

5052M 13/11

2011

(1941-1942)

A

VD. 969 - Accord S.N.C.F. - Chemins de fer allemands sur les conditions de location de matériel à la D.R.E.

Prélèvement de voitures à voyageurs par les autorités allemandes

ent de voitures à voyageurs par les Autorités allemandes.-

.C.F. au M.T.P.	16. 4.41			
.C.F. au Cl PAQUIN	7. 9.41			
PAQUIN à la W.V.D.	18. 9.41			
M.T.P. au M. de la G.	19. 9.41			
M.T.P. au V.P. du Conseil	19. 9.41			
.C.F. au M.T.P.	8.10.41			
M.T.P. à la S.N.C.F.	16.10.41			
C.A. à la Délég. Franc.	17.10.41			
V.P. du Conseil au M.T.P.	28.10.41			
M.T.P. à la S.N.C.F.	1.11.41			
.C.F. au M.T.P.	1.11.41			
	(s) C.A.	5.11.41	4	III° D
M.T.P. à la S.N.C.F.	14.11.41			
.C.F. au M.T.P.	9. 3.42			
.F. à la W.V.D.	14. 3.42			
M.T.P. à la S.N.C.F.	5. 3.42			
M.T.P. à la S.N.C.F.	26. 3.42			
W.V.D. à la S.N.C.F.	11. 6.42			
M.T.P. à la S.N.C.F.	11. 6.42			
M.T.P. à la S.N.C.F.	11. 6.42			
BARNAUD aux Autorités allemandes	13. 7.42			
S.N.C.F.	15. 7.42			
.C.F. au M.T.P.	2.11.42			

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 2 novembre 1942

---  
D.121190/5

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 1er juillet 1942, vous avez bien voulu me donner votre accord sur la livraison aux autorités d'occupation, de 60 voitures supplémentaires libérées par la suppression à partir du 7 juillet 1942 de 3.021 km de parcours de trains de permissionnaires allemands. En informant la H.V.D. de votre décision, nous n'avons pas manqué de bien préciser que cette fourniture supplémentaire n'avait été rendue possible que grâce à la diminution apportée aux parcours de trains de cette catégorie.

Or, ces parcours ont été portés, à partir du 1er octobre, à 19.486 km, soit une augmentation, sur le service du 7 juillet, de 4.122 km correspondant sensiblement à la mise en service de 85 voitures nouvelles.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir intervenir auprès des autorités d'occupation pour qu'elles fassent remettre à notre disposition au moins les 60 voitures qui avaient été libérées par les réductions de parcours enregistrées le 7 juillet. Sinon nous serions obligés, nos réserves ayant maintenant disparu, de prélever les voitures nécessaires sur les roulements du service commercial.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Secrétariat d'Etat  
aux Communications  
-----  
Cabinet du Secrétaire d'Etat  
-----

ETAT FRANCAIS  
---

Paris, le 15 juillet 1942

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

Objet : Livraison de matériel roulant aux autorités allemandes.

Je vous prie de trouver ci-joint, copie de la lettre adressée le 13 juillet 1942 par M. le Délégué Général aux Relations économiques franco-allemandes à M. le Chef de l'Administration militaire en France.

Ce dernier ayant dès hier fait connaître verbalement son accord, vous voudrez bien considérer comme des instructions, les indications contenues dans cette lettre, notamment en ce qui concerne les livraisons de wagons.

P.A. le Directeur Du Cabinet,

Signature.

13 juillet 1942

R/F/A/

Le Délégué général aux Relations économiques  
franco-allemandes

à M. le Chef de l'Administration militaire allemande  
de - à l'attention de M. le  
Conseiller Sussdorf -

J'ai l'honneur de vous confirmer les termes de l'entretien  
que M. GIBRAT, Secrétaire d'Etat aux Communications et moi-même  
avons eu l'honneur d'avoir avec vous et avec M. le Président  
Munzer. Nous sommes tombés d'accord sur les points suivants :

1°) La S.N.C.F. sera invitée à porter de 400 à 800 le nombre des  
voitures à voyageurs à livrer à la Reichsbahn dans les délais les  
plus proches possibles;

2°) La S.N.C.F. est invitée à livrer dans les délais les plus  
rapides possibles les 350 locomotives dont la livraison avait  
été prévue par des accords antérieurs. Les détails techniques  
de cette opération devront être arrêtés d'urgence entre les ser-  
vices intéressés;

.....

(s) BARNAUD.

Secrétariat d'Etat aux Communications

-----  
Cabinet du Secrétaire d'Etat  
-----

2011

Vichy, le 12 juin 1942

Le Secrétaire d'Etat aux Communications  
à Monsieur FOURNIER, Président du Conseil  
d'Administration de la S.N.C.F.

Suite à ma lettre du 11 juin, je vous autorise à mettre à la disposition de la Reichsbahn, et suivant le rythme proposé dans la lettre du 11 juin de la W.V.D. Paris, 400 voitures et fourgons pour trains de voyageurs.

Vous aurez à me faire, dans le plus bref délai possible, des propositions pour les conditions financières de cette cession. Par contre, je vous confirme qu'aucune mise à la disposition de wagons ou locomotives à vapeur ne devra avoir lieu sans mon autorisation expresse.

Signé: GIBRAT.

Secrétariat d'Etat aux Communications

-----  
Service d'Etudes générales

-----  
S.A. 962<sup>a</sup>

Paris, le 26 mars 1942

Prélèvements de matériel voyageurs

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

Par lettre du 13 mars 1942, je vous ai donné, sous certaines réserves, mon accord au projet de lettre que vous vous proposiez d'adresser à la W.V.D. de Paris dès réception de l'ordre d'exécution du nouveau prélèvement de voitures dont vous avez été avisé verbalement.

Cette lettre me sera soumise avant envoi.

P.F.

Je vous invite à ne donner satisfaction aux exigences de la W.V.D. que sur confirmation par ordre écrit et seulement après avoir élevé une protestation vigoureuse soulignant que cet ordre est exorbitant non seulement de l'article 13 mais des "prescriptions d'exécution" et de la réponse au questionnaire du 3 juillet 1940.

En ce qui concerne les modalités techniques de l'exécution, il y aura lieu de n'utiliser dans toute la mesure du possible que des voitures du parc de la zone occupée. Vous pourrez toutefois envisager l'emploi du matériel le plus ancien de la zone non occupée, jusqu'à concurrence du chiffre nécessaire pour compléter la composition des effectifs demandés.

Me soumettre ces propositions si elles sont vraiment indispensables.

P.F.

Cette mesure entraînera le mouvement d'un certain nombre de voitures de zone non occupée sur zone occupée. Je vous serais obligé de bien vouloir me soumettre des propositions à ce sujet, étant entendu qu'il ne devra être donné suite aux mouvements envisagés que sur mon autorisation formelle.

En tout état de cause vous vous efforcerez d'obtenir des assurances quant au paiement des dépenses relatives à la pose et à la dépose des aménagements intérieurs. Vous vous efforcerez également d'éviter le prélèvement des 41 voitures métalliques et des fourgons réclamés par la W.V.D.

De mon côté je saisis les Services de la D.S.A. en leur demandant d'élever une protestation à Wiesbaden auprès de la Commission allemande d'armistice et je prie le Colonel PAQUIN d'intervenir auprès du Général KOHL.

Signé: BERTHELOT.

14 mars 1942

## WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION

29, rue de Berri

Par votre lettre N° 33 Bfp 6 en date du 12 courant, vous nous avez donné l'ordre de rassembler pour le 25 mars 1942, en vue d'être envoyés en ALLEMAGNE, les voitures et fourgons dont la liste suit :

- 303 voitures à assieux et cabinets de toilette du type O<sup>6T</sup>
- 41 voitures métalliques à bogies Banlieue Est du type Cxxy(1)
- 41 fourgons à 3 essieux du type PLM
- 10 wagons-restaurant de la C.I.W.L. choisis parmi les plus usagés (2).

Tout en donnant les instructions utiles pour rassembler ce matériel, nous avons immédiatement rendu compte à notre Gouvernement de l'ordre que vous nous avez adressé et, d'accord avec lui, nous vous faisons connaître ce qui suit :

- 1°) Ce prélèvement, dont la durée n'est pas déterminée n'est, pas plus que les prélèvements précédents de wagons et de voitures à voyageurs, prévu par la Convention d'Armistice. Au contraire, la Sous-Commission Armée de la Commission allemande d'Armistice a répondu en juillet 1940 à la Délégation française, que de tels prélèvements n'étaient à envisager que dans des cas particuliers lorsque des besoins d'ordre militaire les rendraient provisoirement nécessaires. Or, déjà ont été envoyées en ALLEMAGNE ou dans d'autres territoires occupés 4.900 voitures à voyageurs, dont 2.000 voitures à bogies, plus de 175.000 wagons à marchandises et plus de 2.600 machines, chiffre qui sera porté à 3.315 au 15 avril. Il s'agit donc là d'un prélèvement qui, s'ajoutant à l'ensemble de ceux déjà opérés, va bien au-delà de ce qui avait été envisagé à WIESBADEN en juillet 1940.
- 2°) Le Gouvernement français a déjà fait des démarches auprès de la Commission Allemande d'Armistice au sujet des précédents prélèvements de voitures à voyageurs; il adresse une nouvelle réclamation à la suite de la décision qui vient d'être notifiée à la S.N.C.F.
- 3°) Dès à présent, la répartition du matériel à voyageurs entre la zone occupée et la zone non occupée n'est pas conforme à celle qui résulterait de l'application, aux voitures à voyageurs, des règles qui ont été admises par le Chef Allemand des Transports pour déterminer la répartition du parc des wagons; il existe en zone occupée plus que la part qui résulterait de ce calcul. Dans ces conditions, le prélèvement qui vient d'être ordonné à la S.N.C.F. s'effectuera exclusivement sur les ressources qui existent

d dans la zone occupée. La responsabilité des répercussions de ce prélèvement sur les moyens de transport en zone occupée et notamment la réduction de la composition des trains réguliers de voyageurs, incombera uniquement et exclusivement aux autorités allemandes qui ont donné cet ordre de prélèvement à la S.N.C.F.

Enfin, la S.N.C.F. doit protester tout spécialement contre le prélèvement de 41 voitures métalliques à banlieue modernes de la Région Est.

(1) Dans une période où, par suite de la suppression totale des autres moyens de transport, les services de banlieue sont d'une importance capitale, il n'est pas économiquement rationnel de priver la S.N.C.F. d'une partie de son parc banlieue le plus moderne, surtout pour le transformer en voitures-cantonnements.

Si, malgré ceci, il était absolument impossible de renoncer à ce type de voitures - ce que nous ne croyons pas - ces 41 voitures banlieue ne pourraient être livrées qu'après réception, pour les remplacer, de voitures belges à bogies légères d'un type analogue, comme il a été envisagé par la Wehrmacht-Transport-Leitung.

Nous attirons également votre attention sur les difficultés qui pourraient résulter en cas de transports militaires allemands importants, de notre dépossession des 150 voitures C 6 t Nord aménagées pour double-équipe; la S.N.C.F. ne saurait être responsable des conséquences de cette privation de voitures spécialisées, choisies spécialement par les autorités allemandes.

Pr le Directeur Général,

signé : LECLERC du SABLON.

(2) Le Gouvernement français a déjà fait des démarches auprès de la Commission Allemande d'Armistice au sujet des pièces de rechange de voitures à voyageurs; il attend une nouvelle réclamation à la suite de la décision qui vient d'être notifiée à la S.N.C.F.

(3) Les pièces de rechange de voitures à voyageurs dans la zone occupée et la zone non occupée n'ont pas été formés à la suite de la réclamation de l'Armistice, aux voitures à voyageurs, des pièces qui ont été fabriquées par la S.N.C.F. dans les usines de la région Est. Les pièces de rechange de voitures à voyageurs dans la zone occupée et la zone non occupée n'ont pas été formés à la suite de la réclamation de l'Armistice, aux voitures à voyageurs, des pièces qui ont été fabriquées par la S.N.C.F. dans les usines de la région Est.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 9 mars 1942.

D.149.150/5

- COPIE -  
Monsieur le Ministre,

Nous vous avons fait tenir au courant, par des renseignements verbaux passés le 6 mars à votre Direction Générale des Transports, de nouvelles demandes formulées par la W.V.D. Paris au sujet d'un nouveau prélèvement de voitures destinées à être transformées en voitures-cantonnement.

Au cours d'une conférence qui s'est tenue à la W.V.D. Paris le 6 au soir, les exigences de la W.V.D. Paris se sont singulièrement modifiées. Celle-ci demande, en effet, la livraison du matériel suivant :

- a) - 700 voitures à essieux comportant obligatoirement des cabinets de toilette (dont 300 à livrer dans un très court délai);
- b) - 41 voitures métalliques à bogies du type banlieue Est;
- c) - 41 fourgons de trains de voyageurs du type Sud-Est de 14 mètres de long.

Tout ce matériel doit être vidé de son aménagement intérieur.

Nous croyons utile de vous signaler que la W.V.D. Paris n'a pas admis que l'on pût discuter le type des voitures qu'elle a choisi.

Un prélèvement de cette importance qui ne peut, semble-t-il, s'effectuer que sur le parc de la zone occupée, aurait obligatoirement comme conséquence, outre une profonde perturbation dans l'organisation du service sur la banlieue Est, une réduction de la composition des roulements réguliers de voyageurs en zone occupée.

Je crois devoir vous signaler qu'il ne s'agit encore que d'un préavis et que l'ordre de livraison, par message téléphonique ou par écrit, ne nous est pas encore parvenu.

Nous vous prions de nous donner immédiatement vos instructions sur l'attitude à adopter vis-à-vis de la W.V.D. Paris.

Veillez 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.-

Secrétariat d'Etat  
aux Communications  
-----  
Direction Générale  
des Transports  
-----  
Service d'Armistice  
--  
S.A. 904

Paris, le 5 mars 1942

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

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

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint les renseignements relatifs aux variations subies par le parc du matériel moteur et roulant de la S.N.C.F. depuis les hostilités jusqu'au mois de février 1942.

Ces chiffres, qui ont été arrêtés en accord avec mes Services et ceux de la S.N.C.F. sont, pour la plupart, déjà admis par les autorités allemandes.

La bonne marche des négociations délicates concernant d'une part les difficultés éprouvées par la S.N.C.F. du fait des ponctions importantes opérées sur son parc, d'autre part le remboursement des frais de location du matériel exige une concordance absolue des chiffres avancés par les divers négociateurs français. Aussi importe-t-il désormais de ne faire <sup>-que/</sup>état/des chiffres figurant dans les documents précités à l'exclusion de tous autres.

signé : BERTHELOT.

MATERIEL VOYAGEURS (banlieue exclue)

	:Voitures :à Boggies :avec in- :tercir- :culation:	:Voitures :à boggies :sans in- :tercir- :culation:	: Total :des voi- :tures à :boggies	:Voitures :à 2 ou 3 :essieux	: Total :des voit- :tures :voyageurs
<u>Situation au 15 mai 1940 -</u>					
a) Ensemble des lignes SNCF	: 7.116	: 2.058(1)	: 9.174	: 16.108	: 25.282
b) Réseau A.L. seul .....	: 398	: 389	: 787	: 2.398	: 3.185 (2)
					: 22.097
<u>Situation en novembre 1941 -</u>					
a) Parc théorique SNCF au ler novembre 1941 (3) ...	: 6.693	: 1.663	: 8.356	: 12.716	: 21.072
b) Voitures recensées en Fran- ce le 27 novembre 1941 ..	: 4.889	: 1.101	: 5.990	: 10.715	: 16.705
c) Voitures recensées en l'Al- lemagne, sauf Allemagne ..	: 20	: 1	: 21	: 13	: 34
d) Voitures présumées en Al- lemagne .....	: 1.784	: 561	: 2.345	: 1.988	: 4.333
<u>Situation au 29 janvier 1942 -</u>					
a) Parc théorique (3) .....	: 6.705	: 1.663	: 8.368	: 12.385(5)	: 20.753
b) Existences (4) .....	: 5.319	: 1.238	: 6.557	: 9.545	: 16.102
c) Voitures soustraites du parc français .....	: 1.386	: 425	: 1.811	: 2.840	: 4.651

(1) Non compris 71 voitures motrices électriques.

(2) Chiffre non contesté par les autorités allemandes.

(3) Ensemble des voitures, y compris celles dont la SNCF n'a plus le contrôle à l'exclusion des voitures radiées.

(4) Les effectifs correspondent aux présences en France indiquées par les Régions; sont comprises comme présentes en France toutes les voitures dont le contrôle est assuré par des gares gérantes SNCF, en particulier la totalité des voitures incorporées dans les roulements réguliers des trains

.....



- MATERIEL VOYAGEURS -

Les prélèvements de matériel voyageurs portent sur trois catégories de matériel :

1°) Voitures à bogies avec intercirculation -

Au 27 novembre 1941 ..... 1.784 voitures à bogies avec intercirculation se trouvaient hors de France, 429 d'entre elles étaient incorporées à des roulements réguliers S.F., et 33 autres à des roulements réguliers D., soit au total 462 voitures se trouvant en territoire allemand à l'heure du recensement, mais appelées à revenir en territoire français avec les rames dont elle font partie. Sur les 1.784 voitures en cause, il y a donc :  
 $1.784 - 462 = 1.322$  voitures qui font l'objet d'un prélèvement permanent, puisqu'elles n'entrent pas dans des roulements susceptible de les ramener en territoire français.

Quant aux 462 voitures incorporées à des roulements réguliers de trains allemands, elles se trouvent en fait soustraites du parc français bien qu'aucune d'elles ne soit par elle-même l'objet d'un prélèvement continu. Il convient, en outre, pour déterminer le nombre des voitures à bogies avec intercirculation distraites effectivement du parc français au 27 novembre 1941, d'ajouter à ces 1.784 voitures celles qui, se trouvant en France à la date indiquée, étaient utilisées pour les besoins allemands. Savoir :

- permissionnaires (y compris réserves) .....	318
- sanitaires (voitures banlieue non comprises) ..	41
- trains de cantonnement et de commandement ....	21
- voitures restant à fournir le 27 novembre sur une prestation de 700 voitures et fourgons ..	31

Total .... 411

Au 27 novembre 1941, le nombre des voitures à bogies avec intercirculation distraites du parc français pour les besoins allemands s'élevait donc, en définitive, à :

a) - Voitures dont la S.N.C.F. n'a plus le contrôle ..	1.322
b) - voitures incorporées à des trains SF ou D se trouvant en Allemagne .....	462
c) - voitures utilisées en France pour les besoins allemands .....	<u>411</u>

Total ..... 2.193

Au 29 janvier 1942, la situation est devenue :

a) - voitures dont la S.N.C.F. n'a plus le contrôle ..	1.386
b) - voitures incorporées à des trains SF ou D se trouvant en Allemagne .....	352
c) - voitures utilisées en France pour les besoins allemands .....	<u>273</u>

Total ..... 2.011

.....

2°) Voitures à bogies sans intercirculation -

Les voitures distraites du parc français s'élèvent :

- au 27 novembre 1941 à ..... 561
- au 29 janvier 1942 à ..... 425

3°) Voitures à deux ou trois essieux -

Les voitures distraites du parc français s'élèvent :

- au 27 novembre 1941 à ..... 1.988
- au 29 janvier 1942 à ..... 2.840

0

0 0

En définitive, les chiffres représentant les voitures pratiquement prélevées sur l'économie française sont les suivants :

	<u>au 27 novembre 1941</u>	<u>au 29 janv. 1942</u>
- voitures à bogies avec intercirculation .....	<u>1.322+462+411</u>	<u>1.386+352+273</u>
	2.195	2.011
- voitures sans intercircul.	561	425
- voitures à 2 ou 3 essieux	1.988	2.840
<b>Total général</b>	<u>4.744</u> =====	<u>5.276</u> =====

Secrétariat d'Etat aux Communications

-----  
Cabinet du Secrétaire d'Etat  
-----

Vichy, le 14 novembre 1941

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

Je vous prie de vouloir bien trouver ci-joint copie de la note destinée aux autorités allemandes que j'ai remise à M. l'Amiral de la Flotte, Vice-Président du Conseil, au sujet des prestations de matériel moteur et roulant de la S.N.C.F. à l'Allemagne.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

signé : BERTHELOT.

N O T E

sur les prestations de matériel moteur  
et roulant des chemins de fer français à l'Allemagne

-----

§ I - Exposé juridique

Les obligations de la France envers l'Allemagne, en ce qui concerne les transports, sont fixées par l'article 13 de la Convention d'Armistice.

Aucune disposition de cette Convention, ni même des prescriptions d'exécution de l'article 13, édictées unilatéralement par la Commission allemande d'Armistice, ne prévoit de prélèvements comparables à ceux qui ont été pratiqués dès août 1940 par les autorités allemandes sur le matériel moteur et roulant des chemins de fer français.

Bien au contraire, cette éventualité ayant été évoquée lors des conversations du début de juillet 1940 à Wiesbaden, par le Délégué français, des assurances lui furent données et confirmées par écrit, sous le timbre de la Sous-Commission Armée, dans les termes suivants :

"En conformité de la Convention d'Armistice, il n'est pas envisagé de diminuer le parc de matériel roulant et de matériel des trains existant actuellement en France, en tant que, pour des raisons militaires, leur emploi pour d'autres buts ne serait pas rendu provisoirement nécessaires dans des cas particuliers".

Ce qui veut dire que les ressources de la Société Nationale des Chemins de fer français pouvaient se trouver momentanément réduites, par exemple dans le cas de transports stratégiques importants ordonnés par le Chef allemand des Transports, mais non d'une manière permanente, et pour des besoins militaires, tels que ceux qui sont assurés par la Deutsche Reichsbahn avec le matériel requis.

§ II - Etat actuel des Réquisitions

A - Locomotives -

Sur un parc total de 15.813 locomotives à vapeur (Haut-Rhin, Bas-Rhin et Moselle exclus), 11.023 locomotives ont été affectées à la zone occupée conformément au principe de répartition adopté par le Chef allemand des Transports.

Les prélèvements suivants ont été notifiés sur ordre du Chef allemands des Transports par la W.V.D. Paris à la S.N.C.F.

- le 4 août 1940 .....	1.000 locomotives
- les 12, 26 et 31 octobre 1940 .....	<u>1.500</u> -
soit au total .....	2.500 -

Il est à signaler que ce chiffre comprenait 1.758 locomotives lourdes à marchandises sur un total de 4.215 locomotives de ce type, affectées à la zone occupée, et que les autorités allemandes ont exigé

la livraison d'un matériel en parfait état, ce qui a nécessité un effort exceptionnel des ateliers de la S.N.C.F.

Ces prélèvements ont entraîné en mars 1941 une véritable crise de traction, obligeant à immobiliser de nombreux trains en attente de machines, bien qu'un nombre non négligeable de machines (286) ait été prélevé sur le parc affecté à la zone non occupée pour éviter de plus graves conséquences.

Cependant, tout récemment, le 7 novembre 1941 le Chef allemand des Transports a prescrit un nouveau prélèvement de 375 locomotives.

Les effets en seront examinés au § IV

B - Wagons

C - Voitures et fourgons

Au 15 mai 1940 (Haut-Rhin, Bas-Rhin et Moselle exclus), la France possédait 33.000 voitures et fourgons dont 21.640 affectés à la zone occupée suivant la proportion admise pour les wagons par le Chef allemand des Transports.

Un inventaire effectué en France à la date du 15 novembre 1940 a révélé une perte de 9.470 voitures et fourgons.

Cet inventaire - malgré de nombreuses demandes des autorités françaises depuis le début de 1941 - n'a pu être renouvelé comme il l'a été pour les wagons; il doit l'être seulement le 27 novembre 1941 d'accord avec les autorités allemandes.

Quoi qu'il en soit, de multiples prélèvements ont été effectués depuis le 15 novembre 1940 par ordre du Chef allemand des Transports. Ces prélèvements portent au total sur 1.126 unités, dont 180 le 14 octobre et, tout récemment, 702 unités le 1er novembre.

Ajoutons que ces prélèvements ont porté en quasi-totalité sur des voitures à bogies, privant ainsi le parc français de ressources essentielles en capacité de transport et engageant la sécurité en cas d'accident, alors que l'on a déjà contracté le service voyageurs de plus des 2/3 par rapport au niveau normal.

§ III - Etat des négociations

a) Dans le but d'éviter toute difficulté, le Gouvernement français, tout en contestant en droit ces opérations, a autorisé la SNCF à effectuer les livraisons imposées. Et, alors même que ses ressources en wagon diminuaient dangereusement, la SNCF a continué de fournir, au départ de la zone non occupée, des wagons pour les transports à destination de l'Allemagne, en cas d'insuffisance de matériel allemand. Ces instructions sont toujours en vigueur.

C'est que le Secrétaire d'Etat aux Communications, se plaçant dans

le cadre général des relations franco-allemandes, a toujours espéré que la question pourrait être un jour réglée par voie d'accord.

Il a été, en effet, déclaré à diverses reprises, par le Secrétaire d'Etat ou ses représentants, soit au Général Délégué du Chef allemand des Transports, soit aux autorités de l'Hôtel Majestic, que la France ne désirait pas s'en tenir au point de vue juridique, mais que, reconnaissant, d'une part, l'importance des besoins allemands, d'autre part, les disponibilités dégagées par la réduction de l'activité économique française, elle acceptait de négocier avec les autorités allemandes compétentes les conditions dans lesquelles un contrat de matériel moteur et roulant pourrait être apporté par la S.N.C.F. à la Reichsbahn.

b) Or, non seulement aucune négociation sur le fond n'a eu lieu, mais bien qu'il ait été affirmé que le matériel restait la propriété de la S.N.C.F. et était loué, les conditions de location n'ont pu encore être débattue, malgré plusieurs interventions de la délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice.

Quoi qu'il en soit, en s'inspirant des règlements internationaux du temps de paix, la S.N.C.F. a élaboré des projets de contrats qui ont été soumis à la Commission allemande d'armistice par la délégation française le 23 mai 1941.

Sur la base de ces projets de contrats, les sommes dues à la SNCF pour privation de jouissance de son matériel s'élevaient, à la date du 31 août 1941, à la faveur d'évaluations statistiques à :

- pour les locomotives et tenders	(	.....EN francs français ...	223.505.000 fr français
- pour les wagons à marchandises	(	en francs	( 88.126.875 fr.or, soit 1.235.000.000 fr. environ
- pour les voitures & fourgons à bagages	(	or	( 28.609.227 fr.or, soit 401.000.000 d°
			soit au total ..... 1.860.000.000 fr. environ

c) Il y a lieu d'ajouter que la S.N.C.F. fournit des pièces de rechange pour l'entretien en Allemagne du matériel prélevé et qu'elle en assume les réparations dans ses propres ateliers.

Il s'agit là de charges importantes dont la S.N.C.F. n'est pas non plus dédommée. D'autre part, les prestations de matières correspondantes, soit en moyenne, par mois, 2.400 T. de métaux ferreux et 130 T. de métaux non ferreux, ne sont remboursées qu'après de longs délais.

#### § IV - Conséquences des nouveaux prélèvements

##### A - Locomotives

Avec les prélèvements en locomotives qu'elle a déjà subis, la

S.N.C.F. ne dispose plus en zone occupée que d'un parc actif de 8.344 machines, comprenant toutes les machines en service et les machines garées pratiquement utilisables. De ce chiffre, il convient, pour avoir le parc de locomotives disponibles, de déduire les immobilisations de toute nature. Tout a été mis en oeuvre pour réduire au minimum ces immobilisations, en dépit des difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange, des avaries dues au défaut d'éclairage et aux attaques aériennes

Avec le prélèvement envisagé de 375 machines, le nombre de locomotives disponibles tomberait à 5.955, chiffre inférieur de près de 200 machines (compte tenu de toutes les remises en état effectuées dans l'intervalle) à celui de mars 1941 où la SNCF a subi une véritable crise de traction, obligeant à garer de nombreux trains faute de machines.

Or, d'une part, la SNCF doit être, à toute réquisition, prête à exécuter par priorité les transports militaires qui lui sont demandés et qui ont absorbé jusqu'à 1.000 machines simultanément. D'autre part, du fait du niveau extrêmement bas de tous les stocks de charbon de l'industrie (y compris le gaz et l'électricité), le moindre arrêt ou retard dans l'exécution des programmes de transport risque actuellement de paralyser la vie même du pays, et le ravitaillement du pays en vivres peut être compromis.

En fait, ce nouveau prélèvement peut obliger la SNCF, soit à réduire fortement les parcours voyageurs, qui sont déjà comprimés de telle sorte que les trains actuels sont surchargés en permanence, soit à réduire simultanément les parcours voyageurs et marchandises. Or, si l'on considère que ces derniers parcours ne comprennent, une fois assurés les transports en priorité et en programme, que 10% environ de transports commerciaux libres, on voit que ceux-ci se trouvent pratiquement supprimés.

La route ne peut être d'aucun secours faute de carburants liquides ou de remplacement; la voie d'eau a des possibilités limitées, utilisées en partie, d'ailleurs, pour les besoins allemands. La situation créée est donc préoccupante. + très

B - Wagons

.....

C - Voitures

On a dû, pour faire face aux derniers prélèvements, remanier la récomposition de 64 trains, dont un certain nombre d'express, pour y substituer des voitures à essieux aux voitures à bogies, ceci au détriment de la sécurité plus encore que du confort.

§ V - Conclusion

En résumé, le parc des chemins de fer français a été l'objet de prélèvements massifs que la Convention d'Armistice ne prévoit nullement. Si le Gouvernement français demeure, comme il l'a déclaré à différentes reprises, prêt à négocier en cette matière un accord librement débattu qui sauvegarde les besoins vitaux de son économie, il se doit de protester contre des décisions unilatérales qui le privent de ressources essentielles.

et d'appeler l'attention sur les graves perturbations qui risquent d'en résulter pour la vie économique française, et même pour les transports d'intérêt allemands, soit en zone occupée, soit en zone non occupée.

= - - - - -

Le Gouvernement français demande donc que, dans l'intérêt commun, une négociation soit engagée dès que possible entre le Secrétariat d'Etat aux Communications et les Services compétents allemands sur les points suivants : - - - - -

- 1 - Détermination du concours en machines, wagons et voitures susceptibles d'être fourni par la S.N.C.F. à l'Allemagne.
- 2 - Répartition de ce concours entre les ressources de la zone occupée et celles de la zone non occupée.
- 3 - Règlement technique des échanges de wagons et voitures entre la France et l'Allemagne ou les Pays occupés par elle.
- 4 - Réparation du matériel moteur et roulant loué par la S.N.C.F. à l'Allemagne.
- 5 - Règlement financier des locations et réparations du matériel.

5 novembre 1941

2031

Extrait de la lettre de M. le Ministre de l'Intérieur  
du 5 novembre 1941

Arrêté de M. le Ministre de l'Intérieur

Le Ministre de l'Intérieur, en vertu de l'article 17 de la loi du 22 mars 1941, a arrêté et publié au Journal Officiel le 5 novembre 1941, les dispositions relatives à la répression des délits de propagande et de collaboration.

Il a notamment décidé que les personnes qui, en France ou à l'étranger, ont commis ou tenté de commettre des délits de propagande ou de collaboration, sont punies de la peine de mort.

Il a également décidé que les personnes qui, en France ou à l'étranger, ont commis ou tenté de commettre des délits de propagande ou de collaboration, sont punies de la peine de mort.

Il a enfin décidé que les personnes qui, en France ou à l'étranger, ont commis ou tenté de commettre des délits de propagande ou de collaboration, sont punies de la peine de mort.

Il a également décidé que les personnes qui, en France ou à l'étranger, ont commis ou tenté de commettre des délits de propagande ou de collaboration, sont punies de la peine de mort.

Sténo (p.3)

D.- Situation du parc de matériel.-

M. LE PRESIDENT.- En ce qui concerne le matériel, la situation reste à peu près stationnaire; l'effectif oscille toujours aux environs de 250.000 wagons (259.910 exactement). Mais nous avons reçu, à la fin du mois, l'ordre de livrer temporairement à l'Allemagne 652 voitures à bogies et 30 fourgons. Nous avons immédiatement saisi de cette demande M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qui nous a répondu par la lettre suivante en date du 1er novembre 1941 :

"Vous m'informez que la W.V.D. vous a donné l'ordre de livrer temporairement à l'Allemagne 652 voitures à bogies et 30 fourgons.

"Ce prélèvement s'ajouterait aux réquisitions précédentes, d'une importance telle, m'avez-vous dit récemment, qu'il restait à votre disposition un nombre de voitures à bogies à peine suffisant pour assurer avec quelque régularité le service pourtant réduit du 6 octobre 1941.

"Je vous prie de faire savoir à la W.V.D., d'ordre du Gouvernement, que :

"1°) ce prélèvement, de durée indéterminée, pas plus que les prélèvements précédents de machines, de wagons ou de voitures à voyageurs, n'est prévu par la Convention d'armistice ou ses prescriptions d'exécution. Bien au contraire, la Commission Armée de la Commission allemande d'armistice a répondu, en juillet 1940, à la Délégation française, que de tels prélèvements n'étaient à envisager que dans des cas particuliers, lorsque des besoins d'ordre militaire les rendraient provisoirement nécessaires. Or, déjà près de

.....

"2.500 locomotives, plus de 150.000 wagons et plusieurs milliers  
"de voitures à voyageurs ont été requis par les Autorités d'oc-  
"cupation depuis plus d'un an dans des conditions qui vont bien  
"au delà de ce qui avait pu être envisagé à Wiesbaden.

"2°) Il est reconnu que, en raison de la pénurie des ma-  
"tières premières et des besoins réduits de l'économie, la France  
"n'a pas actuellement l'utilisation de la totalité de son parc  
"de locomotives, de wagons et des voitures à voyageurs, ainsi  
"qu'il a été déclaré plusieurs fois par le Secrétaire d'Etat  
"aux Communications au Général délégué du Chef allemand des  
"transports ou aux Autorités de l'Hôtel Majestic. Le Gouvernement  
"aurait donc été disposé et il est encore disposé à engager  
"une négociation avec les Autorités compétentes, dans le cadre  
"général des relations franco-allemandes, en vue de déterminer  
"l'importance et les conditions du concours de matériel moteur  
"et roulant qui pourrait être apporté à l'Allemagne. Or, une  
"telle négociation n'a jamais pu être nouée et, en dépit des de-  
"mandes qui ont été maintes fois renouvelées, il n'a même pas été  
"possible, jusqu'à maintenant, de réaliser un accord sur les con-  
"ditions de location du matériel prélevé unilatéralement par  
"l'Allemagne sur les ressources françaises.

"3°) La nouvelle réquisition de 652 voitures et de 30 four-  
"gons imposée par les Autorités d'occupation ne peut être ad-  
"mise sans d'expresses réserves par le Gouvernement français.  
"Déjà une démarche a été effectuée auprès de la Commission alle-  
"mande d'armistice au sujet des précédents prélèvements de voi-  
"tures à voyageurs; une nouvelle réclamation va donc être faite  
"à la suite de la décision qui vient d'être notifiée à la S.N.C.F.

"4°) Jusqu'à présent, les autorités françaises ont admis  
"que la répartition des voitures à voyageurs entre la zone occu-  
"pée et la zone non occupée ne fût pas figoureusement conforme  
"à celle qui résulterait de l'application, aux voitures à voya-  
"geurs, des règles appliquées par le Chef allemand des transports  
"pour déterminer le parc des wagons à affecter à la zone occupée;  
"mais, en raison de la réquisition nouvelle imposée à la S.N.C.F.,  
"il n'est plus possible de négliger les besoins essentiels de la  
"zone non occupée. En conséquence, la S.N.C.F. devra, à défaut  
"d'une négociation avec les Autorités d'occupation que le Gouver-  
"nement reste prêt à engager, effectuer le prélèvement des 652  
"voitures et des 30 fourgons exclusivement sur le parc actuelle-  
"ment affecté à la zone occupée. On fera d'ailleurs remarquer que  
"le Gouvernement français facilite l'opération en n'ordonnant  
"pas, quant à présent, de compléter le parc de voitures à voyageur  
"de la zone non occupée au chiffre qui devra normalement lui être  
"affecté.

"J'informe le Colonel PAQUIN afin qu'il fasse de son côté  
"une démarche parallèle auprès du Général Kohl.

"Je vous serais obligé de me tenir informé des résultats  
"de votre intervention auprès de la W.V.D. et de me rendre compte  
"des mouvements de matériel que vous aurez prescrits".

Nous avons donc remis à la W.V.D. une note lui faisant  
connaître la position prise par le Gouvernement.

En attendant les résultats des négociations entreprises,  
nous prélevons le matériel demandé sur le parc affecté à la zone  
occupée. Il s'en suivra qu'un certain nombre des express de cette  
zone ne pourront plus être composés de voitures à bogies, mais  
de voitures à essieux.



négociations dans ce sens avec la W.V.D. PARIS en précisant que le désir du Secrétaire d'Etat aux Communications est que cette question soit définitivement éclaircie par un accord formel entre le Gouvernement français et les Autorités d'occupation.

En attendant, vous faites surseoir aux mesures de papatriement envisagées en nous demandant, toutefois, de les préparer.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous préparons les mesures d'exécution à la décision éventuelle que vous pourriez prendre; nous vous demandons, toutefois, en raison des graves conséquences que cette décision pourrait avoir, de ne pas prendre cette mesure extrême sans avoir au préalable entendu à nouveau la S.N.C.F. sur l'opportunité de la déclencher. Il convient, en outre, avant que l'ordre d'exécution ne soit donné, que le Chef allemand des Transports soit avisé par les soins du Gouvernement français de cette décision, dont la S.N.C.F. n'est que l'exécutant.

Enfin, nous vous faisons observer que la S.N.C.F. ne peut négocier avec la W.V.D. PARIS la condition supplémentaire que vous posez. Cette dernière est, en effet, un organisme mixte, militaire et technique, tout à fait analogue à une Commission militaire de Sections de Chemins de fer de campagne elle est habilitée à traiter des questions relatives à l'exécution du service, mais ne peut entreprendre la discussion des questions de principe comme celles que vous désirez voir entamer. La W.V.D. nous a, d'ailleurs, à maintes reprises, précisé qu'elle ne voulait pas et ne pouvait pas traiter de questions de cette espèce qui sont du ressort exclusif du Chef allemand des Transports et du Gouvernement allemand.

Il nous paraît donc nécessaire que vous fassiez entreprendre ces négociations par la voie gouvernementale, ou par celle du Chef de la Délégation française auprès du Chef allemand des Transports.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

2032  
Paris, le 1er novembre 1941

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

Vous m'informez que la W.V.D. vous a donné l'ordre de livrer temporairement à l'Allemagne 652 voitures à bogies et 30 fourgons.

Ce prélèvement s'ajouterait aux réquisitions précédentes, d'une importance telle, m'avez-vous dit récemment, qu'il restait à votre disposition un nombre de voitures à bogies à peine suffisant pour assurer avec quelque régularité le service pourant réduit du 6 octobre 1941.

Je vous prie de faire savoir à la W.V.D., d'ordre du Gouvernement, que :

1°) ce prélèvement, de durée indéterminée, pas plus que les prélèvements précédents de machines, de wagons ou de voitures à voyageurs, n'est prévu par la Convention d'armistice ou ses prescriptions d'exécution. Bien au contraire, la S/Commission Armée de la Commission allemande d'armistice a répondu, en juillet 1940, à la Délégation française, que de tels prélèvements n'étaient à envisager que dans des cas particuliers, lorsque des besoins d'ordre militaire les rendraient provisoirement nécessaires. Or, déjà près de 2.500 locomotives, plus de 150.000 wagons et plusieurs milliers de voitures à voyageurs ont été requis par les Autorités d'occupation depuis plus d'un an dans des conditions qui vont bien au delà de ce qui avait pu être envisagé à Wiesbaden.

2°) Il est reconnu que, en raison de la pénurie des matières premières et des besoins réduits de l'économie, la France n'a pas actuellement l'utilisation de la totalité de son parc de locomotives, de wagons et de voitures à voyageurs, ainsi qu'il a été déclaré plusieurs fois par le Secrétaire d'Etat aux Communications au Général délégué du Chef allemand des transports ou aux Autorités de l'Hôtel Majestic. Le Gouvernement aurait donc été disposé et il est encore disposé à engager une négociation avec les Autorités compétentes, dans le cadre général des relations franco-allemandes, en vue de déterminer l'importance et les conditions du concours de matériel moteur et roulant qui pourrait être apporté à l'Allemagne. Or, une telle négociation n'a jamais pu être nouée et, en dépit des demandes qui ont été maintes fois renouvelées, il n'a même pas été possible, jusqu'à maintenant, de réaliser un accord sur les conditions de location du matériel prélevé unilatéralement par l'Allemagne sur les ressources françaises.

3°) La nouvelle réquisition de 652 voitures et de 30 fourgons imposée par les Autorités d'occupation ne peut être admise sans

...

d'expresses réserves par le Gouvernement français. Déjà une démarche a été effectuée auprès de la Commission allemande d'armistice au sujet des précédents prélèvements de voitures à voyageurs; une nouvelle réclamation va donc être faite à la suite de la décision qui vient d'être notifiée à la S.N.C.F.

4°) Jusqu'à présent, les autorités françaises ont admis que la répartition des voitures à voyageurs entre la zone occupée et la zone non occupée ne fût pas rigoureusement conforme à celle qui résulterait de l'application, aux voitures à voyageurs, des règles appliquées par le Chef allemand des transports pour déterminer le parc des wagons à affecter à la zone occupée; mais, en raison de la réquisition nouvelle imposée à la S.N.C.F., il n'est plus possible de négliger les besoins essentiels de la zone non occupée. En conséquence, la S.N.C.F. devra, à défaut d'une négociation avec les Autorités d'occupation que le Gouvernement reste prêt à engager, effectuer le prélèvement des 652 voitures et des 30 fourgons exclusivement sur le parc actuellement affecté à la zone occupée. On fera d'ailleurs remarquer que le Gouvernement français facilite l'opération en n'ordonnant pas, quant à présent, de compléter le parc de voitures à voyageurs de la zone non occupée au chiffre qui devra normalement lui être affecté.

Il informe le C<sup>el</sup> Paquin afin qu'il fasse de son côté une démarche parallèle auprès du G<sup>ral</sup> Kohl.

Je vous serais obligé de me tenir informé des résultats de votre intervention auprès de la W.V.D. et de me rendre compte des mouvements de matériel que vous aurez prescrits.

(s) BERTHELOT

MINISTÈRE DE LA GUERRE  
DIRECTION  
SERVICE DE L'ARMISTICE

Vichy, le 28 octobre 1941

N° 35.036/D.S.A./8

OBJET :

COPIE

- Prélèvement par les  
autorités d'occupation  
des voitures à voyageurs  
de la S.N.C.F.

G.241  
D 121190/5

L'AMIRAL de la FLOTTE  
MINISTRE de la DEFENSE NATIONALE  
MINISTRE Secrétaire d'Etat à la GUERRE  
(par intérim)  
Direction des Services de l'Armistice

à

Monsieur le SECRETAIRE D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS  
Direction Générale des Transports  
VICHY

1 - Par lettre n° 241 du 19 septembre 1941, vous m'avez demandé une intervention auprès de la C.A.A. au sujet des prélèvements abusifs de voitures à voyageurs par les autorités d'occupation.

2 - Par bordereau N° 3490/DSA/8, je vous ai envoyé une copie de la note N° 26706/EM/CO que la D.F.A. a adressée le 3 octobre à la C.A.A. à ce sujet.

3 - J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli une copie de la lettre N° 330/41 11 Ang. du 17 octobre par laquelle la C.A.A. indique que la décision et les suites données à la Note ci-dessus ne pourront être communiquées qu'après consultation et enquête auprès des Services intéressés.

Le Général BOURGET  
Directeur des Services de l'Armistice,

Signe : BOURGET.

COPIE à :

- Délégation Française pour  
les Communications

- s/c Délégation Générale du Gouvernement  
Français dans les territoires occupés - PARIS

Copie de la présente lettre et de son annexe est  
adressée ce jour à :

- M. le Directeur Général des Transports
- M. le Directeur Général de la Société Nationale  
des Chemins de fer

VICHY, le 31 octobre 1941  
L'Inspecteur principal des Transports  
(s) .....

GR/S/R.M.

WIESBADEN, le 17 octobre 1941

Commission allemande d'Armistice  
WIESBADEN

COPIE

-----  
Groupe : WEHRMACHT/T.  
N° 330/41/11-Ang.

G. 241

A la Délégation Française auprès de  
la Commission allemande d'Armistice  
WIESBADEN

Référence : Délégation Française auprès de la C.A.A.  
N° 26.706/EM/Co du 4 octobre 1941

O B J E T : Prélèvement par les autorités allemandes  
des Voitures de la S.N.C.F.

La Commission allemande d'Armistice ne pourra procéder à l'examen de la Note visée ci-dessus et prendre une décision à son sujet qu'après consultations et enquêtes auprès des Services intéressés. Dès réception des renseignements demandés, la décision de la Commission allemande d'Armistice et les suites données à la dite Note seront communiquées.

Pour la Commission allemande  
d'Armistice  
Le Chef de l'Etat-Major  
P.O.  
HIELSCHER.

Cabinet du Secrétaire d'Etat

VICHY, le 16 octobre 1941

Le Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administration  
de la S.N.C.F.

A la suite des indications qui m'avaient été fournies par vos services sur les prélèvements de voitures à bogies effectués par les autorités d'occupation, j'ai demandé, par lettre du 19 septembre dernier, à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre de saisir la Commission allemande d'armistice.

De son côté, le colonel Maquin a protesté auprès du Général Kohl par lettre du 18 septembre.

La Direction des Services d'armistice du Ministère de la Guerre a donc invité le Président de la Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice à Wiesbaden à faire une démarche auprès de la Commission allemande d'armistice en vue d'obtenir :

- a) l'arrêt des prélèvements de voitures à bogies;
- b) le retour progressif des voitures retenues hors de France.

Entre temps, j'ai été autorisé par M. l'Amiral de la Flotte, Vice-Président du Conseil, à titre de mesure de sauvegarde, à rapatrier du matériel à bogies de ~~zone~~ zone occupée en zone non occupée, jusqu'à ce que le parc qui serait ainsi affecté à la zone non occupée atteigne le 1/3 du parc total de voitures à bogies de la S.N.C.F. C'est en effet la proportion qui a été assignée à la zone non occupée par décision même du Chef allemand des Transports.

Or, M. Le Besnerais, Directeur général de la S.N.C.F., m'a rendu compte verbalement le 11 octobre que la W.V.D. exigeait une fourniture nouvelle de 170 voitures à bogies et de 10 fourgons à bogies.

Votre représentant, M. Sauvageol, a fort justement protesté qu'aucun prélèvement de matériel à voyageurs n'était prévu ni dans les conditions d'armistice, ni dans les prescriptions d'exécution; j'ajouterai même que des prélèvements de la nature de ceux qui sont ~~effectués~~ effectués par les autorités d'occupation étaient exclus par la réponse allemande au questionnaire du 3 juillet 1940.

....

Les interlocuteurs de M. Sauvageol ont alors fait appel à la collaboration de la S.N.C.F. dans la lutte que mène l'Allemagne contre le communisme.

Je crois que la question est ainsi plus exactement posée. En effet, depuis que j'ai eu des conversations sur ce thème soit avec les autorités de l'Hôtel Majestic, soit avec le Délégué pour la France du Chef allemand des Transports, je n'ai cessé de plaider :

- que les prélèvements effectués arbitrairement ou les locations de matériel imposées par les autorités d'occupation étaient contraires au traité d'armistice;
- que, néanmoins, la France, tout en maintenant ses réserves, était disposée, dans le cadre de la politique de collaboration, à trouver une solution pratique qui permit à la S.N.C.F. d'apporter une aide à l'Allemagne, à condition toutefois que les besoins vitaux de la France puissent être assurés;
- que la question étant ainsi posée, elle ne pouvait être réglée par des ordres de la W.V.D. mais par des accords librement débattus fixant, en particulier, les quantités de matériel à louer à l'Allemagne et le montant des redevances de location.

Or, il résulte des indications qui m'ont été fournies par M. Le Besnerais que votre représentant a pu obtenir, au cours de ses conversations avec la W.V.D., que :

- 1°/ les voitures à livrer ne soient pas prises parmi le matériel banlieue à bogies, comme il en était primitivement question;
- 2°/ les 80 voitures dont la commande avait été faite il y a quelque temps pour la constitution de trains de permissionnaires en Allemagne et qui n'avaient en définitive <sup>pas</sup> été livrées, entrent en ligne de compte pour la prestation en question;
- 3°/ un inventaire général des voitures et fourgons à voyageurs soit effectué en France et dans tous les pays de l'Europe occupée par l'Allemagne afin qu'on puisse faire le point; la date de cet inventaire a été fixée au 6 novembre 1941 à 12 h.
- 4°/ des instructions formelles soient données en Allemagne et dans les pays occupés par l'Allemagne pour que les voitures françaises non immobilisées à demeure (trains-parcs, etc...) soient immédiatement renvoyées en France;
- 5°/ une entrevue soit ménagée à Paris avec le Dr Jacobi, chargé du service du matériel à voyageurs à la Reichsbahn, afin d'examine

...

les mesures à prendre pour la restitution des voitures françaises absentes de France et fixer le nombre de celles qui seront louées à l'Allemagne.

Je considère les résultats obtenus par votre représentant comme un premier pas dans la voie des négociations. Je serais donc disposé à différer l'exécution des mesures de sauvegarde auxquelles j'ai fait allusion plus haut si les autorités d'occupation acceptaient formellement une 6<sup>e</sup> condition, savoir : le mode de détermination des redevances dues par l'Allemagne pour le matériel moteur et roulant loué et le paiement des sommes dues à ce titre depuis l'armistice.

Je vous serais obligé de poursuivre vos négociations dans ce sens avec la W.V.D., en précisant que le désir du Secrétaire d'Etat aux Communications est que ces questions soient définitivement éclaircies par un accord formel entre le Gouvernement français et les autorités d'occupation.

Pour le moment, il y a lieu de surseoir aux mesures de rapatriement envisagées mais il convient de les préparer.

(s) BERTHELOT

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 121.190/5

Paris, le 8 octobre 1941

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Comme suite à notre correspondance au sujet des demandes de fourniture de voitures à voyageurs par les Autorités d'occupation, nous avons l'honneur de vous faire connaître que la W.V.D.-PARIS nous a demandé, par message, le 27 septembre, de faire former d'urgence 8 rames de voitures à bogies à intercirculation RIC, dont 2 pourvues du chauffage électrique; soit au total 80 voitures.

Ces rames devaient être utilisées pour des trains de permissionnaires à l'intérieur de l'Allemagne à partir du 6 octobre.

Nous avons aussitôt répondu qu'en raison de vos récentes instructions, nous vous questionnions pour savoir si nous devions donner suite à cette demande de fourniture, et nous vous avisions aussitôt par un message auquel vous avez répondu le 27 septembre à 18 h. 30, en nous donnant l'ordre de ne pas fournir de nouvelles rames de voitures à bogies; vous ajoutiez que vous saisissiez de la question la Délégation des Services de l'Armistice. Nous avons donc, le 28 au matin, signifié à la W.V.D.-PARIS qu'en raison de vos instructions nous ne pouvions fournir les 8 rames, et que la question était soumise aux Services de l'Armistice. Nous tenions en même temps le Colonel PAQUIN au courant de cet échange de messages.

Par conversation téléphonique, et ensuite par lettre du 29 septembre au matin, la W.V.D. nous intimait l'ordre de mettre ces 8 rames à sa disposition pour le 30 septembre au soir.

Saisi de la question, vous avez bien voulu décider de ne pas vous opposer à la fourniture de ces 8 rames, et nous avons, en conséquence, déclaré à la W.V.D. que nous faisons constituer les rames en question; cette dernière a d'ailleurs donné son accord à une suggestion de notre part qui consistait à prélever un certain nombre de voitures sur des rames constituées à sa demande pour le transport de prisonniers français et actuellement peu utilisées.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Le cas particulier est donc actuellement résolu, et nous ne croyons pas désirable de vous demander à ce propos de protester par la voie du Colonel PAQUIN auprès de M. le Général KOHL.

Il nous semble préférable d'attendre pour ce faire d'être saisis de nouvelles demandes de fournitures de rames, en particulier de rames banlieue à bogies pour constituer des trains sanitaires si tant est qu'une demande de cette sorte soit effectuée, comme l'éventualité nous en a été présentée.

Nous pensons qu'alors il faudrait que la question fût prise par vous-même et que vous la traitiez directement avec M. le Général KOHL, et ceci d'autant plus que la W.V.D.-PARIS considère que nos messages ou nos lettres lui faisant part de votre interdiction de livrer tel ou tel matériel ne lui sont envoyés qu'à titre d'information, car, suivant elle, s'agissant d'ordres du Chef des transports allemands, la S.N.C.F. en zone occupée n'a qu'à obéir à ces ordres, quitte à protester par la suite et à vous rendre compte.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Vichy, le 19 septembre 1941

Objet : Prélèvement de  
voitures à voyageurs.

COPIE

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
à Monsieur l'Amiral de la Flotte, Vice-Président  
du Conseil,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les prélèvements excessifs de voitures à voyageurs à bogies effectués par les Autorités d'occupation, en violation des assurances qui nous avaient été données à WIESBADEN, le 3 juillet 1940.

Sur un parc théorique de voitures à bogies de 6.709 unités, 1.836 voitures à bogies se trouvaient en ALLEMAGNE à la date du 31 juillet.

Depuis ont dû être fournies à l'ALLEMAGNE 71 autres voitures à bogies pour des trains-pares.

D'autre part, 150 voitures sont mises à la disposition de la Wehrmacht au titre de trains-pares sur le territoire français.

Enfin, 654 voitures servent à composer les trains de permissionnaires qui circulent actuellement sur le territoire français.

Il faut encore y ajouter 221 voitures sanitaires qui sont à la disposition des Autorités d'occupation.

Donc, sur un parc total de 6.709 voitures à bogies, 3.154 se trouvent immobilisées pour les besoins purement allemands, soit en FRANCE, soit en ALLEMAGNE.

Or, la S.N.C.F. vient de recevoir de la W.V.D. de nouveaux ordres de fourniture de voitures à bogies, l'un portant sur 130 voitures, le second sur 92 voitures.

La situation qui nous est faite est telle que la S.N.C.F. ne peut même plus assurer en sécurité la formation des trains express, pourtant en nombre réduit, qui circulent encore sur le réseau français.

Je demande à M. le Général HUNTZIGER d'élever une protestation auprès de la Commission allemande d'Armistice.

.....

Mais comme cette protestation ne recevra aucun effet, je vous propose de prendre des mesures qui mettraient les Autorités d'occupation en face de leurs responsabilités.

D'après l'interprétation même du Chef allemand des Transports, il doit se trouver en zone occupée plus des deux tiers du parc et en zone non occupée le troisième tiers du parc.

J'ai donc l'intention de demander à la S.N.C.F. de faire en sorte que se trouvent constamment en zone non occupée 2.236 voitures à bogies, étant entendu qu'une compensation serait faite entre les kilomètres voitures faits en zone occupée par les voitures affectées à la zone non occupée et les kilomètres-voitures faits en zone non occupée par les voitures affectées à la zone occupée, déduction faite des 3.376 voitures stérilisées pour les besoins allemands, il ne restera plus, pour les besoins du trafic français que 1.000 voitures à bogies environ. Il est certain qu'un certain nombre de trains express de la zone occupée devront être formés avec des voitures à essieux, de modèle ancien.

Cette mesure, que nous avons le droit de prescrire, provoquera certainement des réactions de la part des Autorités allemandes ; c'est pourquoi je ne veux pas la prendre sans vous en soumettre le principe, mais c'est je crois le seul moyen que nous ayons d'éviter que ces ponctions abusives continuent.

Le Secrétaire d'Etat  
aux Communications,

Signé : BERTHELOT.

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS  
-----

Objet : Prélèvement  
de voitures à voyageurs

Vichy, le 19 septembre 1941

G 241

C O P I E

D 121.190/5

Le Secrétaire d'Etat aux Communications  
à Monsieur le Général d'Armée HUNTZIGER  
Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les prélèvements excessifs de voitures à voyageurs à bogies effectués par les Autorités d'occupation, en violation des assurances qui nous avaient été données à WIESBADEN, le 3 juillet 1940.

Sur un parc théorique de voitures à bogies de 6.709 unités 1.836 voitures à bogies se trouvaient en ALLEMAGNE à la date du 31 juillet.

Depuis, ont dû être fournies à l'ALLEMAGNE 71 autres voitures à bogies pour des trains-parcs.

D'autre part, 150 voitures sont mises à la disposition de la Wehrmacht au titre de trains-parcs sur le territoire français.

Enfin, 654 voitures servent à composer les trains de permissionnaires qui circulent actuellement sur le territoire français.

Il faut encore ajouter 231 voitures sanitaires qui sont à la disposition des Autorités d'occupation.

Donc, sur un parc total de 6.709 voitures à bogies, 3.154 se trouvent immobilisées pour les besoins purement allemands, soit en FRANCE, soit en ALLEMAGNE.

Or, la S.N.C.F. vient de recevoir de la W.V.D. de nouveaux ordres de fourniture de voitures à bogies, l'un portant sur 130 voitures, le second sur 92 voitures.

La situation qui nous est faite est telle que la S.N.C.F. ne peut même plus assurer en sécurité la formation des trains express, pourtant en nombre réduit, qui circulent encore sur le réseau français.

Je vous serais donc reconnaissant d'élever une protestation auprès de la Commission allemande d'Armistice.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
signé: BERTHELOT.

Services de l'Armistice

Délégation Française pour les  
Communications

n° 6142/V.F.

Prélèvement, pour transforma-  
tion, des voitures à voyageurs  
de la S.N.C.F.

C O P I E

Paris, le 18 septembre 1941.

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

à Monsieur le Général KOHL  
Délégué du Chef Allemand des Transports

Des demandes de plus en plus fréquentes sont adressées  
à la S.N.C.F. pour fournitures de voitures à voyageurs,  
destinées à subir des aménagements ou des transformations,  
deci pour les besoins de la Wehrmacht. Il est à noter que  
ces prélèvements portent sur les catégories de matériel  
les plus modernes et les mieux adaptées au point de vue  
technique aux transports de vitesse.

J'ai l'honneur de vous signaler :

- l'anomalie consistant à changer ainsi, profondément,  
l'affectation de ce matériel;
- les inconvénients qui vont en résulter.

° °

1° - A la date du 10 juillet 1941, les prélèvements  
pour transformation de voitures à voyageurs ne portaient  
encore que sur :

52 voitures

dont 40 à bogies et intercirculation, reprises sur l'annexe  
ci-jointe.

Une nouvelle demande portant sur 19 voitures vient  
d'être reçue pour livraison immédiate, cette fourniture  
constituant la première tranche d'une commande de :

82 voitures

parmi lesquelles 54 voitures métalliques de la Région

.....

Sud-Est à bogies et intercirculation (1) d'une série moderne ne comprenant que 90 unités (C 10 myfi 11.835 à 11924).

2°) Ces prélèvements pour transformations sont d'autant plus graves qu'ils viennent s'ajouter à des prestations en faveur des chemins de fer allemands déjà très importantes.

C'est ainsi que l'effectif des voitures françaises retenues en ALLEMAGNE ou dans les pays autres que la FRANCE occupée par les Armées allemandes était :

au 1er mars 1941 de 4.410 voitures dont 1.052 à bogies

le 31 juillet 5.550 1.836 à bogies

15 voitures métalliques Nord viennent enfin d'être commandées le 2 septembre dernier.

3°) Si une telle dispersion du parc français des voitures à bogies et intercirculation devait continuer, la situation sera rapidement dangereuse vis-à-vis des transports militaires et civils que la S.N.C.F. assure avec ce type de matériel.

En effet :

900 voitures sont nécessaires pour le transport des per missionnaires (Service d'Octobre 1941)

221 voitures sont nécessaires aux transports sanitaires

200 voitures sont utilisées au transport des prisonniers

150 sont immobilisées pour des besoins militaires divers (trainspares, etc...)

-----  
1.471 voitures.

4°) Par ailleurs, 2.700 voitures du même type sont strictement nécessaires au transport en service régulier des voyageurs civils ou militaires isolés, transports réduits, comme vous le savez, au minimum.

La situation en voitures à bogies et intercirculation se résume donc ainsi :

- 1° - Prélèvements faits ou demandés pour transformation ..... 122 (2)
- 2° - Voitures retenues en dehors de FRANCE pour les besoins de la Reichsbahn .1.836

....

-----  
(1) La S.N.C.F. serait très gênée par la privation de 54 voitures métalliques, adaptées à la composition des express : elle a donc offert en remplacement des voitures en bois du type Sud-Est C 10 myfi, qui paraissent donner les mêmes facilités pour le transport en cantonnement.

(2) non compris les 15 voitures Nord commandées le 2 septembre 1941.

3°- Voitures affectées en France aux besoins militaires proprement dits ..... 1.471  
4°- Voitures nécessaires au service régulier.... 2.700

soit :

6.129 voitures à bogies

Or, le parc théorique devait comporter au 1er mai 1940, non compris le matériel de l'ancienne Sous-Direction de Strasbourg:

6.718 voitures à bogies et intercirculation

dont 806 (12 %) pour immobilisation dans les ateliers d'entretien. Le parc disponible pour les besoins cités plus haut n'est donc que de

5.912 voitures à bogies

Dès maintenant, et malgré une compression poussée à l'extrême des services-voyageurs en France, le nombre de voitures à bogies et intercirculation est insuffisant. Comme conséquence, les trains de vitesse peuvent être amenés de plus en plus souvent à comporter une composition mixte, avec, partiellement, des voitures ne présentant pas toutes les garanties de sécurité.

o

o

o

Je pense qu'il est de mon devoir de solliciter à ce sujet votre intervention au moment où des prélèvements nouveaux de voitures métalliques modernes sont ordonnés.

Et j'ai l'honneur de demander l'appui de votre haute autorité pour que :

a) les voitures métalliques modernes particulièrement prévues pour assurer la sécurité dans les trains de vitesse ne soient plus prélevées d'office dans le parc de la S.N.C.F. pour être transformées en locaux de cantonnement (1) ;

.....

(1) Chaque fois qu'une transformation ou qu'un aménagement de voitures serait nécessaire, une entente technique préalable pourrait intervenir, ayant pour but de faire porter le prélèvement, si l'on ne peut l'éviter, sur les catégories de voitures dont le chemin de fer peut disposer et pouvant convenir.

b) le nombre des voitures françaises retenues en Allemagne soit abaissé par voie de rapatriement progressif de voitures métalliques à bogies et intercirculation qui font défaut en France. Il serait prudent de commencer de suite un premier mouvement à ce sujet, même de faible ampleur ;

c) un accord régulier analogue à celui admis pour les wagons règle pour les voitures les conditions de location à la Reichsbahn.

Signé : PAQUIN.

COPIE à :

- M. le Secrétaire d'Etat aux Communications
- M. le Général d'Armée, Président de la Délégation Française auprès de la Commission Allemande d'Armistice à Wiesbaden
- M. le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Français

pour leur information

MATERIEL VOYAGEURS S.N.C.F. MIS A DISPOSITION DE L'AUTORITE ALLEMANDE  
POUR AMENAGEMENT OU TRANSFORMATION

Ordre de commande	Autorité qui a donné l'ordre	Région : Gérants	Véhicules : Catégories	Nombres	Atelier qui a été cédé aux travaux	Observations
Lettre 34 <sup>B</sup> 16 Bbz du 18 mai 1941	W.V.D. BRUXELLES	Nord	B <sup>7</sup> ty	5.284	HEILHIMMES	Lettre N° 1024 du 8/3/41 du Nord
Message E 2527 du 26 avril 1941	W.V.D. PARIS	Nord	A <sup>2</sup> B <sup>4</sup> I/2 <sup>ty</sup> f	3288-3500 3285-3275 3277-3291 3278	" " " "	Incorporation dans des trains de tra- vaux
		S.E.	O <sup>10</sup> yr1	11.177 11.003 11.152 11.581 11.929 11.228 11.086 11.144 11.171	LANDY " " " " " " " "	Formation de 4 trains pour la Luftwaffe
		S.O.	A <sup>3</sup> I/2B <sup>5</sup> yr1	2.202 5.011 10.925	NOISY- LE-SEC "	" " "
		Nord	D <sup>4</sup> 4 <sup>Y</sup> 1	10.926 10.927 10.928 24.524	" " " "	" " " "
		S.O.	A <sup>3</sup> I/2B <sup>5</sup> yr1	3.105 3.104 3.109 3.115 3.117 11.939	VILLENEUVE " " " " " "	" " " " " "
		S.E.	A <sup>3</sup> B <sup>5</sup> yr1 C <sup>10</sup> yr1		" "	" "

Ordre de commande	Autorité qui a donné l'ordre	Région Gérante	Véhicules Catégories	Números	Atelier qui a procédé aux travaux	Observations
Message E 2769 du 4 juin 1941	W.V.D. PARIS	S.O.	C4Dy1	11.602	NOISY-LES-SEC	"
Message E 2826 du 14 juin 1941	"	Est	A3B4Yr1	5.131	VILLENEUVE	"
Message E 2849 du 19/5/1941	"	S.E.	A51	811	LANDY	"
	"	"	"	832	"	"
	"	"	"	841	"	"
	"	"	"	846	"	"
Lettre 33 BFP 3 Bdz du 3/7/41	"	S.O.	C4Dy1	11.594	"	"
Message E 2976 du 10/7/41	"	Ouest	C4Dy1	11.501	"	"
	"	"	"	11.539	"	"
	"	"	"	11.545	"	"
	"	S.E.	A2B5Y1	3.367	VILLENEUVE	"
				3.376		
				3.391		

Formation de 4 trains pour la Luftwaffe

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
-----

1ère  
D 121190/5  
M 11.486.3/7

COPIE

7 septembre 1941

Monsieur le Colonel PAQUIN  
Chef de la Délégation "Communications"  
Services de l'Armistice - PARIS

Les autorités allemandes nous adressent de plus en plus fréquemment des demandes pour la fourniture de voitures à voyageurs destinées le plus souvent à subir des aménagements ou des transformations pour les besoins de la Wehrmacht.

Ces prélèvements, s'ils devaient se continuer à l'avenir, ne manqueraient pas d'avoir des répercussions sur la régularité d'exécution des transports de toutes catégories dont est chargée la Société Nationale.

Ci-joint, je vous remets une note exposant l'état de la question à fin août et je vous serais obligé de bien vouloir intervenir à ce sujet auprès du délégué du Chef Allemand des transports.

P. le Directeur Général,  
Signé : LECLERC du SABLON.

P.S. - Une nouvelle prestation vient de nous être imposée à la date du 2 septembre. Elle porte sur 15 voitures métalliques à bogies de la Région du Nord qui devront être expédiées en ALLEMAGNE à une date ultérieure.

NOTE sur les prélèvements de matériel à voyageurs effectués par les Autorités allemandes

Les réquisitions de plus en plus fréquentes adressées par les Autorités Allemandes pour la fourniture de voitures à voyageurs font apparaître la nécessité d'examiner les répercussions qu'elles peuvent avoir sur la régularité d'exécution des transports de toutes catégories demandés à la Société Nationale.

Variations du parc au cours des hostilités.

L'annexe I indique les variations du parc des voitures depuis le début des hostilités.

Au 1er septembre 1939, la Société Nationale disposait de:

30.300 voitures (7.020 à bogies et intercirculation pour express  
dont (1.941 à bogies pour la banlieue  
(2.153 à bogies sans intercirculation  
(19.195 à 2 ou 3 essieux

Au 1er mai 1940, l'effectif de son parc, non compris celui de l'ancienne Sous-Direction de Strasbourg, s'élevait encore, compte tenu des modifications intervenues entre temps, à :

25.755 voitures ( 5.718 à bogies et intercirculation pour express  
dont ( 1.941 à bogies pour la banlieue  
( 1.740 à bogies sans intercirculation  
(15.356 à 2 ou 3 essieux

Un inventaire dressé le 15 novembre 1940 des véhicules présents sur le territoire français et dans certains pays étrangers a donné les résultats suivants :

19.289 voitures ( 5.790 à bogies et intercirculation pour express  
dont : ( 1.853 à bogies pour la banlieue  
( 1.329 à bogies sans intercirculation  
(10.506 à 2 ou 3 essieux.

Voitures retenues en ALLEMAGNE.

Cet inventaire a fait apparaître un déficit considérable consécutif, pour la majeure partie, aux prélèvements effectués par les Services allemands, les destructions par faits de guerre n'ayant été que très faibles. Par la suite, la Société Nationale a eu fortuitement connaissance qu'à la date du 1er janvier 1941, 6.300 voitures se trouvaient effectivement en ALLEMAGNE et que des instructions avaient été données pour le renvoi en FRANCE de 1.900 de ces voitures. Par contre, par ordre du Chef allemand des transports, les 4.400 voitures formant le solde devaient être retenues en ALLEMAGNE en compensation, d'une part, des 3.200 voitures du parc de l'ancienne sous-Direction de STRASBOURG, lesquelles avaient été cependant restituées en quasi totalité à la Reichsbahn et, d'autre part, des nombreuses voitures allemandes immobilisées en FRANCE pour les besoins de

.....

la Wehrmacht.

Cet état de choses a été signalé en son temps au Secrétariat d'Etat aux Communications qui l'a porté à la connaissance de la Direction des Services de l'Armistice au Secrétariat d'Etat à la Guerre par lettre T 2281 du 19 février 1941.

Cette intervention n'a pas été suivie d'effet et la situation à cet égard n'a marqué aucune tendance à l'amélioration, bien au contraire. C'est ainsi que l'effectif des voitures françaises retenues en ALLEMAGNE, ou dans les pays autres que la FRANCE, occupés par les armées allemandes, qui était encore au 1er mars 1941 de : 4.410 voitures dont 1.052 à bogies avait atteint le 31 juillet : 5.550 voitures dont 1.836 à bogies.

Cette situation est particulièrement sérieuse en ce qui concerne les voitures à bogies et à intercirculation nécessaires à la formation des trains express ou assimilés.

En effet, en FRANCE même, la Wehrmacht immobilise pour des besoins divers (trains-parcs, trains-cantonnements, etc...) 150 de ces voitures. En outre, 654 voitures sont nécessaires, à la date du 28 août, pour la formation des trains de permissionnaires; ce dernier nombre sera porté à 900 environ en octobre prochain selon les prévisions qui ont été communiquées. C'est donc, au minimum, 1.050 voitures à bogies qui seront indispensables à ce moment.

D'autre part, 221 voitures à bogies sont encore aménagées pour les transports sanitaires et les rapatriements des prisonniers absorbent environ 200 de ces mêmes voitures.

Au total, les besoins militaires minima, tant allemands que français, nécessitent 1.471 voitures à bogies et à intercirculation et, si l'on y ajoute les 1.836 voitures retenues en ALLEMAGNE, on obtient un effectif de 3.307 de ces voitures distraites du parc commercial.

Par ailleurs, pour la formation des trains du service régulier (express français et trains D allemands), les renforcements périodiques de ces trains et les réserves indispensables pour renforcements accidentels ou le remplacement de véhicules avariés, 2.700 voitures à bogies et à intercirculation sont strictement nécessaires actuellement.

La Société Nationale doit donc faire face à des besoins multiples qui exigent, pour être satisfaits :

- Service régulier commercial ..... 2.700
- Besoins militaires ..... 1.471
- Prélèvements en faveur de la Reichsbahn... 1.836

soit au total ..... 6.007 voitures  
à bogies et à intercirculation.

.....

Besoins en  
voitures à  
bogies.

Disponibilités  
en voitures à  
bogies.-

En regard, quels sont les moyens dont elle dispose ?

Il a été indiqué que le parc théorique devait comporter au 1er mai 1940, non compris le matériel de l'ancienne Sous-Direction de Strasbourg, 6718 voitures à bogies et à intercirculation pour express.

En fait, 9 de ces voitures ont disparu et l'effectif réel n'est plus actuellement que de 6.709 voitures, desquelles il y a lieu de déduire 800 voitures environ (12 %) immobilisées en permanence dans les ateliers d'entretien du matériel roulant.

Il ne reste donc que 5.909 voitures disponibles en regard de 6.007 nécessaires.

C'est dire que, s'il y a tout juste équilibre en période normale, lorsque se produit une pointe de trafic ou quand une prestation massive doit être fournie aux Autorités allemandes, il faut avoir recours à des moyens de fortune : ralentissement du rythme de passage des voitures dans les ateliers, formation des trains express en matériel sans intercirculation ou en voitures à 2 ou 3 essieux. C'est ce qui s'est produit quand les 18 trains de la Légion Espagnole ont transité en juillet par le territoire français.

La situation est donc très sérieuse et des dispositions seraient à prendre pour y porter remède. En premier lieu, le renvoi en France des voitures retenues en Allemagne devrait être obtenu.

Transformations  
demandées par  
les Autorités  
allemandes.-

Mais la question des prélèvements effectués par les Autorités allemandes présente un autre aspect qui n'est pas moins grave du fait que le matériel est de plus en plus fréquemment demandé pour être aménagé ou pour subir des transformations en vue d'un usage particulier.

Lorsque les voitures sont prélevées pour servir à de simples transports, il est possible, en effet, d'espérer qu'elles peuvent être remises rapidement à la disposition de la Société Nationale ; il n'en est pas de même des voitures transformées.

L'état ci-joint (Annexe II) arrêté en juillet 1941, montre l'importance des prélèvements de cette nature.

Or, une nouvelle demande, portant sur 19 voitures de séries déterminées, vient d'être reçue pour exécution immédiate ; suivant les informations complémentaires obtenues, cette fourniture n'était que la première tranche d'une commande totale de 82 voitures des mêmes types à livrer courant septembre et portant principalement sur 54 voitures métalliques d'une série de la Région du Sud-Est qui n'en comprend que 90 seulement (C10 myfi 11.835 à 11.924).

.....

Les négociations entamées immédiatement avec les Services de la W.V.D. Paris n'ont pu éviter la livraison de la première tranche, mais, pour le surplus, il a été admis que des voitures de type ClOyi non métalliques pourraient être présentées aux lieux et place des ClOmyfi de la Région du Sud-Est. Toutefois, étant donné que les aménagements intérieurs à monter dans les véhicules ont été déjà exécutés par l'industrie privée en tablant sur les caractéristiques de la série 11.835 à 11.924, il se pourrait que les voitures en bois des Régions Ouest et Sud-Ouest qui seront offertes ne puissent donner satisfaction au service de l'armée qui a passé la commande ; dans ce cas, la livraison des 41 voitures métalliques restant à fournir serait sans aucun doute réclamée.

S'il devait en être ainsi, le prélèvement serait manifestement exagéré et surpasserait de beaucoup la fraction de cette série qui peut être considérée comme partie intégrante du parc de la zone occupée.

En effet, il faut admettre que le parc des Régions du Sud-Ouest et du Sud-Est doit être réparti entre les deux zones proportionnellement à la longueur des lignes en exploitation dans chacune d'elles, soit :

- pour la Région Sud-Ouest	{ zone occupée.....	30,9 %
	{ zone non occupée .....	69,1 %
- pour la Région Sud-Est	{ zone occupée .....	34,2 %
	{ zone non occupée .....	65,8 %

Cette répartition, admise d'ailleurs par le Chef Allemand des Transports en ce qui concerne le matériel de petite vitesse ne laisse en zone occupée, en ce qui concerne la série considérée, que 31 voitures seulement ; le surplus, soit 59 voitures, est réparti en service pour les besoins de la zone non occupée et les Autorités d'occupation ne peuvent équitablement en disposer.

Question du matériel métallique.-

Au surplus, il est indispensable d'appeler dès maintenant l'attention sur les répercussions graves que pourraient avoir les prélèvements de voitures métalliques s'ils devaient se répéter :

Le souci de la sécurité conduit à former les trains express à marche rapide entièrement en voitures métalliques de préférence aux voitures en bois et il n'est pas indiqué de recourir aux formations mixtes métal-bois. Si, pour satisfaire des exigences portant sur des véhicules d'un type déterminé, les Services Régionaux de la Société Nationale se trouvaient démunis de la presque totalité de séries de voitures métalliques, ils ne pourraient éviter les compositions mixtes et la sécurité des voyageurs s'en trouverait amoindrie en cas d'accident de route. Tel serait le cas, par exemple, de la Région du Sud-Est, dont toutes les voitures de 1ère et de 2ème classes sont métalliques, si elle ne disposait plus d'un nombre suffisant de voitures de 3ème classe également métalliques.

.....

En résumé, il y aurait lieu :

1°- Etant donné que l'effectif disponible des voitures à voyageurs à bogies et à intercirculation ne permet d'assurer, dans des conditions normales, que le seul trafic régulier, à l'exclusion de tout mouvement exceptionnel, de faire régler le plus rapidement possible les conditions de prêt à la Reichsbahn d'une certaine fraction du matériel à voyageurs et de faire restituer dans le plus bref délai les voitures en excédent de cette fraction.

2°- D'éviter les prélèvements de matériel métallique surtout lorsque les voitures doivent subir des transformations les rendant impropres pour de longs délais aux transports normaux de voyageurs.

3°- D'appeler l'attention des services allemands qui ont à étudier des aménagements ou transformations de matériel S.N.C.F. pour leurs besoins propres, sur la nécessité de consulter, préalablement à toute étude, les services de la Société Nationale qualifiés pour indiquer les types et les séries de véhicules qui, tout en répondant aux desiderata particuliers exprimés, peuvent être distraits du parc normal sans trop d'inconvénients.

29 août 1941.

Voitures à voyageurs

TABLEAU COMPARATIF DES PARCS au 1er septembre 1939, au 1er mai 1940, APRÈS L'INVENTAIRE DU 15 NOVEMBRE et le 1er juillet 1941

	EST				NORD				OUEST				SUD-OUEST				SUD-EST				TOTAL DU PARC							
	au 1/9		au 1/5		au 1/9		au 1/5		au 1/9		au 1/5		au 1/9		au 1/5		au 1/9		au 1/5		au 1/9		au 1/5		au 1/9		au 1/5	
	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5	du 1/9	au 1/5										
Voitures Y1	1145	1153	755	577	745	822	856	674	851	1737	1730	1371	1730	1391	1408	1384	1406	1925	1969	1897	1977	2020	7116	6718	5790	6709		
Voitures Y2	1086	1079	690	437	688	403	390	284	398	205	171	205	183	179	148	148	179	205	205	190	203	2082	2058	1669	1238	1673		
Automotrices	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	71	71	71	-	-	-	-	71	71	71	71	71		
Banlieue Y vapeur	290	290	290	290	290	408	408	339	408	417	400	400	400	-	-	-	-	72	72	72	72	1187	1187	1187	1101	1172		
Banlieue Y élect.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520	520	520	520	234	234	233	234	-	-	-	-	754	754	754	754	754		
Voitures à essieux (banlieue comprise)	5089	4614	2216	1552	1699	3115	3012	2043	2794	2772	1754	2461	3028	2409	1796	2361	5099	4947	3161	4506	3195	17754	15356	10306	13818			
Totaux	7610	7136	3951	2836	6422	4748	4666	3340	4448	5743	5644	4231	5318	4907	4301	3532	4251	7301	7193	5320	6758	9809	26940	25759	19259	24197		

(1) S/D.S. : Sous-direction de STRASBOURG.

MATRIEL VOYAGEURS S.N.C.F. MIS A DISPOSITION DE L'AUTORITE ALLEMANDE POUR ARRANGEMENT OU TRANSFORMATION

Ordre de commande	Autorité qui a demandé l'ordre	Région	Véhicules	Atelier qui a procédé aux travaux	Observations	Ordre de commande	Autorité qui a demandé l'ordre	Région	Véhicules	Atelier qui a procédé aux travaux	Observations
	S.N.C.F. LILLE	Nord	7 ty	BELLEMEUSE	Lettré n° 1024 du 8/3/41 du Nord	Message E 2849 du 19/6/41	S.N.C.F. PARIS	S.E.	5 i	LANDY	Formation de 4 trains pour le Luftwaffe
Lettré 34 <sup>B</sup> 1681x du 18 mai 1941	S.N.C.F. BRUXELLES	Nord	A <sup>2</sup> 1/2 ty: 3288-3300 3285-3275 3277-3291 3278	"	Incorporation dans les trains de travaux	Lettré 33 sp 382x du 3/7/41	"	"	"	"	"
Message E 2527 du 26 avril 41	S.N.C.F. PARIS	S.E.	10 yfi	LANDY	Formation de 4 trains pour la Luftwaffe	Message E 2976 du 10/7/41	"	Ouest	4 yfi	"	"
			11.177 11.003 11.152 11.981 11.929 11.228 11.086 11.144 11.171	"	"	"	"	"	"	"	"
			32/2 <sup>B</sup> yfi : 2.202 A <sup>3</sup> yfi : 3.011 C <sup>4</sup> yfi : 10.925 10.926 10.927 10.928 24.524	NOISY-le-SEC	"	"	"	"	"	"	"
			A <sup>3</sup> /2 <sup>B</sup> yfi : 3.103 3.104 3.109 3.115 A <sup>3</sup> yfi : 3.117 C <sup>10</sup> yfi : 11.999 11.988 11.100 11.153 11.243 11.255	WILLENEUVE	"	"	"	"	"	"	"
			10.964 10.945 10.932 11.602	LANDY	"	"	"	"	"	"	"
Message E 2769 du 4 juin 41	S.N.C.F. PARIS	S.O.	C <sup>4</sup> yfi	NOISY-le-SEC	"	"	"	"	"	"	"
Message E 2826 du 14 juin 41	"	Est	A <sup>3</sup> B <sup>4</sup> yfi	WILLENEUVE	"	"	"	"	"	"	"

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 avril 1941

121.050-5

Monsieur le Ministre,

Par lettre D. 121.050/5 du 31 décembre 1940, je vous ai communiqué les deux projets de contrat de location au Reich de wagons couverts et tombereaux et de locomotives et tenders appartenant à la S.N.C.F., en vous demandant de bien vouloir les transmettre à la Délégation Française pour les questions économiques auprès de la Commission allemande d'Armistice à Wiesbaden, selon la procédure que vous aviez fixée dans votre lettre - Direction Générale des Transports (Service économique - 1er Bureau) - en date du 26 novembre 1940.

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-dessous de nouvelles propositions concernant :

- l'établissement d'un contrat de location au Reich de voitures à voyageurs et de fourgons à bagages;
  - le retrait du contrat de location au Reich de wagons à marchandises que je vous avais soumis le 31 décembre dernier et son remplacement par un nouveau contrat.
- Contrat de location au Reich de voitures à voyageurs et fourgons à bagages appartenant à la S.N.C.F. -

Dès le 17 septembre 1940, la S.N.C.F. vous a signalé qu'environ 4.000 voitures S.N.C.F. avaient été expédiées en Allemagne pour assurer les transports militaires allemands ou pour transporter des réfugiés à destination des Régions situées au nord de l'Auffanglinie, et ne nous avaient pas été restituées. A cette époque, la S.N.C.F. n'avait pas cru devoir préparer un contrat de location comme elle l'avait fait pour les cessions de locomotives et de wagons car elle espérait que, dès le retour en Alsace-Lorraine des voitures du parc affecté avant l'Armistice à la Sous-Direction de Strasbourg, l'Allemagne lui renverrait les voitures qui lui appartenaient, se trouvant soit en Allemagne, soit dans les territoires occupés autres que la France.

Or, vous avez pu constater, par ma lettre du 14 février dernier, que, non seulement nos voitures ne nous étaient pas restituées, mais que le nombre de celles se trouvant hors des frontières françaises avait augmenté (il était au 1er janvier 1941 de 6.300), et cela malgré la restitution de notre part de tout le parc de voitures A.L.

Le moment semble donc venu de présenter aux Autorités allemandes un projet de contrat pour le "Règlement des conditions auxquelles la D.R.B. aura la jouissance de voitures à voyageurs et de fourgons à bagages appartenant à la S.N.C.F." - Comme pour les deux contrats

déjà établis relatifs aux locomotives et aux wagons à marchandises, la S.N.C.F. base ses propositions sur le fait que, aussi bien le Président de la Commission allemande d'Armistice que le Chef allemand des Transports dans sa lettre A3 W III Nr 0163.40 du 20 août à M. le Colonel PAQUIN, ont reconnu formellement que le matériel moteur et roulant de la S.N.C.F. mis à la disposition de l'Allemagne restait propriété de la S.N.C.F., et que les déplacements de ce matériel de la zone occupée vers les Etats voisins et à travers la ligne de démarcation n'étaient effectués qu'en conformité des usages internationaux du temps de paix.

Etant donné le caractère particulier de cette mise à disposition de voitures et fourgons à bagages dont la durée est indéterminée et durant laquelle la D.R.B. aura la jouissance permanente de ce matériel, étant données également les difficultés et complications de toutes sortes pour les deux Administrations de chemins de fer allemande et française d'effectuer, pour les véhicules en question, les décomptes d'essieux-kilomètres prévus au R.I.C., nous estimons devoir conclure avec la D.R.B., pour tenir compte de ces particularités, une Convention spéciale; cette possibilité est d'ailleurs explicitement prévue au paragraphe 1, sous-paragraphe 4, du R.I.C. lui-même. Il est entendu, d'ailleurs, ainsi qu'il est spécifié dans le projet de contrat (article 6) que, sous la seule réserve des dispositions explicites de cette Convention spéciale, le matériel ainsi mis à la disposition de la D.R.B. demeure soumis à l'ensemble des prescriptions du R.I.V.

J'ai l'honneur de vous remettre en Annexe I ci-jointe le projet que nous avons établi dans cet esprit. Ce projet prévoit :

- d'une part, un calcul de redevance basé sur un taux fixé par jour et par véhicule mis à disposition et non plus, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, par des compensations d'essieux-kilomètres comme le prévoit le R.I.C.

Les véhicules ont été divisés en 4 grandes catégories et, pour chacune d'elles, un taux par véhicule-jour a été déterminé en francs-or à partir de la valeur moyenne de renouvellement du matériel de chacune des 4 catégories, valeur calculée en francs-or à partir des chiffres donnés par l'alinéa 8 du paragraphe 17 du R.I.C.

- d'autre part, deux modes distincts de décompte du nombre de ces véhicules-jour, l'un s'appliquant à la période antérieure au 1er mars 1941 où le contrôle aux frontières franco-allemandes et franco-belge des échanges de matériel roulant à voyageurs n'avait pu encore être rétabli, l'autre s'appliquant à la période postérieure au 1er mars. Le premier mode de décompte est basé sur les chiffres des inventaires du parc de matériel roulant à voyageurs S.N.C.F. effectués en France pendant la période, le deuxième sur les renseignements fournis par les gares d'échange aux frontières.

Enfin, le projet en question considère comme mis à disposition de la D.R.B., et par conséquent passible de la redevance, tout véhicule S.N.C.F. n'appartenant pas au parc A.L. qui, depuis l'Armistice, s'est trouvé, se trouve ou se trouvera en Allemagne ou dans les territoires occupés par elle (Y compris l'A.L.).

.....

SIGNE / FOURNIER.

CONTRAT POUR LE REGLEMENT DES CONDITIONS AUXQUELLES LA  
DEUTSCHE REICHSBAHN AURA LA JOUISSANCE DE VOITURES A VOYAGEURS  
ET DE FOURGONS A BAGAGES APPARTENANT A LA S.N.C.F.

Entre :

la Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F. à Paris,  
faisant élection de domicile à son siège social, 88, rue Saint-Lazare  
à Paris,

d'une part,

et les Chemins de fer allemands du Reich (Deutsche Reichsbahn - D.R.B.)

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er - Objet du contrat.-

Le présent contrat, rédigé en application du paragraphe I - sous  
paragraphe 4 du R.I.C. (Edition de Nice du 1er octobre 1938), a pour  
objet de régler les conditions auxquelles la D.R.B. aura, pour une du-  
rée indéterminée, la jouissance de voitures à voyageurs et fourgons  
à bagages.

Art. 2 - Mise à disposition du matériel.-

Sont intéressés par le Présent contrat les voitures et fourgons  
autres que les voitures et fourgons du parc A.L., qui se sont trouvés,  
se trouvent ou se trouveront, à une date quelconque postérieure au  
25 juin 1940, en Allemagne ou dans les territoires occupés par elle,  
y compris les 3 départements français Haut-Rhin, Bas-Rhin et Moselle,  
mais non compris le territoire français occupé autre que ces 3 dépar-  
tements.

La mise à disposition d'un de ces véhicules commence le jour de  
son entrée en A.L., Belgique ou Allemagne; elle cesse le jour où le  
véhicule rentre en France occupée (A.L. exclu).

Les Chemins de fer allemands du Reich peuvent apposer sur ce ma-  
tériel les marques supplémentaires qu'ils jugeraient utiles en ayant  
soin cependant de laisser entièrement visibles les marques de proprié-  
té S.N.C.F.

Art. 3 - Utilisation du matériel.-

Pendant toute la durée de la mise à disposition des Chemins de  
fer allemands du Reich des véhicules en question, ceux-ci en disposent  
librement et peuvent les utiliser comme leur propre matériel, tant en  
trafic intérieur qu'en trafic international, avec les pays autres que  
la France.

Art. 4 - Prix et conditions de paiement.-

Les Chemins de fer allemands du Reich versent à la S.N.C.F., au  
titre de jouissance du matériel soumis au présent contrat, pour cha-  
que jour compris entre le jour de la mise à leur disposition et le

jour de la restitution à la S.N.C.F., ces deux jours inclus, une redevance de jouissance de :

- 23 fr-or par voitures à bogies
- 9 fr-or par voiture non montée sur bogies
- 12 fr-or par fourgon à bagages à bogies
- 5 fr-or par fourgon à bagages non monté sur bogies

Pour la période s'étendant du 25 juin 1940 au 28 février 1941 inclus, la S.N.C.F. présente aux Chemins de fer allemands du Reich une facture unique des sommes dues à ce titre pour toute la période considérée. La facture est acquittée le mois suivant celui de sa présentation.

Pour la période postérieure au 1er mars 1941, la S.N.C.F. présente chaque mois M + 1 aux Chemins de fer allemands du Reich, la facture des sommes dues à ce titre pour le mois précédent M.

Les factures sont acquittées dans le courant du mois qui suit celui de leur présentation, c'est-à-dire le mois M + 2 pour la facture du mois M.

Art. 5 - Décompte du nombre des journées-voitures et journées-fourgons entrant en ligne de compte pour l'établissement des factures visées à l'article 4.-

1°) Pour la période s'étendant du 25 juin 1940 au 28 février 1941 inclus, les nombres de journées-voitures et de journées-fourgons à bagages sont des nombres forfaitaires déterminés d'un commun accord entre la D.R.B. et la S.N.C.F. à partir des résultats des inventaires des voitures et fourgons à bagages effectués en France et en Allemagne durant cette période.

2°) Pour la période postérieure au 1er mars 1941, les nombres de journées-voitures et journées-fourgons à bagages sont des nombres forfaitaires obtenus en multipliant le nombre de jours du mois M par l'effectif moyen des véhicules mis à disposition au cours de ce mois. Cet effectif est la moyenne de l'effectif constaté le premier et le dernier jour du mois M.

Art. 6 - Entretien du matériel ainsi mis à disposition.-

Sous la seule réserve des dispositions explicites du présent contrat, le matériel ainsi mis à disposition de la D.R.B. demeure soumis à l'ensemble des prescriptions du R.I.C. En particulier, sont applicables à ce matériel, et ceci pendant toute la durée où la D.R.B. en aura la jouissance, les dispositions du R.I.C. relatives au traitement général des véhicules : traitement des véhicules avariés, responsabilité des avaries et des disparitions (Chapitre E - paragraphes 13 à 18 du R.I.C. - Edition de Nice du 1er octobre 1938).

4 mars 1941.