

9.281

241LM31/12

(1936-1939)

Dettes sansie

envers les réseaux français

Dette sarroise
envers les réseaux français

Questions de principe

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICES FINANCIERS

DIVISION CENTRALE
DE LA COMPTABILITE GENERALE

COMPTABILITE ET CONTROLE
DES RECETTES

7^e SECTION

° Bureau

CCR. IC. N° 1065
(Références à rappeler)

Strasbourg, le

23 AOUT 1938

3, Boulevard du Président-Wilson, 3

M^r Mettas
Il s'agit de la situation
des Recettes sur la ligne
précise
24/8/38

Monsieur André BERNARD

Chef de la Division Centrale des Finances

17 rue de Londres 17

PARIS

Vous avez bien voulu me demander de vous faire connaître, aujourd'hui-même, en vue de renseigner M. METTAS, la situation actuelle de la dette sarroise envers les Grands Réseaux Français.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'au moment où a cessé l'existence légale des Chemins de fer du Territoire de la Sarre (28 février 1935) et en même temps le règlement de leurs dettes résultant des arrêtés du Bureau de Compensation de Paris (Contrôle Commun), le montant de ces dettes s'élevait à fr. 20.711.057,06
Compte tenu des intérêts à 6 % l'an, la dette sarroise s'est finalement élevée à fr. 21.898.717,43
auxquels il fallait ajouter 400.000,—
pour liquider la communauté de la gare de Sarreguemines et les travaux à effectuer dans le tunnel de Waldwisse

Cette dette totale de fr. 22.298.717,43
a été complètement amortie dans les conditions précisées par lettre

....

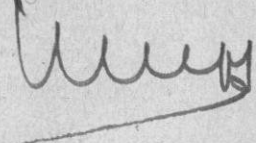
1977/1^a du 3 juillet 1936 et 2117/1^a du 18 août 1936 adressées par le Comité de Direction à M. le Ministre des Travaux Publics.

Il reste toutefois en suspens un litige de 1.800.000 francs que les Chemins de fer de la Sarre, puis ensuite la Reichsbahn, ont refusé de régler à l'ex-Réseau A.L.; il s'agit à l'origine d'erreurs commises lors de la répartition des frais de transport sur des transports de minerais par trains complets acheminés par des itinéraires détournés dans les relations entre la France et les Chemins de fer de la Sarre, erreurs à compenser partiellement par des prestations.

Ce litige est résumé page 9 de la lettre 1977/1^a du 3 juillet et à l'annexe 4 de cette lettre.

Cette question est suivie par le Service Commercial

LE CHEF DE LA 7^e SECTION
de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes



G.S 7/10

CHEMINS DE FER
D'ALSACE ET DE LORRAINE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
3, BOULEVARD DU PRÉSIDENT WILSON
STRASBOURG

Comptabilité Spéciale EST

Adresse télégraphique:
FERALSLO-SÉCRÉTARIAT Strasbourg

N° 20

Rappeler dans la réponse le N°
et la référence qui précèdent

OBJET:

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LISIEUX,
~~Strasbourg~~, le 7 OCT 1939

Monsieur METTAS

Chef de la Division Centrale
de la Comptabilité Générale

Indemnité due au Réseau A.L.
pour la perte
des antennes sarroises

Lettre DG 367 du 14-9-39
de M. LAGNACE

J'ai l'honneur de vous retourner la lettre
citée en marge que vous m'avez communiquée en y
joignant copie de la correspondance relative à
cette affaire :

- lettre DG 291 du 11-7-39 de M. LAGNACE à
M. BROCHU avec, en annexe, les lettres
DF 2-8 M et 11 M des 11-3-36 et 2-3-37 du
Comité de Réseau A.L. au Ministre des Travaux
Publics;
- ma lettre CRE/S2 3844 du 8-8-39 vous envoyant
un projet de réponse à M. LAGNACE.



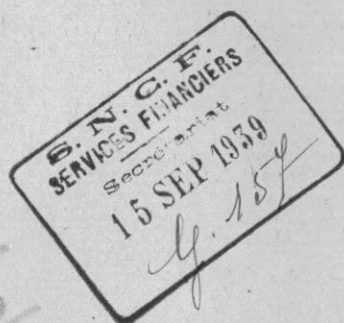
Le Chef de la Comptabilité spéciale
de la Région Est

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

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

DIRECTION GÉNÉRALE

89. 367



PARIS, Le 14 Septembre

19 39

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 exploitait en Sarre lui échappaient.

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

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

A handwritten signature in dark ink, likely belonging to the General Inspector mentioned in the text above.

M. Muller
29
M. Boudier
Dx par, fait il ?
16 Aout 39
ju

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Sous - Région Est

Comptabilité Spéciale

8 août 1939

CRE/S2

3844

Indemnité due au réseau AL
pour la perte des antennes
sarroises

Lettre DG-291 du 11-7-39
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 s'est parvenue, et en joignant
un projet de réponse.

Signé: BOUTELOUP

S.N.C.F.
88, rue Saint Lazare
PARIS

Paris, le 11 juillet 1939

Direction Générale

DG 291

Monsieur BROCHU

Directeur des Services Financiers

Par lettres 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, devait 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, dans l'affirmative, je puisse la soumettre au Comité d'Administration A.L.

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

Votre bien dévoué;
L'Inspecteur Général attaché à la
Direction Générale,
signé : LAGNACE.

11 Mars 1936

D.F. 2 - 8 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
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 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° - 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 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'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 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 PRÉSIDENT

Signé: H. 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

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'article 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).

En 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-annexé 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 rétrocédées.

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 :

$$7.200.000 - 1.000.000 = 6.200.000 \text{ frs}$$

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

Signé: SURLEAU

LE PRESIDENT

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)

Année des dépenses	Travaux complémentaires	Matériel roulant	Mobilier des gares	Construction des lignes	TOTAL
Avant le 1 ^{er} décembre 1915	18.100.682,02 ⁽¹⁾	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
Le Directeur, Le Président,

- T A B L E A U I I -

Résultats moyens de l'ensemble des lignes sarroises
pour les cinq dernières années les plus favorables
choisies dans les sept dernières années précédant la cession

ENSEMBLE DES TROIS LIGNES	1928	1929	1930	1933	1934
	10.107.200	9.266.500	8.161.000	3.392.000	5.042.500
Produit total : 35.969.200					
Produit moyen annuel : 7.193.800					
Produit moyen annuel arrondi: 7.200.000					

Vu pour être annexé à ma note N° 11 M du

Le Directeur,

Le Président,