

SERVICES FINANCIERS  
Division Centrale  
de la  
Comptabilité Générale  
Subdivision des Écritures Générales  
Bureau de la Liquidation

*Abandon des lignes sarroises*

---

Réseau d'Alsace et de Lorraine

Inspecteur-Rapporteur : A. Gibault

## NOTE

relative à l'indemnité pouvant être attribuée  
au Réseau A.L. à la suite de la cession à l'Allemagne  
des lignes sarroises.

Depuis le 1er décembre 1918, le Réseau A.L. exploitait en territoire sarrois divers tronçons de lignes, d'une longueur totale de 38 km., énumérés ci-après :

Bous et Voelklingen à la frontière  
Dillingen à la frontière  
Morzig à la frontière

Ces lignes ont été cédées à l'Allemagne le 1er mars 1935 lorsqu'elle rétablit sa souveraineté sur le territoire de la Sarre. De ce fait, le Réseau A.L. auquel s'est substituée la S.N.C.F. depuis le 1er janvier 1938, a demandé une indemnité pour la perte subie à cette occasion.

Cette réclamation a déjà fait l'objet de plusieurs avis de la Mission de Contrôle financier (1). Une Commission spécialement constituée à cet effet par le Ministère des Finances, devait d'ailleurs procéder à la répartition entre les ayants droit des sommes versées par l'Allemagne. En fait, elle ne s'est jamais réunie et par lettre du 14 décembre 1942, la S.N.C.F. a rappelé et repris à son compte les demandes formulées par le Comité de Réseau des Chemins de fer A.L. dans sa lettre du 2 mars 1937.

On rappellera que la dite demande comportait les éléments ci-après :

1° - Remboursement du capital d'établissement des lignes cédées.....	24.518.541f,83
2° - Valeur de cession de quelques matériaux de rechange pour la superstructure de la voie.....	9.824f,05
3° - Indemnisation pour perte de produit net des lignes cédées calculée dans les conditions prévues par l'article 37 du cahier des charges.....	77.500.000,00 (2)

En vue d'apprécier dans quelle mesure il est équitable de faire droit aux prétentions du Réseau A.L. puis de la S.N.C.F., il paraît opportun de retracer ici l'historique de cette question, en même temps que ses relations avec la situation d'ensemble du réseau A.L.

(1) Avis du 10 juillet 1936 faisant suite à lettre A.L. du 11 mars 1936  
Avis des 19 mai 1937 et 10 août 1937 faisant suite à lettre A.L. du 2 mars 1937.

(2) Valeur actuelle en capital au taux de 3% d'une annuité arrondie de 6.200.000 frs.

Le Réseau A.L. fut pratiquement constitué par un arrêté du Commissaire Général de la République en Alsace-Lorraine en date du 19 juin 1919. L'article 1er précisait que l'ensemble des lignes constituant le réseau et de celles qui y seraient rattachées ultérieurement seraient exploités au compte de l'Etat par une administration placée sous l'autorité du Commissaire Général et dotée de la personnalité civile (1). Ultérieurement, un décret du 30 novembre 1920, ratifié par une loi du 30 mars 1923, a transféré au ministre des Travaux Publics les attributions dévolues au Commissaire Général.

D'autre part, une dépêche ministérielle du 31 mars 1923 a décidé, en accord avec l'article 23 de la Convention du 28 juin 1921, d'intégrer le Réseau A.L. dans l'organisation commune résultant de la dite convention.

Enfin, une loi du 27 mars 1928 a fixé à 61.800.000 frs à partir du 1er janvier 1926 l'annuité due à l'Etat par le Réseau A.L. en représentation des dépenses d'établissement arrêtées au 30 novembre 1918. La dite annuité se décompose de la façon suivante :

a) Remboursement à l'Etat de l'annuité payée à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est en conformité de la Convention du 27 juin 1873..... 20.500.000

b) Annuité pour plus value acquise par le Réseau de 1871 à 1918 ( 2)..... 41.300.000

De ce fait, l'Administration des Chemins de fer A.L. se présente comme une administration d'Etat, en quelque sorte locataire des lignes exploitées par elle et existant au 30 novembre 1918. Le montant du loyer est en l'occurrence représenté par l'annuité mise à sa charge, laquelle fut déterminée directement d'après le total des investissements réalisés dans les dites lignes à la date susvisée.

Dans le chiffre des dépenses arrêté au 30 novembre 1918 (3) les lignes exploitées en territoire sarrois figuraient, d'après le Réseau A.L. pour 21.318.180,55 se répartissant à raison de :

18.100.682,02 pour les dépenses de construction de lignes et les Travaux Complémentaires;

3.067.881,07 pour le matériel roulant,  
149.617,46 pour le mobilier des gares.

Dans la comptabilité du Réseau A.L., les dépenses concernant les lignes sarroises à la date du 30 novembre 1918 sont donc incluses (3) :

pour 18.250.299,48 dans le chiffre global de 1.030.965.677,76 figurant au compte " Période antérieure au 1er décembre 1918. Dépenses d'Etablissement autres que le Matériel roulant".  
et pour 3.067.881,07 dans le chiffre global de 340.360.685,77 figurant au compte " Matériel roulant ( Dépenses antérieures au 1er décembre 1918".

Elles ont en outre leur contrepartie au passif à concurrence de

- 
- (1) L'autonomie financière a été accordée au Réseau par décret du 1er décembre 1926.
  - (2) Cette annuité s'applique à concurrence de 24.500.000 francs aux dépenses Voie et Bâtiments et de 16.800.000 francs aux dépenses de Matériel Roulant.
  - (3) Sous réserve des corrections qui pourront être apportées aux chiffres par la présente note.

21.318.180,55 dans le solde créditeur global du compte "Plus - value acquise par le Réseau A.L. de 1871 à 1918".

Conformément aux accords de Rome en date du 3 décembre 1934 et de Naples en date du 18 février 1935, les antennes sarroises ont été remises à l'Allemagne à la date du 1er mars 1936. Le Gouvernement français abandonnait au Gouvernement allemand ses droits de propriété, aux conditions fixées par les accords susvisés, lesquelles sont rapportées ci-après :

1° - L'accord de Rome déclare ( Partie III - 1° )

"Dans la troisième hypothèse prévue par le traité, le Gouvernement français cèdera au gouvernement allemand ses droits de propriété sur les mines, chemins de fer, gares douanières et autres avoirs immobiliers situés dans le territoire de la Sarre contre paiement d'une somme forfaitaire de 900 millions de francs.

et Partie III 3°

"Le Gouvernement allemand convient qu'en sus des versements précédents, les redevances provenant des amoniations du Warndt seront versées au Trésor français dans les limites de 2.200.000 tonnes par an en moyenne, pendant cinq années...."

2° - Par contre, l'accord de Naples, qui constitue en fait le texte définitif, seul soumis à l'approbation législative, est ainsi rédigé :

a - chapitre Ier - section I - article 1er : 1° Forment en principe, l'objet de la présente cession toutes les installations appartenant à l'administration des mines douanières françaises de la Sarre, ainsi que les droits et obligations afférents à tous contrats ou autres opérations faites par elle, considérés comme formant un tout indivisible, racheté par l'indemnité forfaitaire et globale définie par la partie III paragraphe 1er de l'accord du 3 décembre 1934.....

b - chapitre Ier - section II - article 7 : 1° La France cède à l'Allemagne tous ses droits sur les chemins de fer situés en Sarre ....

Ainsi en ce qui concerne les chemins de fer, l'accord de Naples ne précise pas quelles seront les conditions de la cession ni les modalités de paiement alors qu'au contraire, il stipule formellement que les immeubles et droits immobiliers de l'Etat français, à l'exception des chemins de fer, sont rachetés par l'indemnité forfaitaire de 900 millions ( article 1er paragraphe 2° - a ). (1)

Une certaine disparité apparaît donc entre les accords de Rome et de Naples, le premier englobant les chemins de fer dans les immobilisations rachetées par le forfait de 900 millions, tandis que le second les en exclut. D'autre part, ni l'un ni l'autre de ces deux textes ne précise quelle doit être l'affectation du produit des amoniations des mines du Warndt.

Quoi qu'il en soit, dès le 1er mars 1936, le Comité de Réseau des Chemins de fer A.L. a demandé qu'une indemnité à prélever sur le forfait de 900 millions soit attribuée au réseau A.L. pour compenser la perte subie. Il estimait avoir droit à une annuité calculée dans les conditions prévues par l'article 37 du cahier des charges au cas de rachat d'office de concessions et s'établissant de la sorte à 7.193.800 francs. D'autre part, il évaluait provisoirement les charges du capital investi à un chiffre approximatif de 1 million de francs.

Consultée sur la suite à donner à cette demande, la Mission de Contrôle financier a répondu le 10 juillet 1936 qu'à son avis aucune indemnité pour perte de produit net ne devait être accordée, la situation du réseau A.L. ne pouvant être assimilée, ni en fait, ni en droit à celle d'un réseau concédé. En déléguant à l'administration des Chemins de fer

(1) - "Article 1 § 2°, a) - Tous les immeubles et droits immobiliers propriété de l'Etat français et situés dans les limites du territoire de la Sarre, à l'exception des Chemins de fer et gares douanières visés qui font l'objet des dispositions des articles 7 à 17 du présent accord....."

d'Alsace et de Lorraine, partie intégrante de l'Etat, la gestion des lignes acquises par le Traité de Versailles, l'Etat a fixé de son propre gré la contexture du réseau. Il peut de même la modifier sans que la dite Administration puisse s'y opposer ni que les tiers éventuellement intéressés puissent se prévaloir d'aucun droit. En outre, si la Convention du 28 juin 1921 passée entre l'Etat et les Compagnies concessionnaires stipule le droit pour le Ministre des Travaux Publics d'intégrer les chemins de fer A.L. dans l'organisation générale, elle ne fixe pas les limites du dit réseau.

D'ailleurs, dès la discussion de cette convention, les signataires pouvaient prévoir l'abandon des lignes sarroises à l'Allemagne, en cas de plébiscite favorable à cette dernière. N'ayant exigé l'insertion dans le texte d'aucune réserve sur ce point, il peut être estimé qu'ils acceptaient cette éventualité.

Par contre, la Mission de Contrôle financier admettait que l'annuité de 61.800.000 frs imposée au réseau A.L. par la loi du 29 mars 1928 soit réduite d'une somme équivalente à la charge des capitaux investis dans les lignes cédées.

Par dépêche du 9 septembre 1936, le Ministre des Travaux Publics répondant à la lettre du 11 mars 1936 susvisée, a fait connaître à l'Administration des Chemins de fer A.L. que la question de l'indemnité devait être réglée dans le cadre des accords des 3 décembre 1934 et 18 février 1935 et qu'en conséquence il ne pourrait être donné suite à sa demande d'indemnité qu'autant qu'une commission que le Ministère des Finances se proposait de constituer à cet effet aurait formulé ses propositions quant au partage des sommes payées par l'Allemagne. Ultérieurement, et par lettre du 21 janvier 1937, il fut demandé au Réseau de préciser et de justifier ses demandes antérieures.

Le 2 mars 1937, en réponse à la lettre susvisée, le Comité de Réseau A.L. a fait connaître qu'à son avis, la perte subie par le réseau devait être calculée compte tenu :

1° - du capital social dépensé pour l'établissement des lignes cédées, soit (1).....	24.518.141,83
2° - de la valeur des matériaux de rechange cédés	9.824,05
3° - de la perte des produits afférents aux lignes cédées soit d'après ses calculs reposant sur l'application de l'article 37 du cahier des charges une annuité de 6.200.000 frs dont la valeur actuelle au taux de 8%	
s'établirait à.....	77.500.000

C'est donc au total et en chiffres arrondis, une somme globale de 102 millions de francs qu'il prétendait recevoir au titre de la répartition de l'indemnité de 900 millions. Le 12 mai 1937 la Mission de Contrôle financier a de nouveau exposé son point de vue en ce qui concerne ces prétentions. En fait, si elle admettait le principe de l'indemnité en ce qui concerne les paragraphes 1° et 2° ci-dessus, sous réserve toutefois des vérifications nécessaires relativement à leur montant, elle maintenait son opposition formulée dans son rapport du 10 juillet 1936 quant à l'attribution d'une indemnité pour perte de produit net. Ultérieurement, le 10 août 1937, elle admettait les chiffres du réseau A.L. pour les dépenses postérieures au 1er décembre 1918, mais proposait par contre certaines corrections en ce qui concerne le chiffre des dépenses antérieures à cette date.

( 1 ) Chiffre du Réseau A.L.

Enfin, le 14 octobre 1942, la S.N.C.F. a rappelé les demandes formulées par le Comité de Réseau A.L. dans sa lettre du 2 mars 1937 et a déclaré les maintenir en ce qui la concerne.

La Commission dont la création avait tout d'abord été prévue ne s'est pas réunie et n'a de ce fait jamais déposé de conclusion. Dans ces conditions la présente note étudiera dans quelles conditions les demandes formulées par le Comité de Réseau A.L. et reprises à son compte par la S.N.C.F. peuvent recevoir satisfaction.

En premier lieu, et en ce qui concerne l'indemnité pour perte de produit net, la position adoptée par la Mission de Contrôle financier doit être maintenue. On ne saurait prétendre en effet qu'il y ait "rachat de concession", puisqu'il n'y a jamais eu concession. En réalité, l'exploitation du réseau A.L. fut simplement confiée pour des nécessités pratiques à une administration autonome, dotée de la personnalité civile, mais qui n'en demeurait pas moins une administration d'Etat. Lorsque l'autonomie financière lui fut conférée, on exigea de la dite administration, pour les immobilisations mises à sa disposition, et pour des nécessités de clarté budgétaire, le versement d'une annuité qui, en l'espèce, s'apparente quelque peu à un prix de location. Sans doute, le paiement de la dite annuité est-il limité au 31 décembre 1954, mais cette limitation se justifie par le fait que la concession de la Compagnie de l'Est se terminait le 26 novembre de la dite année. L'annuité se composant de deux éléments dont le premier n'est autre chose que le remboursement de l'annuité versée par l'Etat à la dite Compagnie pour la perte des lignes d'Alsace-Lorraine en 1871, il était naturel de limiter dans les mêmes conditions le paiement de la seconde fraction, en vue d'un nouvel examen d'ensemble, à cette époque, des conditions d'exploitation des deux réseaux.

Le paiement de l'annuité susvisée à l'Etat, montre bien que celui-ci avait conservé sur les lignes du Réseau A.L. remises le 1er décembre 1918 les droits d'un véritable propriétaire. Il pouvait de ce fait aliéner à tout moment ses droits de propriété. Et ceci d'autant plus, en ce qui concerne les antennes sarroises, qu'il existait dès 1919 un traité prévoyant l'éventualité d'un retour à l'Allemagne des territoires de la Sarre. Ce traité était connu de tous les tiers contractant avec l'administration autonome des Chemins de fer A.L., et ils ne peuvent dès lors se prévaloir d'aucun droit à l'occasion de la réalisation de l'éventualité susvisée.

La seule conséquence normale et équitable de la remise à l'Allemagne des lignes situées en territoire sarrois se ramène à une réduction de l'annuité payée par le Réseau A.L. étant entendu que la dite réduction correspondra à la fraction de l'annuité globale afférente aux immobilisations aliénées. L'administration des Chemins de fer A.L. ne pouvait en effet exercer sur les dites lignes qu'un droit de jouissance temporaire, essentiellement précaire puisque lié aux résultats d'un plébiscite. Elle n'a jamais ignoré cette particularité et ne peut se prétendre lésée par la survenance d'un fait nouveau imprévisible. En conséquence, aucune indemnité ne lui est due pour "perte de produit net". Et ceci d'autant plus que les sommes versées par l'Allemagne à la France à l'occasion du transfert de souveraineté sur la Sarre ne sont autre chose que le prix de cession par l'Etat Français à l'Etat allemand de ses droits de propriété. De ce fait, le montant en revient de droit au propriétaire, en l'espèce l'Etat Français

Peu importe que le prix effectif de cession des lignes soit égal, inférieur ou supérieur à leur prix de revient réel. La situation du réseau A.L. envers l'Etat est essentiellement distincte des conventions qui peuvent être intervenues entre les gouvernements allemand et français. Elle doit se régler d'une façon indépendante.

Au surplus, si l'on se réfère tant au texte de l'accord de Naples qui constitue le contrat définitif, seul soumis à l'approbation parlementaire, qu'aux explications données aux membres des deux Assemblées législatives par les rapporteurs du projet de loi portant approbation du dit accord, il apparaît qu'en fait, les divers éléments de l'indemnité payée par le Gouvernement allemand avaient chacun leur affectation particulière. L'indemnité forfaitaire de 900 millions couvrait exclusivement le prix de cession des mines domaniales de charbon, lesquelles ont été évaluées en 1922 à 300 millions de marks, ce qui correspond à l'époque de la cession à une somme approximative de 1.800 millions. Leur prix de cession fut néanmoins fixé au chiffre de 900 millions par les représentants des deux gouvernements lors de la conclusion des accords (1).

Le prix de cession des antennes sarroises correspond en fait au produit des redevances d'amortissements du Warnitz. En effet, il résulte des débats parlementaires que la valeur vénale des lignes cédées fut estimée à l'époque à un chiffre s'établissant entre 50 et 100 millions, mais toutefois beaucoup plus voisin de 50 millions que de 100 millions (1). De même, le produit pendant 5 ans des redevances d'amortissements du Warnitz fut estimé à un chiffre de 50 millions. Du rapprochement de ces deux éléments et, en outre, du fait que l'article 1er de l'accord de Naples attribue exclusivement le forfait de 900 millions aux mines domaniales alors que la Section II du chapitre 1er, relative aux chemins de fer ne prévoit rien quant aux prix ni aux modalités de paiement, on peut conclure que, sinon dans les textes, du moins dans les intentions du Parlement, la cession des antennes sarroises devait être payée par le produit des redevances d'amortissements du Warnitz.

Or, s'il était attendu de ce chef une recette approximative de 50 millions, les sommes effectivement encaissées atteignent seulement 22.203.448 frs, 74, chiffre inférieur au montant des investissements intégrés dans les lignes cédées. De ce fait, on peut prétendre, indépendamment de toute autre considération, qu'aucune fraction des encaissements effectués par l'Etat Français ne peut être regardée comme ayant le caractère d'une indemnité pour perte de produit.

Le prix de revient des lignes et matériels cédés à l'Allemagne, en exécution de l'accord de Naples, s'établit comme suit :

(1) Rapport Dariac - débats parlementaires - chambre des députés - deuxième séance du 22 février 1935.

	en marks	en francs
<b>A - Prix de revient des lignes</b>		
Période antérieure au 1er décembre 1918 ( voir annexe 1).....	15.031.431, 24	18.296.042, 93
Période postérieure au 1er décembre 1918 ( chiffres du Réseau )		
- Travaux complémentaires.....		1.794.872, 92
- Construction des Lignes (part réseau).....		17.640, 65
- Construction des Lignes (part Etat).....		70.562, 59
<b>Total.....</b>		<b>20.179.119, 09</b>
<b>B - Prix de revient du matériel roulant cédé</b>		
Période antérieure au 1er décembre 1918 ( annexe 1).....	2.625.333, 94	3.067.881, 00
Période postérieure au 1er décembre 1918 ( chiffres du Réseau ).....		1.387.447, 71
<b>Total.....</b>		<b>4.455.328, 78</b>
<b>C - Valeur des matériaux de rechange; cédés.....</b>		
		9.824, 03
Valeur globale des lignes et matériel cédés.....		24.644.271, 92

Ce chiffre est sensiblement supérieur au total des sommes encaissées de l'Allemagne au titre de la cession des antennes sarroises. En l'apurant intégralement, l'Etat conserverait à sa charge exclusive un reliquat approximatif de 2.370.000 francs.

Certains incertances apparaissent toutefois entre les chiffres dont il est fait état ci-dessus et ceux réclamés par le Comité de Réseau A.L. dans sa lettre du 9 mars 1937. Elles s'appliquent au prix de revient des lignes, qui ressort à 20.179.119,09 au lieu de 19.913.195,59 et au mobilier des gares évalué directement dans la lettre susvisée à 149.617,46, mais dont les dépenses n'apparaissent pas distinctement en comptabilité et n'ont de ce fait pas été retenues (1).

En ce qui concerne la première de ces différences, elle porte à concurrence de 195.360,91 sur la période antérieure au 1er décembre 1918 et

(1) Il n'est pas démontré en effet que la dépense correspondante ne soit pas incluse dans les prix de revient globaux par ligne dont faisait état la comptabilité allemande.

de 70.562,59 sur la période postérieure à cette date. Elle s'explique de la façon suivante :

1° - dans son évaluation du 2 mars 1937, le Réseau A.L. n'a pas tenu compte des subventions afférentes aux lignes Dillingen à Bouzonville ( 673.810 marks) et Merzig à Bettelainville ( 1.759.935 marks), bien que les dites subventions aient été intégrées dans le calcul de son capital industriel. Etant donnée cette circonstance il devait également être tenu compte des dites subventions dans l'évaluation du prix de revient des antennes sarroises, dans la mesure où elles peuvent être considérées comme s'appliquant à la fraction de ligne située en Sarre (1). Dans ces conditions, les prix de revient de ces deux tronçons de lignes doivent être majorés respectivement de 401.632 marks 17, ou 489.006 fr,03 et de 332.434 marks, 57 ou 401.243 fr,71 soit pour l'ensemble 734.006 marks ,74 ou 890.249f,74.

2° - En ce qui concerne la ligne Merzig à Bettelainville, le décompte du réseau A.L. fait état de frais d'études ( 234.553 marks,49 ou 288.216f,42) qui n'apparaissent pas dans les documents justifiant le décompte du capital industriel. Il semble en résulter que le montant de ces frais se trouve, au même titre que pour les deux autres lignes, inclus dans le prix de revient global dont faisait état la comptabilité allemande, et il n'a pas été jugé opportun de les retenir. En toute occurrence, et s'il était justifié par la suite qu'ils se trouvent confondus dans le solde d'un autre poste de dépenses on pourrait tout au plus admettre au titre des antennes sarroises une fraction proportionnelle au prix de revient de la portion de ligne située en Sarre, par rapport à la dépense totale. La dite fraction ressortirait alors à :

	Marks	
	234.553	49 x 3.988.631,57 = 44.304 marks,86
	<u>21.116.132</u>	

		f
ou	288.216 frs,42	x 3.988.631,57 = 54.441,27
	<u>21.116.132</u>	

3° - Pour la même ligne, le réseau A.L. estime à 15.700.000 marks le prix de revient de la fraction située en territoire français. Les calculs effectués par lui en vue de convertir en francs la dite somme lui donnent un chiffre de 18.543.000 frs, ce qui laisse pour la portion située en Sarre, une dépense de 3.656.197 marks, pour 4.819.649 fr,19. Or ces chiffres font ressortir un taux de conversion de 131 fr,82 pour 100 marks en ce qui concerne la portion de ligne située en territoire sarrois, contre 118f,10 pour la partie demeurée en territoire français. En réalité, les cours ont oscillé pendant la période de construction entre les extrêmes de 87,60 au plus bas et 123,58 au plus haut. Il a dès lors paru plus exact de répartir la dépense totale en francs proportionnellement aux prix de revient respectifs en marks des deux fractions de la ligne. Cette méthode a fait passer de 18.543.000 frs à 18.949.672,41 le prix de revient de la portion française et de 4.819.649,19 à 4.412.976,48 celui de la partie sarroise, soit pour cette dernière une diminution de 406.672 francs,41.

Il résulte de cet ensemble de modifications que les demandes du réseau A.L. pour la période antérieure au 1er décembre 1918 se trouvent portées de 21.318.180,55 à

(1) Répartition faite proportionnellement au prix de revient de ce tronçon, par rapport à la dépense totale ( dépenses autres que subventions) voir annexe 1.

21.318.180,55 + 489.006,03 + 401.243,71 - 288.216,42 = 406.672,41  
= 149.617,46 = 21.363.924 francs.

compte tenu des dépenses de matériel roulant et du rejet des chiffres relatifs au mobilier des gares.

Quant aux dépenses postérieures au 1er décembre 1918 elles doivent être majorées d'une somme de 70.562,59 correspondant à la part de l'Etat dans les dépenses d'établissement des lignes nouvelles construites après le 1er janvier 1923 dans les conditions prévues par l'article 10 de la Convention du 28 juin 1921. Elles ressortent ainsi à :

3.199.261,28 + 70.562,59 = 3.270.523,87

Au total, et pour tenir compte de la cession des lignes sarroises, les dépenses d'établissement doivent être réduites de 24.634.447,87 et les approvisionnements de la voie de 9.824 fr,05.

Toutefois ces sommes ne seront pas intégralement remboursées au réseau A.L. En effet et ainsi qu'il est exposé plus haut, les immobilisations et installations antérieures au 1er décembre 1918 appartiennent en réalité à l'Etat qui doit seul bénéficier du prix de cession. Le réseau est simplement fondé à demander une révision de l'annuité qu'il doit payer pour la jouissance de ces installations et dans la mesure où il en est dépossédé. C'est donc seulement la fraction des dépenses correspondant aux investissements postérieurs au 1er décembre 1918 qu'il convient de reverser au Réseau A.L. soit 3.270.523,87 au titre du compte d'établissement et 9.824,05 au titre des approvisionnements, c'est-à-dire au total une somme de 3.280.347,82.

En ce qui concerne la réduction de l'annuité à payer à l'Etat, il convient de rappeler que cette annuité a été fixée par l'article 1er de la loi du 27 mars 1928 à 61.800.000 francs, dont 20.500.000 correspondent au remboursement à l'Etat de l'annuité qu'il paye à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est en conformité de la Convention du 27 juin 1873 et 41.300.000 à la plus-value acquise par le Réseau de 1871 à 1918. Or, ces chiffres ont été fixés compte tenu du rapport de la Commission de Vérification des Comptes N° 3.476. La réduction à leur faire subir doit être calculée, compte tenu des modalités suivies dans le dit rapport pour aboutir au chiffre de 61.800.000 francs. Cependant des différences sensibles apparaissent entre ce document et la comptabilité du réseau A.L., en ce qui concerne le résultat de la conversion en francs des dépenses effectuées en marks antérieurement au 1er décembre 1918. Dans le rapport 3.476 la conversion a été réalisée sur la base du taux de conversion uniforme de 1 fr,235 pour 1 mark, tandis que le réseau A.L. a appliqué aux dépenses considérées, le taux moyen effectif de conversion au cours de l'année des travaux. Dès lors, pour éviter toute incidence possible de ces différences de méthodes, il a paru expédient de calculer la nouvelle annuité en prenant pour base les dépenses en marks, lesquelles demeurent invariables indépendamment de tout taux de conversion.

Les dépenses globales d'établissement de l'ensemble du réseau A.L. au 1er décembre 1918 s'établissent d'après le rapport de l'administration allemande pour l'exercice 1917 et les résultats de la période 1er avril - 30 novembre 1918, aux chiffres suivants :

.....

	marks	francs
Valeur du Réseau tel qu'il existait en 1871 (1).....	260.000.000	335.000.000
Travaux complémentaires et d'Établissement effectués depuis 1871.....	589.457.814,88	695.965.377,76
Total : Voie et bâtiments.....	849.457.814,88	1030.965.377,76
Dépenses Matériel Roulant de 1871 à 1918.....	291.008.563,-	340.030.685,77
Total général.....	1140.466.377,88	1361.026.363,53

(1) suivant traité de Francfort

(2) dans le rapport 3.476, ce chiffre ressort à 1.408.475,977

Dans ces chiffres, les subventions afférentes aux travaux d'établissement ressortent à 45.187.455 marks et sont incluses dans le chiffre global de 589.457.814,88 figurant ci-dessus. Mais, pour fixer l'annuité en tenant compte des errements suivis pour le réseau ferroviaire français en ce qui concerne l'établissement des lignes, il a été estimé dans le rapport 3.476 que les subventions auraient dû pratiquement représenter 30% de la dépense totale ne laissant à la charge du Réseau que

$$589.457.812 \text{ marks, } 88 \times 0,7 = 412.620.469 \text{ marks, } 01.$$

De ce fait, l'annuité de 41.300.000 francs a été fixée en tenant compte seulement d'une dépense de

$$412.620.469 \text{ marks, } 01 + 291.008.563 \text{ marks} = 703.629.032, 01$$

D'autre part, les dépenses d'établissement des antennes sarroises au 1er décembre 1918 sont toutes incluses dans le chiffre des dépenses effectuées de 1871 à 1918 et par suite dans les dépenses couvertes par l'annuité de 41.300.000 francs. Elles y figurent pour :

a) Dépenses Voie et Bâtiments :	
15.031.431 marks, 24 x 0,7 =	10.522.001 marks, 87
b) Matériel Roulant.....	2.625.353 marks, 94
<b>Total.....</b>	<b>13.147.355 marks, 81</b>

et leur cession à l'Allemagne justifie de ce fait une réduction de l'annuité égale à :

$$\frac{41.300.000 \text{ francs} \times 13.147.355 \text{ marks, } 81}{703.629.032 \text{ marks, } 01} = 771.693 \text{ frs,}$$

soit, en chiffres arrondis 771.700 francs, la dite réduction devant produire effet du 1er mars 1935.

Enfin, il convient de souligner que dans le chiffre de 3.270.523,87 auquel a été fixée la réduction des dépenses d'établissement postérieures au 1er décembre 1918, figurent 70.532f,59 d'avances en travaux effectués au titre de l'article 10 de la Convention du 28 juin 1921, lesquelles sont amorties par l'Etat au moyen d'annuités. Le remboursement en capital justifierait une révision des annuités payées postérieurement au 1er mars 1935. Toutefois, tenant compte du fait que le remboursement n'est pas effectivement intervenu, que d'autre part, la somme à réclamer au réseau A.L. serait relativement faible, et enfin que les exercices 1937 et antérieurs sont déjà arrêtés, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de réviser les annuités payées pour la période antérieure au 31 décembre 1937.

CONCLUSION

En résumé, la Commission de Vérification des Comptes estime que la cession à l'Allemagne des lignes situées en Sarre peut être réglée entre l'Etat et le Réseau A.L. dans les conditions suivantes :

1°) - En ce qui concerne les dépenses antérieures au 1er décembre 1918, l'Etat ne doit au Réseau A.L. aucun versement en capital, mais seulement une réduction de l'annuité proportionnelle au prix de revient des lignes cédées par rapport au prix de revient total de l'accroissement du réseau entre 1871 et 1918. Cette réduction ressort à 771.700 francs et est due à compter du 1er mars 1935 (1). ~~En outre, et étant donné que la dite annuité a été fixée par une loi, un nouveau texte ayant lui-même force de loi sera nécessaire pour opérer la dite réduction.~~

2°) - Les dépenses postérieures au 1er décembre 1918, lesquelles se montent à 3.199.961,28 pour la part du réseau et à 70.562 frs 59 pour la part de l'Etat (2) seront intégralement remboursées au réseau A.L. qui se trouvera de ce fait désintéressé de ses avances en travaux correspondantes. En contrepartie de ce remboursement, les annuités dues par l'Etat et relatives aux "Avances en Travaux au titre de l'article 10 de la Convention du 28 juin 1921" seront réduites à due concurrence. Cette réduction devrait intervenir en principe à compter du 1er mars 1935. Toutefois, par application du principe posé dans la note N° 4369 du 21 décembre 1937, relative à la simplification des arrêtés des comptes des réseaux d'Etat jusqu'en 1937, et compte tenu de la faible importance de la modification à intervenir ainsi que du fait que le remboursement n'est pas encore effectué, les annuités dues au titre des exercices 1937 et antérieurs ne seront pas modifiées.

3°) - La valeur de cession des approvisionnements et matériels remis à l'Allemagne en même temps que les lignes sarroises, et dont le montant s'élève à 9.824 frs 05 sera remboursée au réseau A.L.

4°) - Comme conséquence de ces diverses opérations les écritures du réseau A.L. seront modifiées dans les conditions prévues par l'annexe 2 à la présente note. Toutefois, et afin de n'apporter aucune rectification aux résultats des exercices 1935 et 1936 déjà définitivement arrêtés, toutes les écritures proposées seront passées à la date du 31 décembre 1937. Elles auront pour conséquence :

a) de ramener de 1.020.965.677,76 à 1.002.669.634,83 le solde débiteur du compte "Période antérieure au 1er décembre 1918". Dépenses d'Etablissement, Travaux complémentaires et Mobilier"

b) de ramener de 340.060.685,77 à 336.992.804,70 le solde débiteur du compte "Période antérieure au 1er décembre 1918- Matériel Roulant".

(1) Soit pour les années 1935 à 1937 :

$$\frac{771.700 \times 10}{12} + 771.700 + 771.700 = 2.186.483,33$$

(2) Part de l'Etat dans les dépenses de construction de lignes nouvelles. La part "Réseau" s'élève à 17.649,65

- c) de ramener de 1.036.026.363,63 à 1.014.662.439,63 le solde créditeur du compte "Plus value acquise par le réseau A.L. de 1971 à 1918"
- d) de ramener de 120.297.788,83 à 120.280.148,18 le solde débiteur du compte "Construction de lignes régies par l'art. 10 de la Convention du 28 Juin 1921 (dépenses à la charge du Réseau)"
- e) de ramener de 349.634.167,78 à 349.563.605,19 le solde débiteur du compte "Avances à l'Etat pour la construction des lignes régies par l'article 10 de la Convention du 28 Juin 1921"
- f) de ramener de 740.735.403,15 à 738.940.530,23 le solde débiteur du compte "Travaux Complémentaires et Secondes Voies § Travaux Complémentaires proprement dits et doubléments de voies ne donnant plus lieu à annuités"
- g) de ramener de 883.909.365,98 à 882.521.918,27 le solde débiteur du compte "Dépenses complémentaires de premier établissement de matériel roulant et de matériel inventorié"
- h) de ramener de 90.451.449,95 à 90.441.625,90 le solde débiteur du compte "Approvisionnement § Approvisionnements de la Voie"
- i) de réduire de 2.186.483 frs,33 le montant des "Charges de Capital § Annuité payée à l'Etat pour la plus value acquise par le réseau de 1871 à 1918" de l'exercice 1937, et par conséquent de réduire à due concurrence le déficit d'exploitation du dit exercice.
- j) d'accroître de 5.466.831,25 le solde débiteur du compte "Divers débiteurs", cette somme correspondant aux versements à recevoir de l'Etat au titre de :

1°- Remboursement des dépenses d'établissement postérieures au 1er décembre 1918 .....	3.270.523,87
2°- Valeur des approvisionnements cédés .....	9.824,05
3°- Remboursement sur annuités payées du 1er mars 1935 au 31 décembre 1937 .....	<u>2.186.483,33</u>
Total .....	5.466.831,25

Le Conseiller d'Etat  
Président de la Commission ,

Signé: E. BONIFAS

L'Inspecteur Général  
des Finances,

Signé: RENDU

L'Inspecteur des Finances  
Rapporteur,

Signé: R. GIBAUT

DEPENSES ANTERIEURES à 1918 CONCERNANT les ANTENNES SARROISES

	Marks	Francs
<b>1° Ligne de Bous et Voelklingen à la Frontière :</b>		
a) Dépenses d'Établissement, subventions non comprises .....	5.424.839,63	6.641.692,21
b) Subventions .....		
Prix de revient total de la ligne	5.424.839,63	6.641.692,21
<b>2° Ligne de Dillingen à la frontière :</b>		
a) Dépenses d'Établissement, subventions non comprises .....	5.216.327,87	6.351.124,20
b) Subventions (fraction de la subvention totale correspondant à la partie de ligne située en territoire sarrois):		
673.810 Marks x 5.216.327,87 .....	401.632,17	-
8.751.327,87		
dont la conversion en francs donne :		
6.351.124,20 x 401.632,17 .....	-	489.006,03
5.216.327,87		
Prix de revient total de la ligne	5.617.960,04	6.840.130,23
<b>3° Ligne de Hertzig à la frontière</b>		
a) Dépenses d'Établissement, subventions non comprises et à l'exclusion des sommes ajoutées par le Réseau A.L. à titre de frais d'études .....	3.656.197,-	4.412.976,78 (1)

(1)-

D'après les chiffres du réseau A.L., on aboutit à 4.819.649,19, somme égale à la dépense totale convertie en francs, soit 23.362.649,19 moins l'évaluation donnée à la partie située en territoire français (15.700.000 marks) également convertie en frs par le réseau pour 18.545.000 f. La somme demeurant attribuée à la partie de ligne située en Sarre ressortirait d'après cette conversion au chiffre susvisé de 4.819.649,19 pour 3.656.197 marks soit à un taux de conversion de 131,82 pour 100 marks alors que les cours ont oscillé pendant la période de construction entre 87,60 et 123,58. Il a paru plus exact de convertir les 15.700.000 marks de la façon suivante :

$$15.700.000 \text{ marks} = \frac{23.362.649,19 \times 15.700.000}{19.356.197} = 18.949.672,41 \text{ ce qui laisse pour la}$$

partie de ligne en territoire sarrois  $23.362.649,19 - 18.949.672,41 = 4.412.976,78$  faisant apparaître dans les deux cas un taux moyen de conversion de 1,207.

	Marks	Francs
Report ...	3.656.197,-	4.412.976,78
b) Subventions (fraction de la subvention totale correspondant à la partie de ligne située en territoire sarrois) :		
<u>1.759.935 marks x 3.656.197</u> .....	332.434,57	-
19.356.197		
dont la conversion en francs donne :		
<u>4.412.976,78 x 332.434,57</u> .....	-	401.243,71
3.656.197		
Prix de revient total de la ligne .....	3.988.631,57	4.814.220,49
Dépenses totales de construction des lignes antérieurement au 1 <sup>er</sup> décembre 1918	15.031.431,24	18.296.042,93

Matériel Roulant

Le Matériel roulant cédé a été estimé au titre des dépenses antérieures à 1918 à un chiffre global de 3.067.881 frs 07.

Si l'on tient compte du fait que le dit matériel est intégré dans une masse globale de 291.008.563 marks dont la contrevaieur en francs français ressort à 340.060.685 frs 77, on peut en déduire que la dite somme de 3.067.881 frs, 07 représente en fait :

$$\frac{291.008.563 \text{ marks} \times 3.067.881,07}{340.060.685,77} = 2.625.353 \text{ marks},94$$

5°- Mobilier des gares

Aucune somme n'apparaît distinctement à ce titre dans les documents ayant servi à la détermination du capital industriel, de telle sorte qu'on peut estimer que les dites dépenses sont confondues dans le chiffre global représentant le prix de revient de chaque ligne,

En conséquence, le total des dépenses antérieures au premier décembre 1918 ressort à :

$$15.031.431 \text{ marks},24 + 2.625.353 \text{ marks},94 = 17.656.785 \text{ marks},18$$

$$\text{ou } 18.296.042,93 + 3.067.881,07 = 21.363.924 \text{ francs}$$

Modification des écritures à la date du 31 décembre 1937  
pour tenir compte de la cession à l'Allemagne des lignes situées en Sarro

Comptes affectés par la cession des lignes sarroises	Débit	Crédit
1°- Période antérieure au 1er décembre 1918 - Dépenses d'Etablissement - Travaux complémentaires et Mobilier .....	-18,296,042,93:	
prix de revient à la date du 30 novembre 1918 des lignes cédées à l'Allemagne		
2°- Période antérieure au 1er décembre 1918 - Matériel roulant .....	- 3,067,881,07:	
prix de revient à la date du 30 novembre 1918 du matériel roulant cédé à l'Allemagne en même temps que les lignes sarroises		
3°- Construction des lignes régies par l'article 10 de la Convention du 28 Juin 1921 - § Dépenses à la charge du Réseau .....	- 17,640,65:	
part du Réseau dans les dépenses de construction des lignes nouvelles - Période postérieure au 1er janvier 1923		
4°- Avances à l'Etat pour la construction des lignes régies par l'art.10 de la Convention du 28 Juin 1921 .....	- 70,562,59:	
part de l'Etat dans la construction des lignes visées ci-dessus		
5°-Travaux complémentaires et Secondes Voies - § Travaux Complémentaires proprement dits et Doublements de Voies ne donnant plus lieu à annuités .....	- 1,794,872,92:	
dépenses de T.C. postérieures au 1er décembre 1918 et effectuées sur les lignes cédées à l'Allemagne		
6°- Dépenses complémentaires de 1er Etablissement de Matériel Roulant et de Matériel Inventorié .....	- 1,387,447,71:	
dépenses afférentes au Matériel roulant cédé et effectuées après le 1er décembre 1918		
7°- Exécution 1937 .....	24,634,447,87:	
application aux dépenses ci-dessus de la procédure adoptée pour les suppressions d'installations ferroviaires		

Comptes affectés par la cession des lignes sarroises	Débit	Crédit
report	0	
8°- Plus value acquise par le Réseau A.L. de 1871 à 1918 .....		-21.363.924,-
réduction du capital industriel du Réseau A.L. dans la mesure où il correspond aux lignes cédées à l'Allemagne le 1er Mars 1935		
9°- Débiteurs divers .....	5.466.831,25:	
a) somme due par l'Etat à titre de remboursement du prix de revient des travaux effectués postérieurement au 1er décembre 1918 sur les lignes et matériels cédés à l'Allemagne le 1er mars 1935 .....	3.270.523,87	
b) somme due par l'Etat, à titre de contre-valeur des approvisionnements cédés à l'Allemagne en même temps que les lignes sarroises	9.824,05	
c) somme due par l'Etat, à titre de trop perçu du 1er mars 1935 au 31 décembre 1937 sur l'annuité payée par le Réseau A.L. en application de la loi du 27 mars 1928 .....	2.186.483,33	
10°- Approvisionnements et approvisionnements de la Voie .....		9.824,05
Valeur des approvisionnements cédés en même temps que les lignes sarroises		
11°- Exploitation 1937 .....	-2.186.483,33x	24.654.447,87
a) diminution des charges du capital, résultant de la réduction de l'annuité prévue par la loi du 27 mars 1928 (période du 1er mars 1935 au 31 décembre 1937)	débit - 2.186.483,33	
b) somme due par l'Etat en remboursement de dépenses effectuées par le Réseau A.L., postérieurement au 1er décembre 1918, sur les lignes cédées à l'Allemagne le 1er mars 1935	crédit + 3.270.523,87	
c) transfert au crédit du compte d'exploitation de la valeur du 1er décembre 1918 des lignes cédées à l'Allemagne le 1er mars 1935, valeur dont le capital industriel se trouve diminué	crédit +21.363.924,-	
Totaux .....	3.280.347,92	3.280.347,92

S. N. C. F.

SERVICE DE LA  
COMPTABILITE GÉNÉRALE  
ET DÉPENSES

de la Direction Générale

Subdivision des Comptes Généraux

Dans le cadre de la

Comptabilité Générale

16 AVRIL 1948

Monsieur C A G N E U L  
Inspecteur des Finances

F eg 3 N° 2470

La Note N° 4569 du 29 Mai 1943, adoptée par la Commission de Vérification des comptes des chemins de fer, relative à l'indemnité pouvant être attribuée au réseau de l'ex A.L. à la suite de la cession à l'Allemagne des lignes Sarroises, a prévu le versement par l'Etat à la S.N.C.F., d'une somme de F 5.466.831,25.

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'à ce jour, cette somme n'a pas été versée, et je vous serais très obligé de bien vouloir me faire connaître dans quelles conditions ce règlement sera effectué.

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur des Finances, l'expression de mes sentiments très dévoués.

LA CHEF DE LA SUBDIVISION  
DES COMPTES GÉNÉRAUX

Signé : RANGOTTE

*Sur cette somme de 5 466 831,25  
la S.N.C.F. en réalité remboursée de  
24 186 483,3 par la cession de  
l'indemnité versée par l'Etat au titre  
de la ligne Sarre acquis par le réseau A.L.  
de 1871 à 1918.  
29 5-48*

Cette non expédite  
M. Barbot desire savoir cette  
question lorsque les ~~signes~~  
~~signes~~ son abordus la  
question des ~~signes~~ entre  
le SACF et le ~~gouvernement~~

27/3/48

27

c h 1.1  
1.5 6.5  
1.6 8.5  
t 560 S  
2. 6.5 6

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE PRÉSIDENT DU  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le

19

R. C. Seine n° 276.448 B

Monsieur le Ministre.

V/REF : Lettre du 12 Juin 1942 de la Direction des  
Chemins de fer (1er Bureau).

OBJET : Règlements consécutifs à la cession à l'Alle-  
magne des prolongements sarrois.

Dans sa note N° 4569, du 29 mai 1943, la Commission de  
Vérification des Comptes a émis l'avis que la demande d'in-  
dennité présentée par le réseau A.L., à la suite de la ces-  
sion à l'Allemagne des lignes sarroises, soit réglée, notam-  
ment, par le remboursement en capital des dépenses d'établis-  
sement postérieures au 1er décembre 1918, arrêtées à  
F 3.280.347,9. Je vous serais obligé de vouloir bien en au-  
toriser le paiement.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,

Monsieur Christian PINEAU,  
Ministre des Travaux Publics et des Transports  
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,  
244, Boulevard Saint-Germain à PARIS -



1  
u. 21 Oct 1943

Transmis à M. BROCHU

A TITRE DE PRÉAVIS

SOUS RÉSERVE DU MEMENTO DÉFINITIF  
DE LA PART DE  
MONSIEUR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

ENCLOS  
SERVICES FINANCIERS  
22 OCT 1943  
2.498

*Renouveau*

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
du 20 Octobre 1943

QUESTION N° VI

Règlement consécutif à la cession des  
lignes de la Sarre  
-----

Approuvé.

TRANSMIS le 21/10/43 à M. BROCHU.

S.N.C.F.



Le Président  
du Conseil d'Administration

Proposé, le - 9 Octobre 1943

Le Directeur des Services Financiers,

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

21 OCT 1943

D 61342/3

Copie pour le 8<sup>ème</sup> FINANCIERS

*M. Lefrançois  
Rapport des mandats  
écartés de régularisation, mais  
les faire figurer dans le bilan*  
23 X 43  
14

Monsieur le Ministre,

F (p a.) le 16/6

V/Réf. : Lettre du 12 juin 1943 de la Direction des Chemins de fer (1er Bureau)

Objet : Cession à l'Allemagne des prolongements sarrois.

Dans sa Note n° 4569 du 29 mai 1943, la Commission de Vérification des Comptes émet l'avis que la demande d'indemnité présentée par le Réseau A.L. à la suite de la cession à l'Allemagne des lignes sarroises soit réglée, à l'exclusion de toute indemnité pour perte de produit net, d'une part, par une réduction de l'annuité due à l'Etat au titre de la plus-value acquise par le Réseau de 1871 à 1918 proportionnelle au montant des dépenses d'établissement des lignes sarroises au 1er décembre 1918, d'autre part, par le remboursement en capital des dépenses d'établissement postérieures à cette date.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la S.N.C.F. se rallie aux principes de la liquidation énoncés par la Commission et qu'elle se propose, sauf objections de votre part, de passer dès cette année écriture des redressements de comptes correspondants en vue de régulariser son bilan dès la fin de l'exercice 1943. Elle rappelle toutefois qu'elle a dû, à la demande des autorités allemandes, se défaire au profit de la Reichsbahn de la comptabilité afférente à l'ancien Réseau A.L. Elle croit devoir, dans ces conditions, réserver la possibilité de réviser les chiffres retenus par la Commission au cas où il apparaîtrait ultérieurement que certaines corrections sont justifiées.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,

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

Signé : FOURNIER

*est-ce fait ?*

SERVICES FINANCIERS

PROJET *adressé à M. Clodas*  
*suite à sa demande*  
*15 OCT 1943*  
*Signé : BACQUET*

*Commissariat Général*  
*du 20 Octobre 1943*  
*Justit. II*

NOTE  
pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

Objet. - Prolongements sarrois

A la suite de la cession à l'Allemagne, en 1935, du territoire de la Sarre, l'exploitation de trois tronçons de lignes situés sur ce territoire a été retirée au Réseau A.L.

Ce dernier a demandé à l'Etat qu'une indemnité de 102 M. lui soit payée, par prélèvement sur la somme de 900 M. mise à la charge de l'Allemagne par les accords de Rome et de Naples.

La somme réclamée comprenait :

- a) une indemnité pour perte de produit net évaluée à..... M 5 77
- b) la valeur des installations faites sur les lignes, soit..... M 5 24

La demande formulée par le Réseau A.L. n'ayant été suivie d'aucune décision, la S.N.C.F. l'a rappelée par lettre du 14 octobre 1942.

La Commission de Vérification des Comptes a fait connaître son point de vue sur la question dans la Note N° 4569, du 29 mai 1943, que le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmise le 12 juin 1943 à la S.N.C.F.

a) Perte de produit net. - La Commission observe que l'exploitation des tronçons de ligne sarrois n'avait pas fait l'objet d'une concession au Réseau A.L. et que, par suite, le Réseau ne pouvait pas prétendre à un dédommagement analogue à celui qui était prévu, dans le cas de rachat, en faveur des Compagnies concessionnaires.

Après avoir en outre souligné que le Réseau A.L. ne pouvait ignorer qu'aux termes du traité de Versailles, le droit de jouissance qu'il exerçait sur les lignes en cause n'était que temporaire et essentiellement précaire, puisque lié aux résultats d'un plébiscite, la Commission conclut au rejet de la demande d'indemnité pour perte de produit net.

*M. Lacroix*  
*la fois a*  
*rappellé*  
*11/2*

b) Valeur des immobilisations - La Commission distingue :

- les immobilisations antérieures au 1/12/1918,  
pour une valeur de ..... 21 M 3
- les immobilisations postérieures au 1/12/1918  
pour une valeur de ..... 3 M 2

Le coût des premières est compris dans la valeur en capital du Réseau à la date de son retour à la France, valeur pour laquelle le Réseau A.L. a été astreint à payer tous les ans à l'Etat une annuité de 61 M 8.

La Commission propose d'atténuer cette annuité de la part correspondant à la valeur comptable des immobilisations antérieures à 1918 et de rembourser en capital la valeur comptable des immobilisations postérieures à 1918. La S.N.C.F. se trouverait ainsi libérée de toutes charges correspondant à la valeur comptable des installations et du matériel cédés.

On peut se demander si l'indemnité à verser par l'Etat ne devrait pas être calculée sur la base de la valeur vénale en 1935 des immobilisations et non de leur valeur en écritures. La plus value ainsi dégagée profiterait au Fonds Commun des anciens Réseaux, dont elle atténuerait les insuffisances. La S.N.C.F. elle-même verrait réduite, dans la mesure correspondante, sa dette envers l'Etat, au titre du Fonds Commun.

Il paraît difficile de soutenir ce point de vue si l'on admet, comme il est indiqué ci-dessus, que le Réseau A.L. n'avait aucun droit de propriété sur les lignes, mais seulement un droit d'exploitation précaire; il paraît, dès lors, équitablement indemnisé par la suppression des charges fixes qu'il supportait du fait de cette exploitation. D'autre part, le caractère éventuel du remboursement des avances du Trésor au Fonds Commun, dans les conditions prévues par l'article 24 de la Convention du 31 août 1937, retire, en fait, toute portée pratique à la question pour la S.N.C.F.

Les conclusions de la Commission paraissant fortement motivées et la S.N.C.F. étant pratiquement désintéressée par la suppression des charges financières correspondant aux éléments d'actif disparus, il est proposé d'accepter les conclusions de la note n° 4.569

Il est rappelé au Conseil que lors de l'arrêté des comptes de l'exercice 1942, il avait été jugé préférable de ne pas laisser figurer au compte d'Etablissement la somme de 24 M 5 qui y était inscrite au titre des prolongements sarrois et qui ne correspondait plus à aucun actif réel. Cette somme avait donc été virée à un compte "Débiteurs Divers" de redressements sur exercices antérieurs à 1938.

.....

L'acceptation des conclusions de la Commission de Vérification des comptes aura pour conséquence d'apurer ce débit. En contre-partie, le montant, comptabilisé au passif, au titre du capital investi dans l'ancien Réseau A.L. de 1871 à 1918 sera diminué de ..... 21 M 3 et le remboursement en capital des dépenses postérieures au 1/12/1918, soit ..... 3 M 2 permettra d'affecter les obligations qui les couvraient à la couverture de nouvelles dépenses.

Le Bilan de la S.N.C.F. sera ainsi définitivement régularisé sur ce point.

*L. Dauterive*  
*Signé: Bouché*

24

16 JUIN 1943

15 JUIN 1943

*Secrétariat d'Etat  
aux Communications*

Paris le 12 JUIN 1943 194

Direction  
des Chemins de fer  
---  
1er Bureau  
---

SECRÉTARIAT D'ETAT  
SERVICES FINANCIERS  
17 JUIN 1943  
1.994

S.N.C.F.  
15 JUIN 1943  
CABINET DU PRÉSIDENT

Le MINISTRE SECRÉTAIRE D'ETAT à la PRODUCTION  
INDUSTRIELLE et aux COMMUNICATIONS,

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins de  
fer français.

OBJET - Cession à l'Allemagne des lignes Sarroises.

J'ai l'honneur de vous adresser trois exemplaires  
de la note N° 4569, en date du 29 Mai 1943, de la Commis-  
sion de Vérification des Comptes des Chemins de fer, rela-  
tive à l'indemnité pouvant être attribuée au Réseau d'Alsace  
et de Lorraine à la suite de la cession à l'Allemagne des  
lignes Sarroises.

8000 FINANCIERS  
Paris le 15/6/43

9  
7/1

Par autorisation  
Le Directeur des Chemins de fer

*[Handwritten signature]*

*Copie*  
Monsieur le Chef des Subdivisions  
de la Comptabilité Générale,

OBJET : " PROLONGEMENTS SARROIS "

Je vous prie de trouver ci-joint un  
sommaire des divers points traités par la  
C.V.C. dans son rapport 4569.

Les arguments essentiels de M. GIBAUH  
pour rejeter la demande d'indemnité sont,  
d'une part la disparité entre les accords de  
Rome et de Naples en ce qui concerne l'in-  
corporation de la valeur des lignes sar-  
roises dans le forfait de 900 M. et d'au-  
tre part la qualité d'exploitant du Réseau  
A.L. qui s'apparente à une location ordi-  
naire beaucoup plus qu'à une concession  
de la nature de celle faite aux Compagnies  
de Chemins de fer.

Il faut reconnaître que les textes  
de l'accord de Naples pris à la lettre ne  
permettent pas de défendre un point de vue  
opposé à celui de la C.V.C.

5 - 6 - 43

signé: GIRARD

La S.N.C.F. demandait le remboursement :

- 1°) du capital <sup>social</sup> dépensé pour l'établissement des lignes sarroises ..... 24.518.141,83.--
- 2°) de la valeur & matériel de voie, pièces de rechange ..... 9.824,07.--
- 3°) une indemnité pour perte de trafic des lignes cédées à l'Allemagne ( valeur en capital au taux de 8 % d'une annuité de ( 6.200.000 frs) ..... 77.500.000,-

La C.V.C. examine d'abord dans quelle mesure le Réseau A.L. (ou la S.N.C.F.) peut revendiquer une partie de l'indemnité de 900 M. versée par l'Allemagne à la France à la cession de la Sarre en 1934.

Les accords de Rome du 3 décembre 1934 tiennent compte des lignes de chemins de fer dans la détermination de la somme de 900 M. mais les accords de Naples du 18 février 1935, qui constituent le texte définitif soumis à l'approbation du Parlement, excluent les voies ferrées des bases servant au calcul de l'indemnité de 900 M.

Les débats parlementaires indiquent que les 900 M. couvrent exclusivement la cession des mines domaniales de charbon et que le prix de cession des antennes sarroises devrait être payé par le produit des redevances d'amodiacion du Warndt. Mais ces redevances se sont élevées à 22 M. au lieu de 50 M. prévus.

La C.V.C. estime donc qu'aucune fraction des sommes reçues par l'Etat Français ne peut être considérée comme ayant le caractère d'une indemnité pour perte de produit des lignes sarroises.

Elle considère d'autre part, que le droit d'exploitation consenti au Réseau A.L. ne peut être assimilé à une concession, mais qu'au contraire, le paiement d'une annuité versée par l'A.L. à l'Etat confirme qu'il s'agit d'une location ordinaire, le propriétaire étant alors l'Etat seul intéressé dans le remboursement de la cession des lignes à l'Allemagne.

Pour toutes ces raisons, la C.V.C. rejette l'éventualité d'une indemnité pour perte de produit.

Elle ne retient pas non plus le remboursement en capital des dépenses d'établissement des lignes en cause antérieures à 1918, la seule conséquence de la cession devant se traduire par une diminution de l'annuité payée par le Réseau A.L. à l'Etat, diminution correspondant à la fraction d'annuité globale afférente aux installations matériel et mobilier aliénés

Par contre, les dépenses d'établissement postérieures à 1918 doivent être remboursées par l'Etat au Réseau A.L.

La C.V.C. apporte tout d'abord certaines modifications aux chiffres donnés par l'A.L. en 1936 et 1937 pour tenir compte, d'une

part, des dépenses n'apparaissant pas distinctement en comptabilité et, d'autre part, de taux de conversion de marks en francs pour certaines fractions de lignes.

Elle obtient ainsi les dépenses d'établissement ci-après :

a ) période antérieure à 1918 .....	21.363.924,--
b ) période postérieure à 1918 .....	3.270.523,87
	-----
	24.634.447,87
auxquelles il faut ajouter la valeur des matériaux de voie ( sans change- ment ) .....	9.824,05
	-----
	24.644.271,92
au lieu de (24.518.141,83 + 9.824,05 =.....	24.527.965,88
	-----
	5
	-----
	Différence..... + 116.306,04

savoir :

1° ) dépenses de mobilier des gares qui n'apparaissent pas distinctement en comptabilité et ne peuvent être retenues . - 149.617,46

2° ) partie de subventions non intégrées dans le calcul du capital industriel A.L.

Ligne de Dillingen à Bouzonville ..... + 489.006,03

Ligne de Merzig à Bettelainville ..... + 401.243,71

3° frais d'étude de la ligne de Merzig à Bettelainville décomptés à part par le Réseau A.L. et que la CVC estime compris dans le prix de revient global ..... - 288.216,42

4° ) le prix de revient de la ligne ci-dessus fait ressortir un taux de conversion du mark en franc de 131,82 pour la portion de la ligne en territoire sarrois contre 118,10 <sup>pour la partie allemande franchisée. La C.V.C.</sup> et une répartition de la dépense en francs proportionnelle aux prix de revient en mark des deux fractions de ligne ..... - 406.672,41

..... + 45.743,45

5°) La part de l'Etat dans les dépenses de d'Etablissement des lignes nouvelles construites sous la Convention de 1921, doit être ajoutée au prix de revient des dites lignes soit ..... + 70.562,59

à reporter ..... 116.306,04

X  
Ensemble ..... 116.306,04

La C.V.C. admet donc :

I°) une réduction de l'annuité payée par l'A.L. à l'Etat du 1er mars 1935 à fin 1937 sur la base suivante :

Annuité totale (à titre de plus value du Réseau A.L. de 1871 à 1918 ) ..... 41.300.000 Frs

Capital ayant servi à la détermination de l'annuité ..... 703.629.032 marks 01

Valeur des lignes sarroises ..... 13.147.355 marks 81

Réduction de l'annuité :

$\frac{41.300.000 \text{ Fr.} \times 13.147.355, \text{ mk } 81}{703.629.032 \text{ mks}, 01} = 771.693 \text{ francs.}$   
arrondi à 771.700 frs.

Les charges du Réseau A.L. et par suite l'insuffisance de 1937 de ce réseau seront donc atténuées de :

$\frac{771.700 \times 10}{12} = 643.083,33$  au titre de 1935  
de ..... 771.700,-- au titre de 1936  
et de ..... 771.700,-- au titre de 1937

Total .... 2.186.483,33  
=====

2°) le remboursement en capital des dépenses postérieures à 1918

soit: 3.199.961,28 au compte de dépenses Réseau

70.562,59 au compte de dépenses Etat,

9.824,05 matériaux de voie

-----  
3.280.347,92

C'est donc en définitive un remboursement de :

$2.186.483,33 + 3.280.347,92 = 5.466.831,25$   
que la C.V.C. admet au profit du Réseau A.L.

.....

Corrélativement, les divers postes du compte d'Etablissement de ce Réseau au 31 décembre 1937 seront modifiés comme suit :

(  
: Compte débiteur "Dépenses Etablis-  
: sement T.C. - mobilier ..... - 18.296.042,93  
période :  
antérieure: Compte débiteur "Matériel roulant" - 3.067.881,07  
: -----  
à : - 21.363.924,--  
1918 :  
: Compte créditeur " plus value acquise  
: par le Réseau A.L. de 1871 à 1918" - 21.363.924,--  
(

-----  
(  
: Compte débiteur "Dépenses de Cons-  
: truction" (Réseau) ..... - 17.640,65  
:   
Période : Compte débiteur "Dépenses de Cons-  
: truction" (Etat) ..... - 70.562,59  
:   
postérieure: Compte débiteur "Travaux complémen-  
: taires proprement dits ..... - 1.794.872,92  
à :  
1918 :  
: Compte débiteur Matériel roulant  
: et mobilier ..... - 1.387.447,71  
:   
: : Compte débiteur Approvisionnements  
: : voie ..... - 9.824,05  
: : -----  
: : - 3.280.347,92  
:   
(

Verification du Rapport 4569 du Contrôle Financier  
 relatif à l'indemnité pouvant être attribuée au réseau ALE  
 o la suite de la cession à l'Allemagne des Lignes Parisiennes

page 1 -

Il a été indiqué pour remboursement du capital d'établissement des  
 lignes cédées, un montant de : 24 518 541,83  
 Il faut : 24 518 141,83 ?

page 7

Les documents détenus par la Comptabilité générale ne permettent  
 pas de vérifier la somme de 18 296 042,93 indiquée au  
 titre du prix de revient des lignes. Cette somme ~~est~~ ~~est~~  
~~est~~ opposée à celle de 18 250 296,48 (18 100 682,02 + 149 614,46)  
 déterminée par l'ALE fait ressortir une différence de 45 746,45

page 8

La Comptabilité générale ne possède pas de documents lui  
 permettant de vérifier l'exactitude des chiffres.

page 9

Le total des versements à faire au réseau est indiqué  
 pour : 3 280 347,82  
 Il faut : 3 280 347,82

page 10

La Comptabilité générale ne possède pas d'exemplaire du rapport  
 3476 dont il est fait état.  
 De plus, par suite d'une erreur de transcription, il a été pris  
 comme montant en notes des travaux complémentaires effectués depuis  
 1891, un montant de 589 457 812,88 au lieu de 589 457 814,88.  
 Toutefois, du fait des arrondis, le résultat final est exact.

page 11

La somme indiquée au verso 2 est de : 17 649,65  
 Il faut : 17 640,65

page 12

8 c) Il y a : 1 036 026 363,63 et 1 014 662 439,63  
 Il faut : 1 036 026 363,53 et 1 014 662 439,53

88) -

il y a	883 909 365, 98	+	882 521 918, 24
il faut	884 199 981, 94		882 812 334, 08
la différence	290 415, 96	=	290 415, 96

représentée laécriture de conformité résultat de rapport

n° 4351	+ 370 888, 11	}	290 415, 96
n° 4492	- 80 472, 35		

89) La valeur des pièces cédées figurant au 31 Dec 1927 au débit d'un compte hors budget intitulé "Valeur de matériel cédé à l'Alsace" rattaché d'abord au compte "Opérations à régler - Régim. Est" et versé au cours de l'exercice 1928 au compte "Débiteurs divers". Par suite le compte "Approvisionnement de la voie" ne doit pas être affecté par les redressements

pages 13 et 14

La Comptabilité générale ne possède pas les documents ayant servi à la détermination du Capital Industriel de l'AL ~~et~~ ~~elle~~ ~~ne~~ ~~peut~~ ~~vérifier~~ l'exactitude des chiffres mentionnés. ~~Elle~~ ~~ne~~ ~~peut~~ ~~pas~~ ~~connaître~~ la différence entre la dépense totale en francs ~~et~~ ~~la~~ ~~balance~~ ~~générale~~ ~~de~~ ~~l'AL~~ ~~au~~ ~~31~~ ~~Dec~~ ~~1918~~ ~~qui~~ ~~est~~ ~~de~~ ~~21~~ ~~318~~ ~~180~~ ~~55~~ francs et celle évaluée par l'AL pour la période antérieure au 1<sup>er</sup> Dec 1918 qui est de 21 318 180<sup>+</sup> 55 francs. Elle est égale à celle signalée ci-dessus au titre de la page 7

page 16

10) - il y a "Approvisionnement et approvisionnement de la voie"

il faut "Comptes hors budget - Valeur de matériel cédé à l'Alsace"

20/9/42

ANTENNES SARROISES  
-----

La S.N.C.F. a repris pour son compte la demande adressée par le Réseau A.L. d'une indemnité pour la perte des antennes sarroises, cédées à l'Allemagne en 1935.

La demande d'indemnité portait sur deux points : la perte de produits nets et la valeur d'établissement.

1°- Perte de produits nets -

La Commission de Vérification des Comptes conclut dans son rapport N° 4569 du 29 Mai 1943 au rejet de toute indemnité.

Elle donne les arguments suivants :

a)- L'éventualité du retour du territoire de la Sarre à l'Allemagne qui était connue au moment où le Réseau A.L. fut désigné comme exploitant n'avait fait l'objet d'aucune clause de rachat.

b)- L'A.L. n'était pas concessionnaire, mais seulement chargé de l'exploitation. On ne peut donc soutenir qu'une indemnité de rachat soit due par application du principe prévu dans les contrats de concession.

c)- L'Etat, qui n'avait renoncé à aucun de ses droits, pouvait par voie d'autorité, disposer des lignes sans l'accord du Réseau A.L.

d)- Le fait que l'A.L. versait des annuités représentant en quelque sorte un droit de location des installations ne permet pas, non plus, d'assimiler le statut du Réseau A.L. au statut des Compagnies concessionnaires.

Toutefois, une diminution de ces annuités pourra être accordé.

Le Service du Contentieux estime justifié le refus de la Commission.

Il paraît opportun de ne pas insister.

2°- Valeur d'établissement -

La Commission de Vérification des Comptes distingue :

- les immobilisations antérieures au 1/12/1918,
- les immobilisations postérieures au 1/12/1918,

Les immobilisations antérieures au 1/12/1918 appartiennent, dit-elle à l'Etat. Le Réseau est seulement fondé à demander une réduction de l'annuité dont il avait la charge, réduction que la Commission fixe à 771.700 francs. Cette position paraît logique. La valeur des immobilisations antérieures à 1918 ne figure, en effet, à l'actif du bilan que pour ordre. Le Réseau ne supporte aucune charge d'emprunt correspondante et c'est pour cette raison et par souci d'harmonie avec les autres Réseaux que l'A.L. payait à l'Etat une annuité en remplacement. Il paraît donc équitable, du moment que l'Etat accepte de réduire cette annuité, de ne pas demander de remboursement en capital.

.....

Pour les immobilisations postérieures au 1/12/1918, au contraire, la Commission de Vérification accepte de rembourser leur valeur en écriture, qu'elle chiffre après quelques redressements de compte à 3.199.961,28 pour la part couverte par le Réseau et à 70.562,59 pour la part couverte par l'Etat. Le remboursement de cette dernière part devrait d'ailleurs entraîner une réduction correspondante des annuités de l'Etat, à partir du 1er Janvier 1935. Mais la Commission admet par mesure de simplification de ne modifier les annuités qu'à partir du 1er Janvier 1938.

On peut se demander si la S.N.C.F. ne pourrait pas prétendre recevoir, non pas la valeur d'inventaire de ces immobilisations postérieures au 1/12/1918, mais leur valeur vénale au jour de la cession (1935).

Cette thèse s'inspirerait du régime du rachat prévu pour les Réseaux concessionnaires. Or, comme on l'a vu, l'A.L. ne peut être assimilé à un Réseau concessionnaire pour les antennes sarroises.

Si, d'autre part, on considère que les dépenses en question ont été couvertes par des emprunts dont le Réseau A.L. a supporté les charges jusqu'en 1937, et dont la S.N.C.F. devra continuer à assurer le service à partir de 1938, on doit reconnaître que la Commission aurait pu n'offrir de rembourser que la part de ces emprunts non amortie au 1-1-1935. La décision de la Commission est donc empreinte d'un esprit très libéral.

Enfin, la valeur vénale des immobilisations postérieures au 1/12/1918 ne paraît pas devoir être très supérieure à leur valeur d'origine.

La rapport de ces valeurs est en effet fonction, d'une part, du rapport des prix, facteur de hausse, d'autre part, de l'amortissement par vétusté, facteur de baisse.

Les prix de 1919 à 1934 n'ont pas doublé. Le facteur de hausse n'est donc pas supérieure à 50%. L'amortissement moyen, en tablant sur 1/40ème par année d'âge serait de 8 ou 0.20. De sorte que le rapport de la valeur vénale à la valeur d'inventaire serait de l'ordre de  $1.50 \times 0.80 = 1,20$  seulement.

En définitive, il ne semble pas opportun d'essayer de défendre la thèse du remboursement de la valeur vénale et d'accepter purement et simplement les conclusions de la Commission de Vérification.

Le 16 Octobre 1943

Services Financiers

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
du 20 Octobre 1943

*Copie*

Question N° VI

INDEMNITE CONSECUTIVE A LA CESSION DES LIGNES  
de la SARRE.

A la suite de la cession à l'Allemagne, en 1935, du territoire de la Sarre, l'exploitation de trois tronçons de lignes situés sur ce territoire a été retirée au Réseau A.L.

Ce dernier a demandé à l'Etat qu'une indemnité de 102 M lui soit payée, par prélèvement sur la somme de 900 M. mise à la charge de l'Allemagne par les accords de Rome et de Naples.

La somme réclamée comprenait :

- a) une indemnité pour perte de produit net évaluée à..... 77 M.5
- b) la valeur des installations faites sur les lignes soit. 24 M.5

La demande formulée par le Réseau A.L. n'ayant été suivie d'aucune décision, la S.N.C.F. l'a rappelée par lettre du 14 octobre 1942.

La Commission de Vérification des Comptes a fait connaître son point de vue sur la question dans la Note n° 4569, du 29 Mai 1943, que le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmise le 12 Juin 1943 à la S.N.C.F.

a) Perte de produit net. - La Commission observe que l'exploitation des tronçons de lignes sarrois n'avait pas fait l'objet d'une concession au Réseau A.L. et que, par suite, le Réseau ne pouvait pas prétendre à un dédommagement analogue à celui qui était prévu, dans le cas de rachat, en faveur des Compagnies concessionnaires.

Après avoir, en outre, souligné que le Réseau A.L. ne pouvait ignorer qu'aux termes du traité de Versailles, le droit de jouissance qu'il exerçait sur les lignes en cause n'était que temporaire et essentiellement précaire, puisque lié aux résultats d'un plébiscite, la Commission conclut au rejet de la demande d'indemnité pour perte de produit net.

b) Valeur des immobilisations. - La Commission distingue :

- les immobilisations antérieures au 1/12/1918,  
pour une valeur de ..... 21 M3

- les immobilisations postérieures au 1/12/1918  
pour une valeur de ..... 3 M.2

Le coût des premières est compris dans la valeur en capital du Réseau à la date de son retour à la France, valeur pour laquelle le Réseau A.L. a été astreint à payer tous les ans à l'Etat une annuité de 61 M.8

La Commission propose d'atténuer cette annuité de la part correspondant à la valeur comptable des immobilisations antérieures à 1918 et de rembourser en capital la valeur comptable des immobilisations postérieures à 1918. La valeur S.N.C.F. se trouverait ainsi libérée de toutes charges correspondant à la valeur comptable des installations et du matériel cédés.

On peut se demander si l'indemnité à verser par l'Etat ne devrait pas être calculée sur la base de la valeur vénale en 1935 des immobilisations et non de leur valeur en écritures. La plus-value ainsi dégagée profiterait au Fonds Commun des anciens Réseaux, dont elle atténuerait les insuffisances. La S.N.C.F. elle-même verrait réduite, dans la mesure correspondante, sa dette envers l'Etat, au titre du Fonds Commun.

Il paraît difficile de soutenir ce point de vue si l'on admet, comme il est indiqué ci-dessus, que le Réseau A.L. n'avait aucun droit de propriété sur les lignes, mais seulement un droit d'exploitation précaire, il paraît, dès lors, équitablement indemnisé par la suppression des charges fixes qu'il supporterait du fait de cette exploitation. D'autre part, le caractère éventuel du remboursement des avances du Trésor au Fonds Commun, dans les conditions prévues par l'article 24 de la Convention du 31 août 1937, retire, en fait, toute portée pratique à la question pour la S.N.C.F.

Les conclusions de la Commission paraissant fortement motivées et la S.N.C.F. étant pratiquement désintéressée par la suppression des charges financières correspondant aux éléments d'actifs disparus, il est proposé d'accepter les conclusions de la note n° 4.569.

Il est rappelé au Conseil que lors de l'arrêté des comptes de l'exercice 1942, il avait été jugé préférable de ne pas laisser figurer au Compte d'Etablissement la somme de 24 M.5 qui y était inscrite au titre des prolongements sarrois et qui ne correspondait plus à aucun actif réel. Cette somme avait donc été virée à un compte "Débiteurs divers" de redressement sur exercices antérieurs à 1938.

L'acceptation des conclusions de la Commission de Vérification des Comptes aura pour conséquence d'apurer ce débit. En contre-partie, le montant, comptabilisé au passif, au titre du capital investi dans l'ancien Réseau A.L. de 1871 à 1918 sera diminué de ..... 21 M.3 et le remboursement en capital des dépenses postérieures au 1/12/1918, soit ..... 3 M.2 permettra d'affecter les obligations qui les couvraient à la couverture de nouvelles dépenses.

Le Bilan de la S.N.C.F. sera ainsi définitivement régularisé sur ce point.

Le Directeur des Services Financiers,

BROCHU

S.N.C.F.

Services Financiers

F<sup>2</sup> CGI N° 801-831

COPIE

Monsieur le Directeur Général,

Réf. : Lettre du 12 juin 1943 de la Direction des Chemins de fer.  
Objet : Prolongements sarrois.

A la suite de la cession à l'Allemagne, en 1935, du territoire de la Sarre, l'exploitation de trois tronçons de lignes situés sur ce territoire a été retirée au Réseau A.L.

Ce dernier a demandé à l'Etat qu'une indemnité de 102 M lui soit payée, par prélèvement sur la somme de 900 M mise à la charge de l'Allemagne par les accords de Rome et de Naples.

La somme réclamée comprenait :

- une indemnité pour perte de produit net, évaluée à ..... 77<sup>M</sup> 5
- la valeur des installations faites sur les lignes, soit ..... 24<sup>M</sup> 5

2 f. jtes

La S.N.C.F. a repris à son compte, par lettre D.61342/3 du 14 octobre 1942, la demande formulée par le Réseau A.L.

La Commission de Vérification des Comptes a fait connaître son point de vue à ce sujet dans la Note n° 4569 du 29 mai 1943, que le Secrétariat d'Etat aux Communications a transmise le 12 juin 1943 à la S.N.C.F.

Perte de produit net - La Commission observe que l'exploitation des tronçons de ligne sarrois n'avait pas fait l'objet d'une concession au Réseau A.L. et que, par suite, le Réseau ne pouvait pas prétendre à un dédommagement analogue à celui qui était prévu, dans le cas de rachat, en faveur des Compagnies concessionnaires.

Après avoir, en outre, souligné que le Réseau A.L. ne pouvait ignorer qu'aux termes du traité de Versailles, le droit de jouissance qu'il exerçait sur les lignes en cause n'était que temporaire et essentiellement précaire, puisque lié aux résultats d'un plébiscite, la Commission conclut au rejet de la demande d'indemnité pour perte de produit net.

Les conclusions de la Commission me paraissant fortement motivées, et tel étant également l'avis exprimé par M. AURENGE

dans la note ci-jointe, du 25 juin 1943, je propose d'accepter les dites conclusions.

Valeur des immobilisations - La Commission distingue :

- les immobilisations antérieures au 1/12/1918, pour une valeur de ..... M 21 3
- les immobilisations postérieures au 1/12/1918, pour une valeur de ..... M 3 2.

Le coût des premières est compris dans la valeur en capital Réseau à la date de son retour à la France, valeur pour laquelle le Réseau A.L. a été astreint à payer tous les ans à l'Etat une annuité de 61.800.000 francs.

La Commission propose d'atténuer cette annuité de la part correspondant à la valeur comptable des immobilisations antérieures à 1918 et de rembourser en capital la valeur comptable des immobilisations postérieures à 1918. La S.N.C.F. se trouverait ainsi libérée de toutes charges correspondant à la valeur comptable des installations et du matériel cédés.

On peut se demander si l'indemnité à verser par l'Etat ne devrait pas être calculée sur la base de la valeur vénale en 1935 des immobilisations et non de leur valeur en écritures. La plus-value ainsi dégagée profiterait au Fonds Commun des anciens Réseaux, dont elle atténuerait les insuffisances. La S.N.C.F. elle-même verrait réduite, dans la mesure correspondante, sa dette envers l'Etat, au titre du Fonds Commun.

Il paraît difficile de soutenir ce point de vue si l'on admet, comme il est indiqué ci-dessus, que le Réseau A.L. n'avait aucun droit de propriété sur les lignes, mais seulement un droit d'exploitation précaire : il paraît, dès lors, équitablement indemnisé par la suppression des charges fixes qu'il supportait du fait de cette exploitation. D'autre part, le caractère éventuel de remboursement des avances du Trésor au Fonds Commun, dans les conditions prévues par l'article 24 de la Convention du 31 août 1937, retire, en fait, toute portée pratique à la question pour la S.N.C.F.

En conséquence, j'ai l'honneur, Monsieur le Directeur Général, de vous proposer de nous rallier purement et simplement aux conclusions de la Note n° 4569 et de passer sur l'exercice 1943 les écritures correspondantes. La S.N.C.F. bénéficierait ainsi, d'après les chiffres de la Commission, d'une réduction de l'annuité à verser au Trésor au titre du capital de l'ancien Réseau A.L. s'élevant à 771.700 francs et d'un remboursement en capital de 3.280.347 frs 9.

Dans la pensée que vous partagerez cette manière de voir, j'ai préparé à la signature de M. le Président le projet de lettre

ci-joint donnant l'accord de la S.N.C.F. aux principes de la liquidation proposée par la Commission, en réservant seulement notre accord définitif sur les chiffres eux-mêmes que la remise de notre comptabilité aux autorités allemandes ne nous permet pas actuellement de vérifier.

Le Directeur des Services Financiers,  
Signé : BROCHU.

S.N.C.F.

SERVICES FINANCIERS

Paris, le 7 Juillet 1943

Division Centrale des Titres  
23, rue de Londres  
Paris, 9°

Monsieur le Directeur  
des Services Financiers,

F3 1553 IG

*Copie*

Objet : Indemnité à attribuer au Réseau  
AL à la suite de la cession à  
l'Allemagne des lignes sarroises.

Vous avez bien voulu me remettre, pour examen, le rapport N° 4.569 de la Commission de Vérification des Comptes, relatif à l'indemnité qui pourrait être attribuée au Réseau AL et par subrogation à la S.N.C.F., à la suite de la cession à l'Allemagne en 1935 des tronçons de lignes situées en territoire sarrois.

J'ai examiné, en accord avec MM. AURENGE et BIEDERMANN les arguments donnés par M.GIBAULT, Inspecteur des Finances et résultant de l'interprétation de divers textes (Traité de Versailles - Accords de Rome de 1934 - Accords de Naples de 1935 - Statut du Réseau AL - etc,..)

Nous sommes arrivés aux conclusions qui sont exposées dans la note ci-jointe de M.AURENGE : ces conclusions sont en général conforme à celles de M.GIBAULT.

Je vous remets ci-joint le rapport  
n° 4.569

Le chef de la Division Centrale des  
Titres.

Paris, le 25 Juin 1943  
45, rue St. Lazare  
( 9° )

*Copie*

N O T E  
-----

La S.N.C.F., reprenant une précédente demande du réseau A.L. est en désaccord avec la Commission de Vérification des Comptes, au sujet de l'allocation d'une indemnité de 77.500.000 frs pour perte de produits nets des antennes sarroises cédées à l'Allemagne le 1er mars 1935.

L'A.L. soutenait que le retour de la Sarre à l'Allemagne, en lui retirant l'exploitation des lignes sarroises, l'avait privée de ressources importantes et que ce préjudice lui ouvrait un droit de réparation.

L'indemnité demandée était calculée dans des conditions analogues à celles prévues à l'article 37 du Cahier des Charges des Compagnies qui, en cas de rachat de concession, dispose que le prix de rachat sera notamment constitué par une annuité égale au produit net moyen des cinq années les plus favorables choisies parmi les sept années ayant précédé le rachat.

En l'espèce, sur la base d'une annuité de 6.200.000 frs au taux de 8 %, la valeur actuelle de l'indemnité ressortait à 77.500.000 frs.

La Mission de Contrôle Financier d'abord, La Commission de Vérification des Comptes ensuite, n'ont pas admis cette demande.

Je considère qu'en droit, le refus opposé à la demande de l'A.L. puis de la S.N.C.F., est entièrement justifié.

Ni dans les accords de Rome du 3 décembre 1934, ni dans les accords de Naples du 18 février 1935, les Chemins de fer de l'A.L. ne peuvent puiser un droit à indemnité pour perte de produits nets. L'Etat n'a inséré dans ses textes aucune stipulation sur ce point.

D'autre part, si on se réfère aux textes organiques des Chemins de fer de l'A.L., on observe que, comme pour l'ancien réseau Etat, il n'y a pas de concession analogue à celle accordée aux Compagnies, mais création par voie législative d'une Administration chargée de l'exploitation des lignes.

En conséquence, on ne retrouve pas ici la situation contractuelle dont pouvaient se prévaloir les Compagnies concessionnaires, telle, par exemple, que la Compagnie de l'est à la suite du traité de Francfort.

Le fait pour l'Etat d'avoir intégré les Chemins de fer d'A.L. dans l'organisation des Chemins de fer définie par la Convention de 1921 n'implique nullement que le Gouvernement ait voulu donner à ce Réseau, pas plus qu'il ne le donnait au Réseau de l'Etat, le statut d'une entreprise concessionnaire. Et si des annuités ont été alors imposées à .....

.....  
l'A.L., c'est pour des nécessités de clarté budgétaire et en vue d'assurer le jeu régulier et équitable de la Convention, le Réseau A.L. n'ayant aucune charge effective de capital au moment de sa constitution et se trouvant, de ce fait, avantaagé par rapport aux autres

On ne saurait, en tout cas, en déduire aucun argument en faveur de l'assimilation du régime A.L. au régime des Compagnies.

L'Etat, qui n'avait renoncé à aucun de ses droits, pouvait, par voie d'autorité - loi ou traité - sans l'accord de l'Administration de l'A.L. - disposer des lignes, comme il aurait pu également mettre fin à l'activité de cette Administration et lui substituer un autre organisme ou une entreprise concessionnaire.

A ) Au surplus, dans l'hypothèse même où l'exploitation des lignes de la Sarre aurait fait l'objet d'un contrat de concession de la part du Gouvernement Français, le retrait de cette exploitation, consécutif au retour de la Sarre à l'Allemagne, n'aurait pas donné ouverture à un droit à indemnité pour perte de produits. En effet, la convention n'aurait pu être passée que dans la limite des droits du Gouvernement Français résultant du Traité de Versailles, droits appelés à être remis en question à l'expiration d'un délai de 15 ans, par voie de plébiscite.

En réalité, il se serait agi d'un contrat sous condition résolutoire

B ) Objecterait-on que le passage de la Sarre sous la souveraineté allemande ne devrait pas nécessairement faire échec au maintien du droit d'exploitation de l'A.L., il serait aisé de répondre que, comme l'a observé le rapporteur de la Chambre de l'accord de Naples, M. DARIAC, les lignes des Chemins de Fer sarrois ne pouvaient continuer à être exploitées par la France en territoire étranger. Au reste, le paragraphe 35<sup>c</sup> de l'Annexe à la Section IV du Traité de Versailles dispose-t-il que, dans le cas où pour tout ou partie de territoire (de la Sarre) la Société des Nations déciderait l'union avec l'Allemagne, il appartiendra à la Société des Nations de pourvoir à la réinstallation de l'Allemagne dans le gouvernement du territoire. Or, une telle réinstallation implique évidemment la mainmise sur les Chemins de fer, un exploitant étranger ne pouvant subsister qu'en vertu de droits conférés par l'Etat souverain.

C ) En résumé, il faut donc conclure que le retour de la Sarre à l'Allemagne entraînait la cessation automatique du droit de l'exploitation de l'A.L. et que cette cessation était une éventualité qui entrerait normalement dans les prévisions du Gouvernement Français et du Réseau A.L. dès l'origine.

Signature§

Entretien téléphonique avec M. RENDU  
le 23 mars 1943

### I - Lignes sarroises

La question viendra devant la Commission de Vérification des Comptes dans sa séance du 17 avril et fera l'objet d'un Rapport rédigé par M. GIBAULT. Dès sa séance du 23 mars, la Commission a entendu un exposé verbal de M. RENDU et a été d'accord pour considérer que la liquidation de la valeur primitive des lignes sarroises, par le crédit du compte d'établissement, devait intervenir à la date du 31 décembre 1937 (24,5 millions).

En ce qui concerne la fixation éventuelle d'une indemnité complémentaire au titre de la valeur des lignes en question et l'imputation de ce complément, le Contrôle Financier n'a pas encore des idées arrêtées.

S'il y a lieu à indemnité complémentaire, celle-ci pourra avoir, soit le caractère d'une indemnité d'éviction, soit le caractère de plus-value réelle par rapport à la valeur primitive des lignes. La question se posera de savoir si la somme correspondante devra profiter intégralement au Fonds commun ou, pour partie tout au moins, à la S.N.C.F.

### II - Fixation du montant de la provision pour travaux différés au titre de l'exercice 1942.

M. RENDU demande à être saisi le plus tôt possible des propositions de la S.N.C.F., en vue de soumettre la question à la Commission de Vérification des Comptes dans sa séance du 17 avril prochain.

Il signale que la demande de la S.N.C.F. devra comporter toutes précisions utiles sur la question de la réévaluation à fin 1942 des provisions déjà constituées. La Commission avait déjà donné son accord sur le principe de la réévaluation des éléments de la provision chiffrables par unités (kilomètre de rail, kilomètre de ballastage, etc ...). Elle n'a pas eu pour l'année dernière à se prononcer sur la réévaluation d'autre nature de dépenses, telles que les frais de réparation d'immeubles, d'ouvrages d'art, etc .....

*Roche*

dep. d' Etabl<sup>t</sup> Ad. --- 24.518.141,8  
cf d'ordre "Sommes dues par  
du Etranger" (Bureau de cf Divers) 9.824,-

La somme de 9824,- serait passée  
au Bureau de la Liquidation pour être  
traitée dans l'ensemble du regl<sup>t</sup> par  
le Brevet. (102.028.000 fr)

24 527 985,8

2 Mars 1937

D.F. 2/11 M

Le Comité de Réseau des Chemins de fer  
d'Alsace et de Lorraine

à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
(Direction Générale des Chemins de fer)

P A R I S

Vous avez bien voulu nous demander, par lettre du 21 Janvier 1937, de vous faire parvenir toutes précisions et justifications utiles en ce qui concerne l'indemnité que nous estimons devoir être allouée au Réseau A.L. sur la somme forfaitaire de 900 millions de francs, pour la perte du capital des lignes et pour le matériel rétrocédés à l'Allemagne en vertu des accords franco-allemands des 3 Décembre 1934 et 18 Février 1935.

Nous rappelons que les lignes dont il s'agit sont celles qui sont indiquées dans l'art. 7 de la section II des accords du 18 Février 1935, c'est-à-dire :

- 1° - ligne de Bous et Voelklingen à la frontière
- 2° - ligne de Dillingen-Courbe de Beckingen à la frontière
- 3° - ligne de Merzig à la frontière.

Ces lignes mesurent au total une longueur de 38 km 7.

Conformément à l'art. 9 des dits accords, tous les immeubles et leurs dépendances faisant partie de ces lignes ont été cédés au Reich. L'article 10 précise que les dépendances comportent les voies, rampes, bâtiments, signaux et autres installations de sécurité, les matériaux et agrès, les documents, plans, dossiers et autres livres, le matériel roulant (locomotives et véhicules).

.....

*M<sup>r</sup> mettas m. s. j. s.*

BUREAU de la PROCESSION  
DOCUMENT  
DOSSIER  
N<sup>o</sup> 17097

Note schématique  
sur les conditions de liquidation  
de la créance de la S.N.C.F. sur l'Etat  
au titre des prolongements sarrois

I - Données

Le rattachement à l'Allemagne du territoire de la Sarre, après le plébiscite de 1935, a entraîné, en vertu des accords franco-allemands des 8 décembre 1934 et 18 février 1935, la rétrocession à cette puissance, pour une somme forfaitaire de 900 millions, de l'ensemble des propriétés de l'Etat français en Sarre, y compris les tronçons de ligne de Chemins de fer exploités par le Réseau A.L.

Par lettre du 2 mars 1937, ce Réseau a fait valoir son droit à une partie du forfait de 900 millions et chiffré l'indemnité à lui revenir à (en chiffres ronds) ..... 102,5  
soit, au titre des dépenses d'établissement ..... 24,5  
et pour la perte en capital résultant de la privation de l'exploitation ..... 77,5

Aucune suite utile n'ayant encore été donnée à cette demande, la S.N.C.F., substituée au Réseau A.L., a fait sienne celle-ci par lettre du 14 octobre 1942.

Il résulte des renseignements recueillis auprès de l'Administration des Finances que l'Etat a effectivement reçu une somme de 888 millions au titre du forfait des 900 millions et qu'il est disposé en principe à donner satisfaction à la demande réitérée par la S.N.C.F., réserve faite du montant de cette demande, montant qui est actuellement soumis à l'appréciation du Contrôle Financier chargé de faire un rapport sur la question.

Des échanges de vues doivent intervenir à brève échéance entre le Contrôle Financier et les Services Financiers de la S.N.C.F. à ce sujet.

II - Analyse

Etant donné la complexité des relations financières entre les Chemins de fer et l'Etat, d'une part, et la modification apportée à ces relations par la Convention de 1937 par rapport au régime antérieurement en vigueur, d'autre part, la question à débattre avec le Contrôle Financier ne peut pas être seulement

Copie pour M. BROCHU.

26 Février 1943

*M. Meyers*  
*JY*  
NOTE

pour Monsieur le Président  
s/c de Monsieur le Directeur Général

Vous trouverez ci-joint une note relative aux sommes qui nous sont dues par l'Etat pour les lignes de la Sarre.

J'ai téléphoné à M. GOURDIN, auquel la question n'avait pas encore été soumise, mais qui m'a paru a priori favorable, du point de vue de la Direction du Budget, à l'inscription du crédit nécessaire dans un prochain collectif.

J'en avise M. DEBRAY pour que la question puisse être réglée le plus rapidement possible.

Votre respectueusement dévoué,

23 Février 1943

*M. Mettes*  
Copie pour Monsieur BROCHU

577

Les accords de la Sarre paraissent comporter un forfait de 900 M. auquel s'ajoutent des redevances relatives aux mines du Warndt, évaluées à 50 M.

Il résulte des débats parlementaires que la valeur des mines représente 900 M. et la valeur des chemins de fer de 50 à 100 M.. On peut même se demander si les sommes relatives aux mines du Warndt ne sont pas spécialement affectées à la créance des chemins de fer.

Sur ces sommes, 888 M. ont été touchés, dont 22 M. pour les mines du Warndt; ces sommes ont été portées en recettes aux produits divers du budget, sauf toutefois 10 M. qui sont en compte-courant à la B.R.I. et qui constituent les seules sommes actuellement disponibles.

Il n'est pas question, même dans l'avenir, de demander aux Allemands de compléter ces 888 M., le Département des Affaires Etrangères considérant que les accords de Naples sont caducs.

Les questions qui se posent sont les suivantes:

1°) Montant de la créance - il s'agit d'évaluer la créance de la S.N.C.F.

2°) les recettes relatives aux Mines du Warndt ont-elles reçu une affectation spéciale?

Dans l'affirmative, la S.N.C.F. ne peut prétendre qu'à 22 M.; dans la négative, la solution consiste à répartir au marc le franc les 888 M. touchés, la créance ainsi calculée étant réglée d'abord grâce aux 10 M. de la B.R.I. et ensuite par le moyen des crédits budgétaires.

La procédure à suivre en l'espèce est d'alerter la Direction du Budget pour que DEBRAY réunisse des représentants du Budget, des Communications et de la S.N.C.F., en vue d'appliquer les principes définis ci-dessus.

*évaluation  
comparative  
des sommes  
touchées par  
les mines de  
Warndt et  
de la Sarre  
par rapport  
à la créance  
des chemins  
de fer*

*Aléatoire,  
et avec des  
éléments de  
répartition au  
marc le franc*

Ministère des Finances

8 décembre 1942.

Direction des  
Finances Extérieures  
et des Changes

Le Sous-Directeur

Mon cher Ami,

Je vous adresse, ci-joint, la copie de la lettre que nous avons envoyée aux Affaires Etrangères à propos de la répartition de l'indemnité forfaitaire de 900 millions applicable aux avoirs immobiliers français dans le territoire de la Sarre.

Votre bien amicalement dévoué,

Signature.

Monsieur FILIPPI,  
Secrétaire Général de la S.N.C.F.  
88 Rue St Lazare, PARIS

30 Novembre 1942.

JCD/MS

Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie  
Nationale et aux Finances

à M. le Chef du Gouvernement, Ministre  
Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères  
V I C H Y

K.  
31.750

Objet : Accords de 1934 et 1935 sur la SARRE.

Les accords signés à Rome le 3 décembre 1934 et à Naples le 18 février 1935 ont prévu que le Gouvernement français céderait au Gouvernement allemand des droits de propriété sur les mines, Chemins de fer, gares douanières et autres avoirs immobiliers situés dans le territoire de la Sarre contre paiement d'une somme forfaitaire de 900.000.000 francs.

La répartition de ce forfait entre les différents intéressés n'a jamais été effectuée. Or, je suis saisi, actuellement, d'une demande de la S.N.C.F. en vue d'obtenir le versement de la part qui lui revient pour la cession des lignes qui étaient exploitées par les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Satisfaction ne peut être donnée à cette demande que dans le cadre d'une répartition générale du forfait à tous les intéressés.

La première mesure à prendre est donc de recenser exactement ces derniers. Or, l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de l'accord du 18 février 1935 indique que " les biens et droits cédés sont énumérés dans un inventaire déjà remis au Gouvernement allemand et qui sera considéré comme annexé au présent accord.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire parvenir une copie de cet inventaire.

Signé : COUVE de MURVILLE.

COPIE pour les SERVICES FINANCIERS.

S. N. C. F.

Le Président du  
Conseil d'Administration

F2 D n° 88 bis  
Proposé le 12 octobre 1942  
Le Directeur des Services Financiers,  
Signé : BROCHU.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-jointe, la copie d'une lettre que j'adresse à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications au sujet de l'indemnité due à la S.N.C.F. du fait de la privation de l'exploitation des lignes rétrocédées à l'Allemagne en vertu des accords franco-allemands des 3 décembre 1934 et 18 février 1935.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre  
Secrétaire d'Etat  
aux Finances.

PARIS, le 14 Octobre 1942.

S.N.C.F.

Le Président  
du Conseil d'Administration

Services Financiers

D 61342/3

Proposé le : F D 88<sup>2</sup>  
Le Directeur des Services Financiers

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 2 mars 1937, le Comité de Réseau des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a fait parvenir à votre Département les justifications qui lui avaient été demandées au sujet de la perte subie par le Réseau A.L. du fait de la rétrocession à l'Allemagne, en vertu des accords franco-allemands des 3 décembre 1934 et 18 février 1935, des tronçons de lignes qu'il a exploités dans la Sarre jusqu'au 1er mars 1935.

Le Comité évaluait (en chiffres ronds) l'indemnité à verser au Réseau à 24.518.000 francs pour les dépenses d'établissement, à 10.000 francs pour la valeur de quelques matériaux de rechange et à 77.500.000 francs pour la perte en capital résultant de la privation de l'exploitation, soit 102.028.000 francs au total.

Il demandait qu'il fût tenu compte de cette somme, dans la répartition, entre les diverses parties intéressées, du forfait de 900 M prévu par l'accord de Rome du 3 décembre 1934 pour le paiement par l'Allemagne de l'ensemble des propriétés de l'Etat français en Sarre.

La S.N.C.F. qui a été substituée à l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, par la Convention du 31 août 1937 fait sienne la demande formulée par ladite Administration.

J'ai l'honneur, en conséquence, de vous demander de vouloir bien faire donner suite.

J'envoie copie de la présente lettre à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances.

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

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

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

Services Financiers

Division Centrale  
des Finances

*M. Brochu*  
7 annuités copier à M. Martin  
Lby.

Observations sur le Memento du 11 juillet  
d'un entretien entre M. BROCHU et M. Yves MARTIN  
relatif aux prolongements sarrois

### I - Régularisation du compte d'établissement

La solution proposée par M. Yves MARTIN, à défaut d'un règlement effectif en capital par l'Etat de la somme de 24.500.000, devrait être aménagée, semble-t-il, pour tenir compte qu'une partie de la dépense - celle qui est antérieure à 1919 - est comprise dans le capital industriel du Réseau A.L. remboursé par la S.N.C.F. à l'Etat en annuités, et que l'autre partie de la dépense, postérieure à 1918, est couverte par des ressources d'emprunt du Réseau A.L.

Pour cette seconde partie, la sortie du compte d'établissement se traduirait par une découverte rendant des obligations disponibles qui viendraient, par application des règles de couverture fixées par la Commission de Vérification des Comptes, prendre, à due concurrence, la place d'avances du Trésor couvrant actuellement des insuffisances d'exploitation du Réseau A.L. antérieures à 1938.

Par suite, la formule de non versement en capital par l'Etat se traduirait, pour la S.N.C.F., pour une partie, par la diminution des annuités versées à l'Etat au titre du capital industriel du Réseau A.L. et, pour l'autre partie, par un accroissement des annuités versées par l'Etat au titre des insuffisances d'exploitation, le tout jouant d'ailleurs dans les charges de grand équilibre.

Pour que la question intéressât les charges de petit équilibre, il faudrait admettre que la procédure des installations supprimées pût s'appliquer, ce qui ne paraît guère soutenable dans le cas particulier et ne pourrait d'ailleurs être vraiment envisagé qu'en cas de paiement en capital par l'Etat de sa dette envers la S.N.C.F. (assimilation à la vente des installations et du matériel).

### II - Droit éventuel de la S.N.C.F. à une annuité d'éviction

La question ne peut guère être traitée qu'en équité, aucun

texte ne pouvant évidemment être invoqué pour fonder la demande de la S.N.C.F.

En équité, le raisonnement consiste à dire que, s'il n'y avait pas eu reprise par l'Allemagne des prolongements sarrois, le Fonds commun jusqu'en 1937, puis le compte d'exploitation de la S.N.C.F. auraient bénéficié de l'excédent des produits sur les dépenses et charges de ces prolongements. Dans ces conditions, on ne voit pas pourquoi on imputerait en totalité au Fonds commun le capital représentatif de l'annuité d'éviction, la S.N.C.F. pouvant prétendre, au titre du "petit équilibre", au montant de l'annuité depuis 1938.

Lhy

11 Juillet 1942

PROLONGEMENTS SARROIS

M E M O R A N D U M

d'un entretien entre M. BROCHU  
et M. Yves MARTIN, Inspecteur des Finances

Au 1er mars 1935, lors de la cession de la Sarre à l'Allemagne, le Réseau A.L. perdit 38 Km 7 de lignes qui lui appartenaient. Il demanda, qu'en dédommagement, l'Etat français lui payât une indemnité à prélever sur le forfait de 900 M prévu par l'accord de Rome du 3 décembre 1934 pour le paiement, par l'Allemagne, de l'ensemble des propriétés de l'Etat Français en Sarre.

Cette indemnité devait, selon le Réseau A.L., comprendre :

- la valeur en écritures des lignes et du matériel cédés, soit ..... 24.518.000 fra
  - la valeur des approvisionnement, soit ..... 10.000 fra
  - une annuité d'éviction calculée suivant une méthode s'inspirant des règles prévues par les cahiers des charges des réseaux concédés et fixée à 7.200.000 fra.
- De cette annuité, il y avait lieu de déduire les charges du capital supposé remboursé, soit 1 M. La différence ramené en capital représentait ..... 77.500.000 fra

La somme totale réclamée était ainsi de .....102.028.000 fra

Aucune suite <sup>n'ayant</sup> été donnée, jusqu'ici, à la demande du Réseau son acceptation par l'Etat aurait eu les conséquences suivantes :

- 1°) La valeur en écritures des lignes et du matériel cédés aurait été retirée du compte des dépenses d'établissement.
- 2°) L'annuité d'éviction aurait atténué, à due concurrence, le déficit du Fonds Commun jusqu'à la constitution de la S.N.C.F.. A partir de 1938, l'annuité aurait contribué à la réalisation du petit équilibre de la S.N.C.F.

M. Yves MARTIN ne sait pas si l'Allemagne a effectivement payé l'indemnité prévue de 900 millions, ni où en est l'étude de ses modalités de répartition entre les ayants-droit. Il s'informerà à ce sujet. Il fait connaître que M. BSSIG, Inspecteur des Finances avait vérifié l'exactitude des chiffres énoncés par le Réseau A.L. pour la valeur des lignes et du matériel cédés. Le Bilan de la S.N.C.F.

pourrait donc être, dès maintenant, régularisé en retirant du compte d'établissement la somme correspondante. En contre-partie, la même somme pourrait être virée à un compte de créance sur l'Etat jusqu'à son règlement effectif en capital par prélèvement sur l'indemnité de 900 Millions. Mais, M. Yves MARTIN suggère une autre solution qui consisterait à la porter en diminution du capital du Réseau A.L., les annuités que la S.N.C.F. paye au Trésor au titre de ce capital étant diminuées en proportion.

En ce qui concerne l'annuité d'éviction, M. Yves MARTIN en estime le principe discutable, le Réseau A.L. étant un Réseau d'Etat ne pouvant prétendre, comme une Compagnie concessionnaire, à une indemnité de cette nature. M. BROCHU objecte que, cependant l'Allemagne a dû payer la valeur actuelle des lignes cédées et non pas leur valeur nominale en francs dépréciés, compte tenu de la valeur supplémentaire que représentait le bénéfice d'exploitation qu'elles procuraient. Sous le régime de 1921, ce n'est d'ailleurs pas le Réseau A.L. mais le Fonds Commun qui recueillait cet excédent d'exploitation. Il est donc naturel que le Fonds Commun conserve le bénéfice de cet excédent d'exploitation. Pour éviter au Trésor de décaisser effectivement le montant des annuités, une solution pourrait d'ailleurs consister à imputer la valeur en capital des annuités d'éviction en remboursement des avances du Trésor au Fonds Commun. Les sommes que la S.N.C.F. aurait éventuellement à rembourser à l'Etat sur ses excédents d'exploitation par application de l'article 24 de la Convention du 31 août 1927 seraient diminuées d'autant.

M. Yves MARTIN examinera la question.

19 Septembre 1942

PROLONGEMENTS SARROIS

Au 1er Mars 1935, lors de la cession de la Sarre à l'Allemagne, le Réseau A.L. perdit 38 Km 7 de lignes qui lui appartenaient. Il demanda, qu'en dédommagement, l'Etat français lui payât une indemnité à prélever sur le forfait de 900 M prévu par l'accord de Rome du 3 décembre 1934 pour le paiement, par l'Allemagne, de l'ensemble des propriétés de l'Etat Français en Sarre.

Cette indemnité devait, selon le Réseau A.L., comprendre :

- la valeur en écritures des lignes et du matériel  
cédés, soit ..... 24.518.000 frs
- la valeur des approvisionnements, soit ..... 10.000 frs
- une annuité d'éviction calculée suivant une  
méthode s'inspirant des règles prévues par les  
cahiers des charges des réseaux concédés et  
fixée à 7.200.000 frs.

De cette annuité, il y avait lieu de déduire les  
charges du capital supposé remboursé, soit 1 M.  
La différence ramenée en capital représentait.. 77.500.000 frs

La somme totale réclamée était ainsi de .....102.028.000 frs

Aucune réponse n'ayant été faite jusqu'ici, à la demande du Réseau, la question a été posée à M. Yves MARTIN, Inspecteur des Finances le 11 juillet dernier de savoir quelle suite avait été donnée à l'accord de Rome : la somme de 900 M a-t-elle été versée par l'Allemagne ? Une répartition de cette somme a-t-elle été envisagée par l'Etat Français ?

M. Yves MARTIN doit voir à ce sujet M. GUINDEY, Inspecteur des Finances qui, en 1935 avait été chargé du règlement de la question sarroise.

10 juillet 1942

*Copie*

Monsieur le Chef de l'Inspection Générale  
des Comptabilités

Ainsi qu'il résulte du dossier ci-contre, le Réseau A.L. dépossédé par les accords franco-allemands du 18 février 1935 des trois lignes ferroviaires sarroises, a demandé à être indemnisé (lettre des 11 mars 1936 et 2 mars 1937) :

1°) de la valeur des installations prises par l'Allemagne, c'est à dire :

a) dépenses	(construction .....	17.640,65	
	(travaux complémentaires	19895.554,94	
de	(matériel roulant .....	4.455.328,78	
	(mobiliier des gares ....	149.617,46	
			-----
			24.518.141,83
b) valeur des pièces de rechange	(rails, traverses, menu matériel.....		9.824,05
			-----
	Total .....		24.527.965,88

2°) de la diminution de produits résultant de la disparition de lignes particulièrement productives. Cette diminution de produits nets a été évaluée par an à ..... 6.200.000,--  
domnant une valeur actuelle à 8 % de ..... 77.500.000,--

Le Réseau A.L. demandait que les sommes ci-dessus soient prélevées sur le forfait de 900 M. alloué par l'accord de Rome du 3 décembre 1934 à l'Etat Français, pour le paiement de l'ensemble de ses propriétés en Sarre.

J'ai pu savoir qu'une Commission interministérielle avait été instituée pour décider du partage de ces 900 M. entre les parties prenantes. Cette commission s'est réunie jusqu'en 1937, mais semble n'avoir pas siégé depuis.

Personne n'a pu toutefois me préciser si les 900 M. ont bien été versés.

Il semble d'ailleurs que la question ait été, malgré son importance perdue de vue.

.....



SS

Ministère des  
TRAVAUX PUBLICS  
et des  
TRANSPORTS

PARIS, le 4 juillet 1942

Mission  
d'Inspection Générale  
des Finances

Cher Monsieur,

A - 2.166

Comme suite à votre visite, j'ai fait rechercher les documents dont vous m'aviez parlé et vous envoie à peu près toute la correspondance échangée entre le Ministère et le Réseau d'Alsace et de Lorraine au sujet des lignes sarroises rattachées à l'Allemagne.

J'ai retrouvé en particulier le tableau joint à la lettre du 2 mars 1937 et donnant la décomposition des dépenses afférentes à ces lignes.

Je suis à votre disposition pour tous autres renseignements et vous prie de croire, Cher Monsieur, à mes bien cordiaux sentiments

Signature.

- T A B L E A U I -

Détail des dépenses afférentes aux lignes sarroises cédées à l'Allemagne  
(Accords des 3 Décembre 1934 et 18 février 1935)

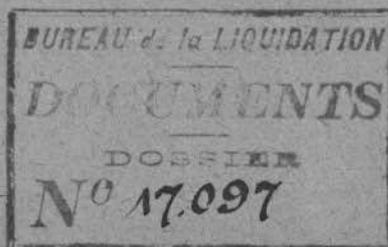
Année des dépenses	Travaux complémentaires	Matériel roulant	Mobilier des gares	Construction des lignes	TOTAL
Avant le 1er Déc. 1935	(1) 18 100 682 02	3 067 881 07	149 617 46		21 318 180 55
1922	1 980 27	199 422 05			201 402 32
1923	13 958 46	199 652 79			213 611 25
1924	11 252 48				11 252 48
1925	268 687 37	249 024 42			517 712 29
1926	1 200 961 20				1 200 961 20
1927	56 002 97	65 524 55			121 527 52
1928	- 16 725 54	500 332 20		102 93	483 709 59
1929	51 081 16	4 433 95		4 564 53	60 079 64
1930	208 687 18	95 367 35		9 983 53	314 038 06
1931	- 31 259 44	66 407 39		529 92	35 677 87
1932	4 437 54	2 432 85			6 870 39
1933	2 926 28	27 800 22			30 726 50
1934	11 233 99	48 702 03		2 459 74	62 395 76
1935	11 648 50	- 71 652 09			- 60 003 59
Total	1 794 872 92	1 387 447 71	-	17 640 65	3 199 961 28
Total général	19 895 554 94	4 455 328 78	149 617 46	17 640 65	24 518 141 83

(1) Ce chiffre comprend également les dépenses relatives aux constructions avant le 1.12.1918

Chiffre arrondi ..... 24.518.000,-  
Vu pour être annexé à ma note n° du

De Directeur

Le Président



Paris, le 5 octobre 1939

COPIE CONFORME transmise à  
MM. BOUTELOUP ET FOURQUET  
pour information.

COPIE

BUREAU de la LIQUIDATION  
N° 17097

PARIS, le 5 Octobre 1939  
L'Inspecteur Général Attaché  
à la Direction Générale

Monsieur BROCHU,

Directeur des Services Financiers

Signé: LAGNACE

COPIE CONFORME transmise à M.  
DECHENNE en le priant de vou-  
loir bien préparer, pour le  
prochain Comité de Liquidation,  
une note donnant la solution  
qui a été prise par M. RENDU et  
de m'adresser, le plus tôt pos-  
sible, cette note pour approba-  
tion.

M. RENDU vient de me demander de ne pas  
prévoir, dans l'arrêté définitif des comptes  
de l'exercice 1937 du Réseau A.L., l'inscrip-  
tion de l'indemnisation du dommage résultant  
pour ce Réseau du fait que l'exploitation  
des lignes sarroises lui avait échappé.

Cette question a fait l'objet de mes notes  
D.G. 291 du 11 juillet 1939 et D.G. 367 du  
14 septembre 1939.

PARIS, le 5 octobre 1939  
L'Inspecteur Général Attaché à  
la Direction Générale

Il a été convenu que, si plus tard il  
était accordé une indemnité au Réseau A.L.,  
celle-ci serait imputée dans les comptes de  
la S.N.C.F.

Signé: LAGNACE

Dans ces conditions, je ne puis que vous laisser le soin de recher-  
cher avec le Ministère des Travaux Publics, au titre S.N.C.F., la solu-  
tion qu'il convient de donner aux lettres du Réseau A.L. D.F. 2 - 8 M  
du 11 mars 1936 et D.F. 2 - 11 M du 2 mars 1937 que je vous ai déjà  
transmises.

Votre respectueux et dévoué  
L'Inspecteur Général Attaché à la  
Direction Générale

Signé: LAGNACE.

Paris, 14 septembre 1939

D.G. 367

COPIE

BUREAU DE LIQUIDATION  
 DOCUMENTS  
 D. G. 367  
 NO 17097

Monsieur BROCHU,  
 Directeur des Services Financiers,

Par note D.G. 291 du 11 juillet 1939  
 j'ai eu l'honneur de vous demander certains  
 renseignements concernant l'indemnisation du  
 dommage résultant pour le Réseau A.L. du  
 fait que les 38 km 7 de lignes qu'il exploi-  
 tait en Sarre lui échappaient.

Je vous serais très reconnaissant de  
 vouloir bien me faire parvenir ces rensei-  
 gnements le plus tôt possible.

Votre respectueux et dévoué  
 L'Inspecteur Général Attaché à la  
 Direction Générale

Signé: LAGNAUE.

S.N.C.F.

C O P I E

Région Est

Paris le 8 Août 1939

Comptabilité spéciale

CRE/S2 N° 3844

Objet :

Indemnité due au réseau AL  
pour la perte des antennes  
sarroises

Lettre DG-29I du II-7-39  
de M. Lagnace

Monsieur le Chef de la Division  
Centrale  
de la Comptabilité générale

Comme suite à notre entretien du 4 courant, j'ai l'honneur de vous retourner la lettre visée ci-contre, que vous aviez bien voulu me communiquer, en vous faisant connaître qu'aucune réponse du Ministre des Travaux Publics ne m'est parvenue et en joignant un projet de réponse.

Le Chef de la Comptabilité spéciale  
de la Région Est

Signature



et constituent :

- un relevé des "transferts-comptables reçus" destiné à être envoyé en fin de mois à la Section Centrale de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes dans les conditions indiquées plus loin et auquel devront être joints les transferts-comptables reçus, classés dans leur ordre d'inscription,
- une souche qui reste adhérente au carnet.

Chaque inscription faite sur le carnet reçoit un numéro d'ordre pris dans une série commençant à 1 au début de chaque mois; ce numéro est reporté sur l'imprimé à la rubrique utile.

Les transferts-comptables doivent être inscrits sur le relevé correspondant au mois auquel ils appartiennent par leur date d'expédition; l'inscription des transferts-comptables reçus, émis au cours du mois précédent, peut avoir lieu jusqu'au 8 du mois suivant sur le carnet des transferts-comptables reçus.

### III - Comptabilité des opérations -

Les Services de l'Exploitation (Dépenses, Réclamations..) imputent le montant des transferts-comptables qu'ils expédient et reçoivent soit au compte, soit à l'article budgétaire touché par l'opération.

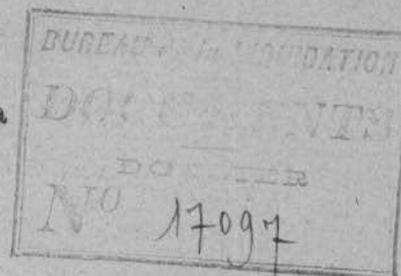
La vérification des opérations qui donnent lieu de la part des gares à reprises sur le Service de l'Exploitation par transfert-comptable est effectuée à l'aide des pièces justificatives envoyées par les gares.

Lorsque les transferts-comptables reçus concernent des dépenses réglées pour le compte des autres Services de la Région (Voie ou Matériel et Traction) ou des prises de crédit exercées après autorisation de la Comptabilité Spéciale de la Région, le montant de ces opérations doit être passé, par

Paris, août 1939

PROJETC O P I E

Monsieur LAGNACE  
Inspecteur Général attaché à la  
Direction Générale  
-----



Antennes sarroises

V/R. DG 291 du 11.7.39

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aucune réponse du Ministre des Travaux Publics ne m'est parvenue au sujet de cette affaire.

En ce qui concerne la question posée par le dernier alinéa de votre lettre, j'estime qu'il conviendrait de faire bénéficier le réseau A.L. de la part de l'indemnité qui correspondrait aux exercices 1935, 1936 et 1937, le reste revenant à la S.N.C.F.

Si donc l'indemnité était allouée par le ministère dans les conditions qu'indique votre lettre du 11 juillet, il reviendrait au réseau A.L., à mon avis, le montant du produit net perdu, soit frs. 7.200.000 x 3 = Frs. 21.600.000,-, sous réserve des intérêts qui pourraient être décomptés.

La SNCF imputerait les remboursements représentant le capital investi au crédit des comptes d'établissement respectifs indiqués dans le tableau I annexé à la lettre D.F. 2/11 M du 2 mars 1937; l'annuité de Frs. 6.200.000 serait imputée au chapitre 2 des recettes (article 8 Divers). Si elle était versée à la SNCF sous forme d'un capital, celui-ci devrait être imputé à un compte d'attente, sur lequel des tranches annuelles de Frs. 6.200.000 seraient prélevées jusqu'à épuisement.

Le Directeur des Services Financiers,

S.N.C.F.

Services Financiers

Division Centrale  
de la  
Comptabilité Générale

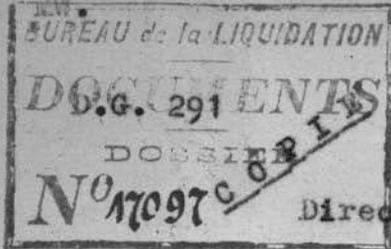
Août 1939

CONSIGNE des Services Financiers  
pour l'exécution de l'Instruction Générale  
Série Finances et Comptabilité n° 2,  
et des circulaires d'application  
de cette Instruction Générale

~~Les circulaires n° 2, 3, 4 et 5 pour l'application de l'Instruction Générale série "Finances et Comptabilité" n° 2 sur les dépenses à répartir, confient à la Comptabilité Générale le soin de passer en écritures et de préparer la répartition de certains "frais indirects" : frais indirects de magasins (matières diverses, rails et traverses), frais indirects de combustibles et frais indirects d'énergie électrique.~~

La présente consigne a pour but de fixer les dispositions de détail à observer en matière de comptabilisation des frais indirects, et notamment, les rôles respectifs qui doivent jouer à cet égard la Comptabilité Générale (1ère Subdivision - Bureau Central), le Service Central V, le Service A et les Subdivisions régionales de comptabilité.

...



Paris, le 11 juillet 1939

Monsieur BROCHU,  
Directeur des Services Financiers

Par lettre D.F. 2 - 8 M du 11 mars 1936 et D.F. 2 11 M du 2 mars 1937 (dont ci-joint copie), le Réseau A.L. a demandé au Ministre des Travaux Publics d'être indemnisé du dommage résultant pour lui du fait que les 38 km 7 de lignes qu'il exploitait en Sarre lui échappaient. Cette indemnité, à prélever sur les 900 millions de francs mis à la charge de l'Allemagne au titre de la Sarre, devrait être basée d'après lui :

1° sur le produit net annuel perdu évalué à Frs. 6.200.000 compte tenu de la diminution des charges du capital (valeur actuelle en capital au taux de 8 % : Frs. 77.500.000) ;

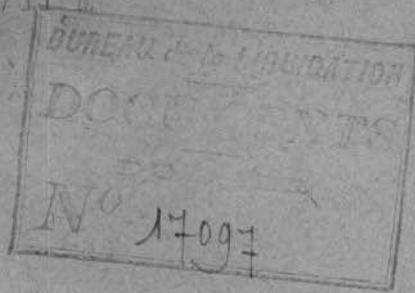
2° sur le capital investi dans les lignes cédées, à titre de premier établissement, de travaux complémentaires, de matériel roulant, d'objets mobiliers : capital s'élevant à Frs. 24.500.000 en chiffre rond ;

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien me faire connaître si une solution est intervenue pour ce litige, afin que je puisse la soumettre au Comité d'Administration.

D'autre part, en vue de l'arrêté de comptes de l'exercice 1937 du Réseau A.L., je vous prierais de vouloir bien m'indiquer si ce sont les comptes antérieurs ou postérieurs à 1938 qui seront touchés par les rectifications inhérentes à cette affaire.

Votre bien dévoué  
L'Inspecteur Général Attaché à  
la Direction Générale  
Signé: LAGNACE.

D.F. 2/11



Le Comité de Réseau des Chemins de fer  
d'Alsace et de Lorraine

à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
(Direction Générale des Chemins de fer)

PARIS

Vous avez bien voulu nous demander, par lettre du 21 Janvier 1937, de vous faire parvenir toutes précisions et justifications utiles en ce qui concerne l'indemnité que nous estimons devoir être allouée au Réseau A.L. sur la somme forfaitaire de 900 millions de francs, pour la perte du capital des lignes et pour le matériel rétrocédés à l'Allemagne en vertu des accords franco-allemands des 3 Décembre 1934 et 18 Février 1935.

Nous rappelons que les lignes dont il s'agit sont celles qui sont indiquées dans l'art. 7 de la section II des accords du 18 Février 1935, c'est-à-dire :

- 1° - Ligne de nous et Voelklingen à la frontière
- 2° - Ligne de Dillingen-Courbe de Beckingen à la frontière
- 3° - Ligne de Merzig à la frontière.

Ces lignes mesurent au total une longueur de 38 km 7.

Conformément à l'art. 9 des dits accords, tous les immeubles et leurs dépendances faisant partie de ces lignes ont été cédés au Reich. L'article 10 précise que les dépendances comportent les voies, rampes, bâtiments, signaux et autres installations de sécurité, les matériaux et agres, les documents plans, dossiers et autres livres, le matériel roulant (locomotives et véhicules).

On fait la cession effectuée intéresse presque exclusivement le compte d'établissement du Réseau.

La perte que supporte ce compte est représentée par le capital total dépensé pour l'établissement des lignes cédées. Le tableau I ci-joint indique le montant de ce capital antérieur tant à la période antérieure à l'armistice qu'à la période postérieure. Pour la période antérieure où les dépenses étaient faites en marks, les marks ont été convertis en francs au taux moyen annuel de conversion qui a servi à établir les dépenses totales d'établissement du réseau figurant à notre bilan; pour la période postérieure, on a reporté simplement le montant des dépenses du compte d'établissement intéressant les lignes cédées. Le capital total investi dans ces deux périodes s'élève à 24.518.141,83 frs.

Quant aux articles figurant à d'autres comptes, tels que les matières d'approvisionnement, le nombre et la valeur en sont très peu importantes. Seuls ont été cédés quelques matériaux de rechange pour la superstructure de la voie (rails, traverses, menu matériel), dont la valeur se monte à 9.824,05 frs.

-2-

Dans l'ensemble, la valeur de cession s'élève donc à  
 $24.518.541,83 + 9.824,05 = 24.528.365,88$  frs soit en chiffres ronds  
à .....24.528.000 Frs

C'est cette somme qui représenterait l'indemnité à verser au Réseau, au titre du capital des lignes, du matériel roulant et des matières rétrocedées.

Nous devons rappeler toutefois que le Réseau d'Alsace et de Lorraine ne serait que partiellement dédommagé si cette seule indemnité lui était allouée. Dans notre lettre du 11 Mars 1936, nous vous avons exposé que les recettes et les dépenses des lignes en question figuraient au fonds commun au même titre que celles des autres lignes du Réseau et que, depuis la rétrocession de ces lignes particulièrement productives, notre réseau et, par voie de conséquence, le fonds commun se trouvaient ainsi privés de leur produit net et subiraient, de ce fait, une perte dont nous estimions qu'ils devaient être indemnisés. Nous avons proposé de calculer ce dédommagement en appliquant la formule prévue par l'article 37 du Cahier des Charges qui jouerait à l'égard des Compagnies en cas de rachat d'office, c'est-à-dire en évaluant l'indemnité d'après la moyenne des produits nets des lignes cédées pendant les cinq années les plus favorables choisies parmi les sept dernières années précédant la cession.

Nous croyons devoir à nouveau appeler votre attention sur ce point. Il nous paraîtrait équitable de faire application de cette formule à notre Réseau, qui, ainsi que le fait ressortir le tableau annexé N° 2, donnerait une annuité de 7.200.000 en chiffres ronds. Déduction faite des charges de capital, qui s'élèvent approximativement à 1.000.000 par an, l'annuité deviendrait :  
 $7.200.000 - 1.000.000 = 6.200.000$  Frs dont la valeur actuelle en capital, au taux de 6% serait de 77.500.000 Frs. C'est à cette somme que pourrait être évaluée l'indemnité à verser au Réseau en outre de celle qui est afférente au capital des lignes.

Nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de vouloir bien tenir compte de ces considérations à l'occasion de l'étude de la répartition du forfait de 900 millions entre les diverses parties intéressées.

La proposition qui précède nous paraît d'autant plus équitable que le Réseau d'Alsace et de Lorraine et, par voie de conséquence, le fonds commun ont subi une perte considérable du fait de la rétrocession de la Sarre à l'Allemagne. Dans notre lettre du 11 Mars 1936, nous en avons évalué l'ordre de grandeur à 50 millions. En fait, la perte s'est élevée à plus de 56 millions en 1935 et en 1936.

LE DIRECTEUR

F. SURLIN

LE PRÉSIDENT

Signé: BAUER

D.F.2.8M

Le Comité de Réseau des Chemins de fer  
d'Alsace et de Lorraine

à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
(Direction Générale des Chemins de fer  
et des Routes)P A R I S

La cession à l'Allemagne, le 1er Mars 1935, des tronçons de lignes que la France possédait en Sarre en vertu de l'art. 67 du Traité de Versailles, a fait l'objet de la Section II du Chapitre Ier des accords de Naples du 18 Février 1935. La valeur de cette cession a été comprise dans le forfait de 900 millions prévu par l'accord de Rome du 3 Décembre 1934, pour le paiement par l'Allemagne de l'ensemble des propriétés de l'Etat français en Sarre qui lui ont cédées.

Les lignes dont il s'agit, d'une longueur totale de 38 Km 7, sont les suivantes :

- 1°- de Bous et Voelklingen à la frontière
- 2°- de Dillingen à la frontière
- 3°- de Merzig à la frontière

Ces lignes, dont les deux premières comptaient parmi les plus productives du Réseau A.L. en faisaient partie intégrante comme ses lignes situées en France, et, depuis l'entrée du Réseau le 1er Janvier 1923 dans le régime commun des Chemins de fer fixé par la Convention du 28 Juin 1921, leurs recettes et leurs dépenses figurent au fonds commun au même titre que celles des autres lignes du Réseau.

Depuis la cession de ces antennes à l'Allemagne, les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, et, par voie de conséquence, le fonds commun, se trouvent ainsi privés de leur produit net; par contre, ils continuent à en supporter les charges de capital.

Ils subissent donc, de ce fait, une perte dont ils devraient être dédommagés.

Nous avons l'honneur de vous exposer ci-après notre avis sur la manière dont doit être calculé ce dédommagement.

D'après l'art 37 du Cahier des Charges des Compagnies, il est prévu qu'au cas de rachat de la concession, le prix du rachat serait constitué par une annuité égale au produit net moyen des cinq années les plus favorables choisies parmi les sept dernières années qui ont précédé le rachat.

Nous avons fait l'évaluation de ce que serait le produit net moyen des lignes en question suivant cette formule. Il serait de 7.193.800 Frs.

.....

D'autre part, le capital dépense dans les lignes à titre d'établissement, de travaux complémentaires, de matériel roulant, d'objets mobiliers, comprend les dépenses effectuées tant dans la période antérieure à l'armistice que dans la période postérieure. Le chiffre exact des charges de ce capital ne pourra être déterminé qu'après la clôture des comptes de l'exercice 1935. Elles sont approximativement de l'ordre de 1.000.000 Frs.

Si l'on appliquait à notre Réseau la formule de dédommagement qui jouerait vis-à-vis des Compagnies en cas de rachat d'office, il devrait recevoir une indemnité tenant compte du produit net, ainsi que du capital dépensé, c'est-à-dire du capital amorti et des charges de capital.

Il nous paraît équitable de faire application de cette formule au Réseau A.L. du fait de la dépossession de ses antennes sarroises. Il convient à cet égard de tenir compte que cette dépossession vient aggraver le préjudice considérable causé au Réseau et, par voie de conséquence, au fonds commun, par le retour de la Sarre à l'Allemagne; ce préjudice se traduit par une diminution de recettes annuelles de l'ordre de 50 millions.

D'autre part, nous avons eu l'occasion de vous tenir au courant des travaux d'installation des gares douanières, que nous allions être contraints d'exécuter à la frontière franco-sarroise en raison des circonstances actuelles. Par notre lettre SG/CG2 du 29 Janvier 1935, nous vous avons adressé un état donnant la description sommaire des installations provisoires qu'il y avait lieu d'exécuter immédiatement pour faire face au trafic. L'évaluation des dépenses correspondantes s'élevait à Frs 570.000. Nous ajoutons que les dépenses d'installation, tant provisoires que définitives, ne sauraient incomber au Réseau et que, dans ces conditions, nous les imputerions provisoirement à un compte d'attente pour le règlement duquel nous vous ferons ultérieurement des propositions.

Nous vous soumettrons les projets d'installation au fur et à mesure de leur établissement et vous ferons les propositions utiles pour le règlement du montant des travaux provisoires qui ont été effectués.

LE DIRECTEUR  
signé : SURLEAU

LE PRESIDENT  
signé : BAUER

Copie transmise à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Bâtiments et à Monsieur le Chef de la Comptabilité générale, à titre d'information

Strasbourg le 27 Mai 1936  
Le Chef du Service des Finances

signé : LAGNACE

Note relative à la réclamation à présenter  
par le S.N.C.F.  
au sujet des prolongements sarrois

---

La cession à l'Allemagne des prolongements sarrois a fait l'objet de la part du réseau A.L. en 1936 et 1937 d'une demande d'indemnité à prélever sur la somme de 900 millions que l'Allemagne devait payer à la France. Cette demande n'a pas eu de réponse.

M. Couve de Murville saisi verbalement de la question a fait savoir qu'il recevrait volontiers de la S.N.C.F. une nouvelle demande qu'il ferait examiner.

Le Contrôle Financier, à qui la question avait été soumise en juillet dernier, avait discuté les sommes dont le payement avait été demandé par le réseau A.L. L'entretien avec M. Yves Martin a fait l'objet d'un mémorandum qui est joint au dossier.

Après nouvel examen de la question, il est proposé de ne pas tenir compte de cet entretien dans la lettre qui serait à adresser à M. Couve de Murville. La S.N.C.F. qui a pris la suite du réseau A.L. ne peut, en effet, d'entrée de jeu, que reprendre la réclamation de ce dernier. Dans les discussions qui suivront, elle pourra être amenée à modifier son point de vue et en particulier à abandonner la demande d'attribution d'une indemnité d'éviction, en essayant par contre de faire substituer à la valeur de reprise des installations telle qu'elle a été déterminée d'après leur valeur en écritures, une valeur réelle évaluée au moment de la cession.

Contrôle Financier  
des  
Chemins de fer

PARIS, le 10 Août 1937.

A - 709 - 1.007

NOTE COMPLÉMENTAIRE DU CONTRÔLE FINANCIER  
concernant l'indemnité à allouer au Réseau d'Alsace  
et de Lorraine pour la perte des 3 lignes qu'il a  
cédées à l'Allemagne dans le territoire de  
la S A R R E

Par un rapport du 12 mai 1937, faisant suite à une première étude en date du 10 juillet 1936, le Contrôle Financier a proposé de limiter les indemnités à allouer au Réseau d'Alsace et de Lorraine pour la perte de ses lignes sarroises en 1935 aux dépenses de premier établissement qui avaient été engagées sur ces lignes ou qui couvraient des acquisitions de matériel roulant cédé en même temps que les lignes.

La demande présentée par le Réseau à ce titre se montait à 24.518.000 francs. L'adoption de ce chiffre nécessitait certaines vérifications qui ne pouvaient être effectuées qu'à Strasbourg par mon collaborateur M. ESSIG, ainsi que je le faisais remarquer le 12 mai dernier.

Ces vérifications viennent d'être faites, et il est ainsi possible de compléter mon rapport du 12 mai 1937 sur ce point.

La somme précitée se décompose en deux éléments :

a) dépenses faites antérieurement au 1 <sup>er</sup> décembre 1918 .....	21.318.180,55
b) dépenses postérieures à cette date .....	3.199.961,28
Total .....	24.518.141,83
arrondi par le Réseau à .....	24.518.000,—

Les vérifications faites par épreuves sur l'exactitude de ces chiffres ne donnent lieu à aucune observation.

Aussi nous apparaît-il qu'il n'y a aucune modification à apporter aux chiffres fournis par le Réseau pour les dépenses postérieures au

1er décembre 1918, soit ..... 3.199.961,28.

Par contre, il est à remarquer que le rapport n° 3.476 de la Commission de Vérification des Comptes des Compagnies de Chemins de fer, après avoir repris les dépenses d'établissement faites sur le Réseau d'Alsace et de Lorraine antérieurement à 1918, en avait fixé forfaitairement les charges de capital ( en s'inspirant des taux d'emprunt pratiqués pendant cette période sur le Réseau de l'Est) à ..... 69 M 7.

Puis tenant compte des dépenses de luxe intervenues sur ce Réseau, ou des subventions qu'il aurait dû recevoir de l'Empire allemand si son régime financier avait été analogue à celui de l'ancienne France, elle avait réduit le montant des charges annuelles à régler par le Réseau à l'Etat propriétaire du Réseau, pour la période antérieure au 1er décembre 1918 de 69 M 7 à 61 M 8.

Ce dernier chiffre a été retenu par le Parlement et consacré par le vote de la loi du 27 mars 1923.

L'Etat ayant ainsi fait abandon au Réseau d'une part des charges annuelles correspondant à des subventions qu'il lui aurait allouées sous le régime des chemins de fer de l'ancienne France, il est logique qu'il réduise dans la même proportion le remboursement au Réseau de dépenses faites pendant la même période qui ne font pas état de ces subventions supposées.

Il y aurait donc lieu de régler au Réseau pour la période antérieure au 1er décembre 1918 au titre de la perte des lignes sarroises:

$$21.318.180,55 \times \frac{61,8}{69,7} = 18.901.916,18$$

On aurait pu rechercher une solution plus exacte du problème posé en déterminant la part des diverses périodes antérieures au 1er décembre 1918 (période antérieure ou postérieure à 1871, etc....) dans le chiffre précité de 21.318.180,55 et en appliquant à ces diverses parts les coefficients de réduction afférents à ces périodes et non plus le coefficient moyen retenu. Les recherches que cette répartition aurait nécessitées dans les archives des Réseaux EST et A-L. auraient été sans doute impossibles, mais en tout état de cause disproportionnées au résultat à obtenir.

o  
o o

Dans ces conditions, on conclura que la seule indemnité à allouer au Réseau d'Alsace et de Lorraine pour perte de ses antennes sarroises, à prélever en capital sur le forfait de 900 millions prévu aux accords franco-allemands relatifs à la cession de la Sarre, doit être fixé à :

a) période antérieure au 1er décembre 1918 ....	18.901.916,18
b) période postérieure au 1er décembre 1918 ...	3.199.961,28

---

soit au total ..... 22.101.877,46

arrondi à : 22.102.000

L' Inspecteur Général des Finances,

Signé : MENOU.

Paris, le 12 mai 1937

A 709 - 1.007

RAPPORT du CONTROLE FINANCIER  
concernant l'indemnité à allouer au Réseau d'Alsace et  
de Lorraine  
pour l'indemniser de la perte des trois lignes qu'il  
exploitait en Sarre

Par lettres des 29 janvier 1935 et 11 mars 1936, l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine avait demandé au Ministre d'être dédommée des conséquences du rattachement du territoire de la Sarre à l'Allemagne.

Elle demandait qu'il lui fut versé par le Trésor:

- a) La contre-partie des frais exposés pour le déplacement de la ligne douanière à la frontière nouvelle (environ 570.000 frs).
- b) Une indemnité pour perte du produit net des lignes cédées (consistant en une annuité de 7.193.800 frs).
- c) En capital ou en intérêts (sous la forme d'une réduction des charges de capital versées actuellement par le Réseau au Trésor) une indemnité compensant pour le Réseau la perte que la cession des lignes intéressées et de leurs annexes (matériel roulant, approvisionnements, etc....) fait subir à son capital de premier établissement. L'annuité correspondant à cette indemnité aurait été d'un million de francs environ.

Par un rapport du 10 juillet 1936, le Contrôle Financier proposait de rejeter les deux premiers postes des demandes du Réseau :

a) Il considérait, par application d'une décision du Conseil Général des Ponts et Chaussées de 1923, approuvée par décision ministérielle du 23 mai 1924, que les dépenses nécessitées par le transfert du cordon douanier à la frontière franco-sarroise devaient être imputées au compte des travaux complémentaires du Réseau sans que le Trésor eut à indemniser le Réseau.

b) Il considérait également qu'aucune indemnité n'était due au Réseau d'Alsace et de Lorraine, réseau d'Etat, dont la contexture résulte de la seule volonté du Ministre, ni au fonds commun au titre de la perte du produit net des lignes considérées.

c) Par contre, le Contrôle financier admettait le troisième poste des réclamations du Réseau et proposait que l'indemnité à allouer au

Réseau par le Trésor pour le dédommager de la perte de son capital de premier établissement lui fût versée sous forme de réduction de l'annuité forfaitaire versée actuellement par le Réseau à l'Etat au titre des dépenses de 1er Etablissement antérieures au 1er décembre 1918; le montant de cette réduction devait être déterminé suivant les mêmes principes que ceux qui avaient guidé le calcul du montant forfaitaire de l'annuité susvisée.

Depuis lors, Monsieur le Ministre des Finances a fait connaître à Monsieur le Ministre des Travaux Publics que les diverses indemnités à allouer au Réseau d'Alsace et de Lorraine pour la perte des lignes sarroises devaient être prélevées sur un forfait de 900 millions prévu par les accords franco-allemands relatifs au nouveau régime politique de la Sarre en date des 3 décembre 1934 et 18 février 1935.

C'est dans ces conditions que le Ministre demandait au Réseau, par décision du 9 septembre 1936, rappelée par lettre du 21 janvier 1937 de préciser dans ce cadre, ses demandes antérieures. La décision du 9 septembre 1936 prescrivait en outre l'imputation au compte des travaux complémentaires des dépenses nécessitées par le transfert du cordon douanier.

Le Réseau a répondu le 2 mars 1937 à la lettre du Ministre du 21 janvier 1937; l'avis du Contrôle Financier est à nouveau requis sur les dernières propositions du Réseau.

a) La lettre du Réseau du 2 mars 1937 ne fait pas allusion à la question du transfert du cordon douanier. On doit donc admettre qu'il accepte à ce point de vue la thèse du Contrôle Financier, approuvée le 9 septembre 1936 par le Ministre, et qu'il n'y a plus à revenir sur cette question.

b) Le Réseau demande à nouveau qu'il lui soit alloué une indemnité pour perte du produit net moyen des lignes sarroises sous forme d'une annuité de 7.200.000 fr (le produit net moyen des cinq années les plus favorables prises dans les sept dernières années antérieures à la cession étant de 7.193.800 frs).

Les motifs exposés en détail dans l'avis du Contrôle Financier du 10 juillet 1936 relatifs à cette affaire et repris brièvement ci-dessus sont toujours valables et cette partie de la demande du Réseau nous paraît devoir être rejetée; elle n'a donc pas à être retenue devant la Commission prévue par les services du Ministère des Finances. On ajoutera que l'annuité que le Réseau propose de capitaliser à sa valeur actuelle était une annuité perpétuelle, ce qui est contraire même au principe de ces annuités dues en cas de rachat aux réseaux concédés jusqu'à l'expiration de leur concession. Aucune assimilation, une fois de plus, n'est possible ici, contrairement à la thèse exposée par le Réseau, entre un Réseau concédé et le réseau d'Alsace et de Lorraine.

c) Enfin, le Réseau évalue en capital à 24.518.000 frs la perte qu'il subit sur ses dépenses de premier établissement du fait de la

perte des lignes cédées. Le principe même de l'attribution de cette indemnité au Réseau ne fait aucun doute, comme l'a déjà fait remarquer le Contrôle Financier. Son montant même doit donner lieu à des vérifications qui ne peuvent être entreprises qu'à Strasbourg.

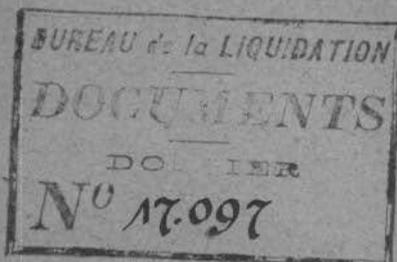
Mon collaborateur M. BSSIG, lors de son prochain voyage au siège du Réseau d'Alsace et de Lorraine - dans un délai de deux à trois semaines -, entreprendra ces vérifications; il sera établi à ce moment une note complémentaire au présent rapport fixant le montant exact de l'indemnité qu'on proposera de faire verser au Réseau à ce titre, par prélèvement sur le forfait de 900 millions de francs prévu aux accords franco-allemands relatifs à la cession de la Sarre.

L'Inspecteur Général des Finances,  
Chef du Contrôle Financier des Chemins de fer,

RENDU

2 Mars 1937

D.F. 2/II M



Le Comité de Réseau des Chemins de fer  
d'Alsace et de Lorraine

à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
(Direction Générale des Chemins de fer)

PARIS

Vous avez bien voulu nous demander, par lettre du 21 Janvier 1937, de vous faire parvenir toutes précisions et justifications utiles en ce qui concerne l'indemnité que nous estimons devoir être allouée au Réseau A.L. sur la somme forfaitaire de 900 millions de francs, pour la perte du capital des lignes et pour le matériel rétrocedés à l'Allemagne en vertu des accords franco-allemands des 3 Décembre 1934 et 18 Février 1935.

Nous rappelons que les lignes dont il s'agit sont celles qui sont indiquées dans l'art. 7 de la section II des accords du 18 Février 1935, c'est-à-dire :

- 1° - Ligne de Bous et Voelklingen à la frontière
- 2° - Ligne de Billingen-Courbe de Beckingen à la frontière
- 3° - Ligne de Merzig à la frontière.

Ces lignes mesurent au total une longueur de 38 km 7.

Conformément à l'art. 9 des dits accords, tous les immeubles et leurs dépendances faisant partie de ces lignes ont été cédés au Reich. L'article 10 précise que les dépendances comportent les voies, rampes, bâtiments, signaux et autres installations de sécurité, les matériaux et agrès, les documents plans, dossiers et autres livres, le matériel roulant (locomotives et véhicules).

Un fait la cession effectuée intéresse presque exclusivement le compte d'établissement du Réseau.

La perte que supporte ce compte est représentée par le capital total dépensé pour l'établissement des lignes cédées. Le tableau I ci-joint indique le montant de ce capital afférent tant à la période antérieure à l'armistice qu'à la période postérieure. Pour la période antérieure où les dépenses étaient faites en marks, les marks ont été convertis en francs au taux moyen annuel de conversion qui a servi à établir les dépenses totales d'établissement du réseau figurant à notre bilan; pour la période postérieure, on a reporté simplement le montant des dépenses du compte d'établissement intéressant les lignes cédées. Le capital total investi dans ces deux périodes s'élève à 24.518.141,83 frs.

Quant aux articles figurant à d'autres comptes, tels que les matières d'approvisionnement, le nombre et la valeur en sont très peu importantes. Seuls ont été cédés quelques matériaux de rechange pour la superstructure de la voie (rails, traverses, menu matériel), dont la valeur se monte à 9.824,05 frs.

.....

Dans l'ensemble, la valeur de cession s'élève donc à  
24.518.541,83 + 9.824,05 = 24.528.365,88 frs soit en chiffres ronds  
à .....24.528.000 Frs

C'est cette somme qui représenterait l'indemnité à verser au Réseau, au titre du capital des lignes, du matériel roulant et des matières rétrocedées.

Nous devons rappeler toutefois que le Réseau d'Alsace et de Lorraine ne serait que partiellement dédommagé si cette seule indemnité lui était allouée. Dans notre lettre du 11 Mars 1936, nous vous avons exposé que les recettes et les dépenses des lignes en question figuraient au fonds commun au même titre que celles des autres lignes du Réseau et que, depuis la rétrocession de ces lignes particulièrement productives, notre réseau et, par voie de conséquence, le fonds commun se trouvaient ainsi privés de leur produit net et subiraient, de ce fait, une perte dont nous estimions qu'ils devaient être indemnisés. Nous avons proposé de calculer ce dédommagement en appliquant la formule prévue par l'article 37 du Cahier des Charges qui jouerait à l'égard des Compagnies en cas de rachat d'office, c'est-à-dire en évaluant l'indemnité d'après la moyenne des produits nets des lignes cédées pendant les cinq années les plus favorables choisies parmi les sept dernières années précédant la cession.

Nous croyons devoir à nouveau appeler votre attention sur ce point. Il nous paraîtrait équitable de faire application de cette formule à notre Réseau, qui, ainsi que le fait ressortir le tableau annexé N° 2, donnerait une annuité de 7.200.000 en chiffres ronds. Déduction faite des charges de capital, qui s'élèvent approximativement à 1.000.000 par an, l'annuité deviendrait :  
 $7.200.000 - 1.000.000 = 6.200.000$  Frs dont la valeur actuelle en capital, au taux de 8% serait de 77.500.000 Frs. C'est à cette somme que pourrait être évaluée l'indemnité à verser au Réseau en outre de celle qui est afférente au capital des lignes.

Nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de vouloir bien tenir compte de ces considérations à l'occasion de l'étude de la répartition du forfait de 900 millions entre les diverses parties intéressées.

La proposition qui précède nous paraît d'autant plus équitable que le Réseau d'Alsace et de Lorraine et, par voie de conséquence, le fonds commun ont subi une perte considérable du fait de la rétrocession de la Sarre à l'Allemagne. Dans notre lettre du 11 Mars 1936, nous en avons évalué l'ordre de grandeur à 50 millions. En fait, la perte s'est élevée à plus de 56 millions en 1935 et en 1936.

LE DIRECTEUR

LE PRÉSIDENT

F. SURLEAU

Signé: BAUER

- T A B L E A U I -

Détail des dépenses afférentes aux lignes sarroises cédées à l'Allemagne  
(Accords des 3 Décembre 1934 et 18 février 1935)

BUREAU DE LIQUIDATION  
DOCUMENTS

Année des dépenses	Travaux complémentaires	Matériel roulant	Mobilier des gares	Construction des lignes	TOTAL
Avant le 1er Déc. 1935	(1) 18 100 682 02	3 067 881 07	149 617 46		21 318 180 55
1922	1 980 27	199 422 05			201 402 32
1923	13 958 46	199 652 79			213 611 25
1924	11 252 48				11 252 48
1925	268 687 87	249 024 42			517 712 29
1926	1 200 961 20				1 200 961 20
1927	56 002 97	65 524 55			121 527 52
1928	- 16 725 54	500 332 20		102 93	483 709 59
1929	51 081 16	4 433 95		4 564 53	60 079 64
1930	208 687 18	95 367 35		9 983 53	314 038 06
1931	- 31 259 44	66 407 39		529 92	35 677 87
1932	4 437 54	2 432 85			6 870 39
1933	2 926 28	27 800 22			30 726 50
1934	11 233 99	48 702 03		2 459 74	62 395 76
1935	11 648 50	- 71 652 09			- 60 003 59
Total	1 794 872 92	1 387 447 71	-	17 640 65	3 199 961 28
Total général	19 895 554 94	4 455 328 78	149 617 46	17 640 65	24 518 141 83

(1) Ce chiffre comprend également les dépenses relatives aux constructions avant le 1.12.1918

Chiffre arrondi ..... 24.518.000,-  
Vu pour être annexé à ma note n° du

De Directeur

Le Président

- TABLEAU 1 -

Détail des dépenses afférentes aux lignes sarroises cédées à l'Allemagne  
(Accords des 3 Décembre 1934 et 18 Février 1935)

Année des dépenses	Travaux complémentaires	Matériel roulant	Mobilier des gares	Construction des lignes	TOTAL
Avant le 1er Décembre 1918	16.100.682,02 (1)	3.067.881,07	149.617,46		21.318.180,55
1922	1.980,27	199.422,03			201.402,32
1923	13.958,46	199.652,79			313.611,25
1924	11.252,48				11.252,48
1925	268.887,87	249.024,42			517.912,29
1926	1.200.961,20				1.200.961,20
1927	56.002,97	65.524,55			121.527,52
1928	16.723,54	500.532,20			463.709,59
1929	51.061,16	4.433,95		102,93	60.079,64
1930	308.887,18	95.387,35		4.554,53	314.038,06
1931	31.259,44	66.407,39		9.983,53	35.677,87
1932	4.437,54	3.432,65		529,92	6.870,39
1933	2.926,36	27.800,22			30.726,50
1934	11.233,99	48.702,03			62.395,76
1935	11.648,50	71.652,09		2.459,74	60.003,59
<b>Total</b>	<b>1.794.872,92</b>	<b>1.387.447,71</b>	<b>-</b>	<b>17.640,65</b>	<b>3.199.961,28</b>
<b>Total général</b>	<b>19.895.554,94</b>	<b>4.455.328,78</b>	<b>149.617,46</b>	<b>17.640,65</b>	<b>24.518.141,83</b>

(1) Ce chiffre comprend également les dépenses relatives aux constructions avant le 1-12-1918

17 640,65	dép. 1 <sup>er</sup> etab non remb
x 4	
70 562,5	dép. 1 <sup>er</sup> etab remb
3 199 961,3	ensemble dép. etab non remb
9 824,-	valeur de cesm approuvée
3 280 347,9	remboursement en capital

Chiffre arrondi ..... 24.518.000,-  
Vu pour être annexé à ma note N° ..... du

Le Directeur Le Président

19 895 554,94  
17 640,65  
19 913 195,59

Paris, le 21 Janvier 1937.

Ministère  
des

Travaux Publics

Direction générale des  
Chemins de fer1<sup>er</sup> BureauRattachement de la  
Sarre à l'Allemagne

Répartition

du forfait de 900 millions

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Comité de Réseau des  
Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine

Par lettre du 9 septembre 1936, je vous ai fait connaître, en réponse à votre communication du 11 mars précédent, que la demande d'indemnité présentée par votre Réseau pour la perte des lignes qu'il exploitait en Sarre doit être réglée dans le cadre des accords franco-allemands du 3 décembre 1934 et du 18 février 1935.

Je rappelle que ces accords ont prévu, entre autres dispositions, la cession par la France à l'Allemagne, moyennant le paiement d'une somme forfaitaire de 900 millions, des mines domaniales, chemins de fer gares douanières et autres droits immobiliers de l'Etat français dans le territoire de la Sarre.

Ainsi que je vous le faisais connaître dans ma lettre du 9 septembre, les revendications de votre Réseau doivent être examinées par une Commission instituée par le Département des Finances et qui sera chargée de formuler des propositions en vue d'arrêter les droits des parties prenantes au forfait des 900 millions et les modalités de versement.

M. le Ministre des Finances vient de m'aviser que cette Commission commencera prochainement ses travaux, et qu'il y a lieu en conséquence de la saisir des demandes des intéressés.

Je vous prie, dans ces conditions, de me faire parvenir, aussitôt que possible, toutes précisions et justifications utiles sur l'indemnité que vous estimez devoir être allouée à votre Réseau pour la perte du capital lui-même des lignes et pour le matériel rétrocédé à l'Allemagne en exécution des accords ci-dessus visés.

Pour le Ministre et par autorisation :  
Le Conseiller d'Etat,  
Secrétaire Général,

Signé : GRIMPRET.

M.  
Ministère  
des  
Travaux Publics

PARIS, le 9 septembre 1936.

Direction Générale  
des chemins de fer.

LE MINISTRE

1er Bureau.

à Monsieur le PRESIDENT du COMITE de RESEAU des  
chemins de fer d'ALSACE et de LORRAINE.

En réponse à votre lettre du 11 mars 1936, par laquelle votre Réseau demande, d'une part une indemnité pour la perte des lignes de la Sarre qui ont été cédées à l'Allemagne et, d'autre part, à ne pas prendre en charge les dépenses résultant du transfert du service des Douanes à l'intérieur de la frontière franco-sarroise, j'ai l'honneur de vous informer que la question de l'indemnité doit être réglée dans le cadre des accords franco-allemands du 3 décembre 1934 et du 18 février 1935. Ces accords ont prévu, entre autres dispositions la cession par la France à l'Allemagne, moyennant le paiement d'une somme forfaitaire de 900 millions, des Mines domaniales, Chemins de fer, gares douanières et autres droits immobiliers de l'Etat français dans le territoire de la Sarre.

La répartition du forfait susvisé entre les divers ayants-droit est actuellement étudiée par le Département des Finances qui se propose d'organiser prochainement une Commission qui serait composée de tous les services intéressés et qui formulerait des propositions pour le partage des sommes payées par l'Allemagne.

Il ne pourra donc être donné suite à votre demande d'indemnité que lorsque cette Commission se sera prononcée.

Quant aux dépenses résultant du transfert du cordon douanier, elles doivent être imputées au compte des Travaux complémentaires dans la limite du crédit reconnu nécessaire par le Service du Contrôle de la Voie et des Bâtiments, soit 570.000 frs.

Ce mode d'imputation a été appliqué pour le Réseau P.L.M. à la suite du report de la frontière politique du cordon douanier des zones franches de Savoie. (Arrêt du Conseil d'Etat du 7 février 1936).

Pour le Ministre et par autorisation :

LE CONSEILLER D'ETAT,  
SECRETAIRE GENERAL,

Signé : GRIMPRET.

RAPPORT du CONTRÔLE FINANCIER  
sur les conséquences de la cession à  
l'Allemagne des lignes sarroises du Réseau A.L.

Par lettre D.F. 2/8 M du 11 mars 1936, l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine demande à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, l'allocation d'une indemnité pour la perte qu'elle a faite des lignes sarroises qu'elle administrait, et qui ont été cédées à l'Allemagne en exécution des accords passés à Naples le 18 février 1935.

Antérieurement, par lettre S.G/C.G/1289-M du 29 janvier 1935, la même administration avait demandé à ne pas prendre en charge les dépenses nécessitées sur le Chemin de fer par le transfert du Service de la Douane à l'intérieur de la frontière française, sur sa partie contiguë à l'ancien territoire de la Sarre.

Un rapport commun est établi ici concernant ces deux affaires qui sont liées, et dont la seconde est d'ailleurs rappelée par la lettre du Réseau relative à la première.

• •

**A. INDEMNITE DUE AU RESEAU POUR DEPOSSESSION DE SES ANTENNES SARROISES.**

Le Comité du Réseau A.L., après avoir rappelé que les recettes et dépenses des lignes concédées étaient comprises avec les autres lignes du Réseau dans les comptes du Fonds Commun des grands Réseaux d'intérêt général, qui jouissait de leur produit net, expose comment peut être calculée l'indemnité qui devrait, à son avis, compenser leur perte pour le Réseau A.L.

Il estime que l'indemnité annuelle à allouer au Réseau devrait tenir compte à la fois de la perte faite sur le produit net d'exploitation et des charges qu'il assume du fait de leur construction.

La première partie de l'indemnité s'élèverait ainsi à :  
7.193.800 francs, la seconde à un million de francs environ.

a) Indemnité pour perte de produit net :

Le Réseau justifie sa demande par la nécessité de lui allouer les mêmes indemnités que celles qui seraient attribuées à un Réseau concédé, en cas de rachat d'office. Il ajoute qu'en équité, les pertes de recettes que lui fait supporter, sur des lignes autres que les antennes sarroises, l'abandon de ses antennes, mérite des compensations qu'il demande au Ministre.

.....

En fait et en droit, la situation du Réseau d'Alsace et de Lorraine ne saurait être comparée à celle d'un Réseau concédé. L'assimilation soutenue par le Comité de Réseau ne saurait être défendue.

En effet, l'Etat déléguant à l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, la gestion des lignes d'intérêt général acquises par le Traité de Versailles a fixé la contexture du Réseau à exploiter de son propre gré. L'Etat peut, de même, la modifier à son gré et l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, partie intégrante de l'Etat, ne peut élever aucune protestation contre une décision de ce genre. Les tiers intéressés ne peuvent se prévaloir d'aucun droit à l'encontre de l'Etat de ce fait. La convention du 28 juin 1921, passée entre l'Etat et les Compagnies de Chemins de fer concédés, aussi bien que ses avenants, stipule bien le droit pour le Ministre d'intégrer les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine dans l'organisation générale, mais sans fixer les limites de ce Réseau.

D'ailleurs, dès l'époque de la passation de cette convention, postérieure au traité de Versailles, ses signataires pouvaient prévoir l'abandon par l'Etat à l'Allemagne des lignes sarroises, en cas de plébiscite, en Sarre, favorable à cette dernière puissance.

Dans ces conditions aucune indemnité ne nous paraît due par l'Etat au Réseau d'Alsace et de Lorraine, du fait des pertes du produit net des antennes sarroises cédées à l'Allemagne.

b) Réduction des charges de capital

Par contre, l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine verse à l'Etat annuellement le montant des charges de capital du réseau qu'elle exploite, pour les sommes dépensées en capital antérieurement au 1<sup>er</sup> décembre 1918. L'annuité correspondante a été fixée forfaitairement par la loi du 27 mars 1928 à 61.800.000 francs. Le Réseau supporte d'autre part les charges des titres émis pour couvrir les dépenses d'établissement postérieures au 1<sup>er</sup> décembre 1918. En équité, l'Etat doit déduire de l'annuité versée aussi bien la part de cette annuité représentative des dépenses d'établissement faites sur les lignes sarroises antérieurement au 1<sup>er</sup> décembre 1918 que la charge des capitaux d'établissement engagés sur ces mêmes lignes depuis cette date jusqu'aux accords de Naples du 18 février 1935.

Le montant de cette déduction qui n'a pas été encore exactement établi par le Réseau d'Alsace et de Lorraine, ni vérifié par les différents services du Contrôle, doit atteindre environ 1.000.000 frs par an.

B. DEPENSES NECESSITES PAR LE TRANSFERT DES SERVICES DE LA DOUANE.

La nécessité de reporter les bureaux de douanes françaises aux frontières franco-sarroises a obligé le Réseau d'Alsace et de Lor-

rairie à engager une dépense évaluée en février 1935 à 570.500 frs. Le Réseau demande que cette dépense ne lui incombe pas.

La même question s'est posée en fait à deux reprises. Pour le Réseau de l'Est en 1873 à la suite du traité de Francfort, pour le Réseau P.L.M. en 1923 à la suite du report à la frontière politique du cordon douanier dans des zones franches de Savoie.

Le règlement du cas de la Compagnie de l'Est en 1873 ne saurait constituer un précédent, la Compagnie ayant alors reçu, par une convention spéciale, en date du 17 juin 1873 une indemnité globale pour la dédommager de toutes les conséquences de la perte des lignes que lui faisait subir le traité de Francfort. Il y a eu là une sorte de transaction entre la Compagnie intéressée et l'Etat, s'appliquant à bien d'autres objets que le report du cordon douanier, et qui ne peut avoir fait naître de principes généraux en la matière.

En 1923, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, consulté par le Ministre, a précisément refusé de considérer la Convention du 17 juin 1873 comme un précédent valable. Il ajoutait que le déplacement des frontières douanières était, en principe, un acte de la puissance publique dont les conséquences s'imposent à tous, et considérait que les dépenses engagées pour cet objet par la Compagnie P.L.M. devaient être imputées au compte des Travaux Complémentaires, au même titre que tout travail nécessaire pour assurer le service des transports, "tout en se conformant aux exigences de la législation existante".

Par décision du 23 mai 1924, le Ministre a adopté cet avis et prescrit au réseau intéressé de porter au compte des travaux complémentaires la somme en litige.

Ces conclusions ne paraissent pas devoir être modifiées dans le cas d'espèce qui nous est soumis pour avis.

On conclura donc en proposant :

1°) de refuser au réseau d'Alsace et de Lorraine de lui allouer une indemnité pour perte du produit net des lignes sarroises cédées à l'Allemagne en 1935.

2°) de réduire l'annuité payée par ce Réseau à l'Etat au titre des charges de capital antérieures au 1er décembre 1918 de la somme correspondant aux charges des dépenses d'établissement faites sur ces mêmes lignes antérieurement au 18 février 1935 ; cette somme étant à déterminer suivant les mêmes principes que le montant global de l'annuité actuellement versée, et d'accord avec le Contrôle.

.....

3°) de prescrire au Réseau d'Alsace et de Lorraine l'imputation des dépenses relatives au transfert du cordon douanier à la frontière franco-sarroise, au compte des travaux complémentaires dans la limite du crédit reconnu nécessaire par le Contrôle technique intéressé, soit 870.000 francs.

L'Inspecteur Général des Finances,  
Chef du Contrôle Financier des Chemins de fer,

Signé : RENDU.

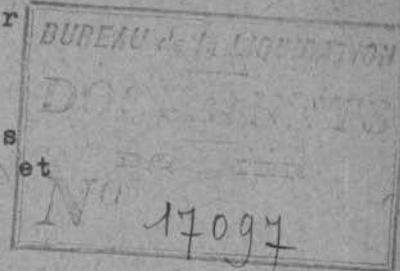
11 Mars 1936

Le Comité de Réseau des Chemins de fer  
d'Alsace et de Lorraine

à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
(Direction Générale des Chemins de fer et  
des Routes)

PARIS.



La cession à l'Allemagne, le 1er Mars 1935, des tronçons de lignes que la France possédait en Sarre en vertu de l'art.67 du Traité de Versailles, a fait l'objet de la Section II du Chapitre 1er des accords de Naples du 18 Février 1935. La valeur de cette cession a été comprise dans le forfait de 900 millions prévu par l'accord de Rome du 3 Décembre 1934, pour le paiement par l'Allemagne de l'ensemble des propriétés de l'Etat Français en Sarre qui lui ont été cédées.

Les lignes dont il s'agit, d'une longueur totale de 38 km 7, sont les suivantes:

- 1<sup>o</sup>- de Bous et Voelklingen à la frontière
- 2<sup>o</sup>- de Dillingen à la frontière
- 3<sup>o</sup>- de Merzig à la frontière

Ces lignes, dont les deux premières comptaient parmi les plus productives du Réseau A.L. en faisaient partie intégrante comme ses lignes situées en France, et, depuis l'entrée du Réseau le 1er Janvier 1923 dans le régime commun des Chemins de fer fixé par la Convention du 28 Juin 1921, leurs recettes et leurs dépenses figurent au fonds commun au même titre que celles des autres lignes du Réseau.

Depuis la cession de ces antennes à l'Allemagne, les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, et, par voie de conséquence, le fonds commun, se trouvent ainsi privés de leur produit net; par contre, ils continuent à en supporter les charges de capital.

Ils subissent donc, de ce fait, une perte dont ils devraient être dédommés.

Nous avons l'honneur de vous exposer ci-après notre avis sur la manière dont doit être calculé ce dédommagement.

D'après l'art.37 du Cahier des Charges des Compagnies, il est prévu qu'au cas de rachat de la concession, le prix du rachat serait constitué par une annuité égale au produit net moyen des cinq années les plus favorables choisies parmi les sept dernières années qui ont précédé le rachat.

Nous avons fait l'évaluation de ce que serait le produit net moyen des lignes en question suivant cette formule. Il serait de 7.193.800 Frs.

D'autre part, le capital dépensé dans les lignes à titre d'établissement, de travaux complémentaires, de matériel roulant, d'objets mobiliers, comprend les dépenses effectuées tant dans la période antérieure à l'armistice que dans la période postérieure. Le chiffre exact des charges de ce capital ne pourra être déterminé qu'après la clôture des comptes de l'exercice 1935. Elles sont approximativement de l'ordre de 1.000.000 Frs.

Si l'on appliquait à notre Réseau la formule de dédommagement qui jouerait vis-à-vis des Compagnies en cas de rachat d'office, il devrait recevoir une indemnité tenant compte du produit net, ainsi que du capital dépensé, c'est-à-dire du capital amorti et des charges de capital.

Il nous paraît équitable de faire application de cette formule au Réseau A.L. du fait de la dépossession de ses antennes sarroises. Il convient à cet égard de tenir compte que cette dépossession vient aggraver le préjudice considérable causé au Réseau et, par voie de conséquence, au fonds commun, par le retour de la Sarre à l'Allemagne; ce préjudice se traduit par une diminution de recettes annuelles de l'ordre de 50 millions.

D'autre part, nous avons eu l'occasion de vous tenir au courant des travaux d'installation des gares douanières, que nous allions être contraints d'exécuter à la frontière franco-sarroise en raison des circonstances actuelles. Par notre

lettre SG/CG2 du 29 Janvier 1935, nous vous avons adressé un état donnant la description sommaire des installations provisoires qu'il y avait lieu d'exécuter immédiatement pour faire face au trafic. L'évaluation des dépenses correspondantes s'élevait à Frs 570.000. Nous ajoutons que les dépenses d'installtion, tant provisoires que définitives, ne sauraient incomber au Réseau et que, dans ces conditions nous les imputerions provisoirement à un compte d'attente pour le règlement duquel nous vous ferions ultérieurement des propositions.

Nous vous soumettrons les projets d'installation au fur et à mesure de leur établissement et nous vous ferons les propositions utiles pour le règlement du montant des travaux provisoires qui ont été effectués.

LE DIRECTEUR

signé: F. SURLEAU

LE PRESIDENT

Signé: BAUER

Copie transmise à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Bâtiments et à Monsieur le Chef de la Comptabilité Générale, à titre d'information.

Strasbourg, le 27 Mai 1936

LE CHEF DU SERVICE DES FINANCES  
signé: LAGNACE

EXTRAIT DES ACCORDS DE NAPLES  
du 18 Février 1935

.....  
CHAPITRE Ier

Cession des mines, chemins de fer et autres avoirs  
immobiliers de l'Etat français dans le territoire  
de la Sarre.

SECTION I - MINES

Art. 1er - 1<sup>o</sup>-Forment, en principe, l'objet de la présente cession, toutes installations appartenant à l'administration des mines domaniales françaises de la Sarre, ainsi que les droits et obligations afférents à tous contrats ou autres opérations faites par elle, considérés comme formant un tout indivisible racheté par l'indemnité forfaitaire et globale définie par la partie III, paragraphe 1er, de l'accord du 3 décembre 1934;

2<sup>o</sup>- En conséquence, sont cédés :

a) Tous les immeubles et droits immobiliers propriété de l'Etat français et situés dans les limites du territoire de la Sarre, à l'exception des Chemins de fer et gares douanières visés qui font l'objet des dispositions des articles 7 à 17 du présent accord. Le Gouvernement français déclare que pendant sa gestion il n'a été constitué, sur les immeubles des mines, aucun droit réel, ni aucune servitude autres que ceux résultant du droit public;

b) Les biens mobiliers affectés à l'exploitation des mines et de leurs dépendances et s'y trouvant à la date de remise des mines, ainsi que les stocks de produits et de matériels existant à la même date;

c) Sous réserve des dispositions de l'article 3, les contrats commerciaux avec les cautions qui les accompagnent, les contrats du personnel en activité ou en retraite (exception faite des contrats de travail du personnel français), les contrats de bail consentis au personnel ou à des tiers.

.....  
SECTION II - CHEMINS DE FER -

Art. 7-1<sup>o</sup>-La France cède à l'Allemagne tous ses droits sur les chemins de fer situés en Sarre;

- 2°) Toutes les créances de l'Etat français sur le Reich relativement aux chemins de fer seront considérées comme réglées
- 3°) La transmission des droits s'effectuera le 1er mars 1935 à zéro heure;
- 4°) Les dispositions du présent article s'appliquent aussi au règlement des droits que la France possède par suite de la construction en Sarre de gares douanières à l'ancienne frontière entre la Sarre et le reste de l'Allemagne.

Art. 8 - Les lignes de chemins de fer visées à l'article 7 sont les suivantes :

- a) Bous-Voelklingen : frontière allemande;
- b) Dilligen-Courbe de Beckingen : frontière allemande;
- c) Mersig : frontière allemande.

Art. 9 - Seront cédés, en toute propriété, au Reich :

1°) Tous les immeubles faisant partie des lignes de chemins de fer. En tant que ces immeubles ne sont pas déjà inscrits au livre foncier au nom du Reich, le Gouvernement français consent à la rectification du livre foncier;

2°) Toutes les dépendances.

.....

EXTRAIT DES ACCORDS DE ROME  
du 3 Décembre 1934

---

.....

PARTIE III

CREANCES DU TRESOR FRANCAIS

1 - Dans la troisième hypothèse prévue par le traité, le Gouvernement français cédera au Gouvernement allemand ses droits de propriété sur les mines, chemins de fer, gares douanières et autres avoirs immobiliers situés dans le territoire de la Sarre contre paiement d'une somme forfaitaire de 900 (Neuf cents millions) de francs.

.....

Franco-Allemand concernant des questions de Chemins de fer  
en Sarre.

Comme suite à la convention du 3-12-34 entre les gouvernements allemands et français annexe 3 au rapport du Comité des Trois du 5-12-34 adopté par le Conseil de la Société des Nations dans la séance du 6-12-34), il a été convenu entre les Gouvernements contractants ce qui suit :

Article 1er

( 1 ) La France cède à l'Allemagne tous ses droits sur les Chemins de fer situés en Sarre.

2 - Moyennant le versement global stipulé dans la convention ci-dessus dénommée, toutes les créances de l'Etat français contre le Reich relativement aux Chemins de fer seront considérées comme réglées.

3 - La transmission des droits s'effectuera à l'expiration de la journée du 28 février 1935.

4 - Les dispositions du présent article s'appliquent aussi au règlement des créances que la France a fait valoir par suite de la construction en Sarre de gares douanières à l'ancienne frontière entre la Sarre et le reste de l'Allemagne.

Article 2

Les lignes de Chemins de fer visées à l'article 1er sont les suivantes :

- a ) Bour : frontière allemande  
Voelklingen
- b ) Billingen : frontière allemande  
Courbe de Beckingen
- c ) Merzig : frontière allemande

Article 3

Seront cédés en toute propriété au Reich :

- 1 ) Tous les immeubles faisant partie des lignes de Chemins de fer. En tant que ces immeubles ne sont pas déjà inscrits au livre foncier au nom du Reich, le Gouvernement français consent par la présente à la rectification du livre foncier.
- 2 ) Toutes les dépendances.

.....

.....

#### Article 4

Seront considérés comme dépendances :

- 1 ) L'ensemble des voies, rampes, bâtiments avec installations, signaux et autres installations de sécurité. Les installations télégraphiques et téléphoniques;
- 2 ) Les matériaux et agrès tels qu'ils doivent exister d'après les principes d'une exploitation régulière;
- 3 ) les documents, plans, dossiers et autres livres;
- 4 ) le matériel roulant.

#### Article 5

1 ) le matériel roulant à céder comprendra :

- 1) 7 locomotives, à savoir 2 P 8, 1 G 8<sup>I</sup>, 4 G 7
- 2) 16 voitures à voyageurs de 3eme classe
- 3) 5 fourgons à bagages.
- 4) 150 wagons couverts à 15 tonnes } sans frein à air, mais avec
- 5) 250 tombereaux à 15 tonnes } conduite blanche
- 6) 20 wagons plats de 12 mètres de longueur à 4 essieux.

Tout le matériel sera de construction allemande.

- 2 ) Le bon état du matériel à remettre sera vérifié par un fonctionnaire de chacune des deux administrations et constaté par procès verbal lors de la remise des lignes.

#### Article 6

Les recettes prenant naissance à partir du 1er.-3-35 reviendront à l'Allemagne; de même toutes les obligations prenant naissance à partir de cette date seront des obligations de l'Allemagne. Les créances non recouvrées avant le 1-3-35 reviendront à l'Administration des chemins de fer A.L.; de même les obligations nées avant le 1er mars 1935 seront à exécuter par l'administration des Chemins de fer A.L.

Les Chemins de fer A.L. ont remis au Gouvernement allemand une liste des contrats conclus par eux et afférents aux trois lignes. L'Allemagne sera subrogée avec effet du 1er mars 1935, dans tous les droits et obligations résultant de contrats. Exception est faite des contrats qui ne comportent pas la faculté de résiliation ou qui ne sont résiliables qu'à une date postérieure au 1er janvier 1937.

.....

.....

Article 7

Le personnel de nationalité allemande affecté aux lignes de Chemins de fer sera repris par le Gouvernement allemand. Le Gouvernement français retirera le personnel de nationalité française. Le paiement des pensions à des fonctionnaires déjà retraités, à des ouvriers invalides et accidentés ainsi qu'à leurs survivants sera à la charge de l'Etat dont le titulaire de rente possède la nationalité le 1er mars 1935. Le Gouvernement français versera au Gouvernement allemand une somme correspondant aux versements effectués par le personnel allemand dans les caisses de pensions françaises et dans les Caisses d'Assurance Vieillesse et Invalidité.

Article 8

Le tunnel de Waldwiese fera l'objet d'une convention spéciale.

Elle réglera uniquement les questions de souveraineté. Les Administrations des Chemins de fer intéressées régleront entre elles les autres questions.

Article 9

L'Administration des Chemins de fer A.L. remettra au Gouvernement allemand une liste des dégâts causés par l'exploitation des mines et constatés sur les lignes susvisées.

Articles 10

1)- Sur les lignes reliant la Sarre au département de la Moselle, des gares frontières seront installées à :

du côté allemand

Mondorf  
Kerprich Bemmersdorf  
Ueberherrn  
Sarrebbruck  
Rheinbeim

du côté français

Waldwiese  
Bousouville  
Horgarton  
Forbach  
Bliesbruck

2)- Les dispositions insérées dans la convention franco-allemande du 15 avril 1925 relatives aux gares frontières de la rive gauche du Rhin seront applicables.

3) - Le Gouvernement allemand fera examiner sur place la question de savoir, si l'Allemagne pourra adhérer au contrat conclu entre les Chemins de fer A.L. et les Chemins de fer sarrois au sujet du point de transit entre Sarreguemines et Hanweiler. Jusqu'à ce qu'une décision soit intervenue sur cette question les prestations effectives seront rémunérées sur la base du contrat susvisé.

Article II

Les détails de la remise et les mesures transitoires seront réglées entre les Administrations des Chemins de fer intéressées.

.....

.....

NOTE

L'Accord reproduit ci-dessus a été établi dans les deux langues et paraphé à Bâle le 31 Janvier 1935 par Monsieur le Directeur et deux délégués allemands ( MM. KITTAL et EBHARD ).

Des exemplaires paraphés ont été remis à la délégation française chargée des négociations des questions sarroises, l'accord devant être englobé dans un accord général.

-----

Copies transmises à	Nombre d'exemplaires
M. CATHUSIER Ingénieur en Chef attaché à la Direction	5
M. le Secrétaire Général	5
M. l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation	10
M. l'Ingénieur en Chef du M.T.	10
M. l'Ingénieur en Chef du V.B.	10
M. le Chef de la Comptabilité Générale	5
M. le Chef du Personnel	5
M. le Chef du Contentieux	5
M. CANDAU Secrétaire Général du Conseil et du Comité de Réseau	5

-----