Service technique
de la direction générale

26 LM 062/2
(1945_1967)

Décisions internationales relatives aux parcs de matériel

sb.

COMMANDEMENT EN CHEF
FRANCAIS EN ALLEMAGNE.
-(-:-:-:-:-

Berlin-Hermsdorf, le 24 septembre 1945.

Groupe Français du Conseil de Contrôle.

Délégation Economique & Financière.

Division des Transports et Travaux Publics.

N° 112.-

Monsieur BARTH, Directeur à la S.N.C.F.,
11, rue de Milan
PARIS.- (9ème).

Monsieur le Directeur,

Comme suite aux demandes présentées par la S.N.C.F., concernant la restitution de son matériel roulant qui se trouve en Allemagne, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint le compte-rendu de l'entretien que j'ai eu ce matin à ce sujet avec M.GLASSER, Chef de la Division "Réparations et Restitutions".

Je ne manquerai pas de vous tenir au courant de la suite de cette affaire.

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

signé : M.MANGE.

Monsieur ARMAND.

En communication, avec prière de me le faire reporter chez moi 25bis rue de Constantine lundi avant midi.
Voudriez-vous faire le nécessaire pour A et tenir M.GOURSAT au courant.

Cordialement.

(s) BARTH.

29.9.45.

24.9.45.

MEMENTO

d'un entretien avec Monsieur GLASSER, Chef de la Division "Réparations et Restitutions", le 24 septembre 1945.

M.MANGE rappelle à M.GLASSER que la "Division Transports" a saisi, il y a un mois environ, la Division "Réparations et Restitutions" d'une demande tendant à récupérer les locomotives, voitures à voyageurs et fourgons à bagages, appartenant à la S.N.C.F., et qui se trouvent en Allemagne, dans les différentes zones. Le Directoire des Transports a été saisi de la même demande, mais a fait observer qu'il fallait d'abord que la question soit examinée par le Directoire des Réparations et Restitutions pour trancher la question de principe, avant qu'il puisse intervenir pour régler les modalités d'exécution.

Se référant à cette position du Directoire des Transports et en raison du grand intérêt qui s'attache à ce que la S.N.C.F. soit remise le plus tôt possible en possession de son matériel roulant, M.MANGE demande à M.GLASSER de hâter l'examen de la question par le Directoire des Réparations et Restitutions.

M.GLASSER signale tout d'abord que ce Directoire a déjà examiné une première fois ce problème, mais qu'à la demande de la Délégation Britannique, le matériel roulant des chemins de fer a été exclu en première étape des objets susceptibles de donner lieu à restitution. Dans l'esprit des Anglais, cette exception doit probablement avoir pour but de réserver les droits d'E.C.I.T.O. (par application de l'article VII (7) des Statuts).

M.MANGE répond que l'intervention d'E.C.I.T.O. est bien prévue pour ce qui concerne le matériel marchandises pour lequel il est envisagé de faire, dans la plupart des pays européens, un recensement, à la préparation duquel travaille E.C.I.T.O.- Par contre, le problème est plus simple pour les locomotives, les voitures à voyageurs et les fourgons, et c'est pour cette raison que la demande de restitution de la S.N.C.F. porte provisoirement sur ces catégories de matériel seulement, sans intervention d'E.C.I.T.O.

M.GLASSER prend bonne note de ces explications et se propose de soulever à nouveau la question à la réunion du Directoire des Réparations et Restitutions qui doit avoir lieu le 25 septembre 1945, en tentant d'obtenir un accord de principe, limité aux locomotives, voitures à voyageurs et fourgons. En cas de succès, le Directoire des Transports sera prié de régler les modalités d'exécution (recherche et identification du matériel, conditions de rapatriement).

M.GLASSER saisira également cette occasion pour faire prendre une décision en ce qui concerne les matériels particuliers (fourgons-poste et matériel de la Compagnie des Wagons-Lits).

M.MANGE attire enfin l'attention de M.GLASSER sur une autre demande dont la Division "Réparations et Restitutions" a été saisie le 12 septembre 1945, et qui tend à obtenir des Autorités américaines la restitution des machines-outils, appartenant à la S.N.C.F., et repliées dans cette zone.

M.GLASSER est d'accord en principe. Il invite la S.N.C.F. à se mettre en rapport avec le Ministère de la Production Industrielle et M.RICHARD, Directeur de l'Office des Biens et Intérêts privés, en vue de la constitution d'une mission commune, chargée de rechercher, identifier et rapatrier le matériel revendiqué situé en zone .....

américaine, dont les machines en question (ceci dans le but d'éviter de déranger les Autorités américaines par l'envoi d'un trop grand nombre de missions dispersées). La composition de la mission commune devra être communiquée à M.GLASSER, à Berlin, qui se chargera de l'accréditer auprès des Autorités américaines.

(s) MANGE.

---

6 -

Bien. Par objection à la demande forfaitaire de 60.000 wagons, qui comporte à peu près à nos termes du tonnage pour 61 = pour 1946 les parts ont été confirmées ; E. M. le Directeur général

Mais comme nous avons de demandes diplomatiques correspondantes

Rémy

sb.

MEMENTO

d'une réunion tenue le 3 décembre 1945
au Service des Affaires économiques allemandes
du Ministère de l'Economie Nationale.

Restitution à la S.N.C.F. de matériel moteur et roulant spolié.

Etaient présents :

M.ROUSSELIER,	Chef du Service des Affaires économiques allemandes.
M.CLAUSE,	Equipement National.
M.TOUGNE,	Inspecteur divisionnaire au Service technique de la Direction Générale.

M.ROUSSELIER fait part de ce que le Ministère de l'Economie Nationale envisage de demander par voie diplomatique aux Gouvernements alliés la restitution immédiate de matériel moteur et roulant français spolié par les Allemands.

Je fais remarquer que cette question est étudiée par l'Office provisoire des Transports intérieurs européens (E.C.I.T.O.); je précise qu'une Conférence internationale fixera le 4 décembre à Bruxelles les modalités d'un recensement général de matériel moteur et roulant en Europe dans le but de proposer des restitutions de véhicules spoliés aux administrations propriétaires.

M.ROUSSELIER craint que les travaux d'E.C.I.T.O. ne portent effet que dans six mois ou plus et désire intervenir auprès des Gouvernements alliés par l'intermédiaire des Ambassades afin d'obtenir dans un délai très rapproché la restitution du matériel (notamment wagons) indispensable aux besoins de l'économie française dans les mois à venir.

M.ROUSSELIER a l'intention, à cet effet, de fixer le parc de wagons nécessaire actuellement à l'Allemagne par comparaison avec le parc dont disposait la S.N.C.F. sous l'occupation.

Je dissuade M.ROUSSELIER de cette comparaison, les conditions d'exploitation étant très différentes en temps de guerre et en temps de paix.

Après discussion, je propose la solution consistant à demander un acompte immédiat sur les restitutions à venir, acompte de l'ordre de 30 à 40.000 unités pour les wagons.

M.ROUSSELIER préférerait présenter une demande forfaitaire de restitution de l'ordre de 60.000 unités pour les wagons, cette demande unique ayant à son sens beaucoup de chances d'être prise en considération par les Alliés qui préfèrent les accords nets et immédiats aux revendications réitérées mêlées de discussions juridiques.

M. Tougne

aviser M. Rousselier et M. Corbin (Ministère)

.....

Le chiffre de 60.000 wagons ressort des considérations suivantes :

La S.N.C.F. a admis dans son Plan de reconstitution qu'elle ne récupérerait que 50% du matériel spolié par les Allemands, soit pour les wagons : 135.000 unités.

La S.N.C.F. possède actuellement en gage environ 75.000 wagons allemands, hongrois, etc...

La différence entre ces deux nombres, soit 60.000, est la quantité de wagons à récupérer qui permettrait à la S.N.C.F., compte tenu des constructions et des achats à l'étranger, de faire face aux besoins de l'économie française d'après guerre.

Je fais remarquer à M.ROUSSELIER que cette question est d'ordre gouvernemental et qu'il y aurait lieu de la traiter en conférence interministérielle.

M.CLAUSE répond qu'il envisage de demander à M.MARJOLLIN, Directeur au Commerce extérieur à l'Economie Nationale, de provoquer une conférence où seraient représentées l'Economie Nationale, les Affaires étrangères, la Direction des Transports et la S.N.C.F.-

M.ROUSSELIER désirerait toutefois que la S.N.C.F. lui fasse connaître, avant que M.MARJOLLIN ne lance les convocations utiles, l'avis de la S.N.C.F. et celui de M.DORGES sur la solution de l'acompte et celle du forfait.

3 décembre 1945.

BS 1 COPIE pour le Service Technique de la Direction Générale

4 Avril 46

D149150/11

M Tourpe

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre récente intervention par lettre MR 37 en date du 26 Mars 1946 à M. le Ministredes Affaires Etrangères, je crois devoir appeler votre attention sur l'importance de la question financière que soulève la présence hors de FRANCE de matériel moteur et roulant français spolié par les Allemands et se trouvant actuellement sous le contrôle de l'Autorité militaire dans les différentes zones d'occupation américaines, britanniques, russes et françaises.

Du côté Alliés, nous sommes d'ores et déjà saisis, ainsi que vous le savez, par lettre n° 03014 en date du 13 Mars 1946 du Service d'Aide aux Forces Alliées, d'une demande du Gouvernement Britannique tendant à faire payer à la S.N.C.F. une redevance par locomotive-jour pour le matériel moteur britannique mis à la disposition de la S.N.C.F. Nous étudions cette demande, exprimée en tenant compte des conditions économiques anglaises, pour la rapprocher des prix français et nous vous saisirons incessamment du résultat de cette étude.

D'autre part, nous sommes préavisés, par lettre en date du 28 Mars dont ci-joint copie, que le Gouvernement Américain se propose "de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer, pour ce matériel, une redevance de deux dollars par wagon et par jour".

Ainsi, les Autorités Alliées ont pris l'initiative de demander une compensation financière pour le concours matériel qu'elles ont apporté aux Chemins de fer français.

Or, il apparaît d'autant moins possible d'accéder à de

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7e)

ADRESSE : Service Technique de la
Direction Générale
Monsieur ARMAND

pareilles demandes qu'il n'est pas douteux que les quantités de matériel français se trouvant sous contrôle militaire allié dans les différentes zones d'occupation sont plus importantes que les quantités de matériel allié en FRANCE, compte tenu notamment du matériel utilisé sur les lignes de la S.N.C.F. pour les transports militaires.

D'autre part, il est à remarquer que les réparations de matériel roulant en ALLEMAGNE sont extrêmement lentes alors que la FRANCE accomplit dans ce domaine, depuis la Libération, un effort considérable.

Une telle situation risque de reporter, à la longue, sur notre pays, toute la charge de l'entretien du matériel des zones occupées.

Dans ces conditions, il vous apparaîtra sans doute urgent de demander au Représentant français auprès d'E.C.I.T.O. de présenter aux Autorités alliées une demande reconventionnelle tenant compte de la situation qui nous est faite.

Nos Services sont à la disposition des Représentants du Gouvernement et du Représentant français auprès d'E.C.I.T.O. pour fournir tous les éléments de fait dont nous disposons et qui pourraient être utiles dans cette intervention. La S.N.C.F. ne connaît d'ailleurs, en l'attente des résultats du dépouillement de l'inventaire général de matériel en Europe prescrit par E.C.I.T.O., que des nombres globaux de véhicules disparus de FRANCE.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER

B3

Gouvernement Provisoire
de la République Française

Mission de Liaison V.F. auprès de
l'Armée Américaine O.C.O.T.
Western Base, 19, Avenue Kléber (16e)

Bureau 407 - Hôtel Majestic

N° 2396

PARIS, le 28 Mars 1946

N O T E

pour la Commission Centrale des Chemins de fer (Section C)

Objet : Indemnité de séjour des wagons hors de leur zone

I - Par note en date du 28 Mars 1946, la Freight Branch de la Western Base Section a transmis copie d'un téléprint de FRANCFORT daté du 18 Mars dont ci-dessous la traduction:

II - "E.C.I.T.O. a ordonné le recensement de tous les wagons de marchandises et fourgons se trouvant dans certains pays ou zones à la date du 17 Mars. Il est demandé de fournir un état de tous les wagons américains du Transportation Corps se trouvant à cette date dans les pays ou zones où le recensement n'a pas été ordonné par E.C.I.T.O.".

L'Armée Américaine se propose de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer une redevance de deux dollars par wagon et par jour.

Il est, en conséquence, demandé de tenir à partir du 17 Mars un compte exact des entrées et sorties de wagons américains et d'en rendre compte par écrit à l'O.T.C.O.T. à FRANCFORT. Ces comptes rendus devront indiquer le lieu, la date et l'heure de la sortie ainsi que le nombre et le type des wagons. Copie du compte rendu sera transmise au pays récepteur et les wagons portés à votre crédit. La redevance du jour où l'échange aura eu lieu sera imputée au pays destinataire.

Le Chef de Bataillon LUCAS,
Chef de la Mission de Liaison VF
auprès de l'Armée Américaine,
O.T.C.O.T. - Western Base Section

MINUTE.-

Urgent

(s/c. de M.le Directeur Général).

Copie à dossier
Arrêté !

29 MARS 1946
SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

M Renaud

sb.

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre récente intervention par lettre MR 37 en date du 26 mars 1946 à M.le Ministre des Affaires Etrangères, je crois devoir appeler votre attention sur l'importance de la question financière que soulève la présence hors de France de matériel moteur et roulant français spolié par les Allemands et se trouvant actuellement sous le contrôle de l'Autorité militaire dans les différentes zones d'occupation américaines, britanniques, russes et françaises.

Du côté Alliés, nous sommes d'ores et déjà saisis, ainsi que vous le savez, par lettre n° 03014 en date du 13 mars 1946 du Service d'Aide aux Forces Alliées, d'une demande du Gouvernement Britannique tendant à faire payer à la S.N.C.F. une redevance par locomotive-jour pour le matériel moteur britannique mis à la disposition de la S.N.C.F.- Nous étudions cette demande, exprimée en tenant compte des conditions économiques anglaises, pour la rapprocher des prix français et nous vous saisirons incessamment du résultat de cette étude .

D'autre part, nous sommes préavisés, par lettre en date du 28 mars dont ci-joint copie, que le Gouvernement Américain se propose "de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer, pour ce matériel, une redevance de deux dollars par wagon et par jour."

Ainsi, les Autorités Alliées elles-mêmes prennent-elles l'initiative de demander une compensation financière pour le concours matériel qu'elles ont apporté aux Chemins de fer français.

Il semble que l'on ne puisse accéder à de pareilles demandes sans présenter simultanément au nom de la France une demande reconventionnelle pour le matériel moteur et roulant français se trouvant sous contrôle militaire allié dans les différentes zones d'occupation.

Il vous apparaîtra sans doute qu'en l'espèce il appartient au Représentant français auprès d'E.C.I.T.O. de présenter aux Autorités alliées cette demande reconventionnelle.

.....

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics & des Transports.
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports.
244, Boulevard St-Germain, PARIS.-
(VIIème).

Il va sans dire que nos Services (sont à) votre disposition. Les Représentants du Gouvernement et du Représentant [illegible] auprès d'E.C.I.T.O. pour fournir tous les éléments de fait [illegible] disposons et qui pourraient être utiles dans cette intervention. [illegible] S.N.C.F. ne connaît d'ailleurs, en l'attente des résultats du dépouillement de l'inventaire général de matériel en Europe prescrit par E.C.I.T.O., que des nombres globaux de véhicules disparus de France.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

sb.

Gouvernement Provisoire
de la République Française.

Mission de Liaison V.F. auprès de
l'Armée Américaine C.C.O.T.-
Western Base, 19, Avenue Kléber (16ème).
Bureau 407 - Hôtel Majestic.

Paris, le 28 mars 1946.

N° 2396.

N O T E

pour la Commission Centrale des Chemins de fer
(Section O).

Objet : Indemnité de séjour des wagons hors de leur zone.

I - Par note en date du 28 mars 1946, la Freight Branch de la Western Base Section a transmis copie d'un téléprint de Francfort daté du 18 mars dont ci-dessous la traduction :

II - "E.C.I.T.O. a ordonné le recensement de tous les wagons de marchandises et fourgons se trouvant dans certains pays ou zones à la date du 17 mars. Il est demandé de fournir un état de tous les wagons américains du Transportation Corps se trouvant à cette date dans les pays ou zones où le recensement n'a pas été ordonné par E.C.I.T.O."

L'Armée américaine se propose de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer une redevance de deux dollars par wagon et par jour.

Il est, en conséquence, demandé de tenir à partir du 17 mars un compte exact des entrées et sorties de wagons américains et d'en rendre compte par écrit à l'O.T.C.O.T. à Francfort. Ces comptes rendus devront indiquer le lieu, la date et l'heure de la sortie ainsi que le nombre et le type des wagons. Copie du compte rendu sera transmise au pays récepteur et les wagons portés à votre crédit. La redevance du jour où l'échange aura eu lieu sera imputée au pays destinataire.

Le Chef de Bataillon LUCAS
Chef de la Mission de Liaison V.F.
auprès de l'Armée américaine
C.T.C.O.T. - Western Base Section.

sb.

Gouvernement Provisoire
de la République Française.

Mission de Liaison V.F. auprès de
l'Armée Américaine O.C.O.T.-
Western Base, 19, Avenue Kléber (16ème).
Bureau 407 - Hôtel Majestic.

Paris, le 28 mars 1946.

Nº 2396.

N O T E

pour la Commission Centrale des Chemins de fer
(Section O).

Objet : Indemnité de séjour des wagons hors de leur zone.

I - Par note en date du 28 mars 1946, la Freight Branch de la Western Base Section a transmis copie d'un téléprint de Francfort daté du 18 mars dont ci-dessous la traduction :

II - "E.C.I.T.O. a ordonné le recensement de tous les wagons de marchandises et fourgons se trouvant dans certains pays ou zones à la date du 17 mars. Il est demandé de fournir un état de tous les wagons américains du Transportation Corps se trouvant à cette date dans les pays ou zones où le recensement n'a pas été ordonné par E.C.I.T.O."

L'Armée américaine se propose de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer une redevance de deux dollars par wagon et par jour.

Il est, en conséquence, demandé de tenir à partir du 17 mars un compte exact des entrées et sorties de wagons américains et d'en rendre compte par écrit à l'O.T.C.O.T. à Francfort. Ces comptes rendus devront indiquer le lieu, la date et l'heure de la sortie ainsi que le nombre et le type des wagons. Copie du compte rendu sera transmise au pays récepteur et les wagons portés à votre crédit. La redevance du jour où l'échange aura eu lieu sera imputée au pays destinataire.

Le Chef de Bataillon LECAM
Chef de la Mission de Liaison V.F.
auprès de l'Armée américaine
C.T.C.O.T. - Western Base Section.

40.000 — avait ~~pris~~ allemand à l'étranger = devront rentrer ~~rapatrier~~ ~~[illegible]~~ à titre de réparation

sb.

- SITUATION AU 19 avril 1946 en FRANCE -

bien spolié = rst au propriétaire

S.N.C.F. + D.R. démarqués.....	278.890 wagons	dont 205.000 wagons S.N.C.F. purs (y compris les avariés).
D.R. purs.....	9.500 wagons.	
Belges.....	3.768 "	
Hollandais.....	542 "	
U.S.A.....	10.379 "	
Anglais.....	577 "	
Suisses (R.I.V. rétabli).....	1.175 "	
Slovaques.....	226 "	
Diverses nationalités.....	3.122 "	
Total.....	308.179 wagons.	

- SITUATION APPROXIMATIVE DES WAGONS S.N.C.F. HORS DE FRANCE.-

Zones d'occupation française, britannique, américaine.....	75.000 wagons.
Tchécoslovaquie.....	8.000 "
Belgique et Hollande.....	15.000 "
Italie.....	5.000 "
Zone russe et Europe orientale (solde).	150.000 "
	253.000 wagons.

4 mai 1946.

Monsieur Sériot,

Etes-vous d'accord sur la décomposition suivante des 1500 locomotives françaises encore retenues à l'étranger à la date du 1er Mai 1946 :

Catégorie	V_1	~~10~~	45
	V_2	210	244
	M_1	859	828
	M_2	176	151
	A	121	118
	T_1	51	64
	T_2	18	15
	T_3	165	181
	Total	1500	1646

Bien à vous

Pouyé

Copie pour M. Dugas de la part de M. Sauvajol

2 27-IV

27 AVR 1946

M. Coupé

Monsieur,

Nous avons été d'accord pour l'insertion dans les Traités de Paix avec la Hongrie, la Roumanie, l'Italie, etc... d'une clause ainsi conçue :

"Le Gouvernement (Hongrois, ou Roumain, etc...) ne mettra "pas obstacle au libre transit par son territoire des trains "directs dont la circulation aura été décidée par des confé-"rences internationales créées à cet effet".

En dehors de cette disposition il nous paraît qu'il serait indispensable d'introduire dans ces Traités une clause au sujet de la restitution du matériel ferroviaire français présent dans ces pays et je vous propose le texte ci-après :

"Le gouvernement italien (ou roumain, etc...) restituera à "la France le matériel ferroviaire français en bon état ou "avarié se trouvant en Italie (ou en Roumanie, etc...)

"Le matériel avarié sera, au préalable, réparé par le "gouvernement italien (ou roumain, etc...) et à ses frais.

"Le gouvernement italien (ou roumain, etc..) livrera à "la France, en remplacement du matériel ferroviaire français "détruit en Italie (ou Roumanie, etc...) du matériel italien "(ou roumain, etc...) similaire.

"Les ....

Monsieur LEBEL (Claude)
Secrétaire d'Ambassade -
Direction des accords techniques
au Ministère des Affaires Etrangères
37, Quai d'Orsay - Paris.

"Les conditions de restitution, de remise en état et "de compensation du matériel détruit seront fixées par une "annexe spéciale au présent Traité.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître ce qui aura été définitivement décidé, ainsi que le texte exact des clauses à insérer dans les Traités de Paix en discussion.

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

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Le Chef Adjoint du Service
Central du Mouvement

Signé : SAUVAJOL

sb.

Ministère des Travaux Publics
et des Transports.

Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports.

Service du Contrôle Technique.

3ème Bureau M.T.

Référence à rappeler : M.R. 35-7.

Paris, le 2 mai 1946.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

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

Objet : Demande reconventionnelle en vue du paiement à la Société Nationale des Chemins de fer français d'une redevance par unité et par jour pour le matériel ferroviaire lui appartenant et qui, spolié par l'ennemi, est utilisé dans les zones d'occupation alliées.

Référence : Votre lettre D. 149150/11 du 4 avril 1946.

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, à titre d'information, copie de la lettre que j'adresse à M. le Ministre des Affaires Etrangères comme suite à la demande formulée par votre lettre citée en référence.

Je vous prie de faire préparer et adresser à M. le Ministre des Affaires Etrangères (Direction des Accords Techniques) les renseignements de fait susceptibles de permettre à notre représentant auprès de l'E.C.I.T.O. d'étayer son intervention.

Vous voudrez bien m'adresser une copie de ces renseignements.

Il convient pour votre Société de ne pas accepter le paiement, aux Autorités alliées, de redevances pour le matériel ferroviaire qu'elles ont mis à votre disposition tant que ne sera pas admis, en contre-partie, le versement à la S.N.C.F. d'une redevance pour le matériel moteur et roulant français qui, spolié par l'ennemi, se trouve dans les zones d'occupation alliées.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports,

(s) DORGES.

Ministère des Travaux Publics
et des Transports.

2 mai 1946.

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports.

Service du Contrôle Technique.

3ème Bureau.

Référence à rappeler : M.R. 35-7.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères
(Direction des Accords Techniques).

Objet : Demande reconventionnelle en vue du paiement à la Société Nationale des Chemins de fer français d'une redevance par unité et par jour pour le matériel ferroviaire lui appartenant et qui, spolié par l'ennemi, est utilisé dans les zones d'occupation alliées.

Par lettre D. 149150/11 du 4 avril 1946, M.le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer m'a fait connaître que les Autorités alliées ont pris l'initiative de demander à sa Société une compensation financière pour le concours qu'elles lui apportent en mettant à sa disposition du matériel de transport ferroviaire; c'est ainsi que :

1°- Le Gouvernement britannique, par l'intermédiaire du Service d'Aide aux Forces Alliées qui en a informé par lettre n° 03014 du 13 mars 1946 la S.N.C.F., réclame à celle-ci le paiement d'une indemnité par locomotive-jour pour le matériel moteur britannique mis à la disposition de la Société Nationale des Chemins de fer.

2°- Le Gouvernement américain se propose "de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer, pour ce matériel, une redevance de deux dollars par wagon et par jour".

Il est à peine besoin de faire observer que nous ne pouvons accepter purement et simplement de telles demandes; les effectifs du matériel français se trouvant sous le contrôle militaire allié dans les différentes zones d'occupation, sont d'ailleurs plus importants que les effectifs de matériel allié en France, compte tenu notamment du matériel utilisé sur les lignes de la S.N.C.F. pour les transports militaires.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir faire présenter aux Autorités alliées, membres de l'E.C.I.T.O., une demande reconventionnelle, au nom du Gouvernement français, en vue du paiement à la Société Nationale des Chemins de fer Français, d'une redevance par unité et par jour pour tout le matériel moteur et roulant français qui, spolié par l'ennemi, se trouve dans les zones d'occupation américaine, britannique, russe et française.

Par ailleurs, il convient d'attirer l'attention des Autorités alliées, membres de l'E.C.I.T.O., sur le fait que les réparations de matériel roulant en Allemagne sont extrêmement lentes alors que les Chemins de fer français accomplissent dans ce domaine depuis la libération, un effort considérable, de sorte qu'une telle situation risque de reporter sur notre pays toute la charge de l'entretien du matériel des zones occupées : il apparaît donc opportun de préciser que nous nous réservons le droit, s'il

n'est pas porté remède à cette situation, de réclamer le paiement de redevances correspondant à cet entretien différé.

Je prie la Société Nationale des Chemins de fer Français de vous fournir tous les renseignements de fait qui seront utiles à l'intervention de nos représentants.

Enfin, je lui demande de ne pas accepter le paiement aux autorités alliées de redevances pour le matériel ferroviaire qu'elles ont mis à sa disposition, tant que ne sera pas admis en contre-partie le versement, à la S.N.C.F., d'une redevance pour le matériel moteur et roulant français qui, spolié par l'ennemi, se trouve dans les zones d'occupation alliées.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports,

(s) DORGES.

CL
5546 D. 149150/11

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau M.T.

Référence à rappeler : M.R.35-7

"Signalé
(s) FOURNIER"

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE
POUR ATTRIBUTIONS
"URGENT"
Signé : LEMAIRE

Autrique

PARIS, le 8 Mai 1946

149150/11 11

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

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

Objet - Demande reconventionnelle en vue du paiement à la Société Nationale des Chemins de fer français d'une redevance par unité et par jour pour le matériel ferroviaire lui appartenant et qui, spolié par l'ennemi, est utilisé dans les zones d'occupation alliées.

Référence : Votre lettre D.149150/11 du 4 Avril 1946.

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, à titre d'information, copie de la lettre que j'adresse à M. le Ministre des Affaires Etrangères comme suite à la demande formulée par votre lettre citée en référence.

Je vous prie de faire préparer et adresser à M. le Ministre des Affaires Etrangères (Direction des Accords Techniques) les renseignements de fait susceptibles de permettre à notre représentant auprès de l'E.C.I.T.O. d'étayer son intervention.

Vous voudrez bien m'adresser une copie de ces renseignements.

Il convient pour votre Société de ne pas accepter le paiement, aux autorités alliées, de redevances pour le matériel ferroviaire qu'elles ont mis à votre disposition tant que ne sera pas admis, en contre partie, le versement à la S.N.C.F. d'une redevance pour le matériel moteur et roulant français qui, spolié par l'ennemi, se trouve dans les zones d'occupation alliées.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de
fer et des Transports,
(s) DORGES

ADRESSE à : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GENERALE, pour attributions "Urgent"

CL

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau

Référence à rappeler : M/R.35-7

COPIE

2 Mai 1946

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères (Direction des Accords Techniques).

Objet : Demande reconventionnelle en vue du paiement à la Société Nationale des Chemins de fer français d'une redevance par unité et par jour pour le matériel ferroviaire lui appartenant et qui, spolié par l'ennemi, est utilisé dans les zones d'occupation alliées.

Par lettre D.149150/11 du 4 Avril 1946, M. le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer m'a fait connaître que les Autorités alliées ont pris l'initiative de demander à sa Société une compensation financière pour le concours qu'elles lui apportent en mettant à sa disposition du matériel de transport ferroviaire; c'est ainsi que :

1°- Le Gouvernement britannique, par l'intermédiaire du Service d'Aide aux Forces Alliées qui en a informé par lettre N° 03014 du 13 Mars 1946 la S.N.C.F. réclame à celle-ci le paiement d'une indemnité par locomotive-jour pour le matériel moteur britannique mis à la disposition de la Société Nationale des Chemins de fer.

2°- Le Gouvernement américain se propose "de rendre chaque pays ou zone responsable de tous les wagons du Transportation Corps en leur possession et de leur réclamer, pour ce matériel, une redevance de deux dollars par wagon et par jour".

Il est à peine besoin de faire observer que nous ne pouvons accepter purement et simplement de telles demandes; les effectifs du matériel français se trouvant sous le contrôle militaire allié dans les différentes zones d'occupation, sont d'ailleurs plus importants que les effectifs de matériel allié en FRANCE, compte tenu notamment du matériel utilisé sur les lignes de la S.N.C.F. pour les transports militaires.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir faire présenter aux Autorités alliées, membres de

l'E.C.I.T.O., une demande reconventionnelle, au nom du Gouvernement français, en vue du paiement à la Société Nationale des Chemins de fer Français, d'une redevance par unité et par jour pour tout le matériel moteur et roulant français qui, spolié par l'ennemi, se trouve dans les zones d'occupation américaine, britannique, russe et française.

Par ailleurs, il convient d'attirer l'attention des Autorités alliées, membres de l'E.C.I.T.O., sur le fait que les réparations de matériel roulant en ALLEMAGNE sont extrêmement lentes alors que les Chemins de fer Français accomplissent dans ce domaine, depuis la libération, un effort considérable, de sorte qu'une telle situation risque de reporter sur notre pays toute la charge de l'entretien du matériel des zones occupées : il apparaît donc opportun de préciser que nous nous réservons le droit, s'il n'est pas porté remède à cette situation, de réclamer le paiement de redevances correspondant à cet entretien différé.

Je prie la Société Nationale des Chemins de fer Français de vous fournir tous les renseignements de fait qui seront utiles à l'intervention de nos représentants.

Enfin, je lui demande de ne pas accepter le paiement aux Autorités alliées de redevances pour le matériel ferroviaire qu'elles ont mis à sa disposition, tant que ne sera pas admis en contre partie, le versement, à la S.N.C.F., d'une redevance pour le matériel moteur et roulant français qui, spolié par l'ennemi, se trouve dans les zones d'occupation alliées.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

(s) DORGES

RB h 10/V

Le 10 Mai 1946

NOTE

au sujet des transports ferroviaires français

La situation des transports ferroviaires français Voyageurs et Marchandises s'améliore assez rapidement et relativement plus vite que dans la plupart des autres pays ou zones d'occupation.

Il est possible que dans quelque temps cette situation fasse envie et que sous la pression d'un Gouvernement dont l'industrie ferroviaire est pauvre, E.C.I.T.O. intervienne en vue de réaliser une péréquation des moyens (locomotives, voitures, wagons) au bénéfice de ce pays et au détriment de la France.

Il convient, bien entendu, de s'opposer énergiquement à une telle prétention et de ne pas se prêter à ce qui serait une sorte de pénalisation d'une bonne gestion et des efforts considérables faits par les Chemins de fer Français.

En dehors de tous les arguments qui peuvent être donnés, il en est deux qui peuvent être plaidés pour s'opposer à une proposition éventuelle E.C.I.T.O. à ce sujet.

1°) C'est celui de la qualité de la gestion d'un réseau ferré.

La bonne gestion d'un réseau ferré résulte :

- de l'exécution correcte du travail et des instructions par le personnel,

- de la compétence des chefs,

- de la puissance des moyens,

- de l'efficience des méthodes d'exploitation.

Il n'est pas douteux que des réseaux ferrés comme la S.N.C.F., S.N.C.B. avec leurs méthodes de travail éprouvées, le dévouement de leur personnel et la qualité de leurs chefs, réunissent toutes ces conditions (seuls leurs moyens d'action sont passagérement réduits par les destructions et les prélèvements de leur matériel) et qu'ils sont, par suite, gérés au mieux.

.....

Mais en est-il vraiment de même pour certaines zones d'occupation, en particulier la zone américaine ?

Dans cette zone, le personnel d'exécution est allemand et il n'est pas intéressé à exécuter correctement le trafic militaire ou de transit, peut-être même sabote-t-il le travail du Chemin de fer !

En outre, il peut lui être imposé des méthodes d'exploitation inhabituelles.

Enfin, la technicité du personnel américain de direction et de contrôle est certainement en baisse depuis que la démobilisation a rendu à la vie civile une grande partie des cheminots américains affectés au service des transports.

Dans ces conditions, le principe même sur lequel est basé E.C.I.T.O. qui est celui de la compensation des échanges, étant implicitement entendu que la gestion des divers réseaux ferrés est de qualité comparable, peut être remis en cause si une zone en vient à être exploitée de façon insuffisante soit par suite de résistance occulte des Allemands, soit par suite d'une insuffisance de compétence ou de contrôle du personnel de direction.

Dans ce cas, il ne peut être justifié de demander aux autres pays ou zones des sacrifices en faveur de la zone déficiente dans laquelle le service n'est pas fait correctement.

2°) Le parc des wagons de l'Europe Occidentale n'est plus actuellement que de 70 % par rapport à celui du temps de paix alors que les besoins de transports sont énormes et vont aller en croissant.

En outre, une grande partie du matériel existant est très fatigué et se détériore rapidement et le parc utilisable diminue avec une continuité inquiétante.

Pendant ce temps, certains pays comme l'Amérique, le Canada, l'Angleterre, dont le matériel ferroviaire n'a pratiquement pas souffert de la guerre et qui ont même augmenté leurs moyens ferroviaires pour faire face au trafic militaire, possèdent 100 % de leur matériel du temps de paix et tous leurs moyens de réparations et de construction intacts.

Pour remédier à la crise aigue des transports en Europe, ne serait-il pas indiqué de demander à ces pays une aide en faveur des pays ou zones les plus dépourvus; ces pays pourraient par exemple importer à l'Europe 5 ou 10 % de leur parc sans gêne véritable pour eux. Ce matériel serait réparti par E.C.I.T.O. au prorata des besoins.

.....

Ce serait en somme une aide en matière de transports comme UNRRA le pratique en matière de ravitaillement. Il est aussi nécessaire d'importer des wagons en Europe que du blé ou du charbon.

S

11 Mai 1946

Archives Tongue, Service Technique de la DG

Annexe

POSITION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS

à l'égard du matériel ferroviaire français hors de France

- Le Gouvernement Français affirme le droit de propriété de la France sur tout le matériel ferroviaire portant une marque française de propriété (S.N.C.F., C.I.W.L., S.G.W., P.T.T., Compagnies Secondaires, etc...) et se trouvant en dehors des frontières françaises en quelque lieu que ce soit. Ce droit a subsisté dans toute sa plénitude et n'a en rien été altéré par les circonstances qui ont amené ce matériel dans les Pays étrangers qui l'utilisent actuellement ou sur les voies desquels il stationne.

Le matériel ferroviaire français démarqué, à un moment quelconque, soit par un Pays ex-ennemi, soit par tout autre Pays ou zone d'occupation, reste, au même titre que le matériel ayant conservé les marques françaises, propriété de la France. En pareil cas, des experts sont capables de déterminer si le matériel démarqué appartient à la France.

- Le Gouvernement Français réclame le retour inconditionnel en France de tout le matériel ferroviaire français qui se trouve à l'étranger.

Ce matériel doit, en effet, être rendu à la France:

a) - s'il se trouve dans un Pays allié, en raison du droit de propriété affirmé ci-dessus;

b) - s'il se trouve dans un Pays ex-ennemi, non seulement en vertu du droit de propriété mais encore par application du principe, reconnu à Postdam, de restitution de tous les biens appartenant à des particuliers ou à des collectivités des Nations alliées et identifiables comme tels.

- Le Gouvernement Français demande donc le retour rapide en France de la totalité du matériel français de toutes catégories suivant: locomotives, voitures à voyageurs, allèges postales, wagons citernes, wagons de particuliers immatriculés en France, etc...

- Le Gouvernement Français, comprenant que la restitution rapide et intégrale des wagons absents de France risquerait, dans l'état actuel, d'entraîner des perturbations dans l'exécution des transports dans les Pays et zones d'occupation de l'Europe Centrale et Occidentale, ne demande immédiatement que la restitution de 60.000 à 80.000 wagons indispensables à la S.N.C.F. pour l'Automne 1946 et se déclare disposé à accorder un délai pour le retour en France des autres wagons.

....

Il se réserve d'ailleurs de modifier sa position à ce sujet: les nombres de 60.000 et 80.000 wagons ne correspondent, en effet, qu'à une revendication actuelle et sont susceptibles d'être augmentés au fur et à mesure de la restauration de l'Economie française.

*
* *

- Le Gouvernement Français soutient que les Sociétés françaises propriétaires de ce matériel ferroviaire (S.N.C.F., C.I.W.L., S.G.W., P.T.T., Compagnies Secondaires, etc...) doivent recevoir des Pays étrangers et des zones d'occupation qui en ont conservé ou en conservent l'usage une rémunération pour l'utilisation de ce matériel. Il estime qu'il convient d'assimiler, au point de vue du règlement financier, ces prestations de matériel à des exportations. Les redevances d'utilisation de matériel devront, en conséquence, faire l'objet de versements en dollars, effectués le mois suivant celui où les prestations auront été assurées.

Les taux de redevance journaliers à appliquer sont les suivants:

- Matériel S.N.C.F.	- Wagon à essieux	1 dollar
	- Wagon à bogies	2 "
	- Voiture à bogies	18 "
	- Voiture à essieux	6 "
	- Fourgon à bogies	5,5 "
	- Fourgon à essieux	3
	- Locomotive-tender type 141, 242 ou 151	24 "
	- Locomotive-tender d'un type autre qu e 141, 242 ou 151	18 "
	- Locomotive à tender attelé type 141, 241, 231, 150, 151 ou 140 A Nord ...	33 "
	- Locomotive à tender attelé d'un type autre que ci-dessus	22 "
	- Autorail dont la puissance dépasse 300 CV	27 "
	- Autorail dont la puissance ne dépasse pas 300 CV.	20 "

- Matériel C.I.W.L.

- Matériel P.T.T.

- Matériel S.G.W.

- etc .....

....

* * *

- En ce qui concerne le matériel ferroviaire ex-ennemi (D.R., F.S., etc...) présent en France démarqué et revêtu de marques françaises (S.N.C.F., etc...), et conformément aux errements suivis par d'autres Pays spoliés (Belgique, Luxembourg, etc...) d'entente avec les Alliés en vue de se constituer un gage de restitution du matériel ferroviaire français utilisé à l'étranger, le Gouvernement Français conservera ce gage qu'il utilisera en partie pour reconstituer le parc d'Alsace-Lorraine. Il ne restituera le reste du gage que dans la mesure où l'ensemble du matériel ferroviaire français d'origine et du matériel étranger revêtu de marques françaises, présent en France, viendrait à excéder numériquement le parc français d'avant-guerre.

- Du jour même où les Sociétés françaises propriétaires (S.N.C.F., C.I.W.L., etc...) recevront une rémunération pour le matériel absent de France, le Gouvernement Français consentira à ce qu'elles paient elles-mêmes des redevances, suivant des taux adaptés aux diverses catégories, pour le matériel étranger circulant en France, à l'exclusion toutefois du matériel ex-ennemi démarqué.

MH 18546
D 1491520/2

COMMANDEMENT EN CHEF FRANCAIS
EN ALLEMAGNE

Groupe Français du Conseil de
Contrôle

Division Travaux Publics et
Transports
---
n° 1837/TPT

BERLIN, le 13 Mai 1946
Centre Jeanne d'Arc

Le Chef de la Division Transports
et Travaux Publics

à Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.
88, rue St-Lazare, 88
PARIS

OBJET : Restitution de
wagons.

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GENERALE
POUR ATTRIBUTIONS
Signé : LEMAIRE

Il a été convenu le 4 Mai dans le bureau de M. DORGES de soutenir :

a) que les wagons allemands se trouvant en FRANCE lors de la libération devaient être saisis par la FRANCE au titre d'avoirs allemands à l'étranger et imputés par elle sur sa part de réparations (comptabilité tenue par l'agence intérralliée de BRUXELLES).

b) mais qu'il y avait lieu auparavant de déduire les ex-wagons d'ALSACE-LORRAINE retrouvés et la quantité complétaire de wagons allemands nécessaires pour recompléter le parc d'ALSACE-LORRAINE à son niveau d'avant-guerre.

Comme je risque d'être bientôt questionné à BERLIN sur les intentions de la FRANCE à l'égard des wagons allemands se trouvant en FRANCE, je vous serais particulièrement obligé de bien vouloir m'adresser - S.P.50.352 BPM/600 - la nomenclature quantitative du matériel à prélever, dans le matériel roulant ex-Reichsbahn démarqué, pour reconstituer le parc d'ALSACE-LORRAINE à son niveau d'avant-guerre.

signé : P. LE VERT

M Froc notaton
M Lafaque
Questionner M Cavin sur d
adresser copie au Contentieux à l'appui de la lettre D 1491520/2 de M. le Directeur général

ADRESSE au : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GENERALE, pour attributions
COPIE à M, T.

sb.

O n° 7173

- 1 pièce jointe -

14 MAI 1946

M.....

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint la copie d'une note relative à la position du Gouvernement français à l'égard du matériel ferroviaire français retenu à l'étranger.

Cette note a été rédigée à la demande du Ministère des Travaux Publics et des Transports, en vue d'une intervention par voie diplomatique auprès de tous les Gouvernements étrangers, quels qu'ils soient, qui conservent sur leurs territoires du matériel français.

Ainsi que vous le constaterez, nous avons laissé en blanc dans cette note les taux de redevances d'utilisation concernant les véhicules de votre Administration.

Je vous serais obligé de bien vouloir déterminer ces taux, en vous basant sur ceux indiqués pour le matériel S.N.C.F., et me les faire connaître le plus tôt qu'il vous sera possible.

Je précise que les redevances en question couvrent l'amortissement du matériel au taux d'intérêt de 5% et l'entretien du matériel.

Veuillez agréer, M.....

Le Chef du Service technique
de la Direction Générale,

Yves Tarque

Monsieur ASTRUC
Directeur de la S.G.W.
60, rue St-Lazare, PARIS.-

Monsieur WIDHOFF
Directeur Général de la Cie Int^le
des Wagons-Lits
40, rue de l'Arcade, PARIS.-

Monsieur le Directeur du Matériel
de Transport des P.T.T.-
20, avenue de Ségur, PARIS.-

CB COPIE pour Monsieur DUGAS

15 Mai 1946

D 1491520/2

Monsieur AURENGE,
Chef du Service du Contentieux

M. LAGNACE, qui accompagnait en BELGIQUE M. DORGES, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics et des Transports, a rencontré hier, dans le train de BRUXELLES à PARIS, M. TUJA, Directeur Régional à l'ECITO, et M. MARTIN, du Service Central du Mouvement.

En présence de M. DORGES, M. TUJA a fait part à M. LAGNACE de son désir de recevoir le plus tôt possible quelques renseignements sur les thèses qui pourraient être présentées le cas échéant dans les Conférences Internationales, relativement au matériel moteur et roulant des Pays ex-ennemis que la S.N.C.F. détient actuellement.

M. TUJA estime que 3 thèses pourraient être examinées :

- la 1ère consisterait à soutenir qu'il constitue une prise de guerre ;

- la 2ème que le matériel représente un gage de la S.N.C.F. et de la FRANCE au titre des créances à récupérer sur les Pays

ADRESSE au SECRETARIAT GENERAL (M. LAGNACE)
COPIE à M. DUGAS - Service M

ex-ennemis ;

- la 3ème, que ce matériel constitue un avoir sur les créances qui seront à régler par les Pays en cause.

Je vous serais donc obligé de vouloir bien vous rapprocher de M. TUJA afin de procéder, d'accord avec le Service O et les autres Services intéressés, à l'étude de la question qui devra donner lieu de votre part à rédaction d'une note à m'adresser.

Le Directeur Général,
(s) LEMAIRE.

S. G. W.

SOCIÉTÉ DE GÉRANCE DE WAGONS DE GRANDE CAPACITÉ

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 6.000.000 DE FRANCS

R. C. SEINE N° 283 376 B

TÉLÉPHONE : TRINITÉ 43-84 (6 LIGNES)

ADRESSE TÉLÉG. : GERWAGONS-PARIS

PARIS, le 21 Mai 1946

60, RUE SAINT-LAZARE
BOITE POSTALE - PARIS-9e

N/référence : LD/7632/HH
3

Pièces jointes :

Urgent

Monsieur DUGAS

Chef du Service Technique de la
Direction Générale de la S.N.C.F.

88, Rue Saint Lazare

PARIS (9e)

Mon Cher Camarade,

MATERIEL RETENU A L'ETRANGER

Par votre lettre 7173 du 14 Mai 1946, vous avez bien voulu me remettre copie d'une note relative à la position du Gouvernement français à l'égard du matériel français retenu à l'étranger.

Je vous exprime mes remerciements pour cette communication.

Vous m'avez prié en même temps, de déterminer les taux concernant les wagons gérés par notre Société.

Par analogie avec les taux de redevance journalière que vous demandez pour le matériel S.N.C.F., je vous proposerais les taux suivants :

Wagons tombereaux ..... 2 dollars 5
Wagons à déchargement mécanique 3 dollars

Veuillez agréer, mon Cher Camarade, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Directeur

PARIS, le 25 Mai 1946

Résultats provisoires des Recensements du Matériel Roulant
effectués en Europe Continentale
sous les auspices d'E.C.I.T.O.

1° - Matériel à Marchandises

L'inventaire a eu lieu le 17 mars 1946 et les résultats en ont été adressés au Bureau de Recensement ECITO - 162, rue Saussure, Paris (17°) sauf en ce qui concerne les Pays ou Zones ci-après qui n'ont encore fourni aucun chiffre :

- Allemagne Zone Russe
- Autriche (Zones Américaine, Britannique, Française et Russe)
- Bulgarie
- Danemark (1)
- Hongrie
- Norvège
- Pologne
- Roumanie
- Yougoslavie

Sur les Pays ou Zones qui ont fourni les renseignements utiles pour ce recensement, il a été recensé :

Wagons ordinaires et spéciaux..... (y compris les fourgons)	1.030.647
Wagons de particuliers.....	91.536
Wagons de service.....	38.136
soit au total.....	1.160.319

Pour la France les résultats provisoires de ce recensement sont les suivants pour les wagons ordinaires et spéciaux (fourgons compris).

	matériel SNCF pur	matériel démarqué au nom de la SNCF
recensé en France.....	185.019	75.119
recensé dans les autres Pays	98.215	11.552
	283.234	86.671

.....

(1) ce pays a fourni les recensements du matériel moteur et du matériel à voyageurs mais le Bureau ECITO n'a pas encore reçu les états de recensement du matériel à marchandises.

soit au total : 283.234 + 86.671 = 369.905 wagons SNCF et assimilés

Sur ce nombre, il y a 283.234 wagons SNCF proprement dit.

a) Détermination du nombre de wagons SNCF, dont il n'a pas été trouvé trace.

Le Parc Commercial SNCF, au Ier mai I940, s'élevait à 457.236 wagons (fourgons et spéciaux compris) d'où un manquant de :

457.236 - 283.234 = I74.002 wagons

Compte tenu des wagons détruits par faits de guerre et démolis, qui s'élèvent de I940 à I945 à I4.378 véhicules, le nombre de wagons SNCF, purs, dont il n'a pas été trouvé trace, s'élève en réalité à :

I74.002 - I4.378 = I59.624

b) Fixation des existences sur la SNCF, à partir du I7 mars I946

Les existences sur la SNCF en wagons SNCF et assimilés, étrangers (à l'exclusion des wagons CFF, spéciaux et des fourgons M) s'élèvent, d'après l'inventaire sur le terrain fait le I7 mars I946 à 295.276 véhicules.

Il y a lieu de prendre, comme vont le faire les autres Pays ou Zones, ce chiffre comme base de nos existences et, par suite, de corriger celles-ci à partir de la semaine en cours, aussi bien sur les situations hebdomadaires mod. I2030 qui servent de base à la répartition du matériel entre Régions que sur les situations hebdomadaires fournies à ECITO.

En conséquence, les existences au I7 mai I946 seront celles figurant au tableau ci-dessous; elles ont été obtenues en partant des existences au I7 mars I946 telles qu'elles résultant de l'inventaire, corrigées d'une part par les modifications au parc et, d'autre part, par le solde des entrées et sorties aux frontières.

	au I7/3/46	au I7/5/46
Wagons SNCF et assimilés..	252.325	277.442
" DR.	24.232	I6.800
" Belges.....	4.852	2.075
" Hollandais.....	697	272
" U.S.A.	6.787	4.578
" autres nationalités	6.383	5.554
	295.276	306.72I

.....

c) Etat du matériel (SNCF et assimilés)

Les résultats provisoires de l'inventaire permettent de classer comme indiqué ci-dessous les wagons (SNCF et assimilés) ordinaires et spéciaux suivant l'état (A : en état de servir - B : avariés - C : irréparables).

		A	B	C	Total
Matériel du Réseau National recensé	en France	156.480	25.873	2.666	185.019
	à l'Etranger	60.893	32.896	4.426	98.215
Matériel étranger démarqué au nom du Réseau National recensé	en France	65.310	8.199	1.610	75.119
	à l'Etranger	9.508	1.971	73	11.552
Total :		292.191	68.939	8.775	369.905

L'examen de ce tableau montre que plus d'un tiers de matériel pur SNCF. recensé à l'Etranger est avarié ou irréparable. Bien entendu, une notable partie de ce matériel avarié est rentré en France depuis le 17 mars puisque le solde de la balance des wagons avariés accuse depuis cette date un total de 17.555 wagons. Mais, il y a lieu de remarquer qu'il y avait encore à l'étranger, lors de l'inventaire, 60.893 wagons SNCF purs en état de servir.

2° - Matériel à voyageurs

L'inventaire a eu lieu le 3 mars 1946 et les résultats en ont été également adressés au Bureau de recensement ECITO, sauf en ce qui concerne les Pays ou Zones ci-après qui n'ont encore fourni aucun chiffre :

- Allemagne Zone Russe
- Autriche (Zones Américaine, Britannique, Française et Russe)
- Bulgarie
- Hongrie
- Norvège
- Pologne
- Roumanie
- Yougoslavie

Sur les Pays ou Zones qui ont fourni les renseignements utiles, il a été recensé :

.....

- Voitures à boggies.....	26.401
- Voitures à essieux	53.014
- Fourgons à bagages.....	13.917
- Wagons-Poste	3.186
- Wagons-Restaurant - Pullmann Voitures lits.....	1.279
Total :	97.797

Les résultats provisoires de ce recensement pour les différentes Administrations propriétaires montrent qu'il n'y a, pour chacune des catégories ci-dessus, qu'une très faible proportion de véhicules recensés en dehors du Réseau propriétaire.

Pour la France, les résultats provisoires sont les suivants :

	recensé en France	recensé dans les autres Pays
Voitures à boggies	8.063 (1)	448
Voitures à essieux	11.025 (1)	599
Fourgons à bagages	4.987	420
Wagons-poste	593	16
Wagons Pulmann, Restaurant, Voitures-lits	345	12

(1) Y compris Allied Forces et Compagnies Secondaires

EdF - C - T.P. (PGC) SNCF pers. nomadiques

en France 216.317 { 151.525 / 64.802 — Zone américaine entrés 11.753 / sortis 14.957 — 1734 / 1.018

35.998 { 26.365 / 9.563

Paysages ont répondu au recensement (chiffres provisoires)

IV. PROCEDURE PROPOSEE

72. Ayant ainsi exposé les principes qui pourraient servir de fondement aux opérations de restitution du matériel roulant ferroviaire, l'Office souligne l'importance et la complexité du travail à effectuer pour les mettre en application. Il est donc indispensable de prévoir une procédure précise et des moyens étoffés pour passer au domaine des réalisations.

L'Office est ainsi conduit à formuler les propositions suivantes :

73. Après un délai convenable, l'Office convoquerait une conférence internationale, groupant tous les Gouvernements et Autorités d'Occupation intéressés, assistés de leurs experts techniques dans la mesure utile.

Etant donné l'importance économique du problème des restitutions et le lien assez étroit entre ce problème et celui des réparations, le Comité Economique pour l'Europe (E.E.C.P.) et l'Office interallié de réparations (I.A.R.A.) seraient invités à participer à titre consultatif à cette conférence.

L'objet de la conférence serait la discussion du présent rapport.

Elle permettrait, il faut l'espérer, d'aboutir à des principes - ceux ci-dessus exposés ou d'autres, si la conférence l'estimait utile -, principes sur lesquels seraient réglées les opérations pratiques de restitution.

74. Pour entrer dans la voie des réalisations, l'Office suggère la nomination par la conférence d'une "Commission Internationale du Matériel Roulant Ferroviaire"n composée de représentants des

administrations ferroviaires et des Autorités d'Occupation, dont la tâche comprendrait la mise en oeuvre effective des principes arrêtés.

Cette Commission se réunirait à intervalles réguliers - par exemple tous les mois - jusqu'à l'achèvement des travaux. Elle rédigerait périodiquement des rapports envoyés à tous les Gouvernements et autres Autorités ou Organisations intéressés.

En cas de besoin, la conférence internationake prévue au paragraphe 73 serait à nouveau réunie.

75. Il appartiendra à la Commission de fixer sa méthode de travail et son budget.

Elle disposera du "Comité Consultatif d'Identification", dont le rôle a été précédemment défini.

Lui apporteront, en outre, leur concours, en dehors de l'Office lui-même :

- les réunions de la Conférence Mensuelle des Mouvements et Transports (ECIMOT) déjà existante, règlant à intervalles réguliers les principaux problèmes de mouvement,

- enfin, la "Commission d'Échanges de Wagons de Paris" et, prochainement, il faut l'espérer, une Commission analogue en Europe Centrale, qui seraient chargées de réaliser dans le détail les mouvements de matériel à effectuer.

76. L'Office propose de prendre en première étape comme base de travail le recensement général effectué au début de 1946, complété par les renseignements que pourront donner les pays n'ayant pas participé à ce recensement.

Il pense d'ailleurs qu'il sera bon, dès que possible en 1947, de faire un nouveau resencement qui permettra de corriger les incertitudes du premier, de l'étendre à la totalité des réseaux à voie normale en Europe et de constater d'une manière précise les résultats donnés par les opérations de restitution effectuées à cette époque.

Ce nouveau recensement pourrait être conduit suivant la même procédure que le recensement déjà effectué.

V.- MESURES TEMPORAIRES

77. Quoi qu'il en soit, la mise au point des détails d'un programme aussi vaste demandera des études prolongées et fera l'objet de négociations laborieuses. Soucieux d'éviter que les opérations de restitution ne subissent des retards préjudiciables à la restauration des transports, l'Office formule les deux suggestions suivantes :

78. Tout d'abord, il sera évidemment inutile d'avoir réglé l'ensemble du programme pour en aborder l'exécution. Dès que des décisions partielles permettront d'effectuer certaines opérations, il conviendra de passer sans délai à la réalisation.

79. Ensuite, il est indispensable de développer et d'intensifier les opérations d'échange et de rapatriement qui sont, depuis près d'un an déjà, en cours d'application.

a) Actuellement, ce rapatriement ne s'effectue en général qu'à l'occasion des courants de trafic et des ordres de compensation.

Pour l'intensifier, il conviendrait de procéder à des échanges de trains complets de matériel vide en direction des pays d'origine.

Ces échanges, qui marqueraient une étape nouvelle, feraient l'objet de programmes d'ensemble avec la préoccupation de ne pas réduire l'effectif des wagons de chacun des pays prenant part à l'opération.

b) D'autre part, il convient :

1°) d'organiser systématiquement les échanges de matériel et les compensations dans les

pays qui ne font pas encore partie de la Commission d'Echanges de Wagons de Paris, pour étendre à tous les réseaux le bénéfice des opérations de rapatriement qui ont cours actuellement, à l'occasion des échanges, dans toute la zone contrôlée par cette Commission;

2°) de généraliser, sur tous ces réseaux, l'application de la règle de renvoi sans compensation des wagons avariés sur le pays d'origine.

De telles opérations, d'un caractère de transition, auraient l'avantage, tout en entrant parfaitement dans le cadre de la restitution générale, de réduire le volume de cette restitution et d'en hâter l'exécution.

VI.- CONCLUSIONS

80. Au terme de cet exposé, l'Office tient à souligner le caractère qu'il a entendu donner à son étude.

Il s'est trouvé en présence d'un problème délicat, comportant des aspects multiples :

1°) Il fallait d'abord donner aux pays prioritaires les avantages légitimes qui résultent de leur situation internationale et qui correspondent aux sacrifices que leur a imposés une guerre prolongée. Dans cet esprit, l'Office a introduit la notion des "besoins effectifs" de ces pays et a prévu en leur faveur, une position privilégiée en ce qui concerne la restitution du matériel situé sur leurs lignes et appartenant à des pays non-prioritaires, en particulier à l'Allemagne.

L'examen des chiffres du recensement fait apparaître, comme résultat pratique de ces dispositions, que celles-ci conduiront les pays prioritaires :

- d'une part, pour la part "inconditionnelle" du matériel étranger situé sur leurs lignes, à effectuer des opérations d'échange qui, compte tenu de la considération des "besoins effectifs", leur assureront au minimum le retour d'un wagon national pour un wagon étranger cédé.

- d'autre part, pour la part "conditionnelle" de ce matériel, à effectuer des échanges à leur avantage constant.

Au total, les pays prioritaires ne pourront donc, au cours de la restitution, que gagner du matériel.

Il ne pourrait y avoir d'exception à ce résultat que pour le cas d'un pays prioritaire qui viendrait, à un moment quelconque, à disposer d'un parc excédentaire à l'égard de ses besoins.

2°) Il paraissait nécessaire de tenir compte, pour les pays ex-ennemis, des obligations normales résultant de leur défaite militaire, mais on devait aussi leur assurer constamment les moyens dont les Autorités d'Occupation ont besoin pour assurer la lourde charge des trafics de transit et des transports intérieurs essentiels. L'Office a, en conséquence, proposé que du matériel ne soit retiré de ces pays que suivant des programmes à fixer et dans une mesure compatible avec un "niveau minimum", à déterminer cas par cas.

3°) Il fallait aussi tenir compte des conséquences qu'aurait pu avoir pour certains pays une restitution ne faisant pas état des modifications de frontières ou de l'impossibilité de rapatrier sur ces pays un matériel non identifiable. Tel a été l'objet des attributions de parc prévues au sous-chapitre C.

4°) Enfin, toute l'opération devait être pratiquement dominée par l'intérêt technique majeur que présente une remise en ordre des parcs. C'est pour ce motif que l'Office aboutit en fin de cause à une restitution générale, sans que les considérations de propriété éventuelle de wagons démarqués ne viennent y faire obstacle.

80. Les avantages accordés aux pays prioritaires et les attributions de parc viendront, en fait, au moins partiellement, peser sur le parc allemand. Il n'y a rien là que de logique, mais les dispositions envisagées permettront, en donnant à ces prélèvements éventuels un caractère modéré et progressif, d'en assurer l'exécution en étroite connexion avec l'augmentation des disponibilités qui résultera en Allemagne de la réduction des arriérés dans les réparations.

82. Quoi qu'il en soit, les orientations proposées demandent des mises au point, pour lesquelles l'Office fait appel au concours de tous. Mais elles ont le mérite d'être inspirées par le seul désir de l'ECITO d'apporter son concours à la restauration générale de l'Europe. L'Office veut espérer que ses suggestions constitueront une contribution substantielle à l'exécution de cette tâche.

Conformément à l'Accord il reste à la disposition des Gouvernements pour leur prêter son aide dans la conduite à bonne fin des opérations effectives de restitution.

Annexe

Tableau résumant des propositions relatives à la restitution des wagons

Matériel situé	Appartenant à	Propositions	Conditions de la restitution
En Allemagne	un pays prioritaire (1er cas)	Restitution : immédiate, pour une part,	pour le matériel en excédent d'un "niveau minimum" en Allemagne
		progressive, pour le complément	suivant programme tenant compte de l'amélioration progressive des disponibilités en Allemagne
	à un autre pays (2ème cas)	Restitution sous réserve de la priorité à donner au 1er cas	suivant programme tenant compte de l'amélioration progressive des disponibilités en Allemagne
	l'Allemagne (1er cas)	"restitution proportionnelle" pour la part dite conditionnelle - Restitution suivant les principes généraux pour la part inconditionnelle	
Dans un pays prioritaire	un pays prioritaire (2ème cas)	Restitution priviligiée	suivant programme tenant compte des "besoins" du pays prioritaire
	un pays autre que l'Allemagne ou un pays prioritaire (3ème cas)	Solution à déterminer par cas d'espèces en s'inspirant plus ou moins de celles du 1er cas ou du 2ème cas	
Dans un pays autre que l'Allemagne ou un pays prioritaire	l'Allemagne (1er cas)	Restitution sous réserve de la priorité à donner au 2ème cas (exceptionnellement: "Restitution proportionnelle")	Suivant programme, tenant compte, suivant les cas, soit d'un "niveau minimum" et de l'amélioration progressive des disponibilités sur le pays, - soit des "besoins" de ce pays
	un pays prioritaire (2ème cas)	Restitution par priorité	
	un pays autre que l'Allemagne ou un pays prioritaire (3ème cas)	Solution s'inspirant plus ou moins de celles du 1er ou du 2ème cas.	

COPIE pour Monsieur DUGAS

DC 13/6/1946
D 149150/11

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle
Technique

3e Bureau Exp.

Réf. M.R. 46-4

PARIS, le 11 Juin 1946

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

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

M. Dugas

Je viens d'être avisé par le Commandement en Chef Français en ALLEMAGNE que le directoire des Réparations et Restitutions à BERLIN (subordonné au Conseil de Contrôle comme l'est le directoire des Transports) a été saisi de la lettre d'E.C.I.T.O., dont ci-joint copie, sur la procédure à appliquer aux demandes de restitution de matériel de transport identifiable.

Ce directoire vient de répondre que, pour l'introduction des demandes de restitution auprès des commandants de zone et pour l'instruction de ces demandes, l'intervention d'E.C.I.T.O. lui paraissait sans objet, mais que, dans la suite, il n'était pas exclu qu'il soit utile de demander avis ou aide de cet organisme.

Je tiens à vous mettre au courant de cette situation, car désormais vous aurez à défendre vous-même vos intérêts dans cette question de restitution en vous appuyant, le cas échéant, sur mon Administration.

E.C.I.T.O. sera bien entendu pour la S.N.C.F. un auxiliaire officieux susceptible de la renseigner et de la conseiller.

Je provoque, d'autre part, les observations qu'E.C.I.T.O. aurait à présenter à ce sujet.

P. le Ministre et par autorisation
Le Directeur Général des Chemins
de Fer et des Transports,
(s) DORGES

ADRESSE : SERVICE CENTRAL M - Pour attributions
COPIE à M. DUGAS - M. COURSAT - Service T.

Signé : DORGES

DC

OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERIEURS EUROPEENS

PROCEDURE A APPLIQUER AUX DEMANDES DE RESTITUTION DE MATERIEL DE TRANSPORT IDENTIFIABLES

proposé par l'Office Central des Transports Intérieurs Européens

I - L'"Accord portant création d'un Office Central des Transports Intérieurs Européens" (ECITO), signé le 27 Septembre 1945 par les Représentants des Gouvernements des Etats-Unis, de la Belgique, de la FRANCE, de la Grèce, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de la Yougoslavie et auquel le Danemark a souscrit par la suite, comprend les paragraphes suivants relatifs à la restitution du matériel de transport identifiable.

Article VI, paragraphes 2 et 3
Article VII, paragraphes 8 et 19
Article VIII, paragraphes 3 et 4
Article XII, paragraphe 5

Ci-joint un exemplaire de l'Accord.

2 - Le 19 Février, l'Office a attiré l'attention des Gouvernements des Etats-Unis, de la France, du Royaume-Uni et de l'U.R.S.S. sur les devoirs qui lui incombent en matière de restitution ou de remplacement du matériel de transport.

La lettre proposait, entre autre, une procédure visant à faire présenter par l'intermédiaire d'ECITO les demandes relatives au matériel de transport ou à lui faire référer ces demandes par tout autre Organisation gouvernementale ou inter-gouvernementale qui pourrait les avoir reçues.

Aucune réponse à cette lettre n'est encore parvenue.

3 - En attendant, l'Office recommandera à ses membres d'expédier à son Siège Central une copie de toutes les demandes de restitution du matériel de transport identifiable envoyées aux Autorités d'Occupation intéressées.

4 - La mise en oeuvre provisoire des dispositions du paragraphe 8 de l'article VII aurait lieu de la façon suivante :

a) Dès réception d'une copie de demande ECITO apporte son aide autant qu'il en est besoin à l'Autorité d'Occupation et à la Mission Gouvernementale intéressée, en ce qui concerne l'examen des demandes, la localisation, l'identification et le retour de tout matériel de transport dont l'Autorité d'Occupation et ECITO ont pu convenir que la restitution n'entravera pas indûment les transports essentiels.

b) Au cas où il serait établi d'un commun accord qu'une restitution ainsi opérée entraverait indûment les transports essentiels, ECITO négociera des accords avec les Autorités et les Gouvernement

intéressés au sujet de l'emploi temporaire de ce matériel en attendant sa restitution.

c) Pour le moment, la liaison entre ECITO et les Autorités d'Occupation sera maintenue en ce domaine par le Bureau d'ECITO chargé des relations avec les Autorités Militaires et d'Occupation (ORMOA).

Avril 1946.

DP

Ministère
des Postes, Télégraphes et Téléphones

Direction des Bâtiments et
des Transports.
8ème Bureau

N° I34/I/Z

République Française

Paris, le 13 JUIN 1946
20, Avenue de Ségur, 7e

Objet: Location de wagons-poste à des gouvernements étrangers
Référence : Votre lettre n° 7173 en date du 14 mai 1946 adressée à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Matériel de Transport des P.T.T. 103 Bd. Brune Paris 14ème.

M Pompe

Monsieur le Directeur,

Par lettre rappelée en référence, vous avez demandé à l'Administration des P.T.T. de vous faire connaître les taux journaliers auxquels devraient être loués, le cas échéant, les wagons-poste utilisés par des gouvernements étrangers.

J'ai l'honneur de faire connaître qu'en se basant sur le montant des redevances fixées par la S.N.C.F. pour son matériel, les taux à appliquer aux wagons-poste doivent être arrêtés comme suit :

Pour un wagon-poste de	20 m.	: 15 dollars
-d°-	15 m.	: 11 -d°-
Pour une allège de	17 m.	: 9 -d°-

Je vous serais très obligé de vouloir bien me tenir informé, sous le présent timbre, de la suite qui aura été donnée à cette affaire.

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

P. Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones,
Le Directeur des Bâtiments et des Transports,

Société Nationale des Chemins
de Fer Français
Service Technique de la Direction
Générale
88 rue Saint-Lazare - PARIS 8°

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
CONTROLE DES RECETTES - MARCHANDISES
3me Bureau - Mouv. des Wagons
36 Rue de Leningrad
PARIS (VIII)

CRM/3 N° 31.742 P

Paris, le 17 Juin 1946

Monsieur le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,

V.Réf. : O N°7193 du 21 Mai 1946.
Objet : Nomenclature quantitative du matériel à prélever dans le matériel roulant ex-Reichsbahn démarqué en France pour reconstituer le parc d'Alsace-Lorraine à son niveau d'avant-guerre.

M. Jourgue

En réponse à votre lettre rappelée ci-dessus, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un tableau indiquant, d'une part, l'effectif, par catégories de matériel P.V., du Parc d'Alsace-Lorraine avant la guerre, c'est-à-dire au 1er Septembre 1939 et, d'autre part, dans la même forme, le nombre de wagons de ce parc recensés sur S.N.C.F. à l'inventaire général effectué le 17 Mars 1946.

Il résulte de ce tableau qu'il manque 27.957 wagons A.L. Or, à la date du 17 Mars 1946, il a été recensé dans les autres pays 98.215 wagons S.N.C.F. parmi lesquels se trouvent vraisemblablement un certain nombre de wagons A.L.

La liste de ces 98.215 wagons doit m'être donnée par E.C.I.T.O. Ce n'est qu'après la réception de cette liste et l'annotation des fiches que je serais en mesure de vous fournir des chiffres exacts.

Le Chef de la Subdivision
du Contrôle des Recettes - Marchandises

- 0 -

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

Copie a été adressée à :

- MM.les Directeurs et Chefs des Services :
M - C - T - F.-

- M.COUSIN.

sb.

24 JUIN 1946

- 1 pièce jointe -

D. 149150
11

07336

M Tourqui

Monsieur le Ministre,

Au cours d'une réunion tenue le 4 mai 1946 à la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports sous la présidence de Monsieur DORDES, il a été décidé que la S.N.C.F. formulerait des propositions au sujet de la position à prendre par le Gouvernement français à l'égard du matériel ferroviaire français retenu à l'étranger.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une note contenant ces propositions.

Je vous serais très obligé de bien vouloir nous faire connaître si ces propositions sont susceptibles de recevoir l'approbation du Gouvernement. Je me permets d'ajouter qu'il y aurait intérêt à ce que la thèse française soit définie avant la prochaine réunion d'E.C.I.T.O. fixée au 25 juin, et à l'occasion de laquelle il sera discuté des résultats de l'inventaire du matériel ferroviaire en Europe.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LEMAIRE

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain, PARIS.-
(VIIème).

POSITION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS

à l'égard du matériel ferroviaire français hors de France.

- Le Gouvernement français affirme le droit de propriété de la France sur tout le matériel ferroviaire portant une marque française de propriété (S.N.C.F., S.G.W., P.T.T., Compagnies Secondaires, etc...) et se trouvant en dehors des frontières françaises en quelque lieu que ce soit. Ce droit a subsisté dans toute sa plénitude et n'a en rien été altéré par les circonstances qui ont amené ce matériel dans les Pays étrangers qui l'utilisent actuellement ou sur les voies desquels il stationne.

Le matériel ferroviaire français démarqué, à un moment quelconque, soit par un Pays ex-ennemi, soit par tout autre Pays ou zone d'occupation, reste, au même titre que le matériel ayant conservé les marques françaises, propriété de la France. En pareil cas, des experts sont capables de déterminer si le matériel démarqué appartient à la France.

- Le Gouvernement français réclame le retour inconditionnel en France de tout le matériel ferroviaire français qui se trouve à l'étranger.

Ce matériel doit, en effet, être rendu à la France :

a) s'il se trouve dans un pays allié, en raison du droit de propriété affirmé ci-dessus;

b) s'il se trouve dans un pays ex-ennemi, non seulement en vertu du droit de propriété mais encore par application du principe, reconnu à Postdam, de restitution de tous les biens appartenant à des particuliers ou à des collectivités des Nations alliées et identifiables comme tels.

- Le Gouvernement français demande donc le retour rapide en France de la totalité du matériel français de toutes catégories suivant : locomotives, voitures à voyageurs, allèges postales, wagons citernes, wagons de particuliers immatriculés en France, etc...

- Le Gouvernement français, comprenant que la restitution rapide et intégrale des wagons absents de France risquerait, dans l'état actuel, d'entraîner des perturbations dans l'exécution des transports dans les pays et zones d'occupation de l'Europe Centrale et Occidentale, ne demande immédiatement que la restitution de 60.000 à 80.000 wagons indispensables à la S.N.C.F. pour l'automne 1946 et se déclare disposé à accorder un délai pour le retour en France des autres wagons.

Il se réserve d'ailleurs de modifier sa position à ce sujet : les nombres de 60.000 et 80.000 wagons ne correspondent, en effet, qu'à une revendication actuelle et sont susceptibles d'être augmentés au fur et à mesure de la restauration de l'Economie française.

*
* *

.....

- Le Gouvernement français soutient que les Sociétés françaises propriétaires de ce matériel ferroviaire (S.N.C.F., S.G.W., P.T.T., Compagnies Secondaires, etc...) doivent recevoir des pays étrangers et des zones d'occupation qui en ont conservé ou en conservent l'usage, une rémunération pour l'utilisation de ce matériel. Il estime qu'il convient d'assimiler, au point de vue du règlement financier, ces prestations de matériel à des exportations. Les redevances d'utilisation de matériel devront, en conséquence, faire l'objet de versements en dollars, effectués le mois suivant celui où les prestations auront été assurées.

Les taux de redevance journaliers à appliquer sont les suivants :

- Matériel S.N.C.F.	(- Wagon à essieux.....	1 dollar
	(- Wagon à bogies.....	2 "
	(- Voiture à bogies.....	18 "
	(- Voiture à essieux.....	6 "
	(- Fourgon à bogies.....	5,5 "
	(- Fourgon à essieux.....	3 "
	(- Locomotive-tender type 141, 242 ou 151.....	24 "
	(- Locomotive-tender d'un type autre que 141, 242 ou 151...	18 "
	(- Locomotive à tender attelé type 141, 241, 231, 150, 151 ou 140 A Nord.....	33 "
	(- Locomotive à tender attelé d'un type autre que ci-dessus	22 "
	(- Autorail dont la puissance dépasse 300 cv.....	27 "
	(- Autorail dont la puissance ne dépasse pas 300 cv.....	20 "
- Matériel P.T.T.:	(- Wagon-poste de 20 mètres.....	15 "
	(- Wagon-poste de 15 mètres.....	11 "
	(- Allège postale de 17 mètres.....	9 "
- Matériel S.G.W.:	(- Wagon tombereau.....	2,5 "
	(- Wagon à déchargement mécanique.....	3 "

- etc.....

.
. .

- En ce qui concerne le matériel ferroviaire ex-ennemi (D.R., F.S., etc...) présent en France démarqué et revêtu de marques françaises (S.N.C.F., etc...), et conformément aux errements suivis par d'autres pays spoliés (Belgique, Luxembourg, etc..) d'entente avec les Alliés en vue de se constituer un gage de restitution du matériel ferroviaire français utilisé à l'étranger, le Gouvernement français conservera ce gage qu'il utilisera en partie pour reconstituer le parc d'Alsace-Lorraine. Il ne restituera le reste du gage que dans la mesure où l'ensemble du matériel ferroviaire français d'origine et du matériel étranger revêtu de marques françaises, présent en France, viendrait à excéder numériquement le parc français d'avant-guerre.

- Du jour même où les Sociétés françaises propriétaires (S.N.C.F., S.G.W., etc..) recevront une rémunération pour le matériel absent de France, le Gouvernement français consentira à ce qu'elles paient elles-mêmes des redevances pour le matériel étranger circulant en France, à l'exclusion toutefois du matériel ex-ennemi démarqué. Bien entendu, les taux de ces redevances seront calculés, pour chaque catégorie de matériel, d'après les mêmes bases que les taux indiqués ci-dessus.

Juin 1946.

6 - 0 -

149 150/2

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

Copie pour le

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

sb.

25 JUIN 1946

- 1 tableau joint -

D. 149 150 2

07347

M Tonque

Monsieur,

En réponse à votre lettre n° 1837/TPT en date du 13 mai 1946, j'ai l'honneur de vous faire connaître que nous ne sommes pas encore en mesure de vous adresser la nomenclature quantitative du matériel à prélever dans le matériel roulant ex-Reichsbahn démarqué, pour reconstituer le parc de wagons d'Alsace-Lorraine à son niveau d'avant-guerre.

Je vous adresse, toutefois, ci-joint, à titre de renseignement, un tableau indiquant, d'une part, l'effectif, par catégorie de matériel, du parc d'Alsace-Lorraine avant la guerre et, d'autre part, dans la même forme, le nombre de wagons de ce parc recensés sur les lignes de la S.N.C.F. à l'inventaire général du matériel en Europe effectué le 17 mars 1946.

Il résulte de ce tableau qu'il manque 27.957 wagons A.L.- Or, à la date du 17 mars 1946, il a été recensé à l'étranger, dans les pays ou zones d'Europe autres que l'Allemagne zone russe, l'Autriche (toutes zones), la Bulgarie, le Danemark, la Hongrie, la Norvège, la Pologne, la Roumanie et la Yougoslavie, 98.215 wagons S.N.C.F. parmi lesquels se trouve vraisemblablement un certain nombre de wagons A.L.

La liste détaillée de ces 98.215 wagons doit nous être fournie par E.C.I.T.O.- Ce n'est qu'après la réception de cette liste que nous serons à même de vous fournir des renseignements définitifs.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LEMAIRE

Monsieur Le VERT
Chef de la Division Transports
et Travaux Publics.
Groupe français du Conseil de
Contrôle
à : BERLIN.-
S.P. 50.352 B.P.M./600.

Différence entre le parc A.L. au 1er septembre 1939 et les wagons A.L. recensés sur S.N.C.F. au 17 mars 1946.

Catégories.		Parc au 1er septembre 1939.	Wagons A.L. recensés au 17 mars 1946	Différence entre le parc au 1er septembre 1939 et les wagons recensés sur S.N.C.F. au 17 mars 1946.
- Fourgons P.V.	M.....	589	83	- 506
- Accessoires G.V.	E.F.....	607	199	- 408
- Wagons P.V.	K.....	14.218	4.055	- 10.163
- Tombereaux	T.....	20.734	7.105	- 13.629
- Plats	N.....	3.014	708	- 2.306
- Grande longueur	R.....	1.617	690	- 927
Wagons spéciaux.				
- A lait	H.....	9	-	- 9
- Trucks couverts	J.....	10	3	- 7
- Types exceptionnels	S.....	2	-	- 2
Ensemble.....		40.800	12.843	- 27.957

22 juin 1946.

R

COMMISSION INTERALLIEE des

CHEMINS de FER

Réunion du 29 Novembre 1945

ORDRE DU JOUR

I -Situation Générale SNCF

II-Echange des wagons aux frontières

III- Utilisation d'une locomotive à vapeur au chantier de Landres.

IV-Restitution par les Autorités Américaines (R.T.O, Services Médicaux, Armée Américaine,) des locaux qu'ils occupent dans les différentes gares de Paris.

R

Commission Interalliée des Chemins de fer.

Réunion du 29 Novembre 1945

Echange des wagons aux frontières

Dès le début de Juin, la S.N.C.F. a entrepris un effort d'orientation du matériel de manière à conserver sur ses lignes les wagons français et à retrouner en direction de leur Administration propriétaire le plus possible de wagons étrangers.

Comme le trafic international était presque exclusivement militaire, les Représentants des Armées Alliées ont accepté à l'époque de donner aux Services et Unités des instructions :

- pour spécifier la destination des transports pour lesquels ils demandent des wagons à nos gares ;

- pour effectuer les chargements dans les wagons les mieux adaptés aux destinations suivant leur nationalité, lorsqu'ils opèrent sans demander de matériel aux gares, en se servant des wagons reçus chargés.

Au cours de la Conférence tenue le 29 Août au Siège de la Commission Interalliée au sujet des échanges de matériel ferroviaire, le rapatriement des wagons à leur Administration propriétaire a été l'une des questions traitées. Il a été décidé à cet effet d'appliquer les règles suivantes :

- obligation de charger par priorité les wagons pour ou en direction des lignes de l'Administration propriétaire;

- obligation, au titre de prestation de wagons vides, d'envoyer par priorité à une Administration les wagons qui lui appartiennent.

Or, les contrôles effectués aux frontières montrent que ces instructions n'ont pas permis d'améliorer le reclassement des parcs. C'est ainsi que la proportion des wagons français dans les existences S.N.C.F. reste toujours sensiblement la même; au 1º Octobre, on pouvait même constater, du fait des échanges aux frontières, la diminutuib de 2.558 unités du nombre des wagons français présents en France, alors que les existences totales sur la

..../

S.N.C.F. étaient légèrement supérieures à celles du 2 juin (+94:).

Ceci résulte de ce que trop de wagons français sortent chargés de France et que trop peu de wagons français rentrent chargés en France. L'examen de l'évolution, au cours des mois de juin à octobre, du nombre des wagons chargés sortis de France chaque mois montre que la proportion de wagons français qui était de 54 % en juin, a été successivement de 50 % en juillet, 53 % en août, 53 % en septembre et 51 % en octobre. On peut dire qu'il n'y a pas d'amélioration sensible.

Même situation, quant aux wagons entrés chargés en France, pour lesquels la proportion de wagons français qui était de 37 % en juin, a été successivement de 33 % en juillet, 31 % en août 37 % en septembre et 38 % en octobre.

Les wagons échangés en trafic international étant presque exclusivement utilisés pour des transports militaires, ou tout au moins pour des transports étroitement contrôlés par des Services Militaires, il est absolument indispensable que ces Services joignent leurs efforts à ceux des Administrations ferroviaires intéressées pour obtenir le plus rapidement possible un reclassement convenable des parcs.

Le S.N.C.F. estime, pour sa part, qu'il ne faut pas attendre davantage pour prendre des décisions impératives. Puisque les directives données jusqu'ici n'ont pas eu une efficacité suffisante, il apparaît que, pour les transports au départ de la France, il est nécessaire de donner comme instructions fermes :

1°) aux Bases Sections et autres Unités et Services Militaires intéressés :

- de faire connaître aux gares les destinations définitives (ou le cas échéant probables) des transports pour lesquels ils demandent des wagons aux gares;

- de ne pas charger de wagons S.N.C.F. pour l'étranger.

2°) aux gares et services S.N.C.F. :

- de fournir du matériel étranger pour les transports à destination définitive (ou probable) de l'étranger;

- de refuser les wagons S.N.C.F. chargés qui seraient adressés ou réexpédiés à l'étranger.

Bien entendu, les dispositions nécessaires seront prises pour approvisionner en wagons étrangers les dépôts et chantiers qui chargent pour l'étranger; quitte à leur retirer les wagons S.N.C.F. qui seraient en excédent des besoins de chargement pour la France.

G/R

COMMISSION INTERALLIEE DES CHEMINS DE FER

Réunion du 28 Novembre 1945

Utilisation d'une locomotive à vapeur au chantier d'essence de Landres.

Le chantier de stockage d'essence de LANDRES était normalement desservi par une locomotive Diesel.

Or, par suite de l'avarie de cet engin et sur demande des Services américains, une locomotive à vapeur du Dépôt d'Audun-le-Roman a été affecté à la desserte de ce chantier.

Malgré l'intervention du service régional près du 1er M.R.S. pour que ce remplacement cesse le plus tôt possible, il a été répondu que l'ordre ayant été donné de rapatrier les Diesel aux U.S.A., il ne pouvait être affecté un nouveau Diesel au chantier de LANDRES.

En raison du danger certain que représente la circulation d'une locomotive à vapeur dans les installations de LANDRES, la S.N.C.F. insiste pour qu'une locomotive Diesel reste affectée à ce chantier.

G/R

COMMISSION INTERALLIEE DES CHEMINS
de FER

Réunion du 29 Novembre 1945

Libération par les Organismes Américains (R.T.O., Services Médicaux, Armée Américaine) des locaux qu'ils occupent dans les différentes gares de Paris.

De nombreux locaux sont présentement occupés, dans les différentes gares de Paris, par divers Organismes dépendant de l'Armée Américaine (R.T.O., Services Médicaux, Armée proprement dite).

Si certains de ces locaux ne sont pas absolument indispensables à la bonne marche du Service, il en est d'autres dont l'évacuation rapide est une nécessité absolue pour permettre à la S.N.C.F. de faire face à la reprise du trafic des voyageurs et des bagages et pour procéder à la réinstallation de ses Services dans leurs anciens locaux.

Or, les Services Américains qui travaillent en liaison avec les Chemins de Fer Français s'amenuisent chaque jour et les M.R.S. ont déclaré que ces Services seraient supprimés à la date du 15 Décembre 1945.

Les divers Organismes Américains semblent pouvoir, dans ces conditions, se resserrer un peu et libérer notamment, dès à présent, ceux des locaux qui ont été transformés en salles de récréation, réfectoires et dortoirs.

Nous proposons en conséquence que les divers organismes en cause établissent, d'accord avec les Services Compétents des gares intéressées, un calendrier d'évacuation rationnelle des locaux occupés en commençant par ceux qui nous font plus particulièrement défaut (ceux destinés au Service des Voyageurs, des bagages et de la douane notamment).

Il demeure entendu que les évacuations devraient être terminées pour le 15 Décembre prochain au plus tard, ce qui permettrait à la S.N.C.F. de disposer des locaux pour la période des fêtes de Noël et du Nouvel An.

POSITION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS

à l'égard du matériel ferroviaire français hors de France.

- Le Gouvernement français affirme le droit de propriété de la France sur tout le matériel ferroviaire portant une marque française de propriété (S.N.C.F., S.G.W., P.T.T., Compagnies Secondaires, etc...) et se trouvant en dehors des frontières françaises en quelque lieu que ce soit. Ce droit a subsisté dans toute sa plénitude et n'a en rien été altéré par les circonstances qui ont amené ce matériel dans les Pays étrangers qui l'utilisent actuellement ou sur les voies desquels il stationne.

Le matériel ferroviaire français démarqué, à un moment quelconque, soit par un Pays ex-ennemi, soit par tout autre Pays ou zone d'occupation, reste, au même titre que le matériel ayant conservé les marques françaises, propriété de la France. En pareil cas, des experts sont capables de déterminer si le matériel démarqué appartient à la France.

- Le Gouvernement français réclame le retour inconditionnel en France de tout le matériel ferroviaire français qui se trouve à l'étranger.

Ce matériel doit, en effet, être rendu à la France :

a) s'il se trouve dans un pays allié, en raison du droit de propriété affirmé ci-dessus;

b) s'il se trouve dans un pays ex-ennemi, non seulement en vertu du droit de propriété, mais encore par application du principe, reconnu à Postdam, de restitution de tous les biens appartenant à des particuliers ou à des collectivités des Nations alliées et identifiables comme tels.

- Le Gouvernement français demande donc le retour rapide en France de la totalité du matériel français de toutes catégories suivant : locomotives, voitures à voyageurs, allèges postales, wagons citernes, wagons de particuliers immatriculés en France, etc...

- Le Gouvernement français, comprenant que la restitution rapide et intégrale des wagons absents de France risquerait, dans l'état actuel, d'entraîner des perturbations dans l'exécution des transports dans les pays et zones d'occupation de l'Europe Centrale et Occidentale, ne demande immédiatement que la restitution de 60.000 à 80.000 wagons indispensables à la S.N.C.F. pour l'automne 1946 et se déclare disposé à accorder un délai pour le retour en France des autres wagons.

Il se réserve d'ailleurs de modifier sa position à ce sujet : les nombres de 60.000 et 80.000 wagons ne correspondent, en effet, qu'à une revendication actuelle et sont susceptibles d'être augmentés au fur et à mesure de la restauration de l'Economie française.

- Le Gouvernement français soutient que les sociétés françaises propriétaires de ce matériel ferroviaire (S.N.C.F., S.G.W., P.T.T., Compagnies secondaires, etc...) doivent recevoir des pays étrangers et des zones d'occupation qui en ont conservé ou en conservent l'usage, une rémunération pour l'utilisation de ce matériel. Il estime qu'il convient d'assimiler, au point de vue du règlement financier, ces prestations de matériel à des exportations. Les redevances d'utilisation de matériel devront, en conséquence, faire l'objet de versements en dollars, effectués le mois suivant celui où les prestations auront été assurées.

Les taux de redevance journaliers à appliquer sont les suivants :

- Matériel S.N.C.F. :	- Wagon à essieux	1 dollar
	- Wagon à bogies	2 "
	- Voiture à bogies	18 "
	- Voiture à essieux	6 "
	- Fourgon à bogies	5,5 "
	- Fourgon à essieux	3 "
	- Locomotive-tender type 141, 242 ou 151	24 "
	- Locomotive-tender d'un type autre que 141, 242 ou 151	18 "
	- Locomotive à tender attelé type 141, 241, 231, 150, 151 ou 140 A Nord	33 "
	- Locomotive à tender attelé d'un type autre que ci-dessus	22 "
	- Autorail dont la puissance dépasse 300 cv	27 "
	- Autorail dont la puissance ne dépasse pas 300 cv	20 "
- Matériel P.T.T. :	- Wagon-poste de 20 mètres	15 "
	- Wagon-poste de 15 mètres	11 "
	- Allège postale de 17 mètres	9 "
- Matériel S.G.W. :	- Wagon tombereau	2,5 "
	- Wagon à déchargement mécanique	3 "

- etc...

.....

- En ce qui concerne le matériel ferroviaire ex-ennemi (D.R., F.S., etc..) présent en France démarqué et revêtu de marques françaises (S.N.C.F., etc...), et conformément aux errements suivis par d'autres pays spoliés (Belgique, Luxembourg, etc...) d'entente avec les Alliés en vue de se constituer un gage de restitution du matériel ferroviaire français utilisé à l'étranger, le Gouvernement français conservera ce gage qu'il utilisera en partie pour reconstituer le parc d'Alsace-Lorraine. Il ne restituera le reste du gage que dans la mesure où l'ensemble du matériel ferroviaire français d'origine et du matériel étranger revêtu de marques françaises, présent en France, viendrait à excéder numériquement le parc français d'avant-guerre.

- Du jour même où les sociétés françaises propriétaires (S.N.C.F., S.G.M., etc...) recevront une rémunération pour le matériel absent de France, le Gouvernement français consentira à ce qu'elles paient elles-mêmes des redevances pour le matériel étranger circulant en France, à l'exclusion toutefois du matériel ex-ennemi démarqué. Bien entendu, les taux de ces redevances seront calculés, pour chaque catégorie de matériel, d'après les mêmes bases que les taux indiqués ci-dessus.

Juin 1946.

PROJET

Objet : Contrat spécial pour services aux Forces des E.U.

A: SNCF Secrétariat Général (Domaine) 5 rue de Florence PARIS
Attention : Monsieur Berkin

Confirmant les conventions verbales conclues à notre réunion avec les représentants de l'A.F.A. Centrale et l'Intendance, il est entendu et convenu que vous devrez fournir à ce bureau, à une date prochaine, une liste complète des propriété appartenant à la SNCF qui ont été occupées par les Forces des Etats-Unis pendant la période du 1er avril 1946 au 30 juin 1946, ainsi que les valeurs locatives mensuelles des dites propriétés.

Les valeurs locatives soumises par vous devront comprendre tous loyers et paiements de services pour les immeubles appartenant à ou contrôlés par la SNCF. Les services comprendront la fourniture de l'eau, du gaz et de l'électricité (sauf en cas d'une consommation excessive d'eau- telle une piscine), et tous les autres frais afférents aux immeubles, y compris tous impôts et taxes imposés, dont le paiement sera compris dans les prix des loyers.

Quand les factures seront soumises à l'Officier Contractant pour les Etats-Unis pour remboursement, elles contiendront une attestation du Secrétariat Général (Domaine) que les montants en soient justes et exacts et que paiement n'a pas été reçu, et, en outre, que les factures des loyers comprennent le paiement de tous services tels qu'ils sont couverts par ce contrat, sauf comme il est dit ci-dessus au sujet de l'eau.

Des paiements mensuels seront effectués sous ce contrat, payables à la SNCF (Secrétariat Général - Domaine), et couvriront la période du premier au dernier jour inclus de chaque mois. Il est aussi convenu que le loyer sera dû des Etats-Unis le premier jour du mois qui suit la première occupation. Les paiements seront dus sur présentation à l'Officier Contractant pour les Etats-Unis de factures certifiées comme étant justes et exactes par la SNCF Secrétariat Général (Domaine). Les paiements seront effectués par le "Central Disbursing Officer, United States Forces, European Theater, 29 rue de Berri, Paris" ou par tout autre "Disbursing Officer" qui pourra être désigné postérieurement Les paiements seront effectués en francs français.

Il est stipulé que toutes améliorations importantes à tout immeuble compris dans cette convention ne seront pas faites sans accord mutuel des parties intéressées. Le règlement d'une telle amélioration ne fait pas partie de cette convention et sera négocié à part.

Le paiement des dégâts et améliorations aux immeubles couverts par cette convention sera l'objet de négociations à part.

signé : ROBERT W.ELDER
Captain, Corps of Engineers,
Purchasing and Contracting Officer.

Headquarters,
Western Base Section
US Forces, European Theater,
APO 513, U.S. ARMY
Attn : R.E. & L. Division

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

sb.

D. 149450/11
0. 17532

23 AOUT 1946

- 1 pièce jointe -

(Voir lettre D.149150/11 du 23 août 1946 à M.TUJA).

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur ce que de nombreux wagons de particuliers immatriculés S.N.C.F. sont actuellement retenus en Autriche sans être utilisés par les Autorités militaires alliées.

Je me permets de rappeler à ce sujet que la réunion tenue à Bruxelles sous l'égide d'E.C.I.T.O. en décembre 1945 en vue du recensement du matériel ferroviaire européen a adopté en séance plénière la recommandation suivante :

"Une attention spéciale devra être portée sur le matériel spécialisé appartenant soit à des administrations ferroviaires, soit à des compagnies exploitantes, soit à des particuliers. Lorsque ce matériel ne sera pas indispensable pour les besoins des Autorités alliées, il devra être acheminé, à charge ou à vide et dans le moindre délai, sur le pays d'origine ou, le cas échéant, sur les destinations fixées par les propriétaires.

Dans les mouvements de rapatriement, une priorité devra être donnée au matériel dont le besoin est particulièrement pressant pour faire face à certaines exigences urgentes de l'économie (wagons-citernes, wagons spéciaux à grande capacité, etc..)."

Aussi, je vous serais très obligé d'intervenir auprès des Autorités militaires d'occupation en Autriche pour accélérer le rapatriement des wagons de particuliers français retenus dans ce pays.

Il nous a été en particulier signalé par le Groupement professionnel des Exploitants de wagons réservoirs que 102 de ses wagons se trouvent actuellement bloqués sur l'embranchement de la Maison Metzger à Inzersdorf.

Il a été précisé que ces wagons ont été, conformément à l'ordonnance des Autorités alliées à Vienne relativement aux valeurs et objets propriétés des Nations Unies, déclarés par la Maison Metzger à la Mission militaire interalliée et que c'est à celle-ci qu'il incombe de disposer de ce matériel.

Je vous prie de trouver ci-joint, à toutes fins utiles, la liste des numéros des 102 wagons en question dont le retour en France serait très intéressant pour l'économie française; par suite des pertes et destructions résultant de la guerre, le parc des wagons réservoirs à vin contrôlés par le Groupement professionnel des Exploitants de wagons réservoirs s'est, en effet, trouvé pratiquement réduit de plus

.....

Monsieur DORGES
Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports.
Ministère des Travaux Publics et
des Transports.
-----

d'un tiers et la répartition aux départements consommateurs de la presque totalité du vin distribué par les Services du Ravitaillement doit être assurée au moyen de ces wagons réservoirs.

Je saisis, d'autre part, de la question M.TUWA, Directeur des Chemins de fer à l'E.C.I.T.O.

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

LE DIRECTEUR GENERAL.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT

Signé BOYAUX

D. 149 150/11

O n° 7532

23 août 1946

- 1 pièce jointe -
(voir lettre D. 149150/11 du 23 août 1946 à M. DORGES).

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur ce que de nombreux wagons de particuliers immatriculés S.N.C.F. sont actuellement retenus en Autriche sans être utilisés par les Autorités militaires alliées.

Je me permets de rappeler à ce sujet que la réunion tenue à Bruxelles sous l'égide d'E.C.I.T.O. en décembre 1945 en vue du recensement du matériel ferroviaire européen a adopté en séance plénière la recommandation suivante :

"Une attention spéciale devra être portée sur le matériel spécialisé appartenant soit à des administrations ferroviaires, soit à des compagnies exploitantes, soit à des particuliers. Lorsque ce matériel ne sera pas indispensable pour les besoins des Autorités alliées, il devra être acheminé, à charge ou à vide et dans le moindre délai, sur le pays d'origine ou, le cas échéant, sur les destinations fixées par les propriétaires.

Dans les mouvements de rapatriement, une priorité devra être donnée au matériel dont le besoin est particulièrement pressant pour faire face à certaines exigences urgentes de l'économie (wagons-citernes, wagons spéciaux à grande capacité, etc..)."

Aussi, je vous serais très obligé d'intervenir auprès des Autorités militaires d'occupation en Autriche pour accélérer le rapatriement des wagons de particuliers français retenus dans ce pays.

Il nous a été en particulier signalé par le Groupement Professionnel des Exploitants de wagons réservoirs que 102 de ses wagons se trouvent actuellement bloqués sur l'embranchement de la maison Metzger à Inzersdorf.

Il a été précisé que ces wagons ont été, conformément à l'ordonnance des Autorités alliées à Vienne relativement aux valeurs et objets propriété des Nations Unies, déclarés par la maison Metzger à la Mission militaire interalliée et que c'est à celle-ci qu'il incombe de disposer de ce matériel.

Je vous prie de trouver ci-joint, à toutes fins utiles, la liste des numéros des 102 wagons en question dont le retour en France serait très intéressant pour l'économie française; par suite des pertes et destructions résultant de la guerre, le parc des wagons réservoirs à vin contrôlés par le Groupement Professionnel des Exploitants de wagons réservoirs s'est, en effet, trouvé pratiquement réduit de plus

.....

Monsieur TUJA
Directeur de la Division des
Chemins de fer à E.C.I.T.O.-
79, Avenue des Champs-Elysées, PARIS.-

d'un tiers et la répartition aux départements consommateurs de la presque totalité du vin distribué par les Services du Ravitaillement doit être assurée au moyen de ces wagons réservoirs.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : Boyaux

Monsieur le Directeur,

sb.

22 AOU 1946

O n° 7520

- 1 pièce jointe -

Monsieur le Directeur Général,

Comme suite à la demande verbale formulée par M. CORBIN, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en vue de la prochaine conférence d'E.C.I.T.O., une note sur les difficultés qu'éprouvera la S.N.C.F. à assurer le trafic au cours de l'automne 1946 en raison de l'insuffisance de son parc de wagons utilisables.

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

Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,

Signé : DUGAS

Monsieur DORGES
Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports.
Ministère des Travaux Publics et
des Transports,
244, Boulevard St-Germain, PARIS.-

VI

Evaluation des besoins en matériel roulant
de chaque type
(couverts, tombereaux et plats)
en France, pendant le 2ème semestre 1946

I - Base des prévisions - Méthode employée -

Le but assigné à la S.N.C.F. par le Gouvernement français est d'assurer pendant le 2ème semestre 1946 un trafic au moins égal au trafic de 1938.

C'est donc le trafic moyen assuré pendant le 4ème trimestre de l'année 1938 qui doit servir de base de comparaison.

Partant des résultats effectivement obtenus en mars/ avril 1946 et leur apportant, pour chaque grande catégorie de trafic, les corrections nécessaires pour tenir compte du besoin notifié par le Gouvernement français, nous avons évalué, en wagons chargés par semaine, le trafic à assurer dans le 4ème trimestre 1946.

La comparaison avec les résultats actuels nous a ainsi permis de déterminer les besoins supplémentaires approximatifs pour chaque type de matériel (couverts, tombereaux et plats), en tenant compte du surplus d'une amélioration probable du rendement d'exploitation.

II - Evaluation des besoins de transports

Le tableau I ci-joint donne, en wagons chargés par semaine, le dégroupement du trafic assuré pendant :

- le 4ème trimestre 1938,
- les mois de Mars/Avril 1946,
- le 4ème trimestre 1946 (prévisions)

La dernière colonne indique le supplément à réaliser pour passer du trafic actuel au trafic prévu au 4ème trimestre : soit au total 89.000 wagons chargés par semaine.

Le tableau II donne la ventilation approximative en couverts, tombereaux et plats de ces 89.000 chargements.

III-(Evaluation du matériel nécessaire (voir tableau IV)

En ajoutant aux chiffres actuels de wagons chargés les chiffres résultant de cette ventilation (soulignés dans la dernière colonne du tableau III) on obtient le nombre de chargements hebdomadaires à réaliser, au 4ème semestre 1946, pour chaque catégorie de matériel.

...

Il y a lieu de penser que le rendement d'exploitation du matériel (quotient du nombre hebdomadaire de wagons chargés par le nombre de wagons utilisables) s'améliorera encore d'ici la fin de 1946. Cette amélioration sera cependant limitée, car le rendement ayant jusqu'ici été conditionné par la remise en service de locomotives neuves ou réparées et par le rétablissement des installations détruites, ces facteurs semblent avoir déjà donné la plus grande part de leur effet avec un relèvement du rendement de 0,60 en Septembre/Octobre à 0,72 actuellement. Il paraît donc raisonnable de prévoir un rendement de 0,77 pour le 4ème trimestre 1946.

On peut escompter également une diminution du nombre de wagons avariés et du nombre de wagons immobilisés sous charge.

Ces hypothèses permettent de déterminer, par les calculs résumés au tableau III, l'effectif de wagons nécessaires.

IV - Conclusions

Pour assurer le trafic prévu au deuxième semestre 1946 qui, rappelons-le, doit être au moins égal au trafic de 1938 pour permettre à la France de poursuivre son effort de reconstruction, il devra donc exister dans notre pays, dans le deuxième semestre 1946, 396.000 wagons, soit 92.000 de plus qu'actuellement.

---

ml

TABLEAU I

Tableau comparatif du nombre de wagons chargés ou à charger par semaine par catégorie de trafic

	1938 (4e trimestre)	1946 Mars/Avril	1946 (4e trimestre) (besoins prévus)	Différence entre le 4e trimestre 1946 et Mars/Avril 1946
Chargements hétérogènes de marchandises diverses par wagons complets	10.000	6.000	9.000	3.000
Bestiaux	4.500	2.500	4.500	2.000
Céréales, lait, produits du sol	14.000	6.500	12.000	5.500
Sucre, betteraves	15.000	1.000	15.000	14.000
Vins, boissons	4.000	3.000	4.000	1.000
Combustibles minéraux	48.000	35.000	44.000	9.000
Minerais	10.000	5.000	10.000	5.000
Produits métallurgiques ...	12.000	10.000	12.000	2.000
Matériaux de construction..	11.000	9.500	15.000	5.500
Matériel d'entreprise et engins divers sur wagons plats	4.500	6.500	6.500	-
Engrais, amendements	11.900	7.000	14.000	7.000
Combustibles végétaux, bois	10.000	6.000	15.000	9.000
Combustibles liquides	2.000	1.000	3.000	2.000
Corps gras	500	500	1.000	500
Produits chimiques	2.000	1.500	2.500	1.000
Textiles	2.000	1.500	3.000	1.500
Chiffons, papier	2.000	1.000	2.000	1.000
Céramique, verrerie	1.000	1.000	2.000	1.000
Fourrages	3.500	3.000	3.500	500
Meubles, mobiliers	2.000	1.500	3.000	1.500
Transports de détail	70.000	40.000	50.000	10.000
Divers	40.000	38.000	45.000	7.000
Transports militaires	-	8.000	8.000	-
	279.500	195.000	284.000	+ 89.000

V/

TABLEAU II

Répartition approximative en couverts, tombereaux et plats du supplément de chargements hebdomadaires à réaliser au 4ème trimestre 1946, par rapport à Mars/Avril 1946

	Couverts	Tombereaux	Plats
Chargements hétérogènes de marchandises diverses par wagons complets	3.000	-	-
Bestiaux	2.000	-	-
Céréales, lait, produits du sol	5.500	-	-
Sucres, betteraves	-	14.000	-
Vins, boissons	-	-	1.000
Combustibles minéraux	-	9.000	-
Minerais	-	5.000	-
Produits métallurgiques...	1.000	-	1.000
Matériaux de construction.	3.500	1.500	500
Engrais, amendements.....	5.000	2.000	
Combustibles végétaux, bois	3.000	5.000	1.000
Combustibles liquides.....	-	-	2.000
Corps gras	500	-	-
Produits chimiques	1.000	-	-
Textiles	1.500	-	-
Chiffons, papier	1.000	-	-
Céramique, verrerie	500	500	-
Fourrages	-	-	500
Meubles, mobiliers.....	1.500	-	-
Détail	10.000	-	-
Divers	4.000	2.000	1.000
Total.....	43.000	39.000	7.000
		89.000	

V/

TABLEAU III

Evaluation des besoins en matériel roulant

		1946 (Mars/Avril)	1946 (4e trimestre)	Différence
Wagons chargés par semaine	Couverts	88.000	131.000	43.000
	Tombereaux	73.000	112.000	39.000
	Plats	34.000	41.000	7.000
	Ensemble	195.000	284.000	89.000
Rendement d'exploitation	Couverts	0,90	0,95	
	Tombereaux	0,64	0,70	
	Plats	0,57	0,60	
	Ensemble	0,72	0,77	
Existences utilisables	Couverts	97.000	138.000	
	Tombereaux	111.000	160.000	
	Plats	57.000	68.000	
	Ensemble	265.000	366.000	
Wagons indisponibles non comptés dans les existences utilisables	Avariés inaptes aux transports	35.000	27.000	- 8.000
	Immobilisés "Trafic"	4.000	3.000	- 1.000
Existences brutes	Couverts	112.000	149.000	+ 37.000
	Tombereaux	128.000	173.000	+ 45.000
	Plats	64.000	74.000	+ 10.000
	Ensemble	304.000	396.000	+ 92.000

COMPARAISON DES EXISTENCES EN WAGONS
DES TYPES : E, F, COUVERTS, TOMBEREAUX, PLATS, PLATS DE GRANDE LONGUEUR
AU 17 MARS 1946 (DATE DE L'INVENTAIRE E.C.I.T.O.)
ET AU 23 AOUT 1946

		Au 17 mars 1946 (1)	AU 23 août 1946 (2)
1- Wagons S.N.C.F. purs en France.	En état de servir	151.525	(3)
	Immobilisés pour avaries	26.365	(3)
2- Wagons étrangers démarqués S.N.C.F. en France.	En état de servir	64.802	(3)
	Immobilisés pour avaries	9.563	(3)
3- Total des wagons mentionnés en 1 et 2 ci-dessus.	En état de servir	216.327	248.465
	Immobilisés pour avaries	35.998	57.783
4- Wagons étrangers (sauf suisses, belges et hollandais)(4)	En état de servir	34.520	16.668
	Immobilisés pour avaries	2.882	1.483
5- Existences totales en France (sauf suisses, belges et hollandais)	En état de servir	250.847	265.133(5)
	Immobilisés pour avaries	38.880	59.266
	Total	289.727	324.399
6- Pour mémoire : wagons suisses, belges, hollandais		6.971	1.997
7- Existences totales en France		296.698	326.396
8- Wagons S.N.C.F. purs dans les pays étrangers qui ont répondu au recensement E.C.I.TO.	En état de servir	59.826	-
	Immobilisés pour avaries	36.584	-
9- Wagons étrangers démarqués S.N.C.F. dans les pays étrangers qui ont répondu au recensement E.C.I.T.O.	En état de servir	9.321	-
	Immobilisés pour avaries	2.010	-
10- Total des wagons mentionnés en 8 et 9.	En état de servir	69.147	-
	Immobilisés pour avaries	38.594	-
	Total	107.741	53.818(6)
11- Evaluation du nombre de wagons S.N.C.F. purs se trouvant dans les pays étrangers qui n'ont pas répondu au recensement E.C.I.T.O.(7)		158.000	158.000

6 septembre 1946.

(1) Chiffres de l'inventaire E.C.I.T.O. du 17 mars.

(2) Chiffres établis en fonction de l'inventaire du 17 mars.

(3) Les Services M. et T. n'ont pas la possibilité de fournir les chiffres correspondants car aucune discrimination n'est faite dans les renseignements statistiques tenus par ces Services entre les wagons S.N.C.F. purs et les wagons étrangers démarqués S.N.C.F.
Seul, un inventaire sur fiches, effectué par le B.M.W. permettrait d'obtenir les chiffres en question ; encore cet inventaire exigerait-il un délai d'une douzaine de jours.

(4) Les wagons suisses, belges et hollandais sont décomptés à part car ils font retour à leur réseau d'origine selon les principes du R.I.V. et ne sont pas répartissables.

(5) dont 262.456 utilisables d'après le Récapitulatif hebdomadaire ; la différence, soit 2.677, représente les wagons en état de servir mais non utilisables qui sont immobilisés pour des causes autres que des avaries.

(6) Chiffre établi en admettant que le gain en existences brutes de wagons S.N.C.F. et assimilés en France est compensé par une perte de même importance dans l'ensemble des pays étrangers qui ont répondu au recensement E.C.I.T.O.-

(7) Compte tenu d'un parc de wagons E. F. K. T. et P. de 448.177 au 1er mai 1940 et d'environ 15.000 wagons détruits par faits de guerre et démolis de 1940 à 1945.

le 6 septembre 1946

S.N.C.F.

Service Technique du
Matériel et de la Traction

Tw

COMPARAISON DES SITUATIONS EN WAGONS

au 17-3-1946 (Inventaire E.C.I.T.O. d'après B.M.W.)
et au 29 Août 1946

I - INVENTAIRE du 17 MARS 1946 (Inventaire de l'E.C.I.T.O. d'après B.M.W.)

	Wagons S.N.C.F. et assimilés (P. de G.) en France	Wagons Etrangers (sauf Suisses) en France
A) (1) Wagons en bon état de servir -y compris ceux en réparation courante et les wagons bloqués en état de servir	221.790	40.528
B) (1) Wagons avariés - (y compris les wagons bloqués avariés)	34.072	2.990
C) (1) Tous les wagons irréparables	4.276	289

II - SITUATION au 29 AOUT 1946

1°)- Utilisables (d'après B.M.W.)	257.449	18.756
2°)- En bon état (d'après Tw)	260.360	18.920
3°)- Immobilisés réparables d'après Tw)	58.964	1.494
4°)- Immobilisés irréparables (d'après Tw):		
a) en attente de radiation	0	13
b) radiés en attente de démolition	7.291	

(1) Définition donnée dans l'A.G. MT 21 b N° 10 du 25-2-46 "Inventaire Gal à la date du 17-3-1946 des Wagons et Fourgons à Marchandises"

le 6.9.1946

Tw

SITUATIONS AUX 14 et 21 MARS 1946

	Wagons S.N.C.F. et assimilés en France		Wagons Etrangers (sauf Suisses) en France	
	au 14/3/46	au 21/3/46	au 14/3/46	au 21/3/46
1°) Utilisables (d'après B.M.W.)	236.680	238.837	34.332	31.326
2°) En bon état (d'après B.M.W.)	240.537	242.303	34.731	31.652
3°) Immobilisés réparables (d'après Tw)	33.059	34.328	2.278	2.052
4°) Immobilisés irréparables (d'après Tw)				
a) en attente de radiation..	15	10	20	17
b) radiés en attente de démolition....	5.161	5.269		

COMPARAISON DES EXISTENCES EN WAGONS

au 17 mars et au 23 août 1946

Dates	WAGONS SNCF (y compris prises de guerre démarqués)		WAGONS ETRANGERS (Sauf suisses, belges et hollandais)		EXISTENCES TOTALES (Sauf suisses, belges et hollandais)		
	En état de service	Immobilisés pour avaries	En état de service	Immobilisés pour avaries	En état de service	Immobilisés pour avaries	Total
17 mars 1946 (chiffres de l'inventaire)	216.327	35.998	34.520	2.882	250.847	38.880	289.727
	Pour mémoire: suisses, belges et hollandais :						6.971
					Ensemble :		296.698
23 août 1946 (chiffres établis en fonction de l'inventaire du 17 mars)	248.465	57.783	16.668	1.483	265.133 *	59.266	324.399
	Pour mémoire: suisses, belges et hollandais :						1.997
					Ensemble :		326.396

* 262.456 d'après le Récapitulatif hebdomadaire; la différence, soit 2.677, représente les wagons en état de service qui sont immobilisés pour des causes diverses autres que les avaries.

N O T E

sur les possibilités et les besoins de la S.N.C.F.
en matériel à marchandises pendant l'automne 1946.

La S.N.C.F. dispose actuellement d'un parc de wagons utilisables de 263.000 unités comprenant :

- 98.000 couverts,
- 107.000 tombereaux,
- et 58.000 plats.

Les seules possibilités d'accroissement de ce parc, d'ici la fin de l'été et pendant l'automne 1946, sont, hormis la récupération de matériel S.N.C.F. retenu à l'étranger :

1°- l'importation de wagons commandés en Amérique,

2°- la remise en état de matériel avarié.

Ces deux opérations ne peuvent provoquer qu'un accroissement peu important du parc car :

- d'une part, le matériel importé d'Amérique ne sera livré qu'à partir du 15 octobre, en pièces détachées, à la cadence de 3.000 wagons par mois et ne pourra être utilisé qu'après les délais nécessaires à son montage.
- d'autre part, la S.N.C.F. ne réussit actuellement, en matière de réparations, qu'à équilibrer les avaries survenues sur le matériel à marchandises en France et sur les wagons en provenance de l'étranger, la balance des échanges de wagons avariés aux frontières accusant par semaine environ 2.000 unités à la charge de la S.N.C.F.-

....

Une augmentation du nombre de wagons chargés par semaine doit toutefois être obtenue par amélioration du coëfficient de rendement d'exploitation pour certaines catégories de wagons.

Ce coëfficient est de l'ordre de 1,05 pour les wagons couverts, 0,7 pour les tombereaux et 0,5 pour les plats.

Il pourra être porté, grâce aux expéditions massives de betteraves et à la reprise des transports de charbon après la période des congés payés, à 0,75 pour les tombereaux et grâce aux expéditions sidérurgiques à 0,65 pour les plats ; il n'est guère susceptible d'amélioration pour les couverts qui sont actuellement utilisés dans d'excellentes conditions (un chargement en moins d'une semaine).

Le nombre de wagons chargés par semaine augmentera ainsi d'environ 5.000 tombereaux et 8.700 plats et atteindra 221.000 unités soit :

- 103.000 chargements en couverts,
- 80.000 " en tombereaux,
- et 38.000 " sur plats.

En regard de ces possibilités, les besoins en automne peuvent être évalués en admettant que la S.N.C.F. devra assurer pendant cette période, où l'on constate une pointe saisonnière de trafic, le même nombre moyen de chargements qu'en 1938 soit 284.000 par semaine, savoir :

- 131.000 chargements en couverts,
- 112.000 " en tombereaux,
- et 41.000 " sur plats.

La S.N.C.F. aura, dans ces conditions, de grosses difficultés à faire face à l'ensemble du trafic au cours de la saison d'automne.

...

La comparaison des possibilités et des besoins fait apparaître un excédent de chargements par semaine de :

- 28.000 couverts,
- 32.000 tombereaux,

et 3.000 plats.

Cet excédent correspond, compte tenu des coëfficients de rendement cités plus haut, à :

- 26.600 couverts,
- 42.600 tombereaux,
- 4.600 plats,

soit, au total, plus de 70.000 wagons.

Il est donc indispensable que la S.N.C.F. récupère de toute urgence au moins 70.000 wagons en presque totalité couverts(1) ou tombereaux, parmi le matériel français retenu à l'étranger.

16 août 1946.-

(1) Notamment des couverts étanches dont la S.N.C.F. est sérieusement démunie, afin d'assurer les transports de marchandises craignant l'humidité : céréales, sucre, etc....

- TEXTE à substituer à l'alinéa A de la note remise à M.DORGES -

En regard de ces possibilités, on doit s'attendre, à partir de l'automne prochain, à une importante augmentation des besoins. La récolte de l'année 1946 s'annonce très satisfaisante et les transports de denrées et produits agricoles atteindront le niveau de 1938.

Les disponibilités en combustibles, compte tenu d'une large utilisation du bois pour le chauffage domestique, seront à peu près au niveau de 1938.

L'activité industrielle et tous les transports de produits ouvrés et semi-ouvrés qui en découlent sera en très sensible progrès grâce à une importante augmentation de la dotation de charbon de l'industrie sidérurgique (cette dotation sera, en décembre 1946, supérieure de 50% à celle du mois d'avril 1946). Parallèlement, les progrès de la Reconstruction rendront nécessaires des transports de matériaux de construction plus importants que ceux de 1938.

Les Services du Ministère de l'Economie Nationale estiment, d'après les données les plus récentes de l'activité économique française, que les besoins de transports de marchandises atteindront, à la fin de l'année 1946, 120% du niveau de 1938 et que, si ces besoins ne pouvaient être satisfaits, la reprise de l'économie française serait compromise.

Compte tenu des progrès réalisés entre temps en ce qui concerne la charge des wagons, la S.N.C.F. estime qu'elle pourrait assurer ce trafic avec le même nombre moyen de chargements qu'en 1938, soit 284.000 wagons par semaine. (Le plafond atteint en juillet 1946 a été de 233.000 wagons chargés).

Ces chargements se répartiraient de la manière suivante :

- 131.000 chargements en couverts
- .....

Maurice Cougne

6 DEC 1946

COMMANDEMENT EN CHEF
FRANCAIS EN ALLEMAGNE
-:-

GROUPE FRANCAIS
DU CONSEIL DE CONTROLE
-:-

DIVISION TRAVAUX PUBLICS
ET TRANSPORTS
-:-

N° 2795/TPT

M armand pu Boyant

Berlin, le 30 Novembre 1946

Le Chef de la Division
Travaux Publics et Transports
à
Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F

M Brodet

Objet : Inventaire du matériel roulant

Par lettre OS/N° 3676/87 du 24 Septembre 1946 vous avez bien voulu me faire parvenir la liste quantitative du matériel ferroviaire allemand se trouvant en France au moment du recensement E.C.I.T.O.

Je tiens à attirer votre attention - et je m'excuse de ne pas l'avoir fait plus tôt - sur une erreur juridique qui figure dans ce document. Le matériel commandé pendant l'occupation par la Deutsche Reichsbahn à des constructeurs français (127 locomotives) est juridiquement du matériel français, en quel que lieu qu'il se trouvât au moment de la libération; s'il était en Allemagne il est restituable, mais seulement en second lieu, c'est à dire après le matériel roulant enlevé de force. La définition des restitutions adoptée par le Conseil de Contrôle à Berlin est formelle sur ce point. S'il était en France, il est français non pas à titre de prise de guerre ou d'avoir allemand à l'étranger, mais à titre de bien fabriqué en France et non payé par les Allemands puisque la monnaie que les Allemands utilisaient était extorquée au Gouvernement français. Si ce matériel a figuré dans certains états adressés à E.C.I.T.O. comme du matériel allemand ex-allemand, démarqué ou non, il y a lieu d'adresser une lettre rectificative; ce matériel est peut être de type allemand, mais n'a jamais été allemand.

P. LE VERT

CONSEIL DE CONTROLE A BERLIN - TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE
POUR ATTRIBUTIONS

2

PARIS VII
11-30
5-12
1946
49, R. LA BOÉTIE

CONTROLE A BERLIN - DE CONTROLE DES TRANSPORTS

OFFICIEL

PARIS
OFFICIELLE N° D
ARRONDISSEME

Monsieur le Directeur General
de la S.N.C.F.
88, Rue Saint Lazare Paris
(Paris)

COPIE pour Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement,
- Monsieur le Chef du Service Technique du Matériel et de la Traction,
- Monsieur COUSIN, Chef de la Subdivision du Contrôle des Recettes Marchandises.

Le 4 Septembre 1946 mj

OS N° 3676
87

Réf. 2264/TPT du 6 Août 1946.

Monsieur le Chef de la Division des transports et travaux publics - Groupe français du Conseil de Contrôle - Commandement en Chef français en Allemagne,

Vous m'avez demandé par votre lettre dont référence ci-contre, de vous donner par catégories de matériel roulant le nombre et l'état du matériel allemand trouvé en France à la libération et ayant fait ou non l'objet d'un démarquage ainsi que les chiffres du recensement de l'E.C.I.T.O.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les résultats des inventaires que la S.N.C.F. a effectués depuis la libération sont incomplets du fait qu'ils ont été établis à un moment où notre territoire n'était pas entièrement libéré. Pour cette raison, j'estime que seuls les inventaires de l'E.C.I.T.O. (24 février 1946 pour les locomotives, 3 mars 1946 pour les voitures, 17 mars 1946 pour les wagons) peuvent être considérés comme exacts.

Ces inventaires dont les résultats figurent en annexe comportent la distinction du matériel allemand en deux catégories :

- le matériel D.R. démarqué au nom de la S.N.C.F.; en fait, il s'agit du matériel allemand trouvé en France à la libération du territoire,

- le reste du matériel D.R. venu en France à l'occasion des échanges internationaux, et qui n'a pas été démarqué.

L'état du matériel est celui constaté au moment de l'inventaire.

En outre, je vous adresse, au cas où vous n'en auriez pas encore eu connaissance, une note établie en juin dernier par la S.N.C.F., en accord avec le Gouvernement français, et qui définit la position de notre Gouvernement à l'égard du matériel ferroviaire français hors de France, et du matériel ex-ennemi démarqué.

P/ Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,

Signé : PEHUET

SITUATION DU MATERIEL ALLEMAND SE TROUVANT EN FRANCE AU MOMENT DE L'INVENTAIRE DE L'E.C.I.T.O.

Locomotives et Autorails - 24 Février 1946

		Matériel récupéré à la libération	Matériel neuf commandé par la D.R. à des constructeurs français
Locomotives	en bon état ...	247	127
	avariées	66	-
Autorails	en bon état ...	1	-
	avariés	77	-

Voitures et fourgons - 3 Mars 1946

		Matériel démarqué		Matériel non démarqué	
		boggies	essieux	boggies	essieux
Voitures	en bon état ...	226	910	206	517
	avariées.....	95	319	60	192
	irréparables ..	4	3	6	48
		325	1.232	272	757
Fourgons	en bon état ...	29	69	56	-
	avariés	7	23	112	1
	irréparables ..	-	-	8	-
		36	92	76	1

Wagons - 17 mars 1946

		M	E-F	K	T	P	GL	Total
en bon état	démarqués	496	292	15.080	24.878	20.515	1.332	62.593
	non démarqués.	202	26	6.543	10.141	5.283	720	22.915
avariés	démarqués	150	16	2.685	2.818	1.877	156	7.702
	non démarqués.	30	1	393	574	337	42	1.377
irréparables	démarqués	22	2	658	455	359	8	1.504
	non démarqués..	-	-	62	65	42	3	172
Total	démarqués.....	668	310	18.423	28.151	22.751	1.496	71.799
	non démarqués.	232	27	6.998	10.780	5.662	765	24.464

POSITION DU GOUVERNEMENT FRANCAIS

à l'égard du matériel ferroviaire français hors de France

- Le Gouvernement français affirme le droit de propriété de la France sur tout le matériel ferroviaire portant une marque française de propriété (SNCF, SGW, PTT, Compagnies Secondaire, etc...) et se trouvant en dehors des frontières françaises en quelque lieu que ce soit. Ce droit a subsisté dans toute sa plénitude et n'a en rien été altéré par les circonstances qui ont amené ce matériel dans les pays étrangers qui l'utilisent actuellement ou sur les voies desquels il stationne.

Le matériel ferroviaire français démarqué, à un moment quelconque, soit par un pays ex-ennemi, soit par tout autre pays ou zone d'occupation, reste, au même titre que le matériel ayant conservé les marques françaises, propriété de la France. En pareil cas, des experts sont capables de déterminer si le matériel démarqué appartient à la France.

- Le Gouvernement français réclame le retour inconditionnel en France de tout le matériel ferroviaire français qui se trouve à l'étranger.

Ce matériel doit, en effet, être rendu à la France :

a) s'il se trouve dans un pays allié, en raison du droit de propriété affirmé ci-dessus;

b) s'il se trouve dans un pays ex-ennemi, non seulement en vertu du droit de propriété, mais encore par application du principe, reconnu à Postdam, de restitution de tous les biens appartenant à des particuliers ou à des collectivités des nations alliées et identifiables comme tels.

- Le Gouvernement français demande donc le retour rapide en France de la totalité du matériel français de toutes catégories suivant : locomotives, voiture à voyageurs, allèges postales, wagons citernes, wagons de particuliers immatriculés en France, etc...

- Le Gouvernement français, comprenant que la restitution rapide et intégrale des wagons absents de France risquerait, dans l'état actuel, d'entraîner des perturbations dans l'exécution des transports dans les pays et zones d'occupation de l'Europe Centrale et Occidentale, ne demande immédiatement que la restitution de 60.000 à 80.000 wagons indispensables à la S.N.C.F. pour l'automne 1946 et se déclare disposé à accorder un délai pour le retour en France des autres wagons.

Il se réserve d'ailleurs de modifier sa position à ce sujet : les nombres de 60.000 et 80.000 wagons ne correspondent, en effet, qu'à une revendication actuelle et sont susceptibles d'être augmentés au fur et à mesure de la restauration de l'économie française.

- Le Gouvernement français soutient que les Sociétés françaises propriétaires de ce matériel ferroviaire (S.N.C.F., S.G.W., P.T.T., Compagnies Secondaires, etc...)

...

doivent recevoir des pays étrangers et des zones d'occupation qui en ont conservé et en conservent l'usage, une *rémunération pour l'utilisation de ce matériel*. Il estime qu'il convient d'assimiler au point de vue du règlement financier, ces prestations de matériel à des exportations. Les redevances d'utilisation de matériel devront, en conséquence, faire l'objet de versements en dollars, effectués le mois suivant celui où les prestations aront été assurées.

Les taux de redevances journaliers à appliquer sont les suivants :

- Matériel S.N.C.F. :	- Wagons à essieux	1 dollar
	- Wagon à bogies	2 -
	- Voiture à bogies	I8 -
	- Voiture à essieux	6 -
	- Fourgon à bogies	5,5 -
	- Fourgon à essieux	3 -
	- Locomotive-tender type I4I, 242 ou I5I	24 -
	- Locomotive-tender d'un type autre que I4I, 242 ou I5I	I8 -
	- Locomotive à tender attelé type I4I, 24I, 23I, I50, I5I ou I40 A Nord	33 -
	- Locomotive à tender attelé d'un type autre que ci-dessus	22 -
	- Autorail dont la puissance dépasse 300 cv	27 -
	- Autorail dont la puissance ne dépasse pas 300 cv	20 -
- Matériel P.T.T. :	- Wagon poste de 20 mètres	I5 -
	- Wagon poste de I5 mètres	II -
	- Allège postale de I7 mètres	9 -
- Matériel S.G.W. :	- Wagon tombereau	2,5 -
	- Wagon à déchargement mécanique	3 -

etc ...

- En ce qui concerne le matériel ferroviaire ex-ennemi (D.R., F.S., etc..) présent en France démarqué et revêtu de marques françaises (S.N.C.F. etc..) et conformément aux errements suivis par d'autres pays spoliés (Belgique, Luxembourg, etc...) d'entente avec les Alliés en vue de se constituer un gage de restitution du matériel ferroviaire français utilisé à l'étranger. Le Gouvernement français conservera ce gage qu'il utilisera en partie pour reconstituer le parc d'Alsace-Lorraine. Il ne restituera le reste du gage que dans la mesure où l'ensemble du matériel ferroviaire français d'origine et du matériel étranger revêtu de marques françaises, présent en France, viendrait à excéder numériquement le parc français d'avant-guerre.

- Du jour même où les Société françaises propriétaires (S.N.C.F.,S.G.W, etc..) recevront une rémunération pour le matériel absent de France, le Gouvernement français consentira à ce qu'elles paient elles-mêmes des redevances pour le matériel étranger circulant en France, à l'exclusion toutefois du matériel ex-ennemi démarqué. Bien entendu, les taux de ces redevances seront calculés, pour chaque catégorie de matériel, d'après les mêmes bases que les taux indiqués ci-dessus.

JUIN 1946

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
CONTROLE DES RECETTES - MARCHANDISES
188 - Rue Saussure - 162
PARIS (XVIIe)

CRM/8 N° 40 C.C.1

Paris, le 30 janvier 1947.

Monsieur DUGAS
Chef du Service Technique
de la Direction Générale,

Objet: Locomotives S.N.C.F. en situation inconnue.

Par lettre Tt 211.114/3-2012 du 23 décembre 1946, dont j'ai reçu copie, le Service Technique du Matériel et de la Traction a adressé à votre Service 4 tableaux donnant divers renseignements sur les locomotives S.N.C.F. en situation inconnue au 15 novembre 1946.

J'ai fait rechercher ces locomotives sur les états du Recensement Général effectué le 24 février 1946, sous les auspices d'E.C.I.T.O. dans les divers pays de l'Europe Occidentale y compris les Zones Britannique, Américaine et Française en Allemagne.

Je vous adresse ci-joint le relevé des locomotives en question, qui ont pu être retrouvées sur ces états.

A ce sujet je vous précise :

- d'une part, que la liste relative aux locomotives S.N.C.F. reprend les engins recherchés, recensés hors de France,

- d'autre part, que la liste concernant les "locomotives construites en France pour le compte de l'Allemagne" reprend les locomotives D.R., inventoriées dans l'ensemble des pays ayant participé au Recensement Général du 24 février 1946.

J'adresse copie de la présente lettre et des listes en question au Service Technique du Matériel et de la Traction.

Le Chef de la Subdivision
du Contrôle des Recettes Marchandises,

Boutiny

6 annexes

Locomotives S.N.C.F

N° de la locomotive	Pays de recensement	Gare	Observations
230 G 107	Allemagne Zone Britannique	Duisburg Hbf	Recensé s/ N° 510I 1107
" 113	" "	"	Recensé s/ N° 510I 1113
" K 173	" "	Heide (Holst)	
" A 414	" Zone Américaine	Plattling	
" B 772	" Zone Britannique	Heide (Holst)	
" " 788	" Zone Américaine	Plattling	
" D 905	" "	"	
" " 909	" "	"	
" " 911	" "	Darmstadt	
" " 913	" "	Plattling	
" " 923	" "	"	
" " 927	" "	"	
" " 934	" "	"	
" " 950	" "	"	
" " 952	" "	"	
" " 961	" "	"	
" " 962	" "	"	
" " 980	" "	"	
230 F 368	" "	Heidelberg	Recensé s/ N° 2368 P 8
040 D 40	" "	Friedberg (Hesse)	
" 123	" "	Plattling	Recensé s/ N° 5123
" 134	" "	"	" " 5134
" 153	" "	"	" " 5153
" 160	" Zone Britannique	Koeln	
" 184	" "	Harburg	
" 197	" "	Koeln	
" 218	" Zone Américaine	Plattling	Recensé s/ N° 5218
" 245	" Zone Britannique	Heide (Holst)	" 5245
" 274	" Zone Américaine	Plattling	" " 5274
" 306	" "	"	" "" 5306
" 336	" "	"	" " 5336
140 A 159	" "	"	
050 B 410	" "	"	Recensé s/ N° 5410
150 B 552	" "	"	" " 5552
150 C 594	" "	"	" " 5594
150 C 626	" Zone Britannique	Hamburg Roth	" " 5626 G12
150 C 643	" Zone Américaine	Stuttgart Hbf	" " 5643
130 C 134	" "	Plattling	" " 5134
130 C 138	" "	"	" " 4138
232 TB 317	" "	"	" " 8317
" 324	" "	"	" " 8324
" 331	" "	"	" " 8331
" 339	" "	"	" " 8339
" 358	" "	"	" " 8358

...

N° de la locomotive	Pays de recensement	Gare	Observations
232 TC 413	Allemagne Zone Américaine	Plattling	Recensé s/ N° 8413
040 TC 935	" "	"	" " 7935
040 TC 948	" "	"	" " 7948
141 TA 521	" "	"	" " 8521
" 533	" "	"	" " 8533
" 535	" "	"	" " 8535
" 554	" "	"	" " 8554
" 555	" "	"	" " 8555
050 TA 101	" "	"	" " 8101
" 104	" "	"	" " 8104
" 110	" "	Aschaffenburg	
" 118	" "	Plattling	Recensé s/ N° 8118
151 TB 211	" "	Plattling	" " 8211
140 C 81	" Zone Britannique	Emden	
040 TA 54	" "	Uelzen	
231 D 111	" Zone Américaine	Durbach	
" G 48	" "	Plattling	
" " 208	" Zone Britannique	Heide (Holst)	
231 K 42	" Zone Américaine	Plattling	
240 A 59	" Zone Britannique	Lübeck	

Locomotives construites en France pour le compte de l'Allemagne

N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare	N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare
11	51	Esch W. West	44.835	51	Kornwestheim
13	02	inconnue	44.836	51	Mannheim
14	02	"	44.839	51	Esslingen
			44.841	51	Mannheim
1.738	51	Ansbach	44.842	51	Mannheim
1.746	51	Ansbach	44.843	51	Northeim
1.747	51	Ansbach	44.844	51	Fulda
1.749	51	Ansbach	44.845	52	Schwerte
			44.846	52	Soest
4.930	51	Northeim	44.847	51	Dillenburg
4.941	53	Waldshut	44.848	51	Kassel
			44.850	51	Göttingen
44.728	53	Wendel/Saar	44.852	51	Northeim
44.729	53	Kaiserslautern	44.853	52	Paderborn
44.730	53	Neunkirchen	44.855	51	Kassel
44.731	52	Altenhundem	44.856	52	Bestwig
44.732	51	Bebra	44.857	51	Kassel
44.733	52	Warburg (West)	44.858	53	Freiburg
44.734	53	Kaiserslautern	44.859	51	Mannheim
44.736	53	Kaiserslautern	44.862	53	Hattingen
44.737	51	Kassel	44.863	51	Göttingen
44.738	51	Hanau	44.864	51	Göttingen
44.739	51	Hanau	44.865	51	Göttingen
44.740	51	Würzburg	44.866	51	Göttingen
44.740	51	Nürnberg Rbh	44.867	51	Göttingen
44.741	51	Würzburg	44.869	51	Göttingen
44.742	51	Hanau	44.870	51	Kassel
44.743	51	Fulda	44.871	51	Kassel
44.744	51	Bamberg	44.872	51	Treysa
44.745	51	Hanau	44.873	51	Northeim
44.746	51	Bebra	44.874	51	Göttingen
44.747	51	Fulda	44.875	51	Bebra
44.748	51	Würzburg	44.876	51	Northeim
44.750	51	Hanau	44.878	53	R.B.D. Mainz
44.751	51	Göttingen	44.879	53	Kaiserslautern
44.752	51	Hanau	44.880	52	Altenhundem
44.753	51	Bebra	44.881	53	Kaiserslautern
44.754	51	Bebra	44.882	53	R.B.D. Mainz
44.755	51	Hanau	44.883	51	Göttingen
44.756	51	Hanau	44.884	51	Nürnberg Rbh
44.757	51	Hanau	44.885	51	Bebra
44.758	52	Schwerte	44.886	51	Northeim
44.759	52	Vorhalle	44.887	52	Wedau
44.760	52	Vorhalle	44.888	53	R.B.D. Mainz
44.761	52	Vorhalle	44.889	53	Saarbrücken
44.762	52	Bestwig	44.891	51	Dillenburg
44.763	52	Bestwig	44.892	53	R.B.D. Mainz
44.775	51	Darmstadt	44.893	51	Ansbach
44.776	51	Nürnberg	44.894	51	Schweinfurt
44.777	51	Hanau	44.895	51	Würzburg
44.833	51	Esslingen	44.896	51	Würzburg
44.834	51	Hanau	44.897	51	Würzburg

...

N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare	N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare
44.898	51	München Fr	44.963	51	Nürnberg Rbh
44.899	51	Ansbach	44.964	51	Bebra
44.900	51	Würzburg	44.965	51	Hanau
44.901	51	Ansbach	44.966	51	Göttingen
44.902	51	Würzburg	44.967	51	Göttingen
44.903	51	Mannheim	44.968	51	Ansbach
44.904	51	Bebra	44.969	51	Ansbach
44.905	51	Nürnberg Rbh	44.970	51	Ansbach
44.906	51	Bebra	44.971	51	Ansbach
44.907	51	Flieden	44.972	51	Würzburg
44.908	51	Nürnberg Rbh	44.973	52	Minden (West)
44.909	51	Fulda	44.974	53	R.B.D. Mainz
44.910	51	Würzburg	44.975	51	Hanau
44.911	51	Nürnberg	44.976	51	Bischofsheim
44.912	51	Kassel	44.977	51	Frankfurt M
44.913	52	Schwerte	44.978	51	Aschaffenburg
44.914	52	Wedau	44.979	53	R.B.D. Mainz
44.915	52	Altenhundem	44.980	51	Kornwestheim
44.916	52	Altenhundem	44.981	53	Offenburg
44.917	52	Schwerte	44.984	51	Nürnberg
44.918	51	Würzburg	44.985	51	Bischofsheim
44.919	52	Altenhundem	44.990	51	Göttingen
44.921	52	Altenhundem	44.992	51	Kornwestheim
44.922	52	Altenhundem	44.993	51	Mannheim
44.923	51	Nordlingen	44.994	51	Kornwestheim
44.925	53	Kaiserslautern	44.997	51	Aschaffenburg
44.926	51	Frankfurt/M	44.998	51	München Fr.
44.927	53	Haltingen	44.999	51	Würzburg
44.930	53	Kaiserslautern	44.1000	51	Nürnberg Rbh
44.931	53	Konstanz	44.1001	51	Ansbach
44.932	53	Neunkirchen	44.1002	51	Würzburg
44.933	51	Mannheim	44.1003	53	R.B.D. Mainz
44.934	51	Darmstadt	44.1004	51	Fulda
44.936	51	Plattling	44.1005	53	R.B.D. Mainz
44.937	51	Mannheim	44.1006	51	Dillenburg
44.938	53	Offenburg	44.1007	53	R.B.D. Mainz
44.939	53	Offenburg	44.1008	53	R.B.D. Mainz
44.943	52	Schwerte	44.1009	53	R.B.D. Mainz
44.944	51	Kornwestheim	44.1010	51	Darmstadt.
44.945	52	Siegen	44.1011	53	R.B.D. Mainz
44.946	52	Besting	44.1445	51	Fulda
44.947	52	Braunschweig	44.1446	51	Göttingen
44.949	52	Wuppertal	44.1447	51	Fulda
44.950	52	Essen-Nord	44.1448	51	Göttingen
44.951	51	Offenburg	44.1449	51	Fulda
44.952	52	Vorhalle	44.1450	52	Altenhundem
44.955	53	Singen	44.1451	51	Treysa
44.956	51	Plochingen	44.1452	52	Bestwig
44.957	51	Ulm	44.1453	51	Göttingen
44.959	51	Crailsheim	44.1454	51	Dillenburg
44.960	51	Crailsheim	44.1455	51	Hanau
44.961	51	Kornwestheim	44.1456	51	Dillenburg.

...

N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare	N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare
44.1457	51	Fulda	44.1596	51	Würzburg
44.1458	51	Dillenburg	44.1597	51	Kassel
44.1459	51	Friedberg H.	44.1602	51	Nürnberg RBH
44.1460	52	Essen-Nord	44.1603	51	Hof
44.1461	52	Wuppertal V.	44.1605	51	Regensburg
44?1462	52	Essen Nord	44.1606	51	München
44.1463	53	Kaiserslautern	44.1721	52	Vorhalle
44.1464	52	Siegen	44.1722	51	Nürnberg
44.1465	51	Göttingen	44.1723	53	Cochem
44.1466	51	Northeim	44.1724	52	Besting
44.1467	51	Treysa	44.1725	53	Cochem
44.1468	52	Paderborn	44.1726	51	Regensburg
44.1469	52	Minden (West)	44.1727	51	Regensburg
44.1470	51	Kassel	44.1728	51	Regensburg
44.1471	51	Göttingen	44.1729	51	Regensburg
44.1472	51	Göttingen	44.1730	51	Regensburg
44.1473	51	Treysa	44.1731	51	Hof
44.1474	52	Northeim	44.1732	51	Hof
44.1475	51	Limburg	44.1733	51	München F
44.1476	52	Betzdorf (RBD Köln)	44.1734	51	München F
			44.1735	51	Hof
44.1477	51	Dillenburg	44.1736	51	München F
44.1478	53	Cochem	44.1737	51	Nürnberg Rbh
44.1479	52	Köln-Eifeltor	44.1739	51	Nied
44.1480	51	Göttingen	44.1741	52	Altenhundem
44.1482	51	Treysa	44.1742	52	Siegen
44.1483	51	Hanau	44.1743	52	Warburg (Westf)
44.1484	51	Nürnberg	44.1744	52	Wuppertal V.
44.1491	52	Köln-Eifeltor	44.1745	52	Wuppertal V.
44.1492	53	Ehrang	44.1748	51	München Fr
44.1493	51	Bebra	44.1750	51	Nürnberg Rbh
44.1495	52	Wuppertal V.	44.1797	53	Kaiserslautern
44.1496	51	Kornwestheim	44.1798	51	Hanau
44.1497	51	Mannheim	44.1800	53	Konstanz
44.1499	53	Konstanz	44.1802	53	Offenburg
44.1501	51	Friedberg/H			
44.1502	51	Friedberg/H	52.1621	70	Bolzano
44.1503	51	Bebra	52.1624	51	Hanau
44.1504	51	Friedberg/H	52.1628	53	R B D Mainz
44.1505	51	Friedberg/H	52.1629	51	Kassel
44.1506	51	Friedberg/H	52.1630	51	Lauda
44.1507	51	Friedberg/H	52.1632	53	Offenburg
44.1508	53	Neunkirchen	52.1634	51	Bebra
44.1509	53	Neunkirchen	52.1638	51	München
44.1510	51	Friedberg/H	52.1639	51	München
44.1511	51	Nürnberg RBH	52.1640	51	München
44.1512	51	Nürnberg RBH	52.1641	51	München
44.1513	51	Nürnberg RBH	52.1652	51	München
44.1514	51	Nürnberg RBH	52.1658	51	Regensburg
44.1515	51	Schweinfurt	52.1662	51	München
44.1516	51	Aschaffenburg	52.1663	51	Ingolstadt
44.1588	51	Würzburg	52.1665	70	Verona
44.1589	51	Kornwestheim	52.1667	51	München
44.1594	51	Würzburg	52.1668	51	München

...

N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare	N° de la locomotive	Pays de Recensement	Gare
52.1669	70	Verona	52.1685	51	Nied
52.1670	51	München	52.1686	51	Hanau
52.1671	70	Trento	52.1689	53	Offenburg
52.1672	70	Verona	52.1694	53	Freiburg
52.1674	51	München	52.1696	70	Verona
52.1676	51	Weiden	52.1723	53	Konstanz
52.1679	53	Offenburg	52.1726	21	Cheb.
52.1680	51	München F.	52.1727	51	Weiden
52.1682	51	Schwandorf	52.1734	51	Passau
52.1683	51	Weiden			

Explication des Nos de Code pour les divers pays de recensement

---

02	:	Suisse
21	:	Tchécoslovaquie
70	:	Italie
51	:	Allemagne Zone Américaine
52	:	" Zone Britannique
53	:	" Zone Française.

M. Bugas
Fidèle souvenir de l'auteur
Jaja
23 août 1947

La Situation des Transports en Europe

publié par

L'OFFICE CENTRAL
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS

N° 20 (Numéro Spécial) — Mai 1947

Vue d'Ensemble des Principales Tâches accomplies par l'Office

La Restitution du Matériel Roulant de Chemin de Fer

La Situation des Transports en Europe au 16 Juin 1947

INDEX SUCCINCT

19, Avenue Kléber — Paris-XVIe

N° 20 - Mai 1947 (Numéro spécial)

La Situation des Transports en Europe

publié par

L'Office Central des Transports Intérieurs Européens

19, Avenue Kléber — Paris - XVIe

Prix : 120 francs français

PARIS - IMPRIMERIE LECRAM - 31.1458

INDEX

AVERTISSEMENT A NOS LECTEURS

La cessation prochaine des activités de l'Office Central des Transports Intérieurs Européens nous conduit à mettre un terme à la publication de la « Situation des Transports en Europe ». Ce vingtième numéro constitue donc le dernier d'une série de brochures dont la publication a commencé en septembre 1945 et dont nous nous sommes efforcés d'améliorer progressivement la présentation.

Nous désirons nous excuser auprès de nos lecteurs de cette décision, à laquelle nous ont contraints les circonstances. Nous voulons espérer qu'ils ont trouvé dans cette publication une source de renseignements, à laquelle ils pourront se référer par la suite et qu'ils ont pris quelque intérêt à sa lecture.

Il nous a paru utile, en guise de conclusion et pour grouper une série de renseignements et d'études déjà parus dans la « Situation des Transports », d'utiliser ce dernier numéro pour y insérer deux articles de fond : l'un sur les principales tâches accomplies par l'Office, l'autre sur la situation générale des transports au 1er juillet 1947.

Un résumé des délibérations du Conseil de l'ECITO du 17 juin 1947, donne, d'autre part, la position en dernière heure des solutions envisagées pour le problème de la restitution du matériel roulant et pour la liquidation des tâches de l'ECITO.

VUE D'ENSEMBLE DES PRINCIPALES TACHES ACCOMPLIES PAR L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERIEURS EUROPEENS

I. HISTORIQUE. — LA CRÉATION DE L'ECITO

A. Le point de départ de l'organisation.

L'origine première de l'Office des Transports Intérieurs Européens remonte à l'année 1941, au cours de laquelle les Gouvernements alliés commencèrent à étudier les conditions futures de la restauration de leurs pays respectifs. Prévoyant, dès cette époque, que la guerre serait de longue durée et entraînerait d'importantes destructions, qu'on aurait, en outre, à faire face, après les hostilités, à une situation économique désastreuse, ils estimèrent à juste titre que la réorganisation de l'Europe exigerait une entière collaboration entre les Alliés. C'est sous cette inspiration que fut fondé, dès 1942, le « Comité Interallié d'Études des besoins d'après-guerre », appelé aussi, du nom de son président, « Comité Leith-Ross », dont l'objet était de coordonner les études des experts des diverses Nations-membres dans tous les domaines économiques et techniques.

B. Le Comité technique des transports intérieurs (TACIT).

Ces études mirent en évidence le rôle majeur que devaient jouer, dans l'œuvre immense de restauration, les transports par chemins de fer, par eau et par route (transports « intérieurs ») (1). Et c'est ainsi que fut créé, en octobre 1942, le « Comité Technique Consultatif des Transports Intérieurs » (« Technical Advisory Committee on Inland Transport » — TACIT), appelé aussi « Comité Hondelink », du nom de son Président, le futur Directeur Général de l'ECITO.

La tâche de ce Comité était :

— d'une part, de dresser un relevé des besoins en matériel de transport à prévoir pour la remise en état des réseaux européens,

— d'autre part, d'étudier les mesures à appliquer pour rétablir les transports internationaux en Europe et assurer leur fonctionnement.

---

(1) Sans omettre le rôle joué par les ports de mer, considérés comme points d'origine ou d'aboutissement des transports continentaux.

Si la première partie de cette tâche était relativement aisée, la seconde se présentait comme particulièrement complexe. Le plan d'action du TACIT s'étendait sur trois périodes successives :

1° une période d'activité militaire, couvrant la période de libération des territoires par les armées alliées, pendant laquelle les transports devaient rester entièrement sous le contrôle des autorités militaires ;

2° une période durant laquelle les Autorités militaires devaient se désaisir du contrôle de certains transports purement civils ;

3° enfin, une période durant laquelle les autorités civiles devenaient seules compétentes en matière de transport, en réservant toutefois les priorités indispensables aux transports militaires essentiels.

L'application de ce plan se réalisa d'une manière entièrement satisfaisante par une collaboration étroite entre les Autorités militaires et le TACIT, qui permit une heureuse exécution de toutes les missions entrant dans les deux premières périodes. Les études nombreuses et précises du TACIT dans tous les domaines des transports amorcèrent, en outre, le régime de la troisième période, dont l'application allait être pleinement réalisée par l' « Office Central des Transports Intérieurs Européens » (« European Central Inland Transport Organisation » — ECITO).

C. La création de l'Office Central des Transports intérieurs européens (ECITO).

Entre temps, en 1943, avait été créé l'UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), dont tout le monde connaît l'œuvre immense pour la restauration des pays libérés, pour la fourniture d'approvisionnements, pour l'aide à apporter aux prisonniers de guerre et aux civils. Mais l'importance ainsi que le caractère spécial et durable des problèmes de transport conduisirent à maintenir le TACIT, qui poursuivit activement ses travaux et mit en évidence la nécessité de faire appel à une organisation nouvelle pour assurer, dans l'ensemble de l'Europe et notamment dans les territoires libérés, une coopération d'autant plus essentielle que les moyens disponibles s'avéraient plus réduits en présence de l'étendue des destructions.

C'est le 8 mai 1945 que fut créé à Londres, avec la participation de la Belgique, des États-Unis d'Amérique, de la France, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, l' « Office Provisoire des Transports Intérieurs Européens », qui devait faire place, le 27 septembre de la même année, à l'Office Central des Transports Intérieurs Européens (ECITO), groupant d'abord la Belgique, la Tchécoslovaquie, la France, la Grèce, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, la

Pologne (1), le Royaume-Uni, les États-Unis d'Amérique, l'Union des Républiques Socialistes Sociétiques et la Yougoslavie. L'adhésion ultérieure du Danemark a porté à treize le nombre des pays participants.

Le siège central de l'ECITO, établi à Londres, a été transféré à Paris au mois de juin 1946.

II. LE CHAMP D'ACTION, LA CONSTITUTION ET LES FONCTIONS DE L'ECITO

A. Le champ d'action et la constitution de l'ECITO.

L'Accord du 27 septembre 1945 prévoit que l'ECITO exerce son activité dans tous les territoires de l'Europe continentale placés sous l'autorité ou le contrôle des Gouvernements contractants, mais son champ d'action ne s'étend pas aux territoires du Royaume-Uni et de l'U.R.S.S. (Articles VI et XII, 3, 4).

L'ECITO comporte, aux termes de cet Accord :

a) un Conseil formé de représentants de chaque Gouvernement contractant, qui arrête les directives générales et exerce un contrôle d'ensemble sur l'activité de l'Office (Article III, 2, 6) ;

b) un Comité Exécutif, composé de sept membres nommés par le Conseil, dont un désigné par chacun des Gouvernements de la France, des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'U.R.S.S. ;

c) un Directeur Général, pour diriger, sous le contrôle du Comité Exécutif, le travail technique et administratif de l'Office, avec l'assistance du personnel des services centraux, régionaux et locaux.

Ces différents organismes ont fonctionné régulièrement. C'est notamment par le canal des Bureaux régionaux, installés dans un certain nombre de capitales en Europe et à Washington, que l'Office a pu réaliser une liaison effective et continue avec les autorités gouvernementales, particulièrement utile en raison de la rapide évolution des événements et de l'apparition constante de nouvelles difficultés.

En outre, la plupart des Gouvernements contractants ont désigné, conformément aux dispositions de l'Accord, un représentant, aux fins de se concerter avec le Comité Exécutif et le Directeur Général et de communiquer avec eux (Article III, de 5 à 8).

B. Les fonctions de l'ECITO.

L'Office a été établi en qualité d'organisme de coordination et de consultation (Article I). D'une manière générale, conformément aux

(1) La Pologne a signé l'accord le 1er octobre.

termes de l'Accord, il a eu pour rôle de procéder à des études sur les conditions techniques et économiques affectant le trafic de caractère international et de donner aux Gouvernements contractants des avis et recommandations en vue de rétablir et de coordonner la capacité de transport des réseaux européens.

Ces attributions peuvent se diviser en deux catégories :

— d'abord, les attributions relatives aux problèmes de première urgence ou à ceux qui sont de nature à être résolus pendant une période transitoire,

— ensuite, les attributions relatives aux problèmes qui réclament des solutions s'étendant sur une période de longue durée.

Parmi les attributions appartenant à la première catégorie, il convient de citer :

a) l'aide à apporter pour la satisfaction des besoins des Gouvernements contractants, par la réunion des informations nécessaires et par l'attribution et la répartition du matériel de transport à des fins provisoires ou permanentes (Article VII, de 3 à 6) ;

b) l'organisation du recensement, de l'identification et de la restitution du matériel de transport (Article VII, 7, 8) ;

c) la coordination des mouvements et de la circulation du trafic international essentiel, dans les limites des ressources disponibles pendant la durée de la période de pénurie (Article VII, 1, 9, 10, 15 et 16), par des recommandations visant à réaliser la coopération entre les administrations de chemins de fer et entre les divers modes de transport ;

d) l'organisation provisoire de certaines formes de transport par route d'un caractère international (Article VII, 16).

Parmi les attributions appartenant à la seconde catégorie, il convient de citer :

a) l'unification des tarifs, des clauses et des conditions de transport applicables au trafic de caractère international, ainsi que les questions connexes et l'établissement de principes d'après lesquels des tarifs de transport raisonnables pourraient être fixés (Art. VII, 11) ;

b) l'établissement, le maintien, la modification, le rétablissement ou, s'il est opportun, la suppression d'arrangements internationaux pour l'exploitation en trafic direct des chemins de fer et l'échange du matériel roulant dans les pays de l'Europe continentale, en vue d'assurer les transports internationaux (Article VII, 14) ;

c) l'établissement d'un système de clearing unifié pour le trafic entre les différents pays de l'Europe continentale (Article VII, 14) ;

d) l'organisation, sur les voies navigables, d'un trafic international satisfaisant (Article VII, 15) ;

e) la coordination de tous les transports européens dans l'intérêt du trafic de caractère international (Article VII, 16 et 18) ;

f) l'étude des mesures de nature à assurer le rétablissement ou l'amélioration des moyens de transport (Article VII, 12).

L'exposé qui suit a pour objet d'indiquer dans quelle mesure l'ECITO a pu remplir ce programme.

III. LES TACHES DE PREMIÈRE URGENCE

L'Office s'est trouvé, à sa création, devant une situation particulièrement critique, caractérisée par d'immenses destructions, par des pertes considérables de matériel de transport, notamment de matériel roulant, et par la dispersion de ce matériel dans toute l'Europe. Avec des moyens singulièrement réduits, il fallait assurer les transports militaires essentiels et pourvoir aux besoins les plus pressants des populations.

L'ECITO a donc été conduit à prendre de suite les mesures de première urgence qui étaient en son pouvoir.

A. L'APPORT DE MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Ces mesures consistaient d'abord dans l'apport d'un contingent indispensable de moyens de transport, en complément du matériel roulant (locomotives et wagons) qui avait été débarqué par l'Autorité militaire. Pour dresser le relevé des possibilités dans ce domaine, pour faire des propositions en ce qui concernait leur répartition, pour assurer les fournitures qui s'imposaient au jour le jour, trois Divisions spécialisées ont fonctionné jusqu'au 31 décembre 1946 au siège central de l'ECITO et ont travaillé en liaison étroite avec les Divisions techniques des chemins de fer, de la route, de la voie d'eau et des ports. C'est notamment grâce à elles qu'il a été permis de faire un usage rationnel des « surplus militaires ».

Pour faciliter la tâche de l'ECITO, des accords spéciaux ont été conclus, d'une part, avec le Comité de Secours Economique pour l'Europe (« Emergency Economic Committee for Europe — EECE ») en ce qui concerne la répartition des tâches entre l'Office et ce Comité, d'autre part, avec les bureaux spécialisés des surplus américains à Paris (« Office Foreign Liquidation Commissioner for Europe — OFLC »), pour définir les conditions dans lesquelles l'ECITO ferait des recommandations à cet Office.

En ce qui concerne spécialement les surplus américains, l'ECITO est intervenu plus ou moins pour la majorité du matériel de transport fourni à l'Europe, à savoir : 1.000 locomotives du type 1-4-0, 131 loco-

motives du type 0-30, 30 locomotives Diesel, environ 15.000 wagons de l'armée américaine, des quantités considérables de voitures, camions, tracteurs, pneus, pièces de rechange pour chemins de fer (150.000 pièces), des ateliers mobiles de chemins de fer, du matériel de levage, du matériel portuaire, de l'outillage pour la remise en état des routes, des remorqueurs et des bateaux de différents types.

Un problème particulièrement délicat s'est soulevé à propos des wagons du type « Armée américaine » («Transportation Corps»), dont la liquidation a soulevé des questions de principe fort délicates. A la demande des autorités compétentes, l'ECITO est intervenu pour s'efforcer de le régler, en réunissant une conférence spéciale le 29 mars 1946, en faisant une proposition de répartition le 26 juin 1946, en réunissant une nouvelle conférence le 22 août 1946. Le 5 septembre les offres de l'O.F.L.C. étaient lancées, conjointement avec les recommandations de l'ECITO et des attributions étaient fixées le 29 octobre, inspirées également des propositions faites par l'ECITO. Le règlement définitif de cette question n'a pu encore intervenir, mais il est en bonne voie.

En ce qui concerne le matériel de surplus britannique, l'ECITO a constitué un comité spécial qui a fonctionné jusqu'au printemps dernier à Londres et auquel assistaient les représentants des missions d'achat des différents pays et des autorités compétentes britanniques. Au cours de ces réunions, un rapprochement était fait entre les demandes formulées et les disponibilités et le rôle de l'ECITO consistait à réaliser un accord entre les parties prenantes. L'Office a notamment obtenu à cette occasion qu'une priorité soit accordée aux Gouvernements membres de l'ECITO.

***

Le rôle de l'ECITO a été également très actif dans l'assistance qu'il a donnée aux Gouvernements et à l'UNRRA pour les fournitures essentielles de matériel neuf, alors que la fourniture et la construction de ce matériel étaient placées sous le contrôle étroit des Gouvernements assurant la production, notamment sous celui du Royaume-Uni, des États-Unis et du Canada.

En matière de matériel roulant de chemin de fer, l'Office est intervenu pour faire donner les priorités nécessaires, en ce qui concerne la fourniture de 110 locomotives lourdes construites en Angleterre sur des plans concertés entre les techniciens représentant les Gouvernements membres au sein du TACIT, les services officiels britanniques et les représentants des constructeurs.

Dans des conditions analogues, l'ECITO est intervenu dans la fourniture de wagons neufs, également construits en Grande-

Bretagne, dont une partie a été conçue d'après les plans du TACIT.

***

Dans cette fourniture de matériel, une mention spéciale est à réserver au matériel automobile. Il est certain, en effet, que, dans la situation désastreuse où se trouvait l'ensemble des moyens de transport, c'est encore le transport automobile qui pouvait le plus rapidement constituer un appoint d'urgence et c'est sur lui qu'a porté tout d'abord l'effort principal de l'Office.

Mais, à cet égard, les réalisations dépendaient des possibilités de livraison des véhicules, du carburant, des pneus et des pièces de rechange. Dans la recherche de ce matériel, l'Office a trouvé heureusement une solution temporaire dans l'emploi des surplus, qui lui a permis de fournir un grand nombre de camions, d'autocars et d'autobus usagés, en même temps que des pneus, des chambres à air et des pièces de rechange : le concours des autorités britanniques et américaines a été particulièrement précieux à cette occasion.

L'attention de l'Office s'est portée en même temps sur l'utilité d'apporter aux pays européens des moyens peu connus pour la remise en état des nombreux véhicules avariés. Ayant eu connaissance des résultats particulièrement favorables donnés par les méthodes utilisées en Grande-Bretagne pendant la guerre pour la réparation par soudure des pièces avariées, l'ECITO a acquis et fait circuler en France, en Belgique et aux Pays-Bas des camions-ateliers de soudure accompagnés d'équipes spécialisées. Grâce à ces ateliers mobiles, il a été possible d'éduquer un grand nombre d'ouvriers soudeurs qualifiés et, en mettant à la disposition des ateliers fixes des « baguettes de soudure » adaptées aux différents besoins, de récupérer un grand nombre de véhicules immobilisés en raison du manque de pièces de rechange.

Sitôt après, l'ECITO s'est préoccupé, comme pour le chemin de fer, de livrer aussi du matériel neuf aux pays qui en avaient le besoin le plus urgent, en faisant attribuer des allocations prioritaires aux usines de construction.

Enfin, parallèlement, il s'est employé à provoquer l'augmentation des contingents de carburants et de lubrifiants.

Au total, l'appoint important de moyens de transport qu'a permis de constituer l'ensemble de ces mesures a joué un rôle de premier plan dans la reprise des transports essentiels après la libération, notamment dans celle des transports de ravitaillement.

B. Les premières mesures en ce qui concerne le chemin de fer

Les chemins de fer se trouvaient, à la fin des hostilités, dans une situation désastreuse.

Tout en apportant sa collaboration pour les fournitures d'urgence de matériel roulant ferroviaire, l'Office a pensé qu'il devait, sans plus attendre, compléter l'action entreprise par les divers réseaux de chemins de fer pour rétablir leurs itinéraires essentiels, en provoquant la reprise des relations internationales par trains de voyageurs et en s'attaquant au problème des wagons.

Il réunit, le 22 octobre 1945, à Bruxelles une Conférence groupant les représentants d'un nombre important de pays, conférence dans laquelle fut décidé le rétablissement d'un certain nombre de trains internationaux et dans laquelle furent jetées les bases de la remise en fonctions de la Conférence Internationale des Horaires de Voyageurs ; à l'heure actuelle, celle-ci a retrouvé sa pleine compétence et toute son activité, en même temps qu'ont été rétablies les conférences des Voitures Directes et des grands trains de luxe. Cette conférence a constitué également une première étape dans la voie de la simplification des formalités aux frontières.

***

Mais le problème du matériel à marchandises revêtait un caractère beaucoup plus aigu : 15 % au moins de destruction, 600.000 wagons hors de leur territoire, 40 % de matériel avarié, tels étaient les chiffres qui caractérisaient une situation particulièrement grave.

La question la plus urgente à régler était celle de l'échange de ces wagons entre les pays, échange qui s'effectuait dans le plus grand désordre, en ayant simplement égard aux besoins du moment, notamment aux besoins militaires. La Belgique et les Pays-Bas se trouvaient progressivement privés de tous leurs wagons en faveur des zones d'occupation en Allemagne, sur lesquelles était forcément orienté le trafic. Malgré tous les efforts des autorités militaires compétentes, des discussions sans fin avaient lieu en ce qui concerne l'alimentation en matériel du bassin de la Ruhr, qui était menacé d'être privé de wagons.

C'est alors que la « Commission Interalliée des chemins de fer » à Paris réunit le 29 août 1945 une conférence spéciale, dans laquelle il fut décidé que tout en conservant provisoirement la mise en « pool » du matériel, on ferait en sorte que les déséquilibres aux frontières, provenant de l'échange des wagons chargés, donnent lieu à des compensations hebdomadaires. L'ECITO se chargea des mises au point utiles, qui furent réglées dans une conférence, tenue sous la présidence de l'Office, le 18 septembre à Paris.

Telle est l'origine de la « Commission des Wagons » (CEW) de Paris, qui, sous la présidence d'un fonctionnaire de l'ECITO, a a commencé ses travaux dès le mois d'octobre 1945 et a exercé depuis cette date une activité ininterrompue.

La première tâche de la CEW a été de rétablir l'équilibre, rompu par les courants de trafic, et d'assurer les échanges internationaux

par des compensations régulières, tendant à maintenir le niveau des parcs présents sur chaque pays. Elle a obtenu de suite des résultats substantiels ; dès la fin du mois de novembre, en effet, la Belgique et les Pays-Bas avaient récupéré une partie de leurs pertes (avec le concours des services « ORMOA » de l'ECITO, dont il est question plus loin) et l'alimentation du bassin de la Ruhr en matériel était assurée convenablement.

***

Une autre opération s'imposait d'urgence pour asseoir sur des bases solides toutes les études relatives au matériel en Europe : c'est celle d'un recensement général. Elle fut décidée dans une conférence spéciale convoquée par l'ECITO à Bruxelles du 4 au 6 décembre 1945 et les dates suivantes furent adoptées pour l'exécution des relevés sur place :

Matériel moteur	24 février 1946
Voitures à voyageurs.....	3 mars 1946
Wagons.....	17 mars 1946

C. La liaison avec les autorités militaires et la transmission aux autorités civiles de la charge des transports.

Dès ses débuts, l'Office s'est enfin trouvé en présence d'un problème particulièrement délicat.

A l'origine, les transports se trouvaient, bien entendu, entièrement entre les mains de l'Armée, notamment du Grand Quartier Général, des Armées Alliées (« Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces — SHAEF »). Des conférences réglaient, sur le plan général ou régional, les différents problèmes de mouvement, de répartition du trafic, de matériel roulant ; d'abord composées uniquement de représentants de l'armée, ces conférences prirent par la suite le caractère de réunions mixtes entre civils et militaires.

Il s'agissait pour l'ECITO, tout en veillant à l'exécution des transports de toutes natures nécessités par la présence d'importantes armées alliées sur le continent, d'assurer la liaison entre les autorités militaires et civiles, ainsi que la transmission progressive, des unes aux autres, de la responsabilité et de la charge des transports dans leur ensemble.

Par les excellentes relations qu'il a entretenues avec le SHAEF, par les contacts permanents qu'il a eus avec lui, l'Office a rempli ce programme d'une manière satisfaisante. Dès l'été 1945, en plein accord avec le SHAEF, il entamait la substitution progressive de l'élément civil à l'élément militaire dans la conduite des conférences

mixtes et obtenait finalement, au cours d'une conférence réunie à Paris au mois de juillet 1945, que l'ECITO se substitue au SHAEF dans une partie notable de ses attributions.

Au total, les mesures d'urgence exposées ci-dessus ont eu pour résultat d'attirer la confiance des autorités militaires qui, se fondant sur l'existence d'une organisation internationale suffisamment outillée, ont pu gagner au moins un an dans la fixation de la date à laquelle elles ont transmis leurs pouvoirs, en matière de transports, aux autorités civiles.

***

Pour remplir la mission qui lui était ainsi dévolue, l'Office a créé un service spécial, connu sous le nom d' « ORMOA » (« Office for Relations with Military and Occupation Authorities »).

L'ORMOA a commencé à fonctionner à Bruxelles dès le mois de septembre 1945 et il a, de suite, joué un rôle essentiel dans les relations avec le SHAEF. Des bureaux d'ORMOA ont été créés successivement à Rome, à Francfort, à Duisbourg et à Berlin, en même temps que des contacts réguliers étaient établis avec les zones française et britannique en Allemagne et avec les Autorités de Vienne. L'ORMOA a été transféré à Paris au mois de novembre 1946.

Dès le mois de septembre 1945, l'ORMOA prit la présidence du Comité « BELMOT », créé à la fin de 1944 pour coordonner les relations entre les Autorités militaires et les services civils belges, et assura la liquidation progressive de cet organisme au profit de la Conférence ECIMOT (voir Chapitre IV).

Après avoir pris, au cours de l'automne et de l'hiver 1945-1946, les mesures d'urgence qui s'imposaient en ce qui concerne la mise en route du trafic des ports de la Mer du Nord et de l'Adriatique sur la Tchécoslovaquie, l'ORMOA organisa très vite une coordination des programmes de transports à travers l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie du Nord (4.000 tonnes en janvier 1946, 13.000 en février à travers la seule Allemagne), qui aboutit à la création de la Conférence BIDAC (voir Chapitre IV).

IV. LES TACHES DE TRANSITION

Après avoir fait face à ces tâches de première urgence, l'Office a pu s'attaquer à des tâches substantielles, qui, tout en restant dans le cadre de mesures de transition adaptées à des circonstances exceptionnelles, avaient pour objet d'aboutir à la restauration effective des transports. Nous allons en donner ici un aperçu.

A. Le matériel roulant ferroviaire.

La Commission des Wagons a continué à fonctionner avec succès. Au cours de ses réunions (chaque semaine jusqu'au mois d'avril 1947, chaque quinzaine depuis cette date), elle a pu, malgré les difficultés de toutes natures qui se sont présentées sur le plan technique, assurer la compensation convenable des échanges, en adaptant constamment ses méthodes aux circonstances et aux possibilités nouvelles.

C'est ainsi qu'à partir du mois de janvier 1946, la C.E.W. a introduit la notion des « mouvements complémentaires », destinés à rétablir l'équilibre des parcs existant dans les divers pays et zones, qui, malgré les compensations hebdomadaires, subissent des modifications. Comme base provisoire de ces mouvements complémentaires, elle a adopté un « niveau des existences » sur chaque pays et zones à la date du 29 décembre 1945. Ces niveaux ont, d'ailleurs, été modifiés à plusieurs reprises, pour tenir compte de la modification des courants de trafic. C'est ainsi qu'au cours d'une réunion tenue à Prague au mois de septembre 1946, des apports temporaires importants ont pu être réglés par l'ECITO, pour mettre la zone américaine en Allemagne en mesure de faire face aux besoins de ses trafics de transit.

Plus récemment, à la suite de l'étude d'une sous-commission spécialement constituée, la CEW a modifié profondément ses modes de décompte et ses méthodes, pour tenir compte de l'introduction partielle du Règlement International des Wagons (RIV), sur lequel nous reviendrons plus loin.

Au cours de la seule année 1946, les « ordres » de la CEW ont porté sur des mouvements compensateurs d'environ 1.500.000 wagons vides, dont l'acheminement a permis d'économiser de nombreux parcours à vide, en tirant le parti maximum d'un parc réduit à l'extrême. Les renseignements, calculs et décomptes ont été centralisés dans un bureau spécial à Paris, dit « Bureau du Mouvement des Wagons » (BMW), pour l'organisation et le fonctionnement duquel la S.N.C.F. a rendu à la communauté des services signalés.

***

La Commission d'échange des Wagons de Paris a étendu son action sur l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Tchécoslovaquie, les zones française, britannique et américaine d'occupation en Allemagne. Dès le printemps de 1946, l'Office a proposé la création d'une Commission analogue pour l'Europe Centrale ; bien que cette réalisation se soit heurtée à certaines difficultés, elle est à l'heure actuelle accomplie.

La « Commission d'échange des wagons pour l'Europe Centrale » (CEWEC) fonctionne à Prague, sous la présidence des chemins de fer tchécoslovaques, et comprend les administrations ferroviaires de la

Bulgarie, de la Hongrie, de la Pologne, de la Roumanie, de la Yougoslavie, de la Zone soviétique en Allemagne, ainsi que celles de l'Autriche, de l'Italie et de la Tchécoslovaquie pour certaines frontières. Les contacts utiles sont assurés entre les deux Commissions par l'intermédiaire de l'ECITO.

Nul doute que le trafic international tire bénéfice d'une organisation rationnelle, qui englobe maintenant l'ensemble des échanges européens.

***

Un autre problème majeur se présentait à l'Office, celui de l'état déplorable d'entretien du matériel roulant.

L'ECITO a créé, pour l'étude permanente des nombreux problèmes que soulevait cette situation, un comité spécial, dit « Comité des Réparations des Wagons » (« Wagon Repair Working Party » — WRWP) présidé par le Directeur Général Adjoint de l'Office, qui, au cours d'une réunion préliminaire qui s'est tenue le 26 février 1946 et au cours des douze réunions qui ont suivi du 6 avril 1946 au 22 juillet 1947, a permis d'utiles contacts entre les techniciens des Administrations ferroviaires et a constitué un intermédiaire précieux pour saisir les Gouvernements et les Autorités d'occupation de ces problèmes. Des recommandations officielles ont été à plusieurs reprises adressées par l'Office en ce qui concerne la priorité à donner à cette question vitale de remise en état des parcs, les allocations de matières premières pour la remise en état et la construction d'ateliers ; en ce qui concerne aussi la nécessité de faire un large appel à l'industrie privée, pour les réparations, les problèmes de recrutement et de ravitaillement de la main-d'œuvre, l'appel au concours des pays voisins, etc... Bien que ces recommandations aient été largement couronnées de succès, elles n'ont malheureusement pas permis de porter une remède efficace à une situation d'entretien des parcs qui reste, en général, précaire et préoccupante.

***

Il est à noter que ce comité a mis au point un cadre de statistiques techniques sur l'entretien des parcs. En raison de leur intérêt, ces statistiques continueront, à la demande des intéressés à être tenues le plus longtemps possible.

***

L'Office a souligné, en outre, en toute occasion, l'intérêt majeur qui s'attache, du point de vue de la remise en état des parcs, au rapatriement des véhicules sur leurs pays d'origine. L'expérience a

montré, en effet, une fois de plus, que l'entretien du matériel n'est pas assuré sur les pays étrangers quand le matériel y stationne d'une manière prolongée. A cet égard, le Comité de Réparation des Wagons et la Commission d'Échange des Wagons ont joué un rôle important, en préconisant :

— d'une part, le rapatriement des wagons à l'occasion du trafic, en chargeant de préférence les marchandises dans des wagons appartenant au pays destinataire,

— d'autre part, en effectuant sans aucune compensation le retour sur leur pays d'origine des véhicules avariés qui, ne pouvant pas être réparés dans un délai raisonnable dans un pays étranger, sont enlevés à la collectivité et voués à une détérioration complète.

170.000 wagons ont pu déjà être rapatriés et ce nombre s'accroîtra rapidement si, comme on le constate dès maintenant, les méthodes préconisées par l'ECITO se généralisent en Europe Centrale.

***

Bien qu'il ne se soit pas étendu, comme il aurait été hautement désirable, à l'ensemble de l'Europe, le recensement du matériel roulant, décidé au cours de la période de première urgence, a été un succès. Il a porté sur plus d'un million de véhicules, qui, dans un bureau spécial international de dépouillement organisé à Paris, ont été, avec le concours dévoué et compétent de la S.N.C.F., individuellement repérés et décomptés par des méthodes mécanographiques.

Les travaux ont été dirigés par l'ECITO, qui a créé la « Commission Internationale du Recensement ; celle-ci s'est réunie le 16 avril, le 25 juin et le 26 août 1946 et s'est fait assister d'un comité permanent, dit « Comité restreint de recensement ».

Les résultats de ce recensement servent encore actuellement de base aux nombreuses études qui se poursuivent sur le matériel roulant. Ils ont été particulièrement précieux à l'Office pour répondre aux innombrables demandes de renseignements qui lui sont parvenues des Gouvernements, des Autorités d'occupation, des Administrations ferroviaires et même des sociétés ou propriétaires privés.

B. La reprise du trafic international.

Du point de vue de l'organisation générale, la reprise du trafic international nécessitait, par ailleurs, des mesures particulières.En effet, tandis que les Administrations ferroviaires s'efforçaient, avec leur esprit réalisateur, de reprendre rapidement des échanges fondés sur la Convention de Berne, il convenait d'établir une coordination indispensable pour tenir compte de la présence desAutorités d'occu-

pation, de l'insuffisance de contacts entre les divers pays, des obstacles résultant des nombreuses destructions opérées sur les grandes artères de communicetions, enfin de la nécessité de faire un appel rationnel à l'ensemble des moyens de transports.

A cette fin, l'Office a obtenu que l'ensemble des trafics internationaux intéressant l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie soient inclus dans des programmes périodiques qui ont fait l'objet, chaque mois :

— d'une part, d'une « Conférence des programmes » (« International Movements Programmes » — IMP) qui s'est réunie 23 fois à Londres et une fois, à Paris du mois de novembre 1945 au mois de février 1947, et dont l'objet était d'arrêter la liste des grands transports internationaux à effectuer à travers les pays occupés, en coordonnant les demandes des gouvernements, et aussi les programmes de l'UNRRA, dont la diversité et la dispersion appelaient impérativement une centralisation ;

— d'autre part, d'une réunion dite BIDAC (« Bids Acceptance »), chargée d'étudier en détail les itinéraires, les possibilités de débit, les modalités à adopter et l'emploi judicieux des différents moyens, qui s'est, depuis le 12 mars 1946, réunie 17 fois.

Dédoublée d'abord en deux réunions — BIDAC-Nord pour le transit avec l'Allemagne, BIDAC-Sud pour les trafics par les ports de l'Adriatique et à travers l'Autriche, la Conférence BIDAC a tenu des réunions communes à partir de la Conférence de Prague au mois de septembre 1946.

Disons tout de suite qu'ont été ainsi régulièrement élaborés, discutés et contrôlés des programmes portant au total, à la date du 1er juillet 1947, sur 24.000 trains et sur 1.750.000 tonnes par voie d'eau.

Axées, bien entendu, essentiellement, au début, vers le problème des itinéraires et du franchissement des points où des « congestions » étaient à craindre (« bottlenecks »), les attributions de la réunion BIDAC ont évolué et sont maintenant consacrées à l'examen des difficultés techniques de toutes natures à l'égard des besoins du trafic.

***

Il importait, d'ailleurs, en présence de la multiplicité des problèmes et, corrélativement, du nombre élevé des réunions et conférences chargées de les examiner, d'en faire une synthèse périodique. Tel a été le but de la Conférence dite ECIMOT (« ECITO Movements »), qui s'est réunie 14 fois du 15 novembre 1945 au 22 mars 1947 et qui a permis d'évoquer et de traiter au mieux l'ensemble de tous les problèmes de mouvement examiné au premier degré par la Commission des Wagons, par le Comité de Réparation des Wagons et par la réunion BIDAC.

Actuellement, cette conférence a cessé son activité et c'est la réunion BIDAC qui, au cours de contacts mensuels, permet de régler l'ensemble des questions à l'ordre du jour.

***

Analyser en détail les problèmes traités par ces conférences sortirait du cadre de cet exposé et l'on ne peut ici que se contenter d'indications générales.

Il est certain, tout d'abord, que c'est au sein de ces réunions que s'est développé et affirmé un esprit de solidarité technique qui n'a pas peu contribué aux résultats acquis. Le seul fait de constituer un « forum » où se groupent tous les mois des fonctionnaires possédant tous les éléments de discussion en matière de transports internationaux et de leur permettre d'exposer leurs besoins et leurs difficultés a permis de régler rapidement et d'un commun accord de nombreux problèmes, dont la solution, en raison des malentendus inévitables, aurait parfois demandé plusieurs mois.

Il est certain aussi que, ces réunions ayant lieu sur le plan des Gouvernements et des Autorités d'occupation et traitant de l'ensemble du transport par rail, par voie d'eau ou par route, il était indispensable d'en assurer la présidence et le secrétariat par un organisme impartial, en l'espèce l'ECITO.

Les résultats acquis ont été importants. Il suffit, pour s'en convaincre, de noter qu'ils se sont appliqués :

— aux importations tchécoslovaques par les ports de la mer du Nord et de la Baltique,

— aux importations et au transit de l'Autriche,

— aux importations par Trieste et par Venise,

— aux échanges avec l'Italie,

— au trafic franco-polonais,

— aux échanges entre l'Italie, la Tchécoslovaquie et la Pologne, etc.

et qu'ils ont comporté les transports de l'UNRRA, dont le montant total (22 millions de tonnes) n'a pu, comme l'a déclaré, le 3 février 1947, le représentant de cette Organisation, être atteint que par l'action régulatrice de l'ECITO.

C'est également dans ces réunions que l'Office a pu réaliser, sur un plan particulièrement élevé et productif, conformément à la mission que lui a confiée au mois de juin 1946 le Conseil Économique et Social des Nations Unies, une coordination sans précédent entre les divers moyens de transport, notamment en faisant un large appel à la voie d'eau.

On peut noter encore, parmi les questions traitées au cours de ces réunions :

— l'examen périodique des possibilités d'extraction du bassin de la Ruhr et des conditions de transport du charbon,

— les tarifs de transport dans les zones d'occupation en Allemagne,

— le règlement de sérieuses difficultés pour le passage du trafic international au point frontière tchécoslovaque de Cheb (Eger),

— de nombreux problèmes de navigation (Rhin, Elbe) et d'utilisation des ports (ports de Brême, d'Hambourg, ports polonais),

— l'utilisation de la voie mixte Rhin-fer pour le trafic Pays-Bas - Tchécoslovaquie, au sujet de laquelle une intervention de l'ECITO a permis, après étude sur place, d'aplanir de sérieuses difficultés relatives à l'emploi du port fluvial d'Aschaffenburg,

— l'acheminement du trafic routier international en Allemagne,

— la coordination des transports massifs de pommes de terre,

— l'examen périodique de la situation des combustibles de traction et des réserves hydrauliques,

— l'examen périodique de la situation générale au point de vue des ressources en locomotives et en wagons, avec l'étude des perspectives pour les mois à venir,

— la réduction du nombre des wagons sous charge et des temps de déchargement,

— les économies sur le nombre des wagons nécessaires pour les transports, soit en utilisant à charge des wagons vides en retour sur des itinéraires en boucle (trafic Hambourg-Tchécoslovaquie par la zone soviétique), soit en détournant le trafic avec emploi combiné de la voie d'eau (trafic des pommes de terre de la Tchécoslovaquie sur la Rhur, avec transbordement à Aschaffenburg),

— le rassemblement et l'utilisation des wagons frigorifiques et « ferry-boats »,

— tous les problèmes relatifs à la réapplication du Règlement International des Wagons (RIV),

— le rapatriement et l'échange des locomotives et des voitures à voyageurs, etc...

Une mention spéciale est à réserver à l'utilisation en transit, réglée au cours des réunions BIDAC, des voies des zones soviétiques en Allemagne et en Autriche à destination de la Tchécoslovaquie, de l'Autriche, de la Hongrie et de la Pologne (par ces voies, le programme de juin comporte 1.207 trains), ainsi que de la ligne Helmstedt-Francfort-sur-le-Mein de l'Allemagne sur la Pologne (capacité de 60 trains par mois).

Signalons aussi une étude faite par l'Office, en collaboration complète avec le Comité Européen du Charbon (« European Coal Organisation — ECO »), sur les dispositions à adopter pour réduire les parcours kilométriques des transports de charbon, en faisant desservir les différents pays par les bassins de production les plus voisins. Cette étude, qui n'a pas jusqu'à présent abouti à des résultats importants,

va être reprise incessamment ; elle a eu l'avantage d'attirer l'attention des Gouvernements et des Autorités d'occupation sur un problème d'intérêt capital à l'heure présente.

D'autres études ont été amorcées dans le même sens, notamment pour les transports de sel.

***

Un problème n'a pas manqué de se poser dans la pénurie générale des moyens de transports et devant l'importance croissante des programmes : celui d'un ordre de priorité à fixer éventuellement sur le plan international entre les transports à assurer. Question entièrement nouvelle et particulièrement intéressante, qui a fait l'objet d'échanges de vue très compréhensifs entre l'Office, le Comité Économique (EECE) et les Gouvernements. Une procédure a été établie dans ses détails, à laquelle d'ailleurs, on a pu éviter d'avoir recours, en raison de la bonne volonté et de l'esprit de collaboration de tous les représentants des Gouvernements, qui ont toujours abouti à des accords permettant de traiter les questions à l'amiable.

***

En ce qui concerne l'organisation technique de la circulation des trains de marchandises, les interventions de l'Office ont notamment porté sur les points suivants :

1° à une Conférence tenue à Copenhague en juin 1946, sous les auspices de l'ECITO, a été conçue la mise au point (avec un large concours de la route) des transports de poisson en provenance du Danemark et de la Scandinavie ;

2° une réunion spéciale s'est tenue à Spire pour amorcer une réorganisation des transports intérieurs de marchandises de grande vitesse en Allemagne ;

3° enfin, l'Office a apporté un large concours dans la remiseen marche et dans le fonctionnement de la Conférence internationale des Horaires de Marchandises qui s'est déjà réunie deux fois à Prague, en décembre 1946, et à Paris, en mars 1947. Un partage provisoire d'attributions a été réglé entre cette conférence et la réunion BIDAC.

***

En matière de voyageurs, le rôle de l'Office s'est borné à établir et à assouplir les contacts qui ont permis aux Autorités d'occupation de participer aux travaux de la Conférence Internationale des Horaires de Voyageurs. On peut signaler cependant le rôle joué par l'ECITO dans la création d'une branche d'Amsterdam du Nord Express et dans la création d'un express Munich-Rome.

C. Les voies d'eau.

En matière de voies d'eau, l'action de l'Office s'est exercée dans des domaines multiples.

En ce qui concerne les fleuves internationaux, le Rhin a, bien entendu, été en premier lieu l'objet de ses préoccupations. Dès le mois de juillet 1945, et en attendant que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ait pu être rétablie et outillée à nouveau, l'ECITO a suggéré des mesures propres à assurer l'administration internationale de la navigation du Rhin. Il avait en vue, notamment, la coordination et le contrôle du trafic.

Une mission a été envoyée sur place en novembre 1945 pour étudier la situation. Des projets ont été soumis en conséquence aux Gouvernements intéressés et — la Commission Centrale du Rhin ayant, entre temps, repris son activité — ceux-ci ont abouti à la formation du « Comité Temporaire pour la Navigation du Rhin » (« Rhine Interim Working Committee »), destiné à compléter l'action de la Commission Centrale du Rhin, en se substituant, avec une composition internationale, au comité militaire qui existait auparavant.

Les représentants de l'ECITO ont pris part, soit comme observateurs, soit à titre consultatif, à toutes les réunions de ces organisations inter-gouvernementales rhénanes : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Rhine Interim Working Committee,« Temporary Committee for Traffic on the Rhine », qui a remplacé le « Rhine Interim Working Committee » au mois de février 1947. Comme on va le voir, leur intervention dans ces organismes a permis d'obtenir d'intéressants résultats.

***

S'efforçant, en effet, de soulager les transports ferroviaires chargés à l'excès, l'Office n'a pas cessé d'insister pour l'utilisation maxima des voies navigables intérieures et a suggéré de nombreux éléments propres à augmenter la capacité des transports par eau. Les interventions faites de sa part, lors des réunions des organismes rhénans, ont conduit :

— à l'assouplissement de l'interdiction de la navigation de nuit et la prolongation de la journée de navigation sur le système rhénan ;

— à la suppression de la « marge de sécurité » imposée arbitrairement sur certains secteurs au tirant d'eau admissible des bateaux ;

— au rétablissement du « flottage » du bois ;

— à l'amélioration des communications téléphoniques et télégraphiques le long des voies navigables.

La suppression de la « marge de sécurité » permet une augmentation de la capacité de chargement pouvant aller jusqu'à 30 % environ

pendant la période de basses eaux. Il en résulte une meilleure utilisation du matériel et une économie de la puissance de traction.

La prolongation de la journée de navigation et la levée de l'interdiction de naviguer la nuit sont susceptibles de diminuer de 10 % la durée de rotation des chalands.

Enfin, la remise en activité du flottage du bois permet une économie sensible de la puissance de traction.

***

Dans le domaine si important du transport des charbons de mines de l'Allemagne du Nord, les efforts de l'Office ont été particulièrement productifs : 60 à 70 % des quantités destinées à l'exportation sont maintenant transportés par voie d'eau, ce qui vient soulager considérablement le chemin de fer. L'Office poursuit son action pour aboutir à des résultats analogues en ce qui concerne les charbons destinés à l'intérieur de l'Allemagne et de l'Autriche.

***

Pour en terminer avec l'exploitation sur le Rhin, on notera que la constitution de groupements d'exploitation des flottes rhénanes a attiré spécialement l'attention de l'Office. Cette question, qui intéresse au plus haut point la navigation internationale, a fait l'objet d'une étude détaillée, dont il sera intéressant de suivre le développement.

***

En ce qui concerne l'Elbe, l'ECITO s'est activement employé à faciliter l'usage de ce fleuve pour le transport par Hambourg des marchandises à destination ou en provenance de la Tchécoslovaquie. Il s'est entremis, à cet effet, entre les parties intéressées (Gouvernement tchécoslovaque, Autorités d'occupation U.K. et U.R.S.S.), soit à l'occasion des réunions BIDAC, soit par des contacts directs, pour que les transports effectués par les chalands allemands puissent être payés en monnaie autre que des devises appréciées.

***

Enfin, à l'instar de ce qui a été fait pour le matériel roulant, l'Office a organisé et a fait exécuter le recensement du matériel flottant de navigation intérieure. Une conférence, réunie à ce sujet à Londres le 16 mai 1946, sous ses auspices, a déterminé les modalités de ce recensement, dont la date a été fixée au 15 août 1946.

D. Les ports maritimes.

En ce qui concerne les ports maritimes, nous signalerons d'abord que la Conférence réunie à Copenhague le 3 juin 1946, sous les auspices de l'Office, a notamment examiné, du point de vue technique de l'économie des transports, l'acheminement du trafic d'outre-mer vers les différents ports européens. Cette conférence a émis le vœu que le trafic soit acheminé par ses débouchés naturels au point de vue des transports, en évitant un usage irrationnel de certains ports.

Ce même sujet a été repris plus récemment et des études approfondies ont montré l'avantage qu'il y avait à faire desservir par Anvers et Rotterdam, plutôt que par Brême ou Hambourg, l'hinterland formé par le bassin rhénan et s'étendant à l'Est jusqu'à la ligne Ched-Ham. L'acheminement du trafic de cette région par les ports rhénans, plutôt que par Brême et Hambourg, permettrait une économie permanente de plusieurs milliers de wagons.

De nouvelles études sont en cours pour déterminer l'hinterland rationnel des différents ports européens au point de vue des transports.

***

Pour permettre aux ports de remplir l'Office qui leur revient ainsi, il était nécessaire qu'ils retrouvent tout ou partie de l'équipement qu'ils ont perdu du fait de la guerre. L'ECITO s'est attaché à remplir ce programme, tant en s'efforçant d'obtenir le rapatriement du matériel enlevé qu'en faisant obtenir des priorités dans l'attribution d'engins portuaires, soit neufs, soit provenant des surplus des armées alliées. L'aide à apporter aux ports polonais dans cet ordre d'idées a été l'objet de négociations particulièrement actives.

***

Signalons enfin que le recensement dont il a été question à propos des voies navigables s'applique également au matériel flottant des ports.

E. Les transports routiers.

Lorsque les disponibilités sont devenues plus larges sur le continent, les transports routiers ont pu garder un rôle important, en facilitant l'acheminement des denrées périssables ou de celles dont le besoin se faisait sentir d'une manière particulièrement pressante, en portant aussi secours — dans une mesure moindre, il est vrai — aux chemins de fer pour des transports internationaux de voyageurs.

Les efforts de l'Office se sont appliqués d'abord à la liaison de la Tchécoslovaquie avec les ports de la Mer du Nord, puis au trafic

scandinave vers l'Europe Centrale et, d'une manière générale, au difficile problème du transit des camions à travers l'Allemagne sur une grande distance. Plusieurs conférences ont réuni les représentants des Gouvernements et des Zones en ce qui concerne les questions de permis, de carburant, de ravitaillement et de logement, et les efforts faits ont été couronnés de succès.

***

L'Office a estimé, en outre, que le rétablissement de la circulation des voitures privées, notamment pour les voyages officiels et les voyages d'affaires, présentait un intérêt certain dans le cadre du rétablissement économique de l'Europe. Au cours de conférences spéciales qui se sont tenues à Bruxelles, le 21 février 1946 et à Paris le 15 janvier 1947, il a monté toute une organisation internationale de « coupons d'essence », qui a rendu et rend des services signalés aux automobilistes empruntant les routes des pays où le carburant est rationné. Il n'a pas manqué aussi de s'attaquer aux problèmes concernant les autorisations et les pièces nécessaires dans les circonstances actuelles.

***

Enfin, une tâche très intéressante s'est offerte à l'Office dans le domaine de la coordination du rail et de la route pour le trafic international routier empruntant l'Allemagne. A la requête des Autorités d'occupation, l'ECITO a été chargé de « cribler » les demandes de création de services routiers internationaux et d'adresser à leur sujet des propositions à ces Autorités. Cette procédure a porté sur des programmes s'appliquant à 85 autobus, 852 camions et 508 remorques à utiliser pour des services réguliers.

F. Les relations avec les Autorités d'occupation et les Organisations internationales.

La présence des Autorités d'occupation dans certains pays européens a introduit un élément nouveau dans l'exécution des transports. On a vu précédemment comment, par l'intermédiaire des services de l'ORMOA, l'Office s'est attaché à faciliter leur tâche et à les introduire, au point de vue de la technique des transports, dans le concert général européen. Il n'est pas exagéré de dire que l'exécution de ce programme a constitué une des missions les plus importantes de l'ECITO.

L'ORMOA ne s'est pas contenté de suivre toutes les questions propres aux Territoires Occupés, il a aussi participé à toutes les études pouvant avoir une incidence du côté des Autorités d'occupa-

tion. Si de nombreux malentendus et de nombreuses frictions ont pu être évités, c'est certainement grâce à ces contacts permanents, grandement facilités d'ailleurs par l'esprit parfaitement compréhensif des Autorités d'occupation.

Citons, parmi les questions dont le règlement a relevé plus spécialement de l'initiative de l'ORMOA :

— le retour progressif en Grande-Bretagne de 460 locomotives « armée britannique » stationnées en France et en Belgique et la vente aux Pays-Bas de 320 de ces locomotives ;

— l'acheminement du matériel roulant et routier délivré par l'UNRRA à la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie et la Grèce ;

— le retour d'un grand nombre de wagons-citernes des zones britannique et américaine en Allemagne sur la France ;

— la location aux Pays-Bas de 50 wagons-citernes allemands ;

— le rapatriement de 50.000 Polonais de la France sur la Pologne, etc...

Une mention spéciale est à réserver au Bureau de l'ORMOA à Rome, qui a joué un rôle de premier plan dans la restauration des chemins de fer italiens par ses avis, ses recommandations, les contacts qu'il a établis entre les Autorités civiles et militaires et ses interventions dans le règlement des différends. Le même Bureau a été un des principaux artisans de la reprise des trafics internationaux dans le sud de l'Europe, en ce qui concerne les relations entre l'Autriche, l'Italie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie et le créateur de la réunion BIDAC-Sud. C,est en particulier à son inspiration que furent réunis, à Klagenfurt, les délégués des quatre zones en Autriche ; pour la première fois, toutes les zones d'occupation en ce pays étaient représentées à la Conférence BIDAC.

Enfin, nous signalerons deux domaines particuliers, dans lesquels, le Bureau de Rome a exercé son activité :

— le règlement des problèmes concernant le trafic de la zone de Trieste ;

— une mission au Caire pour analyser le matériel dit « surplus du Proche-Orient » et permettre aux pays européens d'y avoir recours.

***

D'autre part, l'Office s'est attaché à établir et à maintenir des liaisons étroites avec toutes les organisations internationales : le Comité Européen du Charbon, avec lequel il a eu des contacts permanents dans l'étude de tous les problèmes d'acheminement du charbon ; le Comité de Secours Economique pour l'Europe, avec lequel il a notamment étudié les problèmes de priorité de transports ; le Bureau

International du Travail, avec lequel il a exécuté de nombreuses études documentaires et repris le problème de l'attelage automatique ; l'U.N.R.R.A. avec lequel il a constamment collaboré ; la Chambre de Commerce Internationale, avec laquelle il a étudié les problèmes de facilités aux frontières et plusieurs problèmes routiers ; l'Union Internationale des Chemins de fer, dont le Comité de Gérance a admis la représentation de l'Office à titre consultatif ; les Administrations du RIV et du RIC (Règlement International d'échange des voitures) ; le Comité International des Transports, à la reprise des travaux duquel il a apporté son concours ; la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ; le Comité Temporaire du Trafic sur le Rhin ; les principales organisations routières, etc...

V. LES TACHES DE LONGUE DURÉE

L'Office ne s'est pas borné aux tâches de première urgence et à celles de transition qui viennent d'être décrites. Il a largement amorcé ce qu'il a considéré comme la troisième étape de sa mission, à savoir :

— d'une part, le retour au régime normal du temps de paix (liquidation de la guerre),

— d'autre part, la préparation de l'avenir (étude du régime de la paix).

Dans ce qui suit, on expose les principaux travaux de l'ECITO dans ce double domaine.

A. Le matériel roulant.

La création des Commissions d'échange des Wagons a correspondu à un besoin pressant et a rendu des services exceptionnels, mais cette solution ne peut avoir un caractère définitif. Malgré toutes les précautions prises, elle se fonde en effet sur la banalisation des parcs, qui est absolument incompatible avec la diversité des types de matériel et les méthodes techniques pratiquées en Europe.

Comme on l'a vu précédemment, il convient de remettre entre les mains de chaque réseau le matériel qui lui appartient et d'assurer, en outre, par l'emploi d'une réglementation convenable, le retour automatique sur ces réseaux des wagons qu'ils engagent sous charge dans le trafic international.

C'est dire que la mission de l'ECITO devait comporter :

— d'une part, l'exécution dans toute la mesure du possible de la restitution du matériel roulant, en application de l'article VII, paragraphe 8 de l'Accord de l'ECITO ;

— d'autre part, la remise en vigueur du Règlement International des Wagons (« RIV »), qui régissait avant la guerre les échanges de wagons et prévoyait précisément le retour automatique des véhicules sur leur réseau d'origine.

***

Dès le mois de juillet 1946, l'Office a entrepris une étude complète sur le vaste problème de la restitution du matériel roulant. Il s'agissait de rien moins que de rapatrier plus de 500.000 véhicules en s'efforçant, d'une part, de faire droit aux légitimes revendications des pays vainqueurs, d'autre part, d'éviter qu'une telle opération, faite inconsidérément, ne conduise à mettre les pays vaincus dans l'impossibilité d'assurer leurs trafics essentiels.

Le 18 novembre 1946, l'ECITO publiait un rapport d'ensemble sur la question (note ECITO/C/153).

Ce rapport a fait l'objet d'un examen attentif de la part des Gouvernements et des Autorités d'occupation et a été porté à l'ordre du jour du Conseil des 14-16 avril 1947 de l'ECITO, qui a désigné un comité spécial pour son examen.

Ce comité s'est réuni du 28 avril au 1er mai 1947 et a abouti à des résolutions, qui ont été soumises à un nouveau Conseil le 17 juin. Ces résolutions se fondent sur la note ECITO/C/153 et prévoient que des accords partiels seront conclus entre Gouvernements, accords bilatéraux ou plurilatéraux, pour permettre des réalisations progressives et souples. Les dits accords, qui entrent pleinement dans le cadre de l'article VII, paragraphe 8 de l'Accord de l'ECITO, devront être conclus avec l'intervention de l'Office, chargé d'en coordonner les dispositions et d'éviter que certaines d'entre elles ne soient préjudiciables à des pays non parties.

Il semble donc que les efforts incessants de l'Office pour faire aboutir le problème de la restitution soient sur le point de donner des résultats efficaces.

***

Il va de soi que la restitution du matériel suppose son identification préalable. De nombreux véhicules ont été, en effet, l'objet de « démarquages » ou de « prélèvement » et il n'est pas toujours aisé de déterminer l'administration d'origine.

Le problème a été abordé par l'ECITO dès le 26 août 1946 à l'occasion de la réunion de la Commission Internationale du Recensement, qui a décidé de procéder aux identifications utiles et a pris à partir de cette date le nom de « Commission Internationale du Recensement et de l'Identification (CIRI) ».

Cette Commission s'est réunie de nouveau le 16 décembre1946 le 19 février et le 21 juillet 1947. Sa tâche a été préparée par le « Comité Consultatif d'Identification », qui a mis au point toutes les techniques de l'opération.

L'identification, qui va porter sur l'ensemble du parc européen et permettre de repérer et de cataloguer 1.500.000 véhicules, constitue une opération sans précédent dans l'histoire des chemins de fer. Elle est dès maintenant entreprise et son exécution portera environ sur un an. Au fur et à mesure de leur identification, les véhicules recevront une marque spéciale internationale qui donnera tous les renseignements utiles.

Ajoutons que les Commissions des Wagons de Paris et de Prague vont procéder en septembre à un recensement des voitures à voyageurs et des wagons, qui donnera des vues d'ensemble particulièrement précieuses pour la restitution du matériel roulant et pour la remise en vigueur du RIV.

***

En ce qui concerne le RIV, l'Office n'a pas cessé d'apporter son entier concours aux Gouvernements et Administrations ferroviaires pour pousser à la remise en vigueur de ce règlement, partout où c'était possible sans compromettre le trafic essentiel international.

A la demande du Comité du RIV, il a réuni une conférence spéciale à Paris le 27 août 1946 pour étudier la manière dont se présentait actuellement le problème, compte tenu de la dispersion des parcs et de l'impossibilité de remettre en application les règles d'avant-guerre sans adopter des dispositions temporaires exceptionnelles.

Le premier pas en avant a consisté dans la remise en vigueur intégrale du Règlement RIV à partir du 1er octobre 1946 entre les pays de l'Ouest : Belgique, France, Luxembourg, Italie, Pays-Bas, qui se sont ajoutés à la liste des pays scandinaves et de la Suisse, entre lesquels le RIV continuait à être utilisé. Très rapidement également, la zone britannique et la zone française d'occupation en Allemagne ont fait du RIV une application purement technique sur les bases proposées par l'ECITO.

L'existence d'un double régime, Commission d'Échange des Wagons — RIV présentant évidemment des inconvénients, une sous-commission spéciale a examiné le problème dans ses détails et a mis au point certaines modifications dans la procédure de la comptabilisation des échanges de wagons aux frontières.

Le 1er avril 1947, a été réunie à Paris une autre Commission présidée par l'ECITO et qui a repris une fois de plus l'examen du problème. Cette commission a fixé les principales conditions auxquelles resterait subordonnée la remise en vigueur du RIV et indiqué les voies et moyens à utiliser.

Enfin, dans sa réunion du 28 avril au 1er mai 1947, le Comité spécial du Conseil de l'ECITO, mettant en évidence la liaison nécessaire qui existe entre la restitution et la reprise du RIV, a prévu que les accords de restitution à intervenir entre Gouvernements porteraient également sur cette importante question.

On peut donc considérer, à la suite de ces différentes étapes, que la reprise progressive du RIV est à la veille de se faire.

***

En matière de matériel roulant, l'Office a enfin abordé un problème qui entre dans le cadre des tâches de plus longue durée.

Dès maintenant, on peut dire que l'Europe manque d'environ 300.000 wagons. Si l'on considère en outre que le matériel actuel est très fatigué et que son amortissement rapide va s'imposer dans les années à venir, on est conduit à penser que des constructions ou des achats massifs vont s'imposer à bref délai. Le problème est de savoir, si, compte tenu des moyens dont disposera l'industrie européenne, il ne serait pas intéressant d'étudier une opération d'ensemble sur le plan international. La question est actuellement à l'étude dans le cadre général du programme d'assistance américaine à l'Europe.

B. Les voies d'eau.

En matière de voies d'eau et comme pour le matériel roulant, l'Office a abordé le problème de la restitution du matériel flottant.

C'est là un des principaux objets du recensement effectué, qui permettra de faciliter la recherche et l'identification du matériel enlevé par l'ennemi.

Le dépouillement de ce recensement est actuellement retardé, parce que certains résultats ne sont pas encore complètement parvenus. L'ECITO s'occupe activement de combler cette lacune.

Sur le terrain des principes il a, d'autre part, préparé, en matière de restitution, un projet d'accord multilatéral, en vue de préciser les problèmes complexes qui se posent et de hâter le retour des bateaux sous le contrôle des états auxquels ils appartiennent. Le Comité Exécutif de l'Office réunira à ce sujet une réunion spéciale le 2 septembre prochain.

***

L'Office continue, en outre, les études de longue durée qu'il a en cours sur les moyens permettant d'augmenter la capacité des voies d'eau européennes, notamment en Allemagne, et de les utiliser au maximum en vue de soulager les chemins de fer.

En même temps, il persiste dans ses efforts pour stimuler l'emploi de la voie d'eau par une réduction des taxes excessives.

***

Signalons enfin que l'Office s'est attaché à tirer les enseignements désirables des difficultés particulières entraînées par la rigueur de l'hiver dernier. Il a réuni une intéressante documentation sur les conditions atmopshériques qui ont entravé la navigation, sur les interruptions qu'elles ont provoquées et les perturbations qu'elles ont apportées dans les transports ferroviaires. Cette documentation doit servir de base à une étude, dont la portée s'étend au domaine de l'économie générale des transports.

C. Les ports maritimes.

Les travaux de l'Office concernant le dépouillement du recensement, l'identification et les problèmes de restitution ont porté, bien entendu, également sur le matériel flottant des ports maritimes.

D'autre part, l'ECITO a poursuivi ses études de longue haleine sur la détermination de l'usage rationnel des différents ports.

D. Les transports routiers.

En matière routière, l'Office poursuit tout d'abord sa tâche pour l'extension sur une plus longue durée ou l'adaptation des solutions et des méthodes qu'il a appliquées, à titre de transition, dans les domaines suivants :

— application du régime des coupons d'essence,

— application du régime des autorisations pour les parcours d'automobiles en Allemagne.

Mais bien d'autres problèmes restent à son ordre du jour. Tout d'abord, il est essentiel de s'efforcer, d'accord avec les Autorités d'occupation en Allemagne, de régler les problèmes de fourniture de carburant pour le trafic international dans ce pays.

Se plaçant, en outre, à un point de vue plus général, l'Office a pensé que la situation précaire des transports en Europe ocnduisait logiquement à un emploi aussi large que possible des moyens routiers sur le plan international. Mais l'exécution de ce programme se heurte à de sérieuses difficultés ; la Convention Générale sur la Liberté du Transit ne s'applique pas aux transports routiers et les législations nationales sont très complexes et variées.

Il s'agit là d'un problème à longue échéance, qui ne pourra être

traité dans son ensemble que par une organisation européenne permanente des transports, mais l'Office a estimé qu'il devait s'efforcer de répondre aux besoins urgents de l'heure présente. A cet effet, il a réuni, les 15 et 16 juillet à Paris, une Conférence internationale spéciale qui, prenant particulièrement en compte la situation actuelle et notamment les problèmes de la circulation en Allemagne et en Autriche, a porté à son ordre du jour :

— d'une part, les questions spécifiquement techniques, les documents exigés, les itinéraires à emprunter ;

— d'autre part, l'aspect économique des transports : taxation, liberté du transit, restrictions éventuelles au trafic international.

On peut espérer que cette Conférence portera ses fruits et permettra de donner au trafic routier international le développement nécessaire, dans l'intérêt de l'économie générale de l'Europe.

E. Études tarifaires et financières.

Les questions financières ont, de tout temps, retenu d'une manière particulière l'attention de l'Office. Elles ont, en effet, sur les transports internationaux, une incidence considérable.

L'instabilité de certaines monnaies, l'absence de rattachement de certaines autres à une devise stable, les exigences de certaines nations concernant le paiement de leurs taxes de transport en transit, sont de nature à provoquer des acheminements aberrants, qui rendent très difficiles les conditions des transports par eau et par route et qui vont même jusqu'à provoquer la suppression complète de certains trafics.

L'Office a fait la synthèse de ces problèmes dans une note adressée aux Gouvernements au mois de juin 1947, note dans laquelle est évoqué l'ensemble des difficultés qui se produisent dans le domaine du fer, de l'eau et de la route.

***

Plus spécialement en matière de monnaies de compte des tarifs, l'ECITO a adressé, dès le 17 mai 1946, une recommandation aux Autorités d'occupation et aux Gouvernements pour leur signaler les inconvénients que présente, au point de vue des transports, l'absence d'une cotation officielle du mark et pour leur suggérer de libeller, en une monnaie cotée, les taxes allemandes à percevoir hors d'Allemagne (taxes de transit des marchandises).

Les Autorités d'occupation ont effectivement, le 15 septembre 1946, mis en vigueur un tarif de marchandises en transit à travers l'Allemagne, libellé en dollars, et, progressivement, les Administrations des autres pays à monnaie non cotée (Autriche, Bulgarie, Hon-

grie, Yougoslavie), imitent cet exemple en libellant en francs suisses leurs tarifs de transit.

***

En matière de liquidation des comptes, le Conseil de l'ECITO a formulé, le 22 août 1946, une résolution de caractère général « sollicitant les Gouvernements-Membres et les Zones, de ne pas exiger un mode de paiement des frais de transport en transit, qui mette en danger la renaissance économique de l'Europe ». Cette résolution a été portée le 4 novembre à la connaissance des Gouvernements et des zones.

En ce qui concerne l'Allemagne, une satisfaction partielle a été donnée à cette résolution par les décisions de la Conférence de Berne (septembre 1946), qui prévoient que « les crédits pour les parcours allemands, exprimés dans la monnaie de compte du tarif (dollars), sont notifiés par les Administrations des Chemins de fer à leurs Gouvernements, en vue de permettre à ceux-ci de s'entendre avec les Autorités de contrôle en Allemagne pour fixer le mode ou la monnaie du règlement ».

Les Administrations de l'Europe Centrale et Orientale, (Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Tchécoslovaquie, Yougoslavie), ont, à la Conférence de Belgrade du mois de novembre 1946, placé la question sur le même terrain.

***

Du point de vue de l'exécution matérielle de la liquidation des comptes et du paiement de leurs soldes, l'Office a recommandé la suppression définitive du Bureau de Compensation du « Verein Mitteleuropeâischer Eisenbahnen » (VASt). Les Autorités d'Occupation ont donné, le 23 mai 1946, leur accord de principe à cette suggestion.

Pour remplacer cet organisme, l'Office a étudié l'extension, aux Administrations de l'Europe Centrale et Orientale, du domaine du « Bureau Central de compensation de Bruxelles » (B.C.C.), en recourant au besoin à la création à Prague d'un bureau satellite. Des contacts ont été pris dans ce but avec le Secrétariat général de l'U.I.C. La question n'a pas encore reçu de solution définitive.

***

Enfin, en matière de contexture de tarifs, l'ECITO a recommandé, au mois de janvier 1947, aux Gouvernements et aux Autorités d'occupation, de prendre des mesures pour faciliter les transports en provenance ou à destination de l'Allemagne, principalement en ce qui concerne le trafic des voyageurs.

En outre, le 10 avril 1947, sur la demande de la Tchécoslovaquie, l'Office est intervenu auprès des Gouvernements et des zones d'occupation pour leur recommander d'abaisser les prix des transports de marchandises transitant à travers l'Allemagne et d'envisager la publication de tarifs directs de marchandises.

F. Coordination des transports.

Comme on l'a dit, dans sa session du mois de juin 1946, le Conseil Économique et Social de l'Organisation des Nations Unies a confié à l'ECITO une tâche générale de coordination des transports.

L'Office n'a pas entendu exécuter cette mission dans le sens relativement étroit que l'on donne habituellement au terme de coordination et qui vise les mesures propres à éviter des concurrences onéreuses entre les divers modes de transport. On conçoit, d'ailleurs, que, dans ce domaine, où tant de mises au point sont encore nécessaires sur le plan national, il est impossible d'aboutir à bref délai à des réalisations étendues sur le plan international.

L'ECITO s'est d'abord attaché à prendre la suite des travaux de documentation de la Société des Nations en groupant les renseignements que l'on peut avoir sur l'état d'avancement des problèmes dans les différents pays. Il a adressé à ce sujet en septembre 1946 un demande aux Gouvernements-membres de l'Office et en novembre une demande analogue aux Gouvernements non-membres. Il a, en outre, comme on l'a vu, coopéré à un régime spécial d'autorisations pour les transports routiers en Allemagne, qui constitue une tentative fort intéressante de coordination entre le rail et la route.

Il a enfin fait une étude d'ensemble sur le problème des cadres (containers).

En outre, s'appuyant sur les considérations déjà mises en lumière par la Société des Nations (Rapport 1941-42 — General I), l'Office a estimé que la coordination doit, surtout dans les circonstances actuelles, être entendue dans un sens large sur le plan international. Celle-ci vise à faire de l'ensemble des modes et des voies de transport un usage logique, harmonieux, adapté aux besoins, à éviter les concurrences abusives, à barrer la route aux mesures discriminatoires, à apporter des garanties suffisantes aux pays qui n'ont pas de débouché direct sur la mer.

Nous croyons avoir suffisamment montré que telle a été une des principales activités de l'Office et il suffit à cet égard de citer, à titre d'exemple, ses interventions constantes pour tirer un large parti de la voie d'eau ou de la route, ses études sur les ports de la Mer du Nord et de la Baltique, etc.....

Ne s'agit-il pas, en l'espèce, de la première tentative faite pour exercer une action régulatrice de coordination sur les transports européens ?

G. La liaison avec les autres Organisations internationales.

Sur le plan des tâches de plus longue durée, l'Office ne s'est pas contenté de maintenir les contacts étroits qu'il avait noués avec les autres organisations internationales à l'occasion de ses tâches de transition.

Il s'est d'abord attaché à travailler en liaison permanente avec l'Organisation des Nations Unies, le Comité Économique et Social, la Commission des Transports et des Communications.

Il a voulu aussi, conformément aux dispositions de l'article VIII, paragraphe 14 de l'Accord du 27 septembre 1945, faire une étude d'ensemble des organisations internationales européennes intéressées par les transports, dans laquelle il a indiqué les quelques mesures qu'il semblait opportun d'envisager en ce qui concerne les organisations ferroviaires. Parmi elles, figure la suppression du « Verein », organisation ferroviaire très importante dont l'Allemagne avait fait avant la guerre un moyen d'influence et de propagande politique ; cette suppression est actuellement effective.

***

En ce qui concerne l'application des Conventions Internationales pour le Transport des Marchandises, des Voyageurs et des Bagages par Chemins de fer (CIM, CIV), l'ECITO et l'Office Central de Berne ont envoyé, le 25 septembre 1946, aux Gouvernements et aux Autorités d'occupation une lettre commune, les invitant à une conférence à réunir ultérieurement, dans le but de procéder à un échange de vues sur les problèmes soulevés par la cessation des hostilités au sujet du régime conventionnel et réglementaire applicable aux transports internationaux par chemins de fer.

Dans leurs réponses, la plupart des Gouvernements se sont montrès favorables au principe de la Conférence, dont la convocation a toutefois été différée à la demande de certains d'entre eux.

Par ailleurs, l'ECITO a préparé une étude d'ensemble des modifications et compléments à la CIV et à la CIM, qu'il serait intéressant d'examiner à l'occasion de la prochaine révision périodique réglementaire de ces conventions.

***

Signalons enfin que, dans la mesure de ses moyens, l'Office s'est efforcé de revigorer les Organisations indispensables qui avaient fait leurs preuves avant la guerre, de les aider de toute son influence auprès des Autorités d'occupation et de faire appel largement à leur compétence.

H. Études générales sur la liquidation de la guerre, et sur le régime de la paix.

L'Office a cru également faire œuvre utile en s'attaquant résolument à certains problèmes qui ressortissent au domaine des solutions définitives à adopter, en matière de transport, pour assurer l'équilibre européen.

Après avoir adressé aux Gouvernements le 16 janvier 1947 des recommandations sur la question des réparations à exiger de l'Allemagne en matière de matériel roulant, il a préparé une vaste étude sur l'ensemble des dispositions à introduire dans le Traité de Paix avec ce pays. La situation actuelle des transports est, en effet, tellement complexe et tellement différente de celle qui a suivi la première guerre mondiale qu'il est du devoir d'une Organisation internationale européenne de restauration des communications d'en faire apparaître les aspects caractéristiques, ainsi que de formuler des suggestions adaptées aux besoins présents et inspirées de l'expérience acquise par l'application des Traités de 1919-1920.

Cette importante étude comporte deux parties : après avoir examiné les problèmes très particuliers que pose la liquidation de la guerre, l'Office a abordé aussi les mesures qui s'appliqueront au régime de la paix, tant dans le domaine des Conventions générales à reviser ou à conclure que dans celui des obligations unilatérales à imposer à l'Allemagne.

Sans revêtir le caractère d'une recommandation officielle, cette étude va être transmise aux Gouvernements membres de l'Office.

***

Signalons, dans un domaine analogue, l'importante contribution qu'a apportée l'ECITO aux études sur la création d'un organisme permanent des transports.

Les fonctions à attribuer à cet organisme ont trouvé leur fondement dans les études d'un Comité spécial du Conseil de l'Office, qui s'est réuni à Paris au mois de janvier 1947. Ces études ont été utilisées au cours des travaux de la Commission des Transports et des Communications et du Conseil Économique et Social à New-York.

Le Conseil Économique et Social a décidé la réunion à Genève d'un Comité d'experts (27 mai-7 juin), dont les propositions finales relatives aux fonctions de l'organisme, s'inspirent largement des suggestions de l'Office et qui a mis aussi en évidence, à l'instigation des représentants de l'ECITO, la nécessité d'éviter toute interruption dans l'accomplissement des tâches de l'Office.

I. — Études sur les statistiques.

Pour répondre à ses propres besoins et surtout pour préparer les travaux qui vont reprendre sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, l'Office a porté son attention sur les problèmes des statistiques.

Il a fondé ses études sur le « Rapport sur l'unification des statistiques de transport » de la Commission spéciale du Comité des Communications et du Transit de la Ligue des Nations (Genève, 1932), rapport qui suggérait la fourniture de deux groupes de renseignements :

— d'une part, des statistiques administratives et techniques,

— d'autre part, des statistiques de trafic.

Dans le premier domaine, l'Office a mis au point, pour ses besoins propres, des statistiques mensuelles standardisées dont la contexture fera utilement l'objet d'un examen de la part des organismes qui poursuivront les études.

Dans le deuxième, l'Office, s'inspirant du projet de Convention Internationale sur les statistiques de transports, établi en 1931 par la Société des Nations, s'est efforcé d'amorcer, dans les pays d'Europe, l'établissement de statistiques permettant de bien caractériser, en volume et en nature, les principaux courants de trafic internationaux par les différentes voies. Dans cet ordre d'idées, le Bureau Central des Statistiques des Pays-Bas va publier, à partir du 1er janvier 1947, des statistiques faisant ressortir avec netteté les renseignements désirables. Nul doute, l'impulsion étant ainsi donnée, que, sous les auspices des organisations permanentes compétentes, on arrive à des réalisations substantielles.

J. Documentation.

L'Office s'est efforcé de renseigner les Gouvernements et les Autorités d'occupation en groupant sa documentation dans une publication mensuelle, la « Situation des Transports en Europe », dont vingt numéros ont paru du mois d'octobre 1945 au mois de juillet 1947.

Les lecteurs de cette publication ont pu trouver là les éléments principaux des statistiques tenues par l'ECITO dans le domaine :

— du rétablissement des communications,

— de la situation du matériel roulant, fluvial et routier,

— des possibilités de construction du matériel de transport en Europe et en Amérique,

— des surplus disponibles, etc...

Ils y ont trouvé aussi des renseignements sur l'activité internationale en matière de transports et notamment sur celle de l'ECITO.

Enfin, un certain nombre d'articles de fond les ont renseignés sur la situation des principaux problèmes à l'ordre du jour.

***

En matière de documentation, l'Office a fait aussi, comme on l'a dit à propos de la coordination, une étude d'ensemble sur le problème des cadres (containers), en faisant notamment le point des réalisations et des orientations des différents pays en la matière.

K. Études diverses.

Il serait fastidieux d'énumérer les études diverses faites dans d'autres domaines par l'Office. Certaines d'entre elles revêtent cependant de l'importance et méritent d'être mentionnées.

Tout d'abord, en liaison étroite avec la Conférence Internationale des Horaires Voyageurs, l'ECITO s'est préoccupé du problème du changement de l'heure dans les pays qui ont une heure différente en hiver et en été. La diversité actuelle des régimes et le caractère trop souvent tardif des décisions prises par les différents États présentent, en effet, des inconvénients majeurs au point de vue de l'organisation des transports de voyageurs internationaux.

Le 29 novembre 1946, l'Office a adressé aux Gouvernements une recommandation tendant, pour les pays intéressés, à adopter un régime uniforme dont il a fixé les modalités.

Un rappel a été adressé à ce sujet le 19 mai dernier.

***

L'Office a suivi aussi la question des facilités aux frontières, pour s'efforcer de réduire au minimum les documents de douane, les formalités, les visites, etc...

Il a apporté sa collaboration complète aux travaux des Comités de la Chambre de Commerce Internationale qui ont suivi la question. Il a également participé aux travaux d'une Commission d'Experts, réunie à Genève le 14 avril 1947 à la diligence de l'Organisation des Nations Unies, pour jeter les bases d'une convention internationale relative aux formalités aux frontières pour les voyageurs.

L'Office a souligné, à l'occasion de ces diverses réunions, l'intérêt qui s'attacherait à traiter aussi le problème des marchandises, qui est évidemment plus complexe, mais dont l'importance est très grande pour les échanges internationaux.

VI. CONCLUSION — BILAN DE L'ACTION DE L'ECITO LES TACHES DE DEMAIN.

Deux ans ont suffi à l'Office pour remplir ce programme. C'est peu, si l'on tient compte des sujétions de mise en route de l'organisation, d'un fonctionnement de quatre mois sous une forme provisoire, d'un déménagement exécuté de Londres à Paris au mois de juin 1946, si l'on tient compte aussi des retards ou des difficultés qui se sont trop souvent manifestés dans l'atmosphère internationale actuelle, si l'on tient compte enfin des obstacles auxquels s'est heurté l'Office pour obtenir l'ensemble des renseignements qui lui auraient été nécessaires.

L'Office tient à rendre un hommage spécial de reconnaissance aux Gouvernements, Autorités d'occupation, Organisations Internationales et Administrations qui lui ont apporté un précieux concours et ont facilité sa lourde tâche.

***

A l'heure actuelle, les transports ont fait depuis deux ans des progrès considérables, mais il s'en faut de beaucoup que la situation soit redressée. La dispersion encore très grande du matériel, l'état d'entretien défectueux des parcs ferroviaires, l'insuffisance du nombre de wagons, les difficultés que présentent la restauration des parcs flottants et la suppression des dernières entraves qui s'opposent à leur plein emploi sur les voies navigables, l'absence de règlementation internationale en ce qui concerne les transports routiers, restent des sujets sérieux d'inquiétude et la plus grande vigilance s'impose pour éviter l'hiver prochain une crise redoutable des transports.

Il appartiendra à l'Organisation qui prendra la suite de l'ECITO de continuer et d'achever l'œuvre de redressement et de régler la liquidation de la guerre. Elle sera ainsi mieux en mesure d'aborder les grands problèmes du régime de la paix, dans lesquels nous espérons qu'elle jouera un rôle de premier plan, pour le plus grand bien de la prospérité économique européenne.

LA RESTITUTION DU MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER

La note insérée dans cette brochure sur les tâches accomplies par l'ECITO expose les efforts faits par l'Office pour faire aboutir le problème fondamental de la restitution du matériel roulant de chemin de fer. Au moment où l'on peut espérer parvenir à des réalisations substantielles en la matière, nous croyons devoir exposer sommairement comment se présente la question.

***

C'est le 18 novembre 1946 que l'ECITO a publié la note ECITO/C/153, dans laquelle il a exposé les principes et les modalités d'application sur lesquelles il lui paraissait possible de fonder les opérations de restitution des locomotives, des voitures à voyageurs et des wagons.

Cette note établit une distinction, d'une part, entre les *pays prioritaires*, qui sont pratiquement les pays alliés et qui ont des droits incontestables, d'autre part, entre les *pays non-prioritaires*, qui comprennent, en particulier, l'Allemagne.

Si l'on considère le cas particulièrement important des opérations de restitution du matériel à marchandises devant avoir cours entre un pays allié et l'Allemagne, la note ECITO/C/153 contient les propositions suivantes :

1° on effectuerait le plus rapidement possible la restitution des wagons du pays allié situés en Allemagne, en subordonnant cependant ce retour au maintien en Allemagne d'un « *niveau minimum* » de parc, permettant à ce pays de faire face à ses besoins essentiels, notamment à ceux du trafic de transit ;

2° on effectuerait aussi le rapatriement sur l'Allemagne des wagons allemands situés dans le pays allié. Cette proposition est fondée sur l'intérêt majeur qui s'attache, du point de vue de l'entretien du matériel roulant, à regrouper ce matériel sur les pays d'origine.

Mais, bien entendu, l'ECITO a entendu subordonner cette deuxième opération à des conditions tenant compte des droits légitimes des pays alliés ; il a prévu, à cet effet, qu'elle devrait prendre en considération les « *besoins effectifs* » du pays allié et qu'elle s'effectuerait sous forme de « *restitution proportionnelle* », en restant constamment « proportionnée » aux récupérations qu'effectuera le pays allié sur l'ensemble de son propre matériel situé hors de ses frontières ;

3° on conçoit que l'opération de la restitution pure et simple des wagons allemands à l'Allemagne pourrait conduire certains pays alliés à être privés d'un parc indispensable. Nombreux, en effet, sont les wagons de propriété alliée qui ont été prélevés par l'Allemagne depuis 1938 et dont les opérations d'identification ne permettront pas toujours de déterminer l'origine.

Pour éviter cet inconvénient majeur, ainsi que pour tenir compte, le cas échéant, des changements de consistance qui seraient intervenus dans les réseaux ferroviaires, la note ECITO/C/153 a prévu des « *attributions temporaires de parc* » ;

4° il va de soi que les mesures envisagées ont un caractère provisoire. Elles restent entièrement subordonnées aux dispositions des Traités de Paix à conclure et réservent notamment toutes les décisions à intervenir en ce qui concerne les contestations de propriété (matériel considéré comme prise de guerre, matériel allemand revendiqué par certains pays alliés en application de l'Accord sur les Réparations du 21 décembre 1945, matériel de type allemand construit pendant les hostilités sur le terrain des pays alliés).

***

Dans sa réunion des 14-16 avril 1947, le Conseil de l'ECITO a constitué un Comité spécial pour étudier ces propositions.

Ce Comité s'est réuni du 28 avril au 1er mai 1947 et a abouti à des conclusions qui peuvent se résumer ainsi :

1° les principes de la note ECITO/C/153 ont été approuvés par le Comité ;

2° il a été bien précisé que toutes précautions seraient prises pour sauvegarder les droits éventuels des pays formulant des revendications de propriété ;

3° le Comité s'est efforcé de tenir compte de la difficile situation des transports en Allemagne, en prévoyant les transitions utiles dans les opérations de restitution ;

4° il a souligné l'intérêt qui s'attache à combiner la restitution avec la remise en vigueur du *Règlement RIV*, seul susceptible de sauvegarder le bénéfice acquis par le rapatriement des véhicules sur leurs pays d'origine ;

5° il a enfin proposé que les opérations soient réglées par le moyen *d'accords bi- ou plurilatéraux*, sous les auspices de l'ECITO, charge d'en assurer la coordination.

En raison de l'importance de ces propositions, nous croyons devoir en donner ci-dessous le texte intégral :

PROPOSITIONS DU COMITÉ DU CONSEIL POUR LA RESTITUTION DU MATÉRIEL ROULANT

Le Comité a été chargé par le Conseil de l'ECITO d'étudier la restitution du matériel roulant, en prenant pour base de ses délibérations le document ECITO/C/153 et en tenant compte des vues exprimées par le Conseil dans sa réunion des 14/16 avril 1947.

Généralités.

1. Le Comité reconnaît à l'unanimité le droit à restitution du matériel roulant aux Pays alliés, tel qu'il résulte notamment des dispositions de l'article VII, paragraphe 8, de l'Accord de l'ECITO.

2. Sur le terrain technique, il constate, encore une fois, la nécessité absolue de l'opération de la restitution, pour permettre d'assurer un entretien correct du matériel et pour revenir, dans le moindre délai, aux règles normales d'avant-guerre en ce qui concerne l'échange du trafic.

3. Il est d'avis de s'inspirer, en matière de restitution, des dispositions de la note ECITO/C/153, sous les réserves et dans les conditions indiquées ci-après.

Identification.

4. En ce qui concerne l'identification des wagons, le Comité estime que cette opération est nécessaire pour effectuer la restitution. Mais, étant donné que les difficultés d'identification ne sont à prévoir que pour une partie relativement restreinte du matériel roulant, il n'est nullement nécessaire d'avoir terminé les opérations d'identification pour entreprendre et poursuivre activement les opérations de restitution.

5. Il propose au Conseil de recommander aux Gouvernements Membres que les opérations d'identification soient effectuées sur tous les réseaux à voie normale de l'Europe Continentale se trouvant sous leur autorité et d'attirer l'attention des Gouvernements non-Membres, invités à participer à titre consultatif aux discussions sur la restitution, sur la nécessité de pratiquer aussi l'identification sur leur territoire.

Attributions temporaires.

6. Ayant pris connaissance des propositions du Comité Exécutif relatives aux « attributions temporaires de matériel roulant » (para. 58 à 61 de la Note ECITO/C/153). le Comité constate que la restitution des wagons donne lieu à des difficultés pratiques dans le cas des pays dont le réseau englobe de nouveaux territoires ou qui, totalement ou partiellement privés de leur propre matériel, ne peuvent récupérer ce dernier.

Ces difficultés, qui entrent d'ailleurs dans le cadre des dispositions de l'Article VII, para. 8, 3e phrase, de l'Accord de l'ECITO, ne peuvent être levées qu'en laissant ou en effectant, à titre temporaire, aux pays intéressés, un contingent adéquat de matériel étranger, sans préjudice de la détermination définitive de propriété et en ayant recours, tout d'abord, à cet effet, au matériel non-prioritaire. Le cas échéant, le recours au matériel prioritaire pourrait être aussi prévu dans les accords dont il est question ci-dessous.

Le Comité signale, d'autre part, que la détermination chiffrée de ces attributions exigera un examen attentif des besoins et des disponibilités, pour lesquels la fourniture de renseignements complets et détaillés sur les parcs est indispensable. Constatant que ces renseignements lui font en partie défaut et qu'il n'a pu pour cette raison préciser suffisamment ses études, il propose au Conseil d'attirer tout particulièrement l'attention des Gouvernements sur la nécessité de fournir toute la documentation concernant le parc ferroviaire, de répondre au questionnaire de l'ECITO sur le recensement et de donner toutes les justifications utiles.

PAYS NON PRIORITAIRES — SITUATION PARTICULIÈRE DE L'ALLEMAGNE.

7. En ce qui concerne les pays non prioritaires, le Comité considère que l'opération peut, conformément à la Note ECITO/5/153, se fonder sur la considération de la « restitution proportionnelle » et du «niveau minimum », ce dernier élément étant à déterminer le plus tôt possible.

Mais, prenant en considération la situation difficile des transports dans les zones anglo-américaines en Allemagne, telle que l'ont exposée les représentants de ces zones, il prend note de ce que, dans une première étape, il peut être procédé à des échanges nombre pour nombre de wagons sains.

PAYS PRIORITAIRES.

8. Il y a lieu, entre pays prioritaires, de poursuivre activement la restitution des wagons, en ayant seulement égard à l'origine de ces véhicules et, notamment, sans tenir compte des démarquages qui auraient pu intervenir.

MATÉRIEL REVENDIQUÉ.

9. En ce qui concerne le matériel dont la propriété est revendiquée par certains pays en vertu de la Partie I, Article 6, A de l'Accord sur les Réparations du 21 décembre 1945, le Comité, tenant compte de l'avantage du regroupement du matériel sur les pays d'origine, recon-

naît l'intérêt de retourner les véhicules en question sur les pays non-prioritaires, sauf, bien entendu, ceux qui feraient l'objet d'une attribution de parc.

Mais, en vue de sauvegarder pleinement les droits des parties en attendant la décision définitive à intervenir sur cette question de principe, les pays détenteurs devraient recevoir des garanties juridiques, notamment dans le domaine financier, garanties à définir dans les accords dont il est question ci-dessous.

En outre, pour s'assurer que les mouvements de restitution de wagons, qui auront lieu dans les deux sens, seront bien assurés en véhicules d'un état d'entretien équivalent, le Comité est d'avis qu'un contrôle convenable soit organisé à la frontière et réglé dans les mêmes accords.

10. En ce qui concerne la décision de principe, le Comité propose au Conseil de recommander aux Gouvernements-Membres intéressés de faire en sorte qu'elle intervienne dans le moindre délai, pour clarifier définitivement la situation.

INTERDICTION DE NOUVEAUX DÉMARQUAGES.

11. A ce sujet, le Comité propose au Conseil de recommander instamment aux Gouvernements que toute nouvelle altération des marques des wagons, ne faisant pas l'objet d'un accord formel, soit définitivement proscrite.

Pour éviter tout malentendu en ce qui concerne les wagons démarqués dont la propriété est contestée par certains Gouvernements, le Comité propose que les pays détenteurs en fournissent dès à présent une liste détaillée à l'Office, à charge pour ce dernier de la communiquer aux Autorités d'occupation.

WAGONS AVARIÉS.

12. En ce qui concerne les wagons avariés, le Comité admet qu'il y a lieu de maintenir le principe d'après lequel un wagon hors d'état d'assurer du service et dont il n'est pas possible d'effectuer la remise en état dans un délai de plusieurs mois doit être retourné, sans compensation, au réseau d'origine. Mais il reconnaît que cette opération peut soulever des problèmes techniques méritant un examen attentif et il estime que l'application du principe précédent doit faire l'objet des précisions utiles dans les accords dont il est question ci-dessous.

WAGONS CONSTRUITS PENDANT LA GUERRE.

13. En ce qui concerne les wagons de type allemand construits pendant la guerre dans les pays alliés, le Comité propose au Conseil de recommander aux Gouvernements-Membres que soit fixée le

Utilisable 166.000 waf. alld
64000 waf. etr.
230000 dont 20.000 TC

Avariés All^ds 55.000
Etrangers 38000 dont 5000 TC
93000

Bizone

Total alld 221000
Total etr. 102000 dont 25000 TC
323.000

à peu près le niveau d'avant guerre
mais celui ci avait 5% d'immob

Dans les chiffres
sont compris les waf P
ne sont pas compris les wafers de service
ni les fauchés.

+ 17000 wafers des tards
membres du Pool

plus tôt possible la question de propriété, pour éviter une incertitude gênante dans la restitution.

REMISE EN VIGUEUR DU RIV.

14. Ayant pris connaissance des conclusions techniques de la Commission spéciale instituée par la Conférence BIDAC et du Comité du Règlement International des Wagons (RIV), qui vient de se réunir du 21 au 26 avril, le Comité souligne l'intérêt majeur qui s'attache à remettre en vigueur le RIV dans le moindre délai (y compris le paiement des redevances d'usage), pour éviter qu'en l'absence de règles précises d'échange de matériel, on ne perde le bénéfice durable de la restitution. Les modalités de cette application, qui devraient être adaptées à la dispersion actuelle des parcs, seraient réglées dans les accords prévus ci-dessous, en s'inspirant dans la mesure utile des conclusions de la Commission spéciale et du Comité du RIV.

Le Comité note que la remise en vigueur du RIV exigera parfois que des pays ne disposant pas d'un nombre suffisant de wagons nationaux portant leur marque gardent ou obtiennent l'usage d'un certain nombre de wagons étrangers, avec apposition éventuelle d'une marque de gérance temporaire.

DROITS DE LOCATION.

15. Le Comité tient à attirer l'attention du Conseil sur l'intérêt qui s'attacherait à prévoir, en principe, des droits de location progressifs à la charge des pays détenteurs de wagons appartenant à des administrations étrangères. Lorsque cette formule pourrait être introduite dans les accords dont il est question ci-dessous, elle aurait l'avantage d'inciter les divers pays à activer la restitution.

PROCÉDURE — ACCORDS PARTIELS. accords existent quand traité en faux ad 24

16. En ce qui concerne la procédure à adopter, le Comité aurait préféré procéder par voie d'un accord général et définitif. Il a dû y renoncer en raison de la diversité des situations qui se présentent et pour éviter que l'ensemble des opérations ne soit entravé par des difficultés particulières à certaines d'entre elles. Il propose donc que des accords partiels soient conclus entre Gouvernements, accords bilatéraux ou plurilatéraux, pour permettre des réalisations progressives et souples.

Ces accords devraient comporter entre autres :

— les mesures à prendre pour la remise en vigueur du RIV ;

— les dispositions correspondant à une première étape de restitution des wagons sains, limitée, en ce qui concerne certains pays ou certaines zones d'occupation, à des échanges nombre pour nombre et comportant la restitution sans compensation des wagons avariés ;

— éventuellement, les mesures à prendre en ce qui concerne le matériel dont la propriété est revendiquée ;

— les bases d'une nouvelle phase de restitution, suivant la note ECITO/C/153.

17. Ces accords, qui entreraient pleinement dans le cadre de l'article VII, parag. 8, 3e phrase de l'Accord de l'ECITO, devraient être conclus avec l'intervention de l'Office, chargé d'en coordonner les dispositions et d'éviter que certaines d'entre elles ne soient préjudiciables à des pays non parties.

18. En vue de faciliter la conclusion de ces accords, de s'efforcer d'aplanir les désaccords d'ordre technique qui viendraient à se produire au moment de leur élaboration et d'assurer une interprétation homogène desdits accords, ainsi qu'une suffisante continuité de vues, le Comité croit désirable qu'il puisse être fait appel à un groupe restreint d'experts impartiaux et laisse au Conseil le soin d'apprécier la solution la plus adéquate à adopter.

CENTRALISATION TECHNIQUE.

19. Le Comité estime indispensable que l'exécution des opérations de restitution puisse être suivie dans ses détails, tant du point de vue des résultats acquis que des modalités techniques. Les réunions périodiques de l'ECITO (CEW) et (BIDAC) pourront s'acquitter de cette mission, mais le Comité signale au Conseil qu'à partir du moment où ces réunions viendraient à disparaître ou à devenir trop peu fréquentes, il serait nécessaire de leur substituer une Commission spécialisée de techniciens.

LOCOMOTIVES, VOITURES A VOYAGEURS.

20. En ce qui concerne les locomotives et les voitures à voyageurs, le Comité, se référant à l'opinion déjà exprimée dans le Conseil, considère que la question de restitution, tout en présentant un intérêt certain, ne revêt pas la même importance que pour les wagons. Constatant cependant que la Note ECITO/C/153 a traité de la question, il estime désirable que les Gouvernements s'efforcent de régler les problèmes relatifs à ces catégories de véhicules, dans les accords ci-dessus.

***

Dans sa réunion des 17-18 juin 1947, le Conseil de l'ECITO a étudié les propositions de son Comité et a abouti aux conclusions suivantes :

« Le Conseil

après avoir examiné le rapport du Comité pour la restitution du matériel roulant, ainsi que les propositions qui y sont annexées, et prenant en considération les conclusions générales et les recommandations qu'il contient,

« Recommande

d'établir entre les pays intéressés, dans la mesure du possible, des accords conformes aux vues du Comité et

« Recommande

que, sans préjuger la question de propriété, dans les cas contestés, les restitutions soient aménagées de manière à tenir compte à la fois de la nécessité urgente de reconstituer les parcs des différents pays européens qui ne disposent plus d'un nombre de wagons correspondant à leurs besoins, la plus haute priorité étant réservée à cette fin aux pays alliés, et de l'obligation de maintenir dans chaque pays (y compris les pays non prioritaires) un niveau minimum indispensable ».

***

Ainsi donc, les Gouvernements ont réussi à se mettre d'accord sur des principes généraux, qui vont permettre — il faut l'espérer — d'entrer résolument dans la voie des réalisations. L'ECITO, qui est heureux d'avoir pu, par ses études, contribuer à cet heureux résultat, va s'efforcer de provoquer et de faciliter les accords prévus ci-dessus, ainsi que d'en coordonner au mieux l'exécution.

Même si elle n'aboutit pas avant un certain délai à une restitution intégrale, l'opération au besoin partielle, combinée avec la remise en vigueur du RIV, constituera un élément essentiel de la remise en ordre définitive des parcs, condition indispensable à la pleine reprise des échanges internationaux.

LA SITUATION DES TRANSPORTS EN EUROPE AU 15 JUIN 1947

CAUSES — REMÈDES

Au moment où l'Office Central des Transports Intérieurs Européens va cesser ses activités, il a paru intéressant de faire sommairement le point de la situation générale des transports en Europe, d'analyser les principales causes des difficultés qui subsistent encore et de rappeler les remèdes qui permettront de revenir à un régime normal.

I. LA SITUATION ACTUELLE LES PERSPECTIVES POUR L'AUTOMNE PROCHAIN.

Dans leur ensemble, les programmes des transports internationaux des mois de mai et de juin ont pu être exécutés. C'est un résultat satisfaisant, auquel les efforts de l'ECITO et de la Conférence BIDAC ne sont certainement pas étrangers, mais il faut se garder d'en tirer des conclusions sur la situation des transports, qui reste la source de nombreuses préoccupations.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire international, les représentants de la zone anglo-américaine ont formulé, en effet, à la réunion BIDAC des 20/21 mai 1947, de sérieuses réserves en ce qui concerne leurs possibilités ultérieures. Quant au trafic intérieur, s'il est vrai que certains pays, comme la France, la Belgique, les Pays-Bas, font face aux besoins dans de bonnes conditions, il en est tout autrement en Allemagne et en Autriche. Les demandes ne sont satisfaites dans la zone anglo-américaine en Allemagne qu'à concurrence de 65 % et la situation est plus mauvaise encore dans certaines parties de l'Autriche.

***

Or, la période actuelle est, comme on le sait, une période de trafic modéré, par rapport à laquelle la période d'automne représente une augmentation pouvant atteindre 70 % sur certains pays.

D'autre part — et l'on ne peut que s'en féliciter — la renaissance progressive du commerce et de l'industrie entraîne une augmentation régulière des demandes de transport.

Si donc la situation est déjà inquiétante à l'heure actuelle, elle risque de devenir critique à partir de l'automne et de provoquer,

surtout si l'hiver est rigoureux, une crise des transports dont les conséquences seraient redoutables dans la conjoncture économique présente.

II. LES CAUSES DE LA SITUATION ACTUELLE.

Une première cause de la situation actuelle est d'ordre général. Il s'agit du manque de charbon.

La pénurie de combustible a été particulièrement sensible l'hiver dernier, pendant lequel l'acheminement des trains de charbon eux-mêmes a été parfois entravé par l'impossibilité d'alimenter le foyer des locomotives. Cette situation paradoxale souligne un aspect important du problème : celui des priorités à prévoir dans les allocations de combustible. Si, avant toute autre répartition, les transports ne reçoivent pas un contingent suffisant, on s'expose à une paralysie générale des échanges.

C'est en Autriche que la pénurie de charbon s'est fait et se fait encore le plus durement sentir. A l'heure actuelle, ce pays n'accepte le trafic en transit, par ses voies non électrifiées, que moyennant la fourniture du charbon de traction par les pays voisins. Une telle exigence est contraire aux règles normales d'acheminement des transports et ne saurait être maintenue sans provoquer des détournements coûteux et sans gêner considérablement le trafic international.

***

En ce qui concerne les transports ferroviaires, une autre difficulté majeure est l'insuffisance du nombre des wagons disponibles.

Cette insuffisance résulte d'abord de la réduction des parcs due aux destructions. A titre d'ordre de grandeur, on peut évaluer à 300.000 le nombre de wagons ayant disparu en Europe au cours des hostilités.

Elle est aussi la conséquence de l'état d'entretien défectueux du matériel. Si certains pays ont pu revenir, à cet égard, à une situation à peu près normale — et l'on ne peut qu'admirer les résultats remarquables qu'ils ont obtenus, — d'autres sont encore en présence d'une situation très défectueuse, caractérisée par des immobilisations atteignant 30 % des effectifs (le pourcentage normal avant la guerre était de l'ordre de 7 à 8 %). C'est notamment dans la zone anglo-américaine en Allemagne que le nombre des véhicules à réparer est élevé, pour des raisons multiples : nombreux ateliers détruits, manque de matières premières et de pièces de rechange, baisse de rendement en raison des difficultés de ravitaillement, etc... Bien que l'ECITO n'ait pu obtenir la fourniture de renseignements précis à ce sujet, il semble

bien que la situation soit analogue dans d'autres pays de l'Europe Centrale et Orientale, notamment en Autriche et en Yougoslavie.

Enfin, malgré tous les efforts de l'ECITO et de la Commission des Wagons de Paris, des retards importants se sont produits dans les compensations en wagons vides des mouvements internationaux de wagons chargés. Certains de ces retards seront probablement comblés à brève échéance, mais la situation paraît plus sérieuse en ce qui concerne l'Autriche, dont la dette en wagons à l'égard de la zone anglo-américaine a atteint plusieurs milliers d'unités le 30 mai 1947. Un tel retard risque de mettre la zone anglo-américaine dans l'impossibilité de faire face à ses obligations et celle-ci a dû suspendre les trafics à destination de l'Autriche en transit à travers l'Allemagne, en même temps qu'elle limitait à des échanges journaliers wagon par wagon le trafic du charbon de la Ruhr sur l'Autriche. A la suite d'une réunion à Salzbourg des parties intéressées, l'ECITO a pu, fort heureusement, donner une orientation favorable à ce conflit, dont le règlement définitif paraît proche maintenant.

***

En ce qui concerne le matériel de traction, la situation d'entretien des locomotives a été franchement mauvaise l'hiver dernier dans certains pays ou zones, notamment dans la zone anglo-américaine en Allemagne où les immobilisations ont atteint 60 %.

Il semble qu'un grand effort de redressement ait été fait sur ce point, mais on ne saurait, pour cela, s'empêcher d'avoir des craintes en ce qui concerne la prochaine campagne d'automne et l'hiver qui la suivra.

***

En présence d'une situation ferroviaire aussi tendue, peut-on dire qu'on tire le plein rendement des autres moyens de transport ? Nous ne le pensons pas.

Certes, le système fluvial a subi lui aussi de graves dommages dans ses installations fixes et dans le matériel flottant, mais il dispose encore incontestablement d'une marge de possibilités. En toutes occasions, notamment pour le système rhénan et pour l'Elbe, l'ECITO s'est efforcé d'accroître les contingents confiés à la voie d'eau ; il reste, néanmoins, beaucoup à faire dans ce domaine.

D'après les renseignements, malheureusement incomplets, qui sont en la possession de l'ECITO, il semble que, dans la partie occidentale de l'Allemagne, la proportion du trafic évacué par voie

d'eau soit sensiblement inférieure à ce qu'elle était avant la guerre, à savoir 20 à 25 % du trafic total. Si l'on tient compte du fait que les régions desservies par le réseau rhénan disposent d'un important système de voies de navigation et desservent des territoires dont le trafic pondéreux est bien adapté au transport fluvial, si l'on considère aussi que, du fait de la conjoncture économique, la proportion des trafics pondéreux se trouve accrue, on voit que des reports importants peuvent encore être effectués du chemin de fer sur la navigation.

Il faut noter, en passant, qu'un obstacle certain à l'augmentation de ces reports réside dans le déséquilibre qui existe entre les taxes de transport par chemins de fer et par voies navigables, les premières étant parfois inférieures aux secondes.

Quant aux transports routiers, il semble également que l'on pourrait en faire un plus large usage, notamment en Allemagne, en adoptant à leur égard une politique plus libérale et en prévoyant les moyens utiles en ce qui concerne la fourniture de carburant, de pneumatiques, etc...

***

Il est enfin, dans le domaine financier, un ordre de problèmes qui vient apporter de sérieuses entraves aux transports internationaux : c'est celui des monnaies et des changes. En particulier, la variation des cours de change et l'absence de cotations de certaines monnaies créent une gêne considérable, non seulement pour le calcul et le règlement des frais de transport, mais aussi pour le paiement des services rendus (frais de remorquage, frais de ports, frais d'entreposage, ravitaillement et logement du personnel).

***

III. LES REMÈDES IMMÉDIATS A LA SITUATION ACTUELLE

L'ECITO s'est constamment efforcé de prévoir et de mettre en évidence les déficiences précédentes ; il a insisté sans relâche pour que les remèdes utiles leur soient apportés.

En ce qui concerne les solutions immédiates, ces remèdes peuvent se résumer de la manière suivante.

***

En matière de combustible, on se trouve en présence d'une crises européenne du charbon, dont les causes multiples ont été maintes

fois analysées. Mais l'Office a demandé et demande encore qu'une priorité suffisante soit accordée aux transports. Si l'on ne peut pas acheminer les trains, on rend, en effet, inefficaces tous les efforts qui peuvent être faits pour ranimer l'industrie. Quel sens peut avoir une attribution de charbon à une usine, s'il n'est pas possible d'amener ce charbon à pied d'œuvre ?

Faute de doter les transports et notamment le chemin de fer des contingents indispensables de combustible, on risque d'engager l'économie générale dans une impasse absolue.

***

En ce qui concerne la pénurie de wagons, il importe avant tout de :

1° réparer le matériel à tout prix. Tous les moyens doivent mis en œuvre dans cet ordre d'idées : fourniture de matières premières, de pièces de rechange, réouvertures d'ateliers, accroissement du rendement par une rémunération convenable du personnel, par l'amélioration de son ravitaillement et de ses conditions de vie, appel à l'industrie privée et même au concours d'autres pays ;

2° faire respecter les règles d'échange du matériel. Tant que les dettes en wagons ne seront pas acquittées au jour le jour, tant que des tentatives critiquables s'exerceront pour retenir indûment des véhicules, on restera exposé à des à-coups brutaux dans le trafic. Surtout, on ne verra pas se rétablir ce courant de confiance général, qui était de règle avant la guerre et qui est indispensable pour donner aux échanges de la continuité et de la souplesse. Devant certaines carences, l'ECITO est désarmé et est obligé de se tourner vers les Gouvernements pour les prier de faire respecter par tous les pays le régime auquel ceux-ci ont souscrit ;

3° enfin, améliorer la rotation du matériel par l'accélération des chargements et des déchargements, par la réduction des escales, par le contrôle de la circulation des trains. De grands efforts restent à faire dans ce domaine en Allemagne, An Autriche, dans d'autres pays de l'Europe Centrale. Si l'on veut bien noter qu'un gain de 20 % sur la rotation dans la seule zone anglo-américaine en Allemagne libérerait près de 50.000 véhicules, on se rend compte qu'il faut chercher dans cette voie un remède fondamental à la pénurie actuelle des wagons.

***

Si la situation des locomotives est en amélioration, elle appelle cependant, on l'a dit, la plus grande vigilance. Le manque de moyens de traction est, en effet, en matière de transport, la plus redoutable

des éventualités. L'amélioration de l'état d'entretien des locomotives doit donc, comme pour les wagons, faire l'objet d'un grand effort.

***

Quoi qu'il en soit, la situation restera particulièrement critique en ce qui concerne le chemin de fer. En demandant trop à ce moyen de transport, on risque de le mettre en faillite.

Il est donc indispensable de suivre pleinement et sans restrictions les recommandations faites par l'ECITO et qui tendent à faire l'usage maximum des voies d'eau, en utilisant pleinement les possibilités importantes qui existent encore dans ce domaine.

A la vérité, la conjoncture actuelle justifierait qu'on ne se contente pas de revenir à la situation d'avant la guerre, mais qu'on aille plus loin encore pour tenir compte des difficultés spéciales du chemin de fer. A cet égard, il serait même justifié d'utiliser la voie d'eau dans des cas où son emploi n'est pas entièrement rationnel.

Au surplus, du seul point de vue de la consommation de combustible, on ne saurait oublier que cette consommation n'atteint à la tonne, pour les transports par eau, qu'environ 12 à 15 % de celle qu'exige le chemin de fer.

Quant aux anomalies, signalées plus haut, relatives aux taxes par eau comparées à celles par fer, il est très désirable, si l'on veut stimuler suffisamment l'emploi de la navigation, de leur apporter les réductions utiles lorsqu'elles sont manifestement excessives.

***

Des considérations analogues s'appliquent aux transports routiers et il semble possible d'adopter les orientations suivantes dans la zone anglo-américaine en Allemagne, où la situation présente des difficultés particulières.

On pourrait d'abord autoriser assez largement — au moins à titre temporaire — les transports internationaux à grande distance, notamment en ce qui concerne le transit international.

On pourrait surtout prévoir, à l'intérieur de l'Allemagne, un emploi étendu du camion, sur des bases conformes aux principes d'une coordination logique. Le mieux serait à cet égard de s'inspirer des réalisations faites en France, en Angleterre et dans d'autres pays, en limitant le plus possible les transports ferroviaires à des relations entre « gare-centres » et en faisant effectuer par camion, sur ces gares-centres et à partir d'elles, le ramassage et la distribution. Il n'est pas excessif de penser qu'on arriverait peut-être ainsi à réduire de 5 à 10 % la charge du fer et il semble que les ressources en véhi-

cules et en carburant ne s'opposent pas à la mise en œuvre d'un tel programme. Toutes proportions gardées, le même programme pourrait s'appliquer aux autobus.

***

La coordination des moyens de transport ne doit pas seulement s'appliquer à la répartition entre les divers modes de transport ; elle doit également s'étendre dans le temps, en s'efforçant de tirer parti des disponibilités apparaissant dans la belle saison, généralement caractérisée par l'amélioration du rendement et par une détente dans le trafic. En effectuant à ce moment-là, par anticipation, certains transports d'approvisionnement, tels que ceux du combustible domestique, les pays dans lesquels la situation est particulièrement tendue pourraient émousser leur pointe de trafic en automne et réduire leurs difficultés dans la mauvaise saison.

Quoi qu'il en soit, dans cette utilisation logique et adaptée aux circonstances des divers moyens de transport, il faut s'efforcer d'avoir en vue à tout instant les préoccupations purement techniques de rendement. C'est en utilisant les ports les lieux adaptés, les voies et les moyens rationnels, en réduisant les parcours, en économisant le matériel roulant et flottant, en accélérant sa rotation, en s'attachant le moins possible aux préoccupations trop étroitement nationales, en évitant de donner une place exagérée à certains problèmes financiers, en s'efforçant de rétablir et d'assurer partout la liberté du transit, bref en fondant la politique des transports sur l'intérêt général, qu'on arrivera à faire face aux besoins.

***

Quant aux entraves qui résultent des problèmes de monnaies et de changes, la meilleure solution consisterait évidemment à adopter un taux officiel de change pour toutes les monnaies. Si, cependant, en raison du caractère général du problème, cette solution ne pouvait être envisagée à bref délai, il serait hautement désirable que des solutions temporaires intervinssent :

— pour fixer, uniquement en ce qui concerne les transports, un taux de change pour les monnaies qui n'ont pas de change officiel,

— pour obtenir que tous les pays acceptent de percevoir, en trafic direct, des taxes pour le compte des autres pays, de manière à permettre le fonctionnement normal d'un bureau de compensation,

— pour permettre, enfin, le règlement rapide, entre les divers pays, en espèces, en nature ou en services, des débits résultant des opérations de transport.

***

IV. LES REMÈDES A ÉCHÉANCE PLUS LOINTAINE

Il est, en outre, hautement désirable que soit poursuivie l'action de l'ECITO dans le sens d'un retour intégral à une situation normale, surtout dans le domaine du matériel ferroviaire.

Parmi les moyens susceptibles d'activer la remise en état du matériel, le remède définitif consiste dans le retour des véhicules sur leur pays d'origine. C'est, en effet, une vérité incontestée qu'un wagon n'est correctement entretenu que par le réseau dont il dépend ; toute autre formule risquerait d'être vaine et inefficace. Or, plus de 300.000 wagons sont encore en dehors de leur pays d'attache.

C'est dire l'intérêt majeur que présente l'opération de la restitution, qu'il faut pousser par tous les moyens et qui s'impose absolument, du seul point de vue technique.

***

Il importe aussi de revenir à des règles d'échange de matériel qui assurent le maintien du bénéfice acquis par la restitution, en prévoyant le retour automatique sur leur pays d'origine des wagons engagés en trafic international.

Tel est l'objet du Règlement International des Wagons (RIV), qu'il convient de remettre en vigueur le plus vite possible, en adoptant au besoin les mesures de transition utiles, mais en appliquant les sanctions financières qui sont susceptibles de le faire respecter.

***

Dans le domaine ferroviaire, il est enfin désirable de rajeunir le parc européen. Si l'on tient compte des pertes par destruction, de l'état général d'entretien, de la nécessité d'amortir un grand nombre de véhicules arrivés à limite d'usure, il s'agit, pour l'ensemble de l'Europe, d'un apport de près de 100.000 wagons par an pendant plusieurs années.

Il semble qu'il y ait là matière à l'établissement d'un programme, tenant largement compte des possibilités des constructeurs européens, mais prévoyant aussi, dans la mesure nécessaire, l'accroissement de ces possibilités et certains apports extérieurs. Et ne peut-on

pas envisager qu'une telle opération soit faite sur le plan international, pour en faciliter l'exécution, notamment du point de vue financier ?

Le lieu n'est pas ici de traiter cette importante question, qui est maintenant à l'ordre du jour à l'occasion du plan d'assistance américaine à l'Europe.

***

Dans le domaine routier, enfin, il convient de combler une lacune importante, qui est l'absence d'une règlementation internationale permettant de donner une souplesse suffisante aux transports routiers.

***

V. CONCLUSION

Que conclure de cet exposé ?

Certes, des progrès immenses ont été accomplis dans la restauration des transports européens.

Mais on s'exposerait, nous l'avons dit, à de graves désillusions en croyant à un rétablissement complet : la situation reste aujourd'hui inquiétante, elle est surtout pleine de menaces pour l'hiver prochain. Les difficultés se localisent dans un nombre limité de pays ou de zones, qui englobent, malheureusement, certaines parties de l'Allemagne et de l'Autriche, jouant, par leur position géographique, un rôle essentiel dans l'acheminement du trafic international. Une crise intérieure des transports dans ces pays se traduirait inévitablement par une crise générale, dont les conséquences sont imprévisibles.

L'Office espère avoir suffisamment préparé les voies pour que la restauration définitive ne tarde pas trop, mais il ne saurait trop répéter que la situation générale appelle de la part de tous un large esprit de collaboration, un sens aigu de lintérêt général, un certain désintéressement et une confiance mutuelle, sans laquelle, en matière technique, aucune œuvre durable n'est possible.

Dans ce domaine, le rôle d'une Organisation internationale permanente des transports, dont la continuité et la stabilité seront assurées, paraît devoir être primordial.

RÉUNION DU CONSEIL DE L'ECITO DU 17-18 JUIN 1947

Le Conseil de l'ECITO s'est réuni du 17 au 19 juin à Paris, 19, avenue Kléber.

Il a d'abord examiné en détail le problème de la restitution du matériel roulant et a abouti aux conclusions dont nous donnons par ailleurs le compte-rendu dans cette brochure (voir notre article sur la restitution du matériel roulant de chemin de fer).

A ce sujet, il a souligné la gravité de le situation d'entretien du matériel roulant et a pris à ce sujet la résolution suivante :

« LE CONSEIL

« Attire l'attention de toutes les autorités intéressées sur les effets déplorables, pour les transports européens, de l'aggravation de la situation en ce qui concerne la réparation des wagons et des locomotives.

« Il émet le vœu que la Commission Économique Européenne entreprenne, dès que possible, une étude des causes de cette aggravation, en vue de proposer des remèdes pratiques et des solutions tendant à assurer une meilleure utilisation du matériel existant ».

Le Conseil s'est aussi consacré à l'examen des tâches essentielles restant à remplir par l'Office et de la procédure de liquidation de l'ECITO. Il a pris à ce sujet la résolution suivante, que nous croyons utile de reproduire intégralement parce qu'elle indique à nos lecteurs dans quelles conditions l'Office va progressivement cesser ses activités, dont la poursuite et l'achèvement seront assurées par le Comité des Transports Intérieurs prévu au sein de la Commission Économique Européenne à Genève :

« LE CONSEIL,

estimant qu'un personnel réduit est suffisant pour assurer jusqu'à leur reprise par le Comité des Transports de la Commission Économique Européenne les tâches essentielles de l'Office,

« DÉCIDE

que

1. *a*) les tâches de l'ECITO seront, à partir du 1er juillet 1947, limitées aux activités énumérées dans l'Annexe A de la présente résolution,

b) le Directeur Général assurera, sous réserve de l'approbation du Comité Exécutif, les services du personnel minimum nécessaire à la poursuite des activités limitées de l'ECITO ;

c) le Comité Exécutif prendra les mesures nécessaires, en consultation avec l'E.C.E., pour prévoir l'arrêt des activités de l'ECITO, tout en s'assurant, dans la mesure du possible, qu'il ne se produira pas d'interruption dans la conduite des tâches de l'ECITO, telles qu'elles sont définies dans l'Annexe A, en attendant que l'E.C.E. en assume la responsabilité ;

d) en ce qui concerne la période se terminant à la fin de l'exercice financier, le Comité Exécutif établira et approuvera, pour la date du 30 juin 1947 au plus tard, un budget qui sera de 7.000 livres pour le seul personnel technique et comprendra en outre les fonds nécessaires pour couvrir les dépenses du Comité Exécutif et du Directeur Général ; le Conseil délègue, par la présente, au Comité Exécutif l'autorité nécessaire à cette fin.

« 2. Le Comité Exécutif désignera un liquidateur chargé de prendre les mesures nécessaires pour assurer la liquidation des avoirs et des obligations de l'Office et déterminera le montant des honoraires qui lui seront alloués. Le liquidateur entrera en fonction au moment où prendront fin les activités de l'ECITO.

« 3. Le plus tôt possible après le 27 septembre 1947, le liquidateur communiquera un ou plusieurs rapports au Gouvernement du Royaume-Uni qui se chargera de les transmettre aux gouvernements membres ; ces rapports contiendront une note indiquant le montant devant être remboursé aux gouvernements membres sur leur contribution, pour la période se terminant au 27 septembre 1947.

« 4. Le Gouvernement du Royaume-Uni peut convoquer une réunion du Conseil à tout moment, pendant le cours de la liquidation et, en tout cas, il convoquera une telle réunion avant que cette liquidation ne soit terminée.

« 5. L'Accord viendra à expiration à la date qui sera fixée par le Conseil.

ANNEXE A
TACHES ESSENTIELLES A POURSUIVRE

« I) Poursuite des travaux concernant la coordination des échanges, le recensement, l'identification et la restitution du matériel roulant ferroviaire et du matériel de navigation intérieure ainsi que des bâtiments de servitude dans les ports.

« II) Coordination des mouvements et détermination des itinéraires relatifs au trafic international essentiel dans les limites des moyens de transports disponibles aussi longtemps que durera la période de crise, par la mise en œuvre, s'il y a lieu, de dispositions appropriées en vue d'assurer la coopération entre les différents moyens de transport.

« III) Organisation provisoire de certaines formes de transports routiers internationaux ».

INDEX SUCCINT RELATIF AUX NUMÉROS 1 A 19

ÉTUDES GÉNÉRALES

(2) Le calendrier des réunions de l'ECITO, d'août 1946 à juillet 1947, a été publié dans chaque bulletin, du N° 13 au N° 20.

Trafic des marchandises :				
IMP (Programmes)	8.6	13.4	13.39	17.65
BIDAC (Acheminements)	13.4	14.57	15.8	16.11
— —	17.25	18.27	18.66	
Conférence des horaires	2.5			
Les problèmes de transport (ECIMOT)	13.4	13.59	14.58	16.11
	18.28	18.66		
Commission d'Échange des Wagons (CEW)	5.5	7.3	8.3	13.6
	15.8	17.66	18.15	19.65
Comité de Réparation de Wagons	7.4	13.6		
Service de ferry-boat entre le Danemark et la Norvège	10.58			
Physionomie générale des transports, mois par mois	13.39	14.57	15.8	16.11
	17.25	18.27	19.21	

CHEMINS DE FER

Réunions de l'ECITO :								
Conférences pour le recensement et l'identification du matériel roulant ferroviaire	3.6 17.11	9.4	12.3	14.3	15.6			
Conférence des Horaires	2.5							
Commission d'Échange des Wagons (CEM)	5.5 18.15	8.3 19.65	13.6	15.8	17.66			
Comité de Réparation de Wagons	7.4	13.6						
Tarifs :								
La nouvelle tarification des Chemins de Fer Français	19.4							
Tarifs directs	7.5							
Taxes de transport allemandes de transit	12.4	13.8						
Trafic des voyageurs et des marchandises (voir ci-dessus IMP, BIDAC et ECIMOT) :								
Conférence de Beograd, nov. 1946	17.66							
Conférence de Berne, sept. 1946	15.50							
Acheminement du charbon	15.9	16.6	16.13					
Études concernant la situation des Chemins de Fer dans les divers pays de l'Europe :								
Allemagne :								
Zone Américaine	3.7	6.7	7.8	9.11	10.6	13.10	16.15	19.28
Zone Britannique	2.48	10.8	12.8	13.15	14.8*	15.11	16.19	19.30
Zone Française	3.8 13.17	5.10 14.10	6.10 15.13	7.10 16.22	8.7 17.32	10.10 19.33	11.8	12.10
Autriche	3.10							

(*) Carte des Chemins de fer incluse.

Belgique	1.5	2.6	3.14	4.7	5.11	6.11	7.11	8.9
	9.13	10.13	11.11	12.13	13.20	14.16	15.16	16.27
	17.33	18.35						
Danemark	7.21	9.23	11.17	12.21	13.29	14.23	15.21	17.40
	18.39	19.36						
France	1.11	2.15	3.20	4.20	5.20	6.19	7.23	8.18
	9.24	10.20	11.20	12.24	13.33	14.27	15.24	16.31
	17.42	18.41	19.46					
Grèce	2.28	7.31	16.36*					
Italie	3.34	5.30*	6.25	7.35	8.25	9.30	10.31	12.32
	13.37*	14.33	15.31	16.42	18.49	19.46		
Luxembourg	2.38*	3.39	4.28	5.38	6.39	7.43	8.31	9.34
	10.40*	11.26	12.40	13.44	14.39	15.36*	16.46	17.49
	18.53	19.53						
Norvège	8.34	9.39	10.44	11.31	12.43	14.47	14.42*	15.38
	16.50	17.51	19.55					
Pays-Bas	1.20*	2.42	3.42	4.32	5.42	6.41	7.45	8.39
	9.41	10.47*	11.34	12.46	13.49	14.46	15.41	16.51
	17.55	19.56						
Pologne	3.48	4.41*	6.48	10.54*	11.45	12.55	14.52	
Suède	8.45							
Tchécoslovaquie	7.50	8.49	9.53	11.50	15.48	18.62*	19.61	
Yougoslavie	8.53							

* Carte des Chemins de Fer incluse.

TRANSPORTS ROUTIERS

Réunions de l'ECITO :

Conférences concernant l'approvisionnement en carburant des véhicules automobiles.. 6.4 7.5 10.3

Le développement des transports routiers internationaux en Europe depuis la guerre..... 14.4

Le développement des transports routiers en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas.... 18.18

Services de camions lourds entre les Pays-Bas et la Tchécoslovaquie 6.5

Les transports routiers en France..... 19.40

Études concernant la situation des transports routiers dans les divers pays de l'Europe.

Autriche 3.13

Belgique 1.8 2.10 3.18 4.13 5.15 6.14 7.15 8.12 9.17 11.15 12.16 13.24

Danemark 6.18 7.23 12.23 13.32 16.29 17.41

France	1.13	2.21	3.24	4.24	5.28	6.22	7.26	8.22
	11.23	12.28	17.46	19.40				
Grèce	2.31	7.31	10.27					
Italie	3.38	6.30	8.28	10.37	12.39	13.43	16.43	
Luxembourg	2.42	4.31	5.41	7.44	9.36	10.42	11.29	12.42
	13.45	17.51						
Norvège	4.31	5.42	11.33	12.45				
Pays-Bas	1.22	2.45	3.46	4.36	5.46	6.44	7.47	8.41
	9.44	11.38	12.50	13.53	16.51	17.63		
Pologne	5.49	6.52						
Suède	9.50							
Tchécoslovaquie	2.48	3.51	5.49	8.52	11.52	13.57		
Yougoslavie	2.48							

VOIES NAVIGABLES

Danube.....								
Elbe	voir		1.25	2.50	3.7	4.6*	6.6	7.7
Oder			8.6	9.8	10.5	11.5	12.6	13.10
Rhin.....			14.7	15.10	16.14	17.28	18.30	19.24

Études concernant la situation des Voies Navigables dans les divers pays de l'Europe.

Voies navigables internationales.....	1.25	2.50	3.7	4.6*	6.6	7.7	8.6	9.8
	10.5	11.5	12.6	13.10	14.7	15.10	16.14	17.28
	18.30	19.24						
Allemagne :								
Zone Amérique	11.6							
Zone Britannique	9.12	11.7	13.10	14.10	15.10	16.14	18.31	19.32

* Carte des voies navigables incluse.

Belgique	1.10	2.12	4.17	5.17	6.16	7.17	8.13	9.19
	10.17	12.12	12.18	13.26	14.20	15.19	17.38	18.36
	19.34							
France	1.17	2.27	3.32	4.26	5.30	6.23	7.30	8.24
	9.28	10.24	11.24	12.31	13.36	14.31	15.29	16.34
	17.47	18.48	19.44					
Grèce	2.34							
Italie	9.34	17.47	18.51					
Pays-Bas	1.24	3.47	4.39	5.48	6.46	7.49	8.44	9.48
	10.52	11.42	12.53	13.55	14.50	15.45	16.52	17.64
	18.58	19.58						
Pologne	4.42							
Tchécoslovaquie	4.43	8.54	11.56	14.56	18.65			
Suisse	8.49	9.52						

PORTS

APPROVISIONNEMENTS (1)

Approvisionnements en provenance :				
des États-Unis	1.31	7.53	9.58	10.58
	11.58	12.3	19.8	19.13
du Canada	13.9	19.12		
de l'UNRRA	7.3	19.14		
Attributions :				
de carburants	1.29			
de gomme et de pneumatiques	1.4		2.51	4.47
Livraisons de gomme et de pneumatiques	2.51			

(1) Des renseignements relatifs aux matériels et à leur fourniture sont donnés dans les articles intitulés « la Situation des Transports dans les divers pays de l'Europe » énumérés ci-dessus.

CALENDRIER DES RÉUNIONS DE L'ECITO

JUIN-JUILLET

Date	Lieu	Objet
Juin		
17-18	Paris	Conseil de l'ECITO.
18, 23	Paris	Commission d'Échange des Wagons.
24	Paris	BIDAC.
Juillet		
2, 23	Paris	Commission d'Échange des Wagons.
16, 17	Paris	Conférence Européenne des Transports Routiers
21	Paris	Commission Internationale de Recensement et d'Identification.
22	Paris	Comité de Réparation des Wagons.
23, 24	Paris	BIDAC.

INDEX DES CARTES ET GRAPHIQUES

(5) L'indication (*), par exemple dans 4 (*), signifie que la carte ou le graphique mentionné se trouve dans la pochette de la couverture du N° 4.

PARIS - IMPRIMERIE LECRAM - 31.1458