

5052M37/18

2323

(1940)

Acquisition de 1000 wagons-citernes commandés par l'Allemagne et de 600 wagons belges commandés par le Gouvernement chinois (Belgique)

Acquisition de 1.000 wagons-citernes commandés par l'Allemagne
 aux ateliers de Trazegnies (Belgique) et de 600 wagons belges
 commandés par le Gouvernement chinois.-

re du M. du Blocus	10.	4.40		
che du M.T.P.	12.	4.40		
re S.N.C.F. au M.T.P.	22.	4.40		
(s) C.D.	23.	4.40	46	VI

23 avril 1940

2323

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 23 avril 1940

QU. VI - Programme de construction
de matériel

Commande de wagons-citernes
en Belgique

(s) p. 46

M. BERTHELOT - Le Ministère du Blocus insiste pour
qu'on achète du matériel en Belgique.

.....

M. BERTHELOT - L'Allemagne a pu placer, dans des ateliers
belges, une commande de wagons-citernes. Le Ministre du Blocus
nous a demandé de les acheter bien que nous n'en ayons pas
besoin. Aujourd'hui, nous avons reçu, à ce sujet, une nouvelle
lettre du Ministre du Blocus dans ce sens.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

D 2400-21

22 avril 1940.

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 12 avril 1940, vous avez bien voulu, en me donnant copie de la lettre n° 24 du 10 avril de M. le Ministre du Blocus et de votre réponse du 12 avril, me faire connaître que la S.N.C.F. était chargée des opérations faisant l'objet de la lettre de M. le Ministre du Blocus, à savoir :

- 1°- Acquisition, pour le compte des Gouvernements britannique et français, de wagons à bogies commandés à plusieurs constructeurs belges par le Gouvernement chinois.
- 2°- Examen des conditions de l'achat éventuel de 1000 wagons-citernes commandés par l'ennemi aux Ateliers de Trazegnies (Belgique).

Ainsi que M. le Ministre du Blocus l'indique dans sa lettre du 10 avril, un de nos Ingénieurs, M. DRUGNON, était parti, dès le 7 avril, en Belgique pour négocier avec les constructeurs belges, les conditions d'achat des wagons à bogies initialement destinés au Gouvernement chinois.

Cet Ingénieur est rentré à Paris le 10 avril et n'a pu être saisi en temps utile de la question relative aux 1000 wagons-citernes construits par les Ateliers de Trazegnies.

J'ai pris note de vous documenter ultérieurement à leur sujet, mais d'ores et déjà, j'ai l'honneur, par la présente lettre, de vous rendre compte ci-après du résultat de la mission de M. DRUGNON, relativement aux 600 wagons initialement destinés au Gouvernement chinois.

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS
(Cabinet du Ministre) 246, Boulevard Saint-Germain
PARIS

Je rappelle que ces 500 wagons ont été construits par les constructeurs belges ci-après :

- 300 wagons-tombereaux, par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles;
- 100 wagons-tombereaux, par la Société Baume et Mercier de Reims-Saint-Pierre;
- 100 wagons couverts par la Société La Brugeoise et Nicaise et Delcuve de Saint-Michel-les-Bruges.

Or, les Chemins de fer du Maroc ont fait l'acquisition, ainsi que le Ministre du Blocus le signale dans sa lettre du 10 avril, de 220 véhicules, à savoir :

- 1° - 70 wagons-tombereaux, soit :
35 aux Ateliers Métallurgiques,
et 35 à la Société Baume et Mercier;
- 2° - 150 wagons-couverts à la Société La Brugeoise.

Les négociations à conclure pour le compte de la Grande-Bretagne et de la France ne portent donc plus que sur les 380 véhicules suivants, qui restent seuls effectivement disponibles :

200 tombereaux des Ateliers Métallurgiques,
65 tombereaux de Baume et Mercier,
50 couverts de La Brugeoise.

. . .

M. le Ministre du Blocus, dans sa lettre du 10 avril, a précisé qu'à la suite de la réunion de la Trésorerie britannique du 10 mars, le Gouvernement anglais prend à sa charge la fourniture des belges nécessaires à l'acquisition de 360 véhicules.

Le Gouvernement français n'a donc plus à prendre en charge que 20 unités, sur la part française de 240, ainsi que vous l'indiquez dans votre lettre du 12 avril au Ministre du Blocus, mais aucune précision n'est actuellement donnée sur les types de wagons (couverts ou tombereaux) à attribuer respectivement aux Gouvernements anglais et français.

Nous pensons donc que la S.M.C.F. doit acquérir l'ensemble des 380 véhicules, - étant entendu que son rôle se borne à celui d'intermédiaire entre les Gouvernements et les Constructeurs, - la question de la répartition des types entre Angleterre et France, devant faire l'objet de conversations ultérieures.

Voici les conditions dans lesquelles, à la suite de la mission de M. BRUCHON, se présente l'opération, - et nos propositions qui en découlent.

•
•

Nous indiquerons ci-après :

- 1°- l'état des wagons disponibles et le lieu où ils se trouvent;
- 2°- les modifications à faire subir à ceux de ces wagons dont la circulation sur les lignes de la S.N.C.F. serait éventuellement envisagée;
- 3°- les conditions de prix et de délais de livraison proposées par les Constructeurs, dans les différentes hypothèses dans lesquelles nous croyons devoir nous placer.
- 4°- Enfin, nos propositions sur les suites précises qu'il nous paraît y avoir lieu de donner à cette affaire.

1°- ETAT DES WAGONS DISPONIBLES ET LIEU OU ILS SE TROUVENT.-

Nous rappelons brièvement ci-après les caractéristiques techniques essentielles de ces wagons :

Ce sont des wagons à bogies, d'une charge utile de 40 tonnes, de construction entièrement métallique, y compris le plancher, les faces, et la toiture pour les wagons couverts.

Leur tare est de 18,5 tonnes pour les wagons tombereaux et de 19 tonnes pour les wagons couverts.

Leurs capacités respectives sont de 43m³ pour les tombereaux et 67m³ pour les couverts.

Les bogies sont du type Diamond, à entr-axe des bogies de 1,520 m et à roues en acier laminé, bandagées, de 840 m/m de diamètre au roulement. Les boîtes à huile sont à graissage par bourrage.

Ces véhicules sont munis du frein à air comprimé Westinghouse anglais direct modérable et automatique et de l'attelage central automatique du type américain.

•
•

.....

La construction est terminée depuis 18 mois environ. Toutefois, conformément à la demande du Gouvernement chinois, ces wagons n'ont pas été complètement montés : les 330 véhicules restant disponibles sont actuellement décomposés en un certain nombre d'éléments d'importance variable, établis cependant de manière à pouvoir être transportés par voie de fer.

On distingue à cet égard, trois types de "colisage" :

- Pour 135 wagons-tombereaux des Ateliers Métallurgiques, les châssis et les bogies ont été montés; les éléments livrés démontés sont donc les panneaux de caisse, les portes, les pièces de frein et divers accessoires.

L'expédition de ces 135 wagons représente : 1450 colis environ en caisses ou en vrac.

- Pour les 100 autres wagons-tombereaux des mêmes Ateliers Métallurgiques et pour les 65 wagons du même type de la Société BAUME et MERPENT, la caisse et les bogies sont entièrement démontés et décomposés en un grand nombre d'éléments représentant 3.000 colis environ.

- Enfin, les 50 wagons couverts de la Société La Brugeoise sont également décomposés en un grand nombre d'éléments représentant 1.000 colis environ.

Ces colis se trouvent actuellement dans les différents ateliers des constructeurs, à savoir :

- dans les Usines de Nivelles, Belcourt (près Nivelles) et de la Sambre (près Charleroi), en ce qui concerne la fourniture des Ateliers Métallurgiques,
- dans les Usines de Saint-Michel-les-Bruges, en ce qui concerne la caisse de la Société La Brugeoise,
- dans les Usines de Heine-St-Pierre, en ce qui concerne les véhicules à provenir de la Société Baume et Merpent.

Avant leur mise en caisse, les différents éléments ont été recouverts d'une couche de minium de fer et sont actuellement dans un état satisfaisant.

Enfin, indiquons que le perçage des différents éléments ayant été fait suivant gabarit, le remontage des wagons doit pouvoir être fait sans difficultés importantes.

2°) MODIFICATIONS A FAIRE SUBIR A CEUX DE CES WAGONS, DONT LA CIRCULATION SUR LES LIGNES DE LA S.N.C.F. SERAIT EVENTUELLEMENT ENVISAGEE.

Tous les wagons dont il s'agit, conçus pour le trafic en Chine, devraient recevoir un certain nombre de modifications pour pouvoir être utilisés sur les lignes de la S.N.C.F. Tous, tombereaux et couverts, devraient subir les transformations ci-après :

- remplacement de l'attelage automatique central, type américain par un dispositif de choc et de traction composé de deux tampons à ressorts et d'un crochet de traction;
- modification de la timonerie du bogie qui ne s'inscrirait pas dans le gabarit ;
- remplacement de la triple-valve de frein à air du type anglais par une triple-valve Westinghouse du type adapté sur le continent.

. . .

En outre, les wagons couverts devraient recevoir les modifications suivantes :

- diminution de 200 mm de la hauteur de la caisse et déplacement des portes vers l'intérieur de la caisse, en vue de l'inscription dans le gabarit passer-partout continental
- remplacement du frein à main actuel à volant manœuvrable de la toiture du wagon par un frein à levier manœuvrable de terre,
- addition sur chaque face du wagon de deux volets d'aération.

. . .

D'une façon générale d'ailleurs, - et quel que soit le Réseau destinataire - des modifications seraient nécessaires pour permettre la circulation des véhicules sur ce réseau, modifications dont l'importance et la nature varieraient suivant le réseau.

Indiquons aussi que tous les wagons dont il s'agit, roulant sur rails, peuvent, sans subir aucune modification, être introduits en France et acheminés sur les lignes de la Région du Nord (1), ce qui permettrait de faire passer des

.....

(1) A condition, pour les wagons-couverts, à provenir des Ateliers de Saint-Michel-lez-Bruges, de les diriger sur la gare frontière de Mouscron.

2) Prix d'un wagon couvert rendu en gare
frontière de Menin..... 95.000 fr.belges

Le supplément de prix pour la modification du frein à
main et l'addition de volets d'aération, sur les wagons cou-
verts serait d'environ..... 3.600 fr.belges

Délais de livraison - Les 25 premiers wagons seront livrés
3 mois après signature du contrat, puis les livraisons se pour-
suivront à raison de 25 véhicules par semaine.

Tous les prix ci-dessus s'entendent par wagon rendu en
gare frontière belge, à l'exclusion de toutes taxes ou droits
quelconques français.

Il appartiendra au Ministre du Blocus de demander l'exe-
cution du parcours des droits de douane et des taxes d'impor-
tation et d'armement correspondants.

4° - PROPOSITIONS DE LA S.N.C.F. SUR LES SUITES A POURSUIVRE.

L'examen auquel nous venons de procéder nous conduit
aux considérations suivantes :

- la destination définitive de ces 300 wagons n'est pas encore
connue.
- Pour ceux qui devront être utilisés sur les lignes de pays
dont la situation géographique nécessite un transport maritime,
la réexpédition en colis séparés serait souvent moins onéreuse
et moins délicate que si ces wagons étaient livrés montés.
- L'emballage des 300 wagons en caisses serait d'ailleurs
plutôt moins gênant pour la S.N.C.F. que le garage des mêmes
véhicules roulant sur rails.
- Enfin, M. le Ministre du Blocus semble attacher de l'intérêt
à faire entrer ces wagons le plus rapidement possible en France.

Pour ces différentes raisons, la S.N.C.F. croit devoir
vous proposer de suggérer à M. le Ministre du Blocus de prendre
livraison de ces wagons dans l'état où ils sont actuellement,
c'est-à-dire de donner les suites dans l'hypothèse a) ci-dessus.

a) Fourniture des wagons dans l'état où ils se trouvent actuellement, c'est-à-dire "collisés".

- 1) Prix d'un wagon-tombereau non monté rendu en gare frontière belge de Quévy..... 70.000 fr.belges
- 2) Prix d'un wagon-tombereau, chassés et bogies montés, rendu en gare frontière belge de Quévy..... 71.500 fr.belges
- 3) Prix d'un wagon-couvert non monté, rendu en gare frontière belge de Menin..... 75.000 fr.belges

Délais de livraison : Les expéditions commenceront 3 semaines après la signature du contrat et se poursuivront à une cadence à préciser.

b) Fourniture des wagons montés roulant sur rails, sans modification. (Par rame de 3 wagons, les 2 wagons extrêmes de chaque rame étant équipés à une extrémité de fausses traverses de tête, avec dispositif de choc et de traction permettant leur accouplement aux machines belges et françaises).

- 1) Prix d'un wagon-tombereau rendu en gare frontière belge de Quévy..... 74.250 fr.belges
- 2) Prix d'un wagon couvert rendu en gare frontière belge de Houscron..... 80.000 fr.belges

Délais de livraison : Les expéditions commenceront 4 semaines après la date de la signature du contrat et seront terminées 11 semaines après cette même date. Les prix ci-dessus ne comprennent aucun nouveau travail de peinture.

L'application d'une couche de peinture supplémentaire au minium de fer, avant expédition, exigerait un supplément de :

350 fr.belges par wagon pour les tombereaux
500 fr.belges par wagon pour les couverts.

c) Fourniture des wagons montés,roulant sur rails,et transformés pour leur circulation sur les lignes de la S.N.C.F. (1).

- 1) Prix d'un wagon tombereau rendu en gare frontière belge de Quévy..... 85.000 fr.belges

.....

(1) Il y a lieu de souligner que le remplacement de la triple-valve de type anglais par une triple-valve Westinghouse du type admis sur le continent serait effectué en France, l'industrie Belge ayant quelques difficultés à s'approvisionner en triples-valves.- Les frais de ce remplacement s'ajouteraient à ceux à prévoir pour permettre l'utilisation des wagons par la S.N.C.F.

2) Prix d'un wagon couvert rendu en gare
frontière de Menin..... 95.000 fr.belges

Le supplément de prix pour la modification du frein à
main et l'addition de volets d'aération, sur les wagons cou-
verts serait d'environ..... 3.600 fr.belges

Délais de livraison - Les 25 premiers wagons seront livrés
3 mois après signature du contrat, puis les livraisons se pour-
suivront à raison de 25 véhicules par semaine.

Tous les prix ci-dessus s'entendent par wagon rendu en
gare frontière belge, à l'exclusion de toutes taxes ou droits
quelconques français.

Il appartiendra au Ministre du Blocus de demander l'exo-
nération du payement des droits de douane et des taxes d'impor-
tation et d'armement correspondants.

4°- PROPOSITIONS DE LA S.N.C.F. SUR LES SUITES A POURSUIVRE.

L'examen auquel nous venons de procéder nous conduit
aux considérations suivantes :

- la destination définitive de ces 300 wagons n'est pas encore
connue.
- Pour ceux qui devront être utilisés sur les lignes de pays
dont la situation géographique nécessite un transport maritime,
la réexpédition en colis séparés serait souvent moins onéreuse
et moins délicate que si ces wagons étaient livrés montés.
- L'emmagasinage des 300 wagons en caisses serait d'ailleurs
plutôt moins gênant pour la S.N.C.F. que le garage des mêmes
véhicules roulant sur rails.
- Enfin, M. le Ministre du Blocus semble attacher de l'intérêt
à faire entrer ces wagons le plus rapidement possible en France.

Pour ces différentes raisons, la S.N.C.F. croit devoir
vous proposer de suggérer à M. le Ministre du Blocus de prendre
livraison de ces wagons dans l'état où ils sont actuellement,
c'est-à-dire de donner les suites dans l'hypothèse a) ci-dessus.

Le délai indiqué par les constructeurs pour le début de la livraison de ces wagons, soit 3 semaines, pourrait, en cas de nécessité, être réduit. Quant à la cadence d'expédition, elle dépendrait essentiellement de la facilité avec laquelle les constructeurs disposeraient des véhicules nécessaires au chargement. La S.N.C.F. ferait le nécessaire pour que ces wagons soient mis, le plus rapidement possible, à la disposition des constructeurs belges.

Dans cette hypothèse, les dépenses totales à prévoir pour l'acquisition des 300 véhicules dont il s'agit seraient les suivantes :

165 wagons-tombereaux à 70.000 f.b.	= 11.550.000 fr. belges
165 wagons-tombereaux à 71.500 f.b.	= 11.797.500 fr. belges
50 wagons convertis à 75.000 f.b.	= 3.750.000 fr. belges

27.097.500 fr. belges,

soit, au cours de 1,40 le f.f. le franc belge : 17.936.500 f.f.

La S.N.C.F. est prête à passer commande de ces wagons, dont le prix nous paraît acceptable, - dans les conditions qui viennent d'être indiquées, - si vous voulez bien nous en confirmer l'ordre. - Il serait entendu que tous les frais résultant pour elle de cette opération, - notamment les frais de transport et de manutention des caisses, - devraient lui être remboursés (ainsi que les frais de douane, à moins que le Ministère du Blocus n'en obtienne l'exonération).

Nous ajoutons que la S.N.C.F. envisagerait volontiers l'utilisation d'un certain nombre de wagons-tombereaux sous forme d'une location à un prix à débattre : le coût des travaux que, pour cette utilisation, la S.N.C.F. serait dans l'obligation d'effectuer (travaux de remontage et de modifications indiquées plus haut) viendrait en déduction des frais de location.

CONCLUSIONS -

En résumé, nous demandons si nous pouvons, sans plus attendre, passer trois commandes respectivement aux trois constructeurs intéressés, dans l'hypothèse a), c'est-à-dire pour un montant total de 27.057.500 francs belges, le Ministère du Blocus faisant son affaire des autorisations de sorties de devises et remboursant à la S.N.C.F. l'intégralité de ses dépenses.

Les wagons, une fois livrés en France, la S.N.C.F. serait tenue au courant de la répartition définitive des véhicules, qui semble devoir nécessiter encore des pourparlers entre Gouvernements français et anglais.

Elle indique à ce sujet qu'elle serait disposée à utiliser elle-même des wagons-tombereaux dans des conditions à débattre - c'est-à-dire, la S.N.C.F. étant redevable, pour l'utilisation des véhicules, de frais de location, dont le montant serait existant à réduire des frais de remontage et de transformation des wagons.

J'ai l'honneur de vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

F. le Président du Conseil d'Administration,
Le Vice-Président,

Signé : GRIMPET.

P.S. - Nous signalons, à titre de renseignement que les 220 wagons acquis par les Chemins de fer du Maroc, soit 150 wagons couverts et 70 wagons-tombereaux, ont été achetés par le Maroc dans les conditions de l'hypothèse a), c'est-à-dire remontés et modifiés pour circuler dans le gabarit passe-partout.

Les livraisons de ces wagons commenceront dans les trois mois environ.

Ces wagons seront garés en France, au voisinage du port de Dunkerque, en attendant leur embarquement sur bateau à destination du Maroc.

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTRE
des
TRAVAUX PUBLICS

Cabinet du Ministre

COPIE

Paris, le 12 avril 1940

MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS

A

PRESIDENT du CONSEIL d'ADMINISTRATION
de la
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint, pour valoir
instructions, copies :

1) de la lettre n° 26 du 10 avril du Ministre du Blocus
relative à l'acquisition, par les Autorités Franco-Britanniques,
des 600 wagons belges commandés par le Gouvernement chinois.

2) de la réponse que je fais ce jour même à M. le Ministre
du Blocus.

Signé : A. de MONZIE.

MINISTRE DU BLOCUS.

En réponse à votre lettre n° 26, "Service des Relations Extérieures" du 19 avril 1940 relative à l'acquisition de 600 wagons commandés à la Belgique par le Gouvernement chinois, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je demande à la Société Nationale des Chemins de fer, conformément à vos instructions, de commander ferme :

a) au titre du Gouvernement français :

les 20 wagons restant sur les 40 wagons de la tranche française

b) au titre du Gouvernement anglais :

les 360 wagons représentant la part anglaise.

Je vous tiendrai au courant du résultat des négociations de la Société Nationale des Chemins de fer.

D'autre part, vous me suggérez d'examiner la possibilité d'acheter les 1.000 wagons-citernes commandés par l'Allemagne à Trarégales.

Je dois observer à ce sujet qu'en 1939, l'Allemagne négociait cette commande aux Etablissements de Trarégales. La Société Nationale a cherché, sur ses indications, à barrer l'ennemi en plaçant elle-même une commande de tombereaux à Trarégales.

Mais il n'a pas été donné suite à ce projet pour trois raisons :

1) Les industriels belges favorables dans la majorité à la France et M. GEFIER, représentant du Ministère de l'Armement en Belgique, ont formellement déconseillé cette opération pour la raison que nos amis belges ne comprendraient pas que la France passât des commandes à des firmes germanophiles, même à titre d'achat de blocus.

2) Au point de vue de la neutralité belge, il est convenable, ont déclaré les constructeurs belges, que l'Allemagne puisse passer quelques annuées commandes en Belgique, faite de quoi, sous la pression de l'Allemagne, le Gouvernement belge serait amené à imposer des commandes de matériel roulant au profit de l'Allemagne à l'industrie belge.

3) En fait, Braségnies est une petite affaire et, d'après les renseignements que nous avons, les commandes de 1.000 wagons-citernes, de 8.000 tombereaux et de 7.500 essieux placées en Belgique par la France rendront difficile l'approvisionnement de Braségnies en certaines pièces, telles que les essieux.

Dans ces conditions, je demande à la Société Nationale des Chemins de fer de s'informer, mais j'ai tenu à vous avertir des conditions particulières dans lesquelles se présente cette affaire.

MINISTRE DU BLOCUS

Section des Relations
Extérieures

Paris, le 10 avril 1940

N° 26

Commande de matériel roulant
passée par la France en Bel-
gique, au titre du Blocus.-

LE MINISTRE DU BLOCUS

A Monsieur LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Cabinet)

Ainsi que je vous l'ai signalé, par lettre n° 5 du 3 avril, mon Département, d'accord avec les Autorités Britanniques, a décidé de se porter acquéreur de 600 wagons qui avaient été commandés par le Gouvernement Chinois aux Ateliers belges Nicaise et Delcuve.

A la suite de la réunion de la Trésorerie britannique du 19 mars, le Gouvernement anglais s'est engagé à prendre à sa charge les 2/5 de l'opération, c'est-à-dire qu'il prend 360 wagons et fournit les 3/5 des belges nécessaires à l'ensemble de cette opération.

La France avait donc à acheter 240 wagons et à supporter les charges financières pour les 2/5 restants.

J'ai l'honneur de vous confirmer que je suis prêt à faire les frais de cette opération sur les crédits qui ont été mis à sa disposition, à charge pour mon Département de revendre les wagons aux Compagnies ferroviaires nord-africaines, qui en ont l'utilisation.

Toutefois, en ce qui concerne les commandes à passer aux Etablissements belges et conformément à l'accord intervenu à ce sujet entre les Services de nos deux Départements, M. DRUGON est parti le 7 avril pour la Belgique, en vue de passer non seulement les commandes qui incombent au Gouvernement français, mais également celles incombant au Gouvernement anglais.

Or, d'après les renseignements parvenus à mes Services, la Compagnie des Chemins de fer Chérifiens aurait déjà passé un contrat pour 70 wagons belges et une commande ferme pour 150 autres. D'ores et déjà, la France a à sa disposition 220 wagons et M. DRUGON n'aura plus qu'à commander 20 wagons, au titre du Gouvernement français et 360 au titre du Gouvernement anglais.

Je vous serais, en conséquence, reconnaissant de vouloir bien confirmer ces instructions au Délégué de la S.E.C.F.

actuellement en Belgique.

D'autre part, par lettre n° 17 en date du 7 avril, je vous ai signalé, sur la suggestion de notre Mission de Guerre Economique à Londres, que notre action pour priver l'Allemagne de toute fourniture de matériel roulant belge devrait être complétée, si possible, par l'achat de 1.000 wagons-citernes, commandés par l'ennemi à Frasnes-la-Beloise.

Notre Mission ayant suggéré que M. DRUSON profite de son séjour en Belgique pour examiner la possibilité d'acheter également ces 1.000 wagons-citernes, mes Services se sont mis en rapports avec les vôtres, le 8 avril, pour leur demander d'envoyer à M. DRUSON des instructions, dans ce sens. Vous serez sans doute d'accord avec moi sur l'intérêt qu'il y aurait à le saisir d'urgence de cette question.

Il est évident que vos Services sont particulièrement qualifiés pour demander aux entreprises belges les aménagements techniques indispensables à l'utilisation ultérieure des wagons achetés.