à la dite réunion du 14 Juin ont *précisé*, dans le texte de leur mémento, qu'ils faisaient des propositions au Ministre des Affaires Etrangères en vue des tractations à mener par la suite avec les autres pays étrangers, afin de régler avec eux ce statut juridique des Ponts du Rhin lequel ne saurait être déterminé par la décision unilatérale d'un des pays intéressés.

Fis.

Ministère
des
Travaux Publics
et
des Transports

REPUBLIQUE FRANÇAISE

A 06836

Paris, le 14 Novembre 1949

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

A

MONSIEUR LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES

M. Tanguy

Ally

A la date du 24 Septembre dernier, j'ai eu l'honneur de vous adresser, en vue des négociations à engager sur le plan international, un exemplaire du tirage définitif du procès-verbal de la réunion, tenue le 14 Juin 1949, sous la présidence de M. DORGES, Secrétaire Général aux Travaux Publics, au sujet du statut des ponts du Rhin.

Dans la partie de ce procès-verbal reproduisant l'exposé fait par M. DORGES sur le régime juridique des ponts du Rhin (pages 2 et 3), l'Article 21 figure bien comme un des textes essentiels sur lequel nos négociateurs peuvent s'appuyer dans les discussions à ouvrir avec le Gouvernement badois ou allemand.

Mais, comme l'indique le même procès-verbal, à la page 4, ces dispositions semblent avoir été perdues de vue et je crois, à ce sujet, devoir rappeler à votre attention l'importance fondamentale dudit Article 21.

Il importe, en effet, à mon sens, de ne pas perdre de vue que les négociations à engager ne sont nullement en contradiction avec les stipulations du Traité de Versailles, mais qu'elles doivent être essentiellement fondées sur l'Article 21 du Traité précité du 14 Août 1925 portant délimitation de la frontière entre la France et l'Allemagne.

Il me semble, dans ces conditions, que le refus opposé par les autorités de la Zone Française de participer aux frais de reconstruction des ponts, auquel a fait allusion M. NARPS (cf. page 8 du procès-verbal), ne saurait être juridiquement fondé, et il m'apparaît opportun de vous en faire part, en prévision de l'étude qui doit s'engager incessamment au sujet de la reconstruction du pont-rail de Strasbourg-Kehl.

J'adresse copie de la présente lettre à M. le Commissaire Général aux Affaires Allemandes et Autrichiennes, ainsi qu'à M. le Directeur de la Région Est de la S.N.C.F.

Pr. le Ministre et par délégation :
Le Secrétaire Général
aux Travaux Publics

signé : DORGES

VB/E¹ - Copie à Monsieur le Directeur, Chef du
Service Technique de la Direction Générale

à titre d'information.

Paris, le 24 NOV. 1949

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

Truss

0961 LES S -
5 SEP 1950

Pour le tenir au courant, comme suite à ma transmission même référence qu'en marge du 3 août 1950 et à sa réponse O- N° 13508 du 7 août 1950.

2ème Division
XXXXXXXXXX

n° 12.536.902/1

Le Directeur du
Service Central du Mouvement,

La Chef du Service
Central du Mouvement

Le Directeur du Service Central du Mouvement
de la Société Nationale des Chemins de fer
Français

à
Monsieur le Directeur des Chemins de fer du
Sud-Ouest de l'Allemagne

S P I R E

J'ai bien reçu votre lettre GD. 34.NK.1.B. u.1 du 15 juin 1950 relative à la formation des trains de bois dirigés vers la France. Vous insistez dans cette lettre sur les dépenses supplémentaires d'exploitation que la formation de ces trains a entraînées pour les Chemins de Fer du Sud-Ouest de l'Allemagne, dépenses que vous semblez mettre à la charge de la S.N.C.F.

Je tiens à vous faire connaître que je ne saurais accepter votre façon de voir en cette matière pour les motifs exposés ci-après :

Nous admettons bien que dans des conditions normales de trafic, il n'est pas d'usage qu'une Administration de Chemin de fer demande à une Administration voisine d'effectuer des manœuvres et des classements particuliers destinés uniquement à simplifier son propre travail. Mais en 1947 et 1948, les circonstances du trafic, du fait des destructions subies par nos installations et de la réduction de nos moyens, étaient loin d'être normales.

Or les Services Publics (Gouvernement français et Autorités d'occupation en Allemagne) imposaient au chemin de fer des transports massifs du bois à une cadence incompatible avec nos moyens du moment : il n'y avait d'autre solution que la recherche de méthodes permettant l'acheminement de trains classés et transportant uniquement du bois par les 2 seuls goulots possibles, Kehl et Neuenbourg, jusqu'à des points d'éclatement éloignés de la frontière.

Tout autre formule eût provoqué, pour les opérations de douane et de tri dans les gares frontalières, des embouteillages tels que des suspensions de trafic se fussent imposées à maintes reprises et que des retards importants en eussent résulté dans la mise en oeuvre de bois destinés aux Services de la Reconstruction.

Si la S.N.C.F. a pris l'initiative de spécifier le détail des mesures techniques à adopter pour assurer le passage aux frontières de cet important trafic, c'est qu'elle était la seule qualifiée pour préciser ces mesures, compte tenu de ses autres obligations, mais cela n'implique pas qu'elle doive prendre en charge les dépenses d'exploitation imposées au Chemin de fer allemand par les Autorités d'occupation.

Cette position est du reste confirmée par le fait qu'aussitôt qu'il est apparu que les transports de bois avaient définitivement perdu leur caractère massif et pouvaient s'intégrer dans le cadre normal du trafic, les mesures exceptionnelles de classement ont été supprimées.

Les opérations de lotissement auxquelles vous avez procédé étaient indispensables pour assurer, dans les délais impartis par les Pouvoirs Publics, un transport de masse : elles conditionnaient le service imposé au Chemin de fer.

Par suite, il vous appartient d'évaluer le montant de la surcharge financière qui vous a été ainsi occasionnée et d'en demander la prise en charge dans les comptes des Services Publics.

Signé : SAUVAJOL

Facilitation à la DB
de frais particuliers
sb.

- 7 AOUT 1950

O n° 13-508

Monsieur le Directeur du Service Central
du Mouvement,

Par lettre n° 12.536 - 902/1 du 3 août 1950,
vous avez bien voulu m'adresser le projet d'une lettre
aux Chemins de fer allemands au sujet des dépenses
supplémentaires occasionnées par la formation, à
Offenbourg et Bâle-Badeise, de trains de bois directs
sur la France.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce
projet n'appelle pas d'observations de ma part.

Le Directeur
Chef du Service,

Signé Bidet

SB. 3/VIII
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

2ème DIVISION

M N° 12.536.902/1

Paris, le

8, rue de Londres (9°)

Tél. : TRinité 91.73 et la suite
Inter Trinité 110

3 AOUT 1950

19

M. Toussaint
Monsieur le Directeur,
Chef du Service Technique de la
DIRECTION GENERALE,

Par lettre en date du 15 Juin 1950, dont copie ci-jointe, nous sommes saisis par les Chemins de fer Allemands d'une demande de remboursement de dépenses supplémentaires d'exploitation qui leur ont été occasionnées par la formation, à Offenbourg et Bâle-Badoise, de trains de bois directs sur la France. La formation de ces trains avait été demandée pour éviter aux wagons les escales aux gares de Hausbergen et Mulhouse-Nord.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si vous êtes d'accord sur le projet de réponse aux Chemins de fer Allemands, dont vous trouverez ci-joint un exemplaire, que je fais parvenir au D.O. à Spire en lui demandant de me dire si ce projet donne lieu à remarque ou objection de sa part.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,
Le Chef Adjoint du Service
Central du Mouvement

[Signature]

2ème

12.536.902/1

Monsieur le Chef du Détachement d'Occupation
à S P I R E.

Suite à votre lettre 805.061/219 du 12 juillet répondant à notre lettre 12.536.902/1 du 23 juin relative aux dépenses engagées par les Chemins de fer du Sud-Ouest de l'Allemagne pour l'expédition massive des bois vers la France.

Je vous communique ci-joint le projet de la réponse que nous serions d'avis d'adresser à la Direction des Chemins de fer du Sud-Ouest en vous priant de bien vouloir nous dire si ce projet donne lieu à quelque remarque ou objection de votre part.

Je remarque, au sujet de cette affaire, que, dans votre lettre du 4 mars 1949, signée par M. LE BERD et adressée au Chef du Service de l'Exploitation de la Région de l'Est, vous écriviez, in fine "... la question a été réglée depuis longtemps, puisque nous avons décidé que les travaux de Bâle Badoise et Offenbourg ne seraient pas pris en compte avant le 15 mai, si, à cette époque, vous aviez maintenu votre demande de procéder au classement des trains de bois". Ces termes laissent bien supposer que la question était réglée entre nos Services et la Direction des Chemins de fer du Sud-Ouest et l'on peut s'étonner, étant donné que les opérations de classement des trains de bois ont cessé le 7 mars 1949, que les Chemins de fer allemands interviennent aujourd'hui directement auprès de la S.N.C.F. Nous n'avons pas tenu compte de cette circonstance dans la rédaction de notre projet de réponse, mais nous pensons qu'une mise au point par vos Services auprès de la Direction des Chemins de fer du Sud-Ouest ne serait pas inutile.

Enfin, les Chemins de fer allemands rappellent dans leur demande une lettre 34-3411 BU.1 du 25-1-49 adressée au DCCF dont copie aurait été adressée à la S.N.C.F. Ne trouvant pas trace d'une telle lettre dans nos dossiers, et aucune copie n'ayant été jointe à la lettre du 15 juin, signée Elias, des Chemins de fer allemands, je vous serais obligé de bien vouloir nous faire parvenir une copie pour compléter notre dossier.

LE DIRECTEUR
du Service Central du Mouvement,

S.N.C.F.PROJET

LE DIRECTEUR GENERAL

Le Directeur Général de la Société Nationale
des Chemins de Fer Français

à

Monsieur le Directeur des Chemins de Fer du
Sud-Ouest de l'Allemagne
à SPIRE

J'ai bien reçu votre lettre GD.34.BK.1.B.u.1 du 15 Juin 1950 relative à la formation des trains de bois dirigés vers la France. Vous insistez dans cette lettre sur les dépenses supplémentaires d'exploitation que la formation de ces trains a entraîné pour les Chemins de Fer du Sud-Ouest de l'Allemagne, dépenses que vous semblez mettre à la charge de la S.N.C.F.

Je tiens à vous faire connaître que je ne saurais accepter votre façon de voir en cette matière pour les motifs exposés ci-après :

Nous admettons bien que dans des conditions normales de trafic, il n'est pas d'usage qu'une Administration de Chemin de fer demande à une Administration voisine d'effectuer des manœuvres et des classements particuliers destinés uniquement à simplifier son propre travail. Par contre, lorsque les circonstances du trafic sont anormales, en cas de transports massifs très importants, il est tout indiqué, ne serait-ce que pour éviter des encombrements, que les Administrations intéressées prennent des mesures spéciales au prix, éventuellement, de dépenses d'exploitation supplémentaires. Cette solution, qui revient à augmenter temporairement le rendement des installations des gares, du matériel roulant et le débit des lignes, était la seule possible en 1947-1948 et elle paraît, d'une façon générale, plus logique et plus économique que celle qui consisterait en pareil cas, à agrandir les installations et les gares, à acquérir des wagons et des locomotives en quantité surabondante, à seule fin d'être en mesure de faire face de temps en temps à des trafics extraordinairement importants.

C'est une solution de ce genre qui a été adoptée pour les transports massifs de bois entre l'Allemagne (zone française d'occupation) et la France, après discussion et mises au point entre la S.N.C.F., d'une part, et le Détachement d'Occupation des Chemins de Fer à Spire, d'autre part.

Le fait que, dans les correspondances et échanges de vues entre la S.N.C.F. et le D.O.C.F., la S.N.C.F. ait pris l'initiative de préciser le détail des mesures techniques à adopter pour faciliter l'écoulement du trafic au passage des points frontières, n'implique aucunement que la S.N.C.F. doive prendre en charge une partie quelconque des dépenses d'exploitation des Chemins de fer allemands. En tout état de cause, aucun engagement de ce genre n'a jamais été pris par la S.N.C.F.

Enfin, nous trouvons exagéré que, après avoir enregistré que nous avions renoncé à la formation spéciale de trains de bois à la date du 7.3.49, vous puissiez en conclure que, par ce fait même, nous reconnaissons votre manière de voir. Les mesures spéciales destinées à faciliter le transport des bois ont cessé tout simplement lorsqu'il est apparu que ces transports avaient perdu définitivement leur caractère de transport massif et pouvaient rentrer dans le cadre des acheminements normaux des wagons de marchandises.

Chemins de fer Fédéraux Allemands
Direction Générale
des Chemins de fer du Sud-Ouest
de l'Allemagne

Spire, le 15 Juin 1950

LE DIRECTEUR GENERAL

GD (34) Hk 1 BUL

A la Société Nationale des Chemins de
fer Français - PARIS

OBJET : Opérations de manoeuvre effectuées en faveur de la S.N.C.F.,
après la date de la réforme monétaire (20-6-48)

Sur ordre du D.O.C.F. (voir copies ci-jointes), de nombreuses formations de trains ont été effectuées dans le trafic des bois vers la France, en faveur de la S.N.C.F., comme elles ne sont pas d'usage en trafic international. Ces formations de train ont nécessité des dépenses supplémentaires importantes d'exploitation et, les SWDE ne sauraient renoncer qu'elles leur soient remboursées.

Comme suite à notre lettre 34.3411 BUL du 25/1/49 adressée au D.O.C.F. de Spire et dont vous avez reçu copie, il a été renoncé depuis le 7/3/49 à ces formations spéciales de trains. Or, la question n'est pas régularisée pour la période du 20-6-48 au 7-3-49. Mais nous croyons pouvoir conclure de votre renoncement aux formations spéciales de trains depuis le 7-3-49 que vous reconnaissez comme justifié de notre point de vue relatif aux formations de trains qui ne sont pas d'usage en trafic international.

Nous vous demandons donc de bien vouloir prendre une décision de principe envers notre proposition du 25-1-49 dont veuillez trouver copie ci-joint. Par la suite, nous vous proposerions que les différents montants de prestations fassent objet d'une conférence commune.

Nous avons adressé copie de la présente lettre au D.O.C.F. de Spire à titre d'information.

p.o. signé : ELIAS.

D.O. - B.W.
Présidence de Karlsruhe
EXPLOITATION
W 8 - A3Bfa
No 934

Karlsruhe, le février 1947

Monsieur le Chef du Service du Mouvement de l'ED
KARLSRUHE

Suite à mes précédentes conversations concernant l'acheminement des trains de bois à destination de la France, je vous confirme qu'il est nécessaire, sans attendre le 1er Avril, de constituer à Bâle-Triage des trains complets pour les destinations ci-après :

Dôle, St-Germain au Mont d'Or, Vesoul, Troyes, Hausbergen, Mulhouse.

Conformément aux règles de lotissement en vigueur sur la S.N.C.F. et que je vous ai communiquées par ailleurs, le tableau ci-joint vous indique, pour chacune des destinations énumérées ci-dessus, les indices de lotissement des différentes gares de la SNCF qui entrent dans la composition de chacun de ces lots.

Dans le cas où le nombre de wagons ne permettrait pas la mise en marche de trains constitués en un seul lot, les lots

1 et 2	pourront être groupés et acheminés sur	Dôle-triage
3 et 4	"	Vesoul "
5 et 6	"	Mulhouse "

Les trains ainsi composés devront être régulièrement annoncés par la gare de Neuenbourg D.R. à Neuenbourg SNCF.

Le Chef du Service de l'Exploitation
de la Présidence B.W.
(signature).

GMZFO

Détachement d'occupation
du Chemin de fer
Présidence Bade-Wurtemberg
W 8 A³ Bfa No 91

Karlsruhe, le 22 Mars 1947

Le Chef du Service de l'Exploitation
de la Présidence de KARLSRUHE

À Monsieur le Chef du Service du
Mouvement de l'ED KARLSRUHE

Je vous confirme les instructions verbales données par M. CARMOUZE à M. WITTMANN, concernant la formation et l'acheminement des trains de bois à destination de la France, par les transits de Kehl et Neuenbourg à partir du 1er Avril et du 4 Mai prochain.

A - TRANSIT KEHL

1 - à partir du 1er Avril

La gare d'Offenbourg devra former et acheminer, dans les marches désignées par la permanence d'Offenbourg, des trains complets de bois à destination exclusive de Hausbergen-Triage. Ces trains auront un arrêt de 15 à 20' à Kehl-voyageurs, et seront dédouanés à Strasbourg-Neudorf.

....

Lorsque le nombre de trains de bois expédiés journellement au départ de cette gare sera supérieur à deux, la gare d'Offenbourg devra assurer le triage des wagons de bois en 3 lots : Hausbergen, Mulhouse, Reding, suivant le plan de lotissement ci-joint (annexe 1).

Les trains pour chacune de ces destinations devront être alors acheminés dans les marches spécialisées à cet effet. Les trains pour Hausbergen, Mulhouse ou Reding seront formés à 1.300 t.

La gare de Rastatt, comme prévu par votre note du 21/1/47, acheminera dans les marches désignées, lorsque le volume du trafic le permettra, sur Hausbergen-triage, sans aucun classement mais par train complet, les wagons de bois en provenance de la vallée de la Wurg et de la région de Wildbad.

Il reste bien entendu que, lorsque l'importance des lots le permettra, la gare de Rastatt devra s'efforcer de créer des trains à lot unique suivant le plan de lotissement de la gare d'Offenbourg.

Ces trains seront acheminés quelle que soit leur destination dans les marches spécialisées prévues au départ de Rastatt.

La composition et la destination devront être toujours annoncées au P.C. de Strasbourg.

2 - à partir du 4 Mai :

Les mêmes instructions resteront en vigueur; seules les marches spécialisées subiront quelques modifications de tracé.

B - Transit Neuenbourg

1 - à partir du 1er Avril :

La gare de Bâle devra former des trains de bois pour 4 destinations : Hausbergen, Mulhouse, Vesoul et Dôle, suivant le plan de lotissement ci-joint (annexe 2). Les acheminements devront être réalisés pour chacune de ces directions, suivant les marches spécialisées qui vous ont été communiquées.

2 - à partir du 4 mai :

La gare de Bâle devra former des trains de bois pour 6 directions : Hausbergen, Mulhouse, Vesoul, Dôle, Tergnier, Villeneuve-St-Georges, suivant le plan de lotissement ci-joint (annexe 3).

Les acheminements seront à réaliser suivant les marches spécialisées. Les trains seront formés à :

- 1 350 t pour Mulhouse, Vesoul et Hausbergen,
- 1 020 t pour Dôle
- 1 090 t pour Tergnier
- 1 140 t pour Villeneuve.

Toutes ces marches sont, bien entendu, facultatives, elles seront régularisées par la suite si cela est nécessaire.

Tous ces trains de bois, pour lesquels les délais de dédouanement sont limités au strict minimum, ne devant comprendre à l'exclusion de tout autre transport, que des wagons de bois de barriques, répondant aux conditions ci-après:

- chargés en zone française à destination de la France;
- expédiés en trafic direct avec lettres de voiture internationales.
- munis d'étiquettes type SNCF avec indication de l'indice de lotissement correspondant à la gare destinataire.

Je vous rappelle que les trains formés au départ d'Offenbourg et de Rastatt devront être accompagnés d'un manifeste établi par décalque en deux exemplaires et d'une feuille de train (Zugliste) établie en 3 exemplaires.

Pour le Chef du Service EK
de la Présidence B.W.

Le Chef Adjoint
(signature)

S.N.C.F.-RST
Exploitation

8ème Arrondissement

PC 6 B 46 n 10-105

943

Copie

Strasbourg, le 11 Avril 1947

Monsieur le Chef du Service de l'Exploitation
D.O.C.F. - KARLSRUHE

J'ai l'honneur de vous faire part ci-après de nos constatations quant aux trains de bois reçus à Strasbourg-Neudorf depuis le 31/3/1947. Bien que dans l'ensemble nous ayons constaté avec satisfaction que des efforts louables ont été faits pour assurer une bonne exécution de ces transports conformément aux dispositions qui ont été arrêtées en commun, je crois utile de vous signaler les difficultés qui ont été rencontrées jusqu'à ce jour. En effet, dans la situation actuelle où nous ne recevons qu'un train par jour via Kehl, nous avons pratiquement le temps de redresser toutes les irrégularités, mais Strasbourg-Neudorf n'étant qu'une gare de passage, il n'en sera plus de même lorsque le nombre quotidien de trains de bois augmentera.

Etiquetage: Les indices de lotissement sont bien apposés, nous ne relevons en moyenne que 2 ou 3 erreurs par train.

Quelques trains ont comporté l'un ou l'autre wagon sans étiquettes, mais dans chaque train il y a 3 ou 4 wagons qui ne sont munis d'étiquettes que d'un seul côté.

Par ailleurs un travail supplémentaire nous est imposé par le fait que les indications relatives au poids frein et au poids brut sont souvent omises ou erronées sur les étiquettes. Je vous serais obligé de bien vouloir examiner la possibilité de donner les instructions utiles afin que tous les renseignements prévus soient portés sur les étiquettes.

Il arrive également que certains wagons comportent des étiquettes divergentes quant à leur destination. Par exemple, le wagon 14138 incorporé dans le train qui nous a été remis le 2/4/47 portait une étiquette à destination de Gravelines et une autre à destination des Sables-d'Olonne. De telles anomalies retardent sensiblement le travail de nos agents.

Écritures

Depuis le 7/4/47 chaque train a comporté un ou deux wagons sans écritures. Je vous serais obligé de bien vouloir donner les instructions utiles afin que seuls les wagons accompagnés de leurs écritures régulières soient incorporés dans les trains au départ d'Offenbourg, car nous sommes obligés de différer à Strasbourg-Meudorf les wagons sans écritures. Par exemple, au train du 9/4/47 les écritures manquaient pour les wagons 79.317 et 164.560 qui par ailleurs ne comportaient aucun étiquetage.

Relevés de trains et manifestes

Sur le manifeste du train reçu le 2/4/47, il apparaît que plusieurs numéros de wagons étaient erronés.

Les relevés de trains sont souvent illisibles. Il apparaît que pour le train du 2/4/47 Offenbourg a établi 2 relevés l'un Strasbourg et l'autre Kehl-Port, pour le train du 3/4/47 le relevé est établi Kehl-Port alors que tous ces trains étaient à destination du triage de Hausbergen. Je vous serais obligé de bien vouloir intervenir afin que nous ne soyons pas obligés d'établir de nouveaux relevés à Strasbourg-Meudorf, ce qui retarde les opérations.

Divers

Le train du 4/4/47, schématisé au départ d'Offenbourg en marche 8250 n'avait pas été annoncé comme train de bois et a été dirigé par erreur sur les voies du faisceau importation du Port de Kehl. A noter que ce train comportait le wagon DR 50.890, type russe, qui a dû être transbordé: expédition du 2/4/47 de Kirmach-Villingen à destination de Rouen.

Le train 8258 du 11/4/47 conduisait également 3 wagons de bestiaux alors qu'il avait été convenu que les trains de bois devaient être purs afin d'éviter tout stationnement.

Sur de nombreux wagons la manette de changement de régime (vide-charge) n'est pas placée dans la position prévue.

Afin d'éviter les embouteillages inévitables dès que l'importance des transports s'intensifiera, je vous prierais de bien vouloir intervenir pour faire cesser les diverses irrégularités signalées ci-dessus.

L'Ingénieur Principal
Chef du 8ème Arrondissement
Signature.

DOCF
Service de l'Exploitation

Karlsruhe, le 18 avril 1947

M 8 - A 3 Bfa 8
n° 131

Monsieur le Chef du Service MT à Rastatt

Je vous adresse ci-joint copie de la lettre P.C.6 n° 10-105/943 du 11 courant ~~et~~ Monsieur le Chef du 8ème Arrondissement Exploitation SNCF concernant diverses irrégularités constatées à l'arrivée des trains de bois en gare de Strasbourg-Neudorf.

Je vous serais obligé des instructions que vous voudrez bien donner notamment en ce qui concerne la position de la manette de changement de régime (vide-chargé).

P. Le Chef du Service de l'Exploitation,
Le Chef du Service de Liaison,
(Signature)

MT P BW m 3/2/2 No 1207

COPIE à MD KARLSRUHE

pour faire le nécessaire.

Rastatt, le 23-4-1947

Le Chef du Service MT,
Signé: BARRERE

Chemins de fer de la ZFO
Direction de Karlsruhe

Karlsruhe, le 6 juin 1947

34 Ozl 1 Nan

- Télégramme -

A gare et P.C. de Bâle badoise-triage, gare Neuenbourg
Inspections EX de Löffelbach, du Trafic de Fribourg

A partir du Vendredi 6 juin, les trains de bois destinés à la France sont à former pour 6 gares destinataires Hausbergen, Mulhouse, Vesoul, Dôle, Tergnier et Villeneuve-St-Georges, comme prévu à l'ordonnance 34 Ozl 1 Bau du 26-3-47. En cas de trop petit nombre de wagons, le lotissement Villeneuve est à adjoindre aux trains destinés à Vesoul - Donner instructions au personnel immédiatement.

Signé : Fohr.

DOCF
Service de l'Exploitation

Karlsruhe, le 21 juillet 1947

M 8 A 3 Bfa 4
No 250

Monsieur le Chef du Service du Mouvement
ED KARLSRUHE

Je vous envoie ci-joint copie de la note M 8 - D de la SNCF -
46-b 2-100

Région Est relative à une nouvelle organisation prévue en France en ce qui concerne le lotissement et l'acheminement de wagons.

A cette note sont joints les tableaux d'enlèvement et d'acheminement des wagons au départ de Neuenbourg et de Kehl.

Je vous ramets en même temps exemplaires de la nouvelle nomenclature "wagons" qui devra être la seule en vigueur à partir du 28 juillet prochain.

Les gares expéditrices de bois devront en être munies avant cette date.

Vous voudrez bien les instruire en conséquence.

Il est trop tard pour que nous puissions appliquer les mesures prévues en 1°) de la note communiquée. Il convient donc de n'en retenir et de ne diffuser aux gares de votre Présidence que les instructions et mesures à prendre concernant la période postérieure au 28 juillet et qui sont définitives.

Les gares de Bâle, Offenbourg et Restatt qui expédient les wagons de bois sur la France, devront être particulièrement invités à vérifier de très près la confection des étiquettes, de façon à ce qu'il n'y ait pas de dévoyés.

Je vous prie de me donner l'assurance que ces mesures seront correctement appliquées à partir du lundi 28 juillet.

Le Chef du Service de l'Exploitation
Signé : PARADIS

SNCF-EST
Division du Mouvement
8ème Section

COPIE

PARIS, le 11-7-47

Monsieur le Chef de la Division
du Mouvement - DOCF, SPIRE

M 8 - D
46 b2 - 100

Mise en application du nouveau lotissement
le 28 juillet 1947.

Le 28 juillet 1947, la nomenclature de lotissement, modèle M 1225 (tirage d'octobre 1944) sera abrogée et remplacée par

une nouvelle nomenclature "wagons" donnant pour chaque Etablissement ouvert aux arrivages des wagons à la fois l'indice de lotissement et l'indicatif de wagonnage (ce dernier renseignement étant destiné à l'acheminement des écritures du trafic Intérieur Français).

Je vous fais adresser ce jour 500 exemplaires du nouveau document ainsi que 150 exemplaires de la nouvelle "Classification des gares de la SNCF en zones de lotissement" Modèle M 1226.

Ces documents sont à répartir dès réception entre tous les établissements et organismes de contrôle placés sous votre administration dans la ZFO.

Je vous demande de vouloir bien prendre attachement de cette répartition de façon à pouvoir distribuer, d'après le même plan, les rectificatifs à ces documents qui pourront ultérieurement vous être adressés.

J'attire votre attention sur le fait que les indices affectés aux gares des Régions EST, OUEST et SUD-OUEST seront entièrement changés, ce qui entraîne la modification des Tableaux d'acheminement applicables au départ de Sarrebruck, Kehl-frontière (Offenbourg) et Neuenbourg-frontière (Bâle badoise).

Je vous adresse ci-joint deux exemplaires de chacun de ces documents et j'envoie par ce même courrier 10 exemplaires, avec copie de la présente, aux Présidences de Sarrebruck et Karlsruhe, en les priant de les mettre en application le moment venu.

D'autre part pour éviter des dévoyés de wagons, il y aura lieu d'appliquer les mesures transitoires ci-après :

1°) Pendant la période du 15 au 27 juillet 1947 -

Les gares expéditrices continueront à apposer à l'emplacement habituel des étiquettes de wagons, l'indice de lotissement figurant à la Nomenclature actuelle (tirage d'Octobre 1944) mais, en outre, elles inscriront au crayon bleu le nouvel indice de lotissement donné à la Nomenclature "Wagons" (tirage de Juillet 1947) dans l'emplacement réservé à l'étiquetage accessoire.

Pendant cette période, les étiquettes accessoires (douane ou autres) seront exceptionnellement apposées sur les wagons à proximité du cadre porte-étiquettes.

Lorsque l'indice de lotissement sera le même sur les deux Nomenclatures utilisées (cas d'un wagon pour la région Nord par exemple), où le découpage des zones n'a pas été modifié) il devra néanmoins être inscrit dans les 2 endroits : à l'emplacement supérieur (habituel) et à l'emplacement inférieur (accessoire).

Pendant cette période, les gares d'escale achemineront les wagons uniquement au vu de l'indice du lotissement porté dans la partie supérieure des étiquettes, conformément aux indications de leur tableau d'acheminement en vigueur jusqu'au 27 juillet à 24 h.

2°) A partir du 28 juillet : les gares expéditrices utiliseront exclusivement la Nomenclature "Wagons" (tirage de Juillet 1947) et apposeront seulement le nouvel indice dans le cadre "Lotissement" des étiquettes.

Les gares d'escale se conformeront aux indications de leur nouveau tableau d'acheminement.

- les wagons porteurs de 2 indices de lotissement seront ~~acheminés~~ d'après l'indice inscrit au crayon bleu dans la partie inférieure des étiquettes,
- les wagons porteurs d'un seul indice c'est-à-dire ceux expédiés à partir du 28 juillet seront ~~acheminés~~ dans les conditions habituelles.

Je vous serais obligé de vouloir bien répercuter les présentes directives à tous les organismes intéressés de façon à ce que l'application de ces mesures soit réalisée dans les meilleures conditions.

Signé: DEEFORGES

Traduction

Gare de Bâle badoise
9/29

Bâle-gare bad., 13-5-1948
triage

A Aust. 2,4 (3 ex.) 9,11, surveillance du triage Nord et Sud, Régions A,D, chefs des groupes B/C/G/, poste de commandement 25, postes d'aiguillage 8, 10, 17. Surveillance de formation des trains A, Groupes de formation des trains A et F, groupe frontière F.

Objet : Formation des trains de bois vers la France à partir du 18-5-48.

- Inscription dans le carnet de consigne II n° 9/90 du 7-10-47 concernant formation des trains de bois à partir du 9-10-1947 et inscription du 7-5-48 concernant horaires d'été 1948.

P.J. : Tableaux de disposition

Sur instructions reçues du DOCF, les wagons de bois passant en France via Neuenbourg sont à classer en observant un nouveau groupe de lotissement, celui de la gare de Sotteville. Par contre et jusqu'à nouvel ordre disparaît le groupe III - Vesoul. Les wagons du groupe Vesoul rouleront non triés avec le groupe Mulhouse - Nord.

Les wagons du nouveau groupe de lotissement Sotteville (VIII) seront rassemblés sur la voie B 3.

Concernant la marche des wagons de bois partant pour la France via Neuenbourg, il a été établi un nouveau tableau de disposition qui est joint à la présente. Ce tableau sera appliqué à partir du Samedi 15 Mai 1948, au train 7I21.

Le tableau de disposition qui était en vigueur depuis le 9-10-47 est à mettre aux archives.

A dater du même jour, les destinations des trains de bois seront aussi modifiées. Rouleront :

Dgb 6051	Groupe bois V	Tergnier
" 6065	" " I	Hausbergen
" 6067	" " VI	Troyes-St. Luc
" 6069	" " sur instruction spéciale	
" 6071	" " IV	Dôle
" 6079	" " VII	Longueau
" 6085	" " VIII	Sotteville
" 6091	" " IV	Dôle

La charge maximum des trains vers Sotteville est de 1090 tonnes.

Corriger en conséquence la consigne de marche des trains de la gare pour le groupe de départ F et les autres instructions publiées à l'occasion du changement d'horaire ainsi que documents accessoires.

Informativement au Bureau B de l'ED (Pfp 30, 2 ex) Ozl K (2 ex) Inspection Ex Bâle (3 ex) Inspection Trafic Fribourg 2 ex. P.C. français et allemand de Bâle-triage, DO, Poste de Contrôle de Bâle-triage, Conseiller technique français auprès de l'Amt Ex de Bâle (2 ex), dépôt de Bâle, chef visiteur français du groupe F (sans annexe).

A consigne de gare II

signé : Roll

DOCF
Division de Contrôle de Karlsruhe
MS N° 845 R1

Karlsruhe, le 13 Mai 1948

Monsieur le Président de l'ED
KARLSRUHE

Objet : Formation d'un lot Bois
Sotteville à Bâle-badoise

Dès réception, veuillez donner les instructions nécessaires pour qu'un lot " Sotteville " soit formé à Bâle Badoise, pour l'écoulement des bois de la Forêt Noire.

Ce lot devra comprendre les indices 310 à 329.

La composition des lots suivants est à modifier comme suit :

Lot Longueau : 261 - 264 - 284 à 288 , 291 à 294

Lot Tergnier : biffer 293 - 294

Lot Troyes : remplacer 320 à 345 par 330 à 345

Le Chef du PC Traction
signé : VILLOUTREX

DOCF
Division de Contrôle de Karlsruhe

Karlsruhe, le 13-8-1948

1006 R1
M 8 A 9 N° 486

Monsieur le Président de l'ED
KARLSRUHE

Par ma lettre 997 R1 - M 8 A 3 N° 483 du 9 courant, je vous précisais que le lot LONGUEAU formé par Bâle était à supprimer dès réception, et de l'inclure dans le lot TERGNIER.

Les tableaux d'acheminement et d'enlèvement du 9 Mai 1948 de la gare de Neuenbourg sont à modifier en conséquence.

1°) Tableau d'acheminement

remplacer Longueau par Tergnier pour les indices 261, 264, 284 à 294.

2°) Tableau d'enlèvement

Tergnier devient : 216 à 221 - 224 à 226 - 232 à 294 .
Longueau à supprimer

de plus, le MG 1203/04 est à indiquer comme facultatif.

Veuillez donner les instructions nécessaires.

Le Chef du P.C.
signé : PARADIS

DOCF
Division de Contrôle
de Karlsruhe
997 R 1
M. 8 A 3 N° 483

Karlsruhe, le 9-8-1948

Monsieur le Président de l'E.D.
à KARLSRUHE

Trains de bois pour la FRANCE

A partir du 16 Août prochain, les trains de bois pour la France auront leur tonnage porté à 1350 tonnes.

En outre, dès réception, il y a lieu de supprimer le lot LONGUEAU formé par Bâle. Ce lot sera à inclure dans le lot TERGNIER.

Veuillez donner les instructions nécessaires.

Le Chef du P.C.
signé: PARADIS

Le Représentant des S^{UD}DE pour
les lignes sur territoire
suisse.

Bâle, le 31 janvier 1949.

Lettre - télégramme

A la gare de Bâle-badoise

Informat. à l'inspection Ex de Bâle à Lörrech
Trafic de Fribourg
Bfp et V de l'ED Karlsruhe

Copie transmise à Monsieur le Conseiller technique français
à Bâle-gare badoise
pour information.

Objet : Formation des trains de bois vers la France.
- V/1 du 28 janvier 1949.

Le Conseiller technique français à Bâle-gare badoise
fait part de ce qui suit en réponse à une demande du 26-1-1949 (Doss-
sir N° 158/49 du 31-1-49) :

"Afin d'éviter un stationnement prolongé des wagons en
gare de triage de Bâle, Monsieur le Chef du Service du Mouvement
DOCF à Spire a ordonné un regroupement des lots à l'arrivée
comme suit :

A dater du 2 février 1949, les trains sont à former comme suit :

1er train : wagons vers les zones destinataires : Mulhouse (II) et
Hausbergen (I)

2ème " " " " : Setteville (III)
Tergnier (V) et
Troyes (VI)

3ème " " " " : Dôle (IV).

Dans chaque train, les wagons doivent être classés selon
les lotissements des gares de destination.

Je vous prie de faire ce changement à la date indiquée.

signé : Hofmann.

Re-traduction

(Original à Spire et traduit en premier en cet endroit)

DOCF -Mouvement
N.R. 803.061/93

N/GI

Spire, le 3 février 1949

Monsieur le Chef de la Division
du Mouvement
Région de l'EST

PARIS

L'importance des transports de bois en provenance de la ZFO vers la France diminue chaque jour. Durant les 25 jours ouvrables en janvier, la gare de Bâle n'a pu former que les trains suivants :

19 trains	:	736 wagons pour le lot DOLE
7 "	:	307 " " " TERGNIER
7 "	:	289 " " " TROYES
6 "	:	267 " " " SOTTEVILLE
5 "	:	188 " " " HAUSBERGEN
5 "	:	159 " " " MULHOUSE

Vous avouerez qu'il est irrationnel de laisser stationner des wagons 4 ou 5 jours à Bâle pour vous envoyer des "trains de lots" car il en résulte que le roulement du matériel en est fortement influencé.

C'est pourquoi j'ai ordonné que jusqu'au changement d'horaire les wagons soient mis en marche au départ de Bâle comme suit :

Lot DOLE

Sans changement. Il en ressort qu'il y a en moyenne un train par jour de formé avec ce lot.

Lot HAUSBERGEN

Sera transporté sur Kehl par les trains du trafic normal allemand et remis à votre administration via Kehl.

Les lots TERGNIER, TROYES, SOTTEVILLE et MULHOUSE devront être dirigés journellement en un seul train sur Mulhouse.

En soi, ces lots ne resteront (subsisteront) après le 15 mai 1949 que si vous consentez à prendre à votre compte les frais de triage, manoeuvres et autres que ceci entraîne.

Le Chef de la Division du Mouvement,

signé : Le Bord.